

AUTO SPRI NT

SETTIMANALE **2**
Anno XXXV - 10-16 gennaio 1995
Sped. in abb. postale - Pubbl. inf. 50%
L. 4.000

**COULTHARD OK
CON WILLIAMS**



**LA McLAREN
ORA RIPENSA
A FRENTZEN**

**IN FERRARI
ENTUSIASMO
ALLE STELLE
IL 3000 BATTE
IL RECORD
DEL 3500...**



ALES!

*furaci che non è
soltanto un sogno!*



sommario

2

SETTIMANALE
Anno XXXV
10-16 gennaio 1995

L. 4.000

VELOCITÀ

- FORMULA UNO
12 Coulthard in Williams
- FORMULA UNO
16 Test Ferrari
- FORMULA UNO
20 Il Circus visto da Jackie Stewart
- FORMULA INDY
40 Andretti punta su Villeneuve
- IL PERSONAGGIO
46 Alessandro Zampedri

- SUPERTURISMO
68 Che polverone!
- FORMULE ADDESTRATIVE
96 Scuola all'aperto

RALLY

- SPECIALE
80 Kaos Kit
- RAID
90 Granada - Dakar

OPINIONI

- 4 Io, canaglia**
di Giorgio Faletti
- 11 Domenica notte**
di Carlo Cavicchi



MARIO ANDRETTI (Foto Orsi)

RUBRICHE

- 6 lettere**
- 8 news karting**
- 30 news velocità**
- 67 notiziario csai**
- 86 news rally**
- 106 domenica sprint**
- 107 area box**
- 110 portobello**
- 114 dove si corre**

**AUTO
SPRINT**

REDAZIONE: 40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Via del Lavoro 7 - telefono 051/62.27.202
casella postale AD 1734 - 40100 Bologna
telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I - telefax: 051/625.83.10

DIRETTORE RESPONSABILE **CARLO CAVICCHI**
VICEDIRETTORE **FRANCO NUGNES**

CAPISERVIZIO
DIEGO FORTI (F.1) - **ANGELO ORSI** (Immagine)
SERGIO REMONDINO (Rally)

INVIATI SPECIALI
ALBERTO ANTONINI - **LEONARDO IANNACCI**
CESARE MARIA MANNUCCI - **CARLO MASSAGRANDE**
MAURIZIO RAVAGLIA

REDATTORI
MARIO DONNINI - **PIETRO GASPARRI** - **MARISA IMBROGNO**
MARCO RAGAZZONI - **ARTURO RIZZOLI**

SERVIZI SPECIALI
ROBERTO BOCCAFOLGI - **PAOLO BOMBARA**
GIANNI COGNI - **GIORGIO PIOLA** - **FABIO RAVAIOLI**
ALESSANDRO STEFANINI - **ENRICO ZANARINI**

GRAFICA E IMPAGINAZIONE
GIORDANO CAPELLI (responsabile)
ADRIANA BOLLA - **ALBERTO RONDELLI**

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

DISEGNI
STEFANO ADAMI - **ANTONIO SASSI** - **GIORGIO SERRA**
MASSIMO VALLESE

COLLABORATORI
Renè Alezra, Innocenzo Bonelli, Lino Ceccarelli, Alessandro Collina, Adriano Cimarosti, Cesare De Agostini, Mike Doodson, David Hodges, Martin Holmes, Walter Leverone, Pietro Libro, Massimo Manfredola, Wolfgang Monsehr, Maurizio Masini, Fernando Morandi, Giovanni Paterlini, H. Jürgen Tücherer, Jeremy Shaw, Thomas Voigt, Grahame Ward.

DISTRIBUZIONE:
Italia, Concessionario esclusivo PARRINI & C. - Piazza Colonna 361
00187 Roma - tel. 06/69940731 - Telefax 06/69940697 - Telex Dipari 626169.
All'estero, A.I.E. - Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (MI).

FOTOLITO: Zincografica Felsinea Srl - via S. P. 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
FONDATO NEL 1961
ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI



CONTI EDITORE S.p.A.



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990

CONTI EDITORE divisione Pubblicità - Sede - Via del Lavoro 7
40068 S. Lazzaro di Savena - (Bo) - tel. 051/6227111 - fax 051/6227309

Uffici di Milano: Via Aleardo Aleardi 12
20154 Milano - tel. 02/33100438 - fax 051/333574

Emilia-Romagna, Marche, Umbria, Toscana: **Biellezeta** S.r.l.
Via Frassinago 12/a - tel. 051/332322 - fax 051/333574

io, canaglia



Mamma son tanto felice...

■ **GIORGIO FALETTI**

Dietro a un grande uomo c'è sempre una grande donna, moglie o madre che sia. Ancora una volta la regola viene confermata non da un'eccezione ma da questa intervista con la madre di un Campione del Mondo: Michael Schumacher. Si vince, da questo botta e risposta a cuore aperto, l'enorme influenza che l'educazione ha sul futuro di un pilota.

Buongiorno signora, ci può ricordare com'era Michael da piccolo?

Ah, lui molto ottimo Kinder, molto feloce anche turante ti sua gestazione perché quando io inzinta ti lui, lui nato topo otto mesi. Lui dato uno mese a pampino ti mia cognata...

Per cui, già prima di nascere, aveva dimostrato spiccate doti velocistiche...

Tzerto, per poi non parla ti quando lui tento ti karrozzina... Una volta ke a io è zfuggita ti mano proprio in tzima ti tiscesa ripidizzima del Ritchenhoffer, lui arrifato in fonto ke velocità lui ha fuso ciucciotto tento ti sua bokka. Ha stata krande satisfazione, a parte pannolone pieno di kakka. Pekkato che poi figile urbano lui sqvalificato per zozpenzioni irregolari...

E a scuola, come andava?

Con skuolabus, meno il marteti ke lui akkompagnava mio marito kon makkina...

Ma no, signora, volevo dire se era uno scolaro diligente.

No, lui otiava diligenze e cow boys. Lui sempre ke lecceva fumetti ti Michel Vaillant e tzoli kavalli che lui ama è tento motore ti vittura. Antz, una volta io kiamata ta prezide perché quando profezzora ha zpiegato che Ulizze per uno kavallo ha fatto saltare città e tistrutto tutto lui rizposto «Ke motore ti merta!»

Ma lei era contenta di questo suo amore per il pericolo? Nel sapere i rischi che il mestiere di pilota comporta lei non trova ansia?

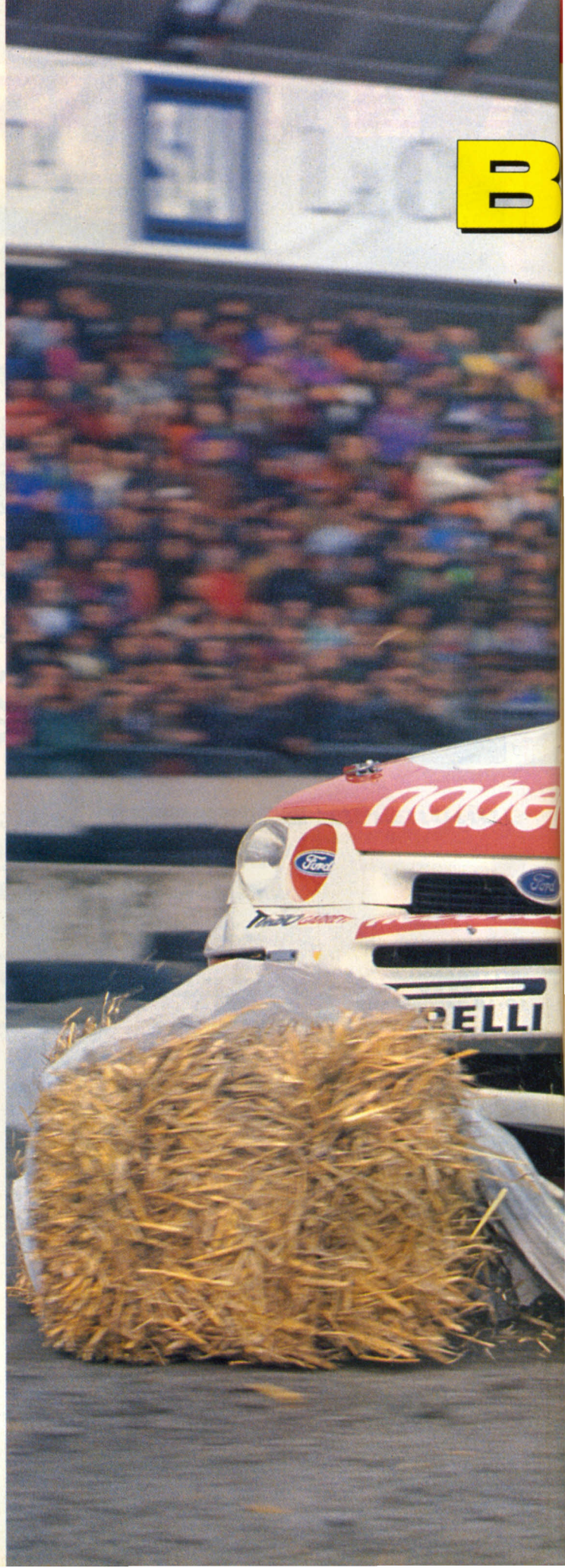
No, azzolutamente io non mi trova anziana, io è ankora ciovane e poi Michael sempre tice mia mamma pellissima!

Quindi lei non ha paura per lui quando assiste a un Gran Premio.

Azzolutamente! Antzi, è Michy che ha paura ti me...

Beh, è bello avere un figlio così affezionato e premuroso...

Non lui non premuroso. Lui tza ke se lui non vince gara io ti nuovo mette lui tento ti karrozzina e va ti nuovo si tiscesa del Ritchenhoffer e molla la presa...



CLIC 

alla al centro



FERMO POSTA

AXEL SCHMIDT - Nachtweide 11 D-39175 Biederitz (Germania) — Questo nostro lettore intende contattare i collezionisti di foto autografate da piloti di F.1, F.2, F.3 e F.3000. Gli interessati sono pregati di scrivere in lingua inglese o tedesca all'indirizzo sopra indicato.

CARLO GARUTI - Sorbara (Modena) — La sua puntualizzazione è giusta quanto legittima, così come è corretta la sua interpretazione dei... fatti!

DAVIDE BURGIO - Caltagirone (Catania) — Chiunque fosse in possesso di una cassetta vhs contenente la registrazione del Gp di San Marino 1994 è pregato di contattare questo nostro lettore al numero 0933/ 26158.

FRANCESCO GASTALDI - Alessandria — La ringraziamo per la sua lettera di apprezzamento e, non appena conosceremo gli sviluppi della situazione oggetto di quell'approfondimento, torneremo sull'argomento.

GIOVANNI LEMMA - Barletta (Bari) — Tom Pryce perì durante il Gp del Sudafrica 1977, quando al 22. giro della gara investì un commissario di percorso che stava attraversando la pista con un estintore in mano. Lo sfortunato pilota fu colpito in pieno dall'oggetto metallico e morì sul colpo. La sua Shadow proseguì priva di controllo per alcune centinaia di metri, prima di andarsi a schiantare contro le barriere.

CIRO CARUSO - Lentini (Sr) — Ci sono tre modi per richiedere i numeri arretrati di As: mediante vaglia postale, assegno bancario o versamento sul conto corrente postale numero 244400 da intestare a Conti Editore Spa, via del Lavoro, 7 40068 San Lazzaro di Savena (Bo). Ogni fascicolo può essere richiesto al prezzo di L. 8000.

MARGHERITA ZAMBONI - Sangavazzo (Bg) — Può provare a scrivere al suo beniamino indirizzando la lettera alla Williams Grand Prix, Basil Hill Road, OX11 7HW, Didcot-Oxfordshire (Gran Bretagna).

SILVAN LADUCHI - Milano — Una dettagliata risposta alla sua richiesta è stata pubblicata nello scorso numero in As, esattamente a pagina 108.

GIAN LUIGI D'ALFONSO - Roma — Non è escluso che in futuro il suo suggerimento possa essere preso in considerazione. A breve scadenza non è in preparazione nulla del genere.

STEFANIA PERON - Cadoneghe (Pd) - Le spedizioni degli arretrati di As non vengono effettuate in contrassegno.

GABRIELE SANNICANDRO - Bittonto (Ba) — Può richiedere senza problemi il fascicolo mancante, che è disponibile presso il nostro ufficio arretrati. E, soprattutto, in bocca al lupo per il suo battesimo del fuoco in veste di pilota!



1965

Parte il Campionato iridato di F. 1 in Sudafrica e Jim Clark con la Lotus è davanti a tutti dal via sino al traguardo. L'asso scozzese ha iniziato davvero alla grande, staccando di 29" il campione in carica John Surtees al volante della Ferrari 158.



1975

Si vive già l'atmosfera carica d'attesa per l'inizio del Mondiale di F. 1 in Argentina. I riflettori sono puntati tutti sulle due Ferrari di Regazzoni e Lauda, che cercano la rivincita dopo una stagione positiva ma non coronata dal titolo mondiale. Tranquilli: sarà la volta buona!



1985

Jean-Luc Therier incappa in un grave incidente nel corso della Parigi-Dakar ed è costretto a chiudere una prestigiosa carriera che lo aveva visto brillare soprattutto nei primi anni del Mondiale Rally. Nel frattempo si torna a parlare dei problemi tra la Ferrari e Arnoux, oramai in rotta.

Gilles e Ayrton due miti indimenticabili

Dunque la «profezia» espressa da Franco Gozzi nel Tunnel dello scorso numero 26 di As si è avverata. Abbiamo davvero assistito all'accantonamento del mito-Villeneuve in favore di Senna, almeno a giudicare dalle pagine di Autosprint. Noi che lo scorso anno avevamo gioito per il maxi-sondaggio «Alesi come Gilles?» lanciato da questo settimanale; noi che abbiamo «vissuto» la genesi del mito-Gilles e che abbiamo seguito per 10 anni la classe di Senna sui circuiti e in Tv, ci sentiamo di esprimere a viva forza la profonda

differenza tra questi due fuoriclasse. Non potremo mai dimenticare la completezza di Senna, ma neppure la carica umana e profondamente sportiva di Villeneuve, le sue impossibili acrobazie con quella Ferrari N. 27. No, Ayrton non ha sostituito Gilles, lo ha affiancato e ci auguriamo con questa lettera di interpretare il pensiero di molti altri appassionati di F. 1. Preghiamo quindi Franco Gozzi, persona squisita e sensibile, di ricordare più spesso nella sua rubrica Tunnel, accanto alle imprese di Ascari, Fangio, Clark e Moss, anche quelle dello scatenato asso canadese che, per ammissione dello stesso Enzo Ferrari, ha aggiunto tanta fama ed affetto alla gloriosa Scuderia di

Maranello. E che proprio non ne vuole sapere di abbandonare i nostri cuori.

Rocco, Fausto, Damiano, Augusto, Francesca, Leonarda (Matera)

No, non si può parlare certo di accantonamento del mito-Villeneuve, tantomeno riferendosi ad Autosprint. È innegabile che di recente le vicende inerenti lo scomparso campione brasiliano abbiano occupato uno spazio preminente, ma questo perché il caso Senna è ancora aperto e non solo dal punto di vista giudiziario. La ferita nei cuori degli appassionati è stata profonda e a distanza di pochi mesi è ancora troppo fresca per lenire il forte impatto emotivo dei tragici eventi del Gp di San Marino, che hanno fortemente scosso l'opinione pubblica mondiale.

Detto questo, siamo completamente d'accordo sul fatto che il mito di Ayrton e quello di Gilles possono e potranno convivere nell'immaginario collettivo degli appassionati. È giusto e bello che sia così. Certo, non ci si deve stupire se i fan più giovani (i ventenni di oggi) mostrano più attaccamento emotivo alle vicende di Senna piuttosto che alle gesta di Villeneuve: in fondo costoro nell'82 avevano solo otto anni... questo non significa che il mito-Gilles non possa resistere all'usura del tempo: al contrario di quanto possa sembrare l'immagine di alcuni leggendari campioni ha tratto addirittura giovamento dal trascorrere dei decenni, come nel caso di Tazio Nuvolari.

Quando i grandi non riescono a qualificarsi

Sono oramai da anni un grande appassionato di F.1 e vi scrivo per soddisfare una mia piccola curiosità, relativa a quattro dei piloti più competitivi e vincenti che la F.1 ha saputo esprimere negli ultimi anni. Sto parlando di Alain Prost; Ayrton Senna, Nigel Mansell e Nelson Piquet. In particolare desidero sapere quante volte e in

AMADUZZI



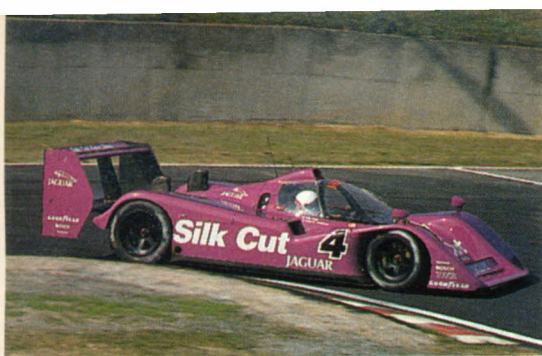


PHOTO4

quali Gran Premi i suddetti piloti non sono riusciti ad ottenere la qualificazione.

Luigi Manconi, Treviso

Sì, può accadere anche ad un grande pilota la sventura di rimanere fuori dalla griglia di partenza di un Gran Premio, spesso per una serie di circostanze sfavorevoli che rendono inevitabile anche per un grande campione l'onta della mancata qualificazione. Il discorso, limitatamente ai quattro esempi proposti nella domanda, non vale per Alain Prost, che nei suoi 199 Gp disputati ha sempre ottenuto un posto in griglia. Nelson Piquet è invece incappato due volte nella tagliola, rimanendo escluso dal Gp di Detroit dell'82 (quando era Campione del Mondo in carica con la Brabham) e nel Gp del Belgio '89 con la Lotus. Un solo neo nella carriera di Ayrton Senna: l'esclusione dal Gp di S. Marino '84, ma solo perché la sua Toleman rimane penalizzata in prova a seguito di problemi relativi alla fornitura dei pneumatici. Infine Nigel Mansell, anche lui per due volte mem-

bro del «club» dei... non qualificati: al Gp d'Italia 1980 e al Gp d'Inghilterra, in entrambe i casi al volante di una Lotus. È curioso sottolineare che il Campione britannico fallì la qualificazione anche al suo debutto in F.2 a Donington nel '78. In quell'occasione il Leone, appena 24enne, restò fuori dal lotto dei parenti con una modesta Chevron-Hart...

Un futuro da... Porsche per la Xjr14

Sono un appassionato delle gare di durata e vi scrivo perché mi ha molto incuriosito la notizia, pubblicata di recente da As, che la Porsche scenderà in campo a Daytona con una vettura derivata dalla Jaguar Xjr 14 iridata nel '91. Vorrei vedere una foto e avere alcune informazioni di quella vettura, che l'anno successivo fu fatta correre nel Mondiale anche dalla Mazda.

Gioacchino Delli Colli, Brescia

La Jaguar Xjr 14 è stato senza dubbio uno dei progetti più innovativi mai concretizzati in una vettura Sport Prototipo. L'armonia delle forme unita all'esasperazione delle soluzioni aerodinamiche hanno fatto di questa vettura una vera e propria monoposto a ruote coperte, destinata appositamente a gareggiare nelle gare sprint del Mondiale prototipi, lasciando alla più anziana e convenzionale Xjr12 il compito di correre le maratone di durata. Il progettista della Xjr14 dotata del convenzionale motore Cosworth V8 è stato Ross Brawn. La Jaguar con questo modello si è imposta nel '91 nelle gare di Monza Silverstone e Nürburgring, aggiudicandosi a fine anno l'iride per le squadre e quello per piloti, grazie agli exploit di Teo Fabi. L'anno successivo il progetto della Casa inglese (scaturito dalla Twr di Tom Walkinshaw) è stato rilevato dalla giapponese Mazda, che ha ribattezzato la vettura Mxr 01 riuscendo ad ottenere a fine stagione il terzo posto assoluto nella classifica finale costruttori. E ora, a tre anni di distanza, è la Porsche a sfruttare i disegni-base di questa fortunata vettura per fare un rientro in grande stile nella Imsa. Davvero una storia infinita per la vettura che ha oramai... cinque anni di età e un impegnativo futuro agonistico ancora davanti a sé. La 24 Ore di Daytona sarà un interessante banco di prova per verificare le sue chances.

RISPONDE L'ESPERTO

Sono un vostro assiduo lettore e gradirei avere alcuni chiarimenti in merito alle tecniche di guida in derapata. Desidererei avere una descrizione di come va correttamente effettuato questo tipo di manovra e vorrei infine sapere se tale operazione è più efficace con vetture dotate di trazione anteriore o posteriore.

Daniele Bina, Canneto (Mantova)

La guida in sbandata è un momento classico e fondamentale all'interno della guida di una vettura da competizione e il suo impiego risale agli albori della storia dell'automobilismo, quando le vetture si caratterizzavano per una scarsa maneggevolezza e una pessima aderenza. Nell'era moderna la sbandata è stata praticamente bandita dalle gare su pista, dove «sopravvive» soltanto come... inconveniente occasionale, specie durante le gare sotto la pioggia. La sua importanza è invece restata immutata su gare di-

sputate su fondi a scarsa aderenza, caratterizzati da neve o terra. Ovvio quindi che il terreno ideale per questa tecnica di guida siano i Rally. Due sono le tecniche correttamente adottate per la sbandata: quella tradizionale, che consiste nel brusco rilascio dell'acceleratore che sbilancia la vettura caricando l'anteriore, e la cosiddetta tecnica del «pendolo», che si attua sterzando bruscamente la vettura nella direzione opposta alla curva rilasciando l'acceleratore, per poi sterzare di nuovo in direzione della curva con la macchina oramai di traverso. La prima tecnica è tipica delle curve normali, mentre la seconda è più adatta alle curve strette e alle vetture che presentano difficoltà di inserimento. Una volta inserita in anticipo la macchina, si tratta di mantenere la traiettoria verificando se tutto procede correttamente. Ecco quindi presentarsi la possibilità di dover provvedere ad una correzione, che si può attuare essenzialmente in tre modi: accelerando (se si è troppo corti), rallentando (nel caso contrario), oppure frenando e rallentando allo stesso tempo con la tecnica del piede sinistro, che consiste nel ridurre la velocità periferica delle ruote aumentando contemporaneamente il carico del peso sull'anteriore. Quest'ultima tecnica è tipica della guida di una vettura a trazione integrale. Per quanto riguarda l'efficacia della trazione posteriore e di quella anteriore in fase di sbandata, va detto che nel primo caso ci troviamo con una macchina senza dubbio più dritta, capace di mantenere di più la traiettoria perché tende ad eliminare il sovrasterzo. Con la trazione posteriore, invece, la tendenza è proprio quella a sottosterzare e quindi è più facile perdere la traiettoria. Per tagliare la testa al toro, va comunque sottolineato che senza dubbio la vettura ideale in fase di sbandata è quella dotata di quattro ruote motrici...

Vittorio Caneva spiega come si effettua correttamente la guida in derapata nelle corse



COCKPIT

Licenze Fik nuove e più care

La prima novità con cui dovranno fare i conti i piloti di kart nel '95 è di natura economica, la Fik ha infatti deciso di aumentare il costo della licenza da conduttore, che passa da 130.000 a 145.000 lire. Si tratta di un rincaro che, come spiegano le autorità federali è stato determinato dall'aggiornamento dei massimali assicurativi, con conseguente aumento dei premi delle polizze stesse: ora in caso di invalidità permanente è stato introdotto un massimale di 100 milioni contro i 40 precedenti; mentre in caso di morte si sale da 15 a 50. Oltre a questo aumento, i piloti dovranno poi mettere in bilancio anche l'obbligo di associazione a un karting club, sancito dalle norme '95, e qui il costo non dovrà superare le 20.000, comunque vi sono alcuni club che regalano la tessera ai piloti. Quasi per fare digerire meglio l'aumento, la Fik consegnerà una tessera completamente nuova: sarà simile a una carta di credito e inalterabile.

■ **BRIEFING.** Tra le altre novità regolamentari del '95 troviamo poi l'introduzione del briefing unico per tutte le categorie.

■ **MINIKART.** Quanto alla nascita classe 50, nel prossimo consiglio federale del 14 gennaio saranno esaminate tutte le proposte dei costruttori che hanno risposto al bando per la costruzione del telaio e del motore monomarca.

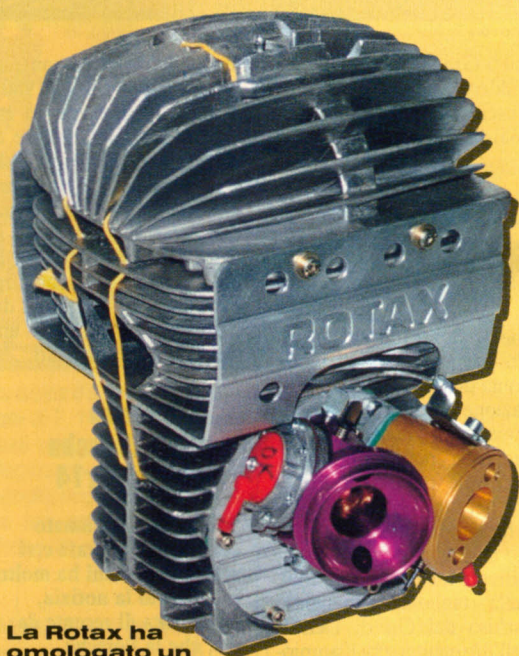
■ **SEMINARI.** Per illustrare tutte le nuove norme regolamentari che entrano in vigore nel '95, la Fik ha organizzato una serie di seminari per i commissari sportivi e quelli tecnici. A questi stage potranno presenziare anche persone che, pur non essendo ancora ufficiali di gara, intendono partecipare ai corsi per diventare commissari. Il calendario di questi stage è il seguente: Nord (Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte, Liguria e Triveneto) sabato 21 e domenica 22 gennaio a Parma. Centro (Abruzzo, Marche, Lazio, Toscana, Umbria e Sardegna) sabato 25 e domenica 26 febbraio a Perugia. Sud (Campania, Basilicata, Puglia, Calabria e Sicilia) sabato 18 e domenica 19 febbraio a Latronico (Pz). Ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta alla Fik: tel. 06-4441289 oppure 4441138.

SPOSTATI IL PIGNONE E L'ACCENSIONE

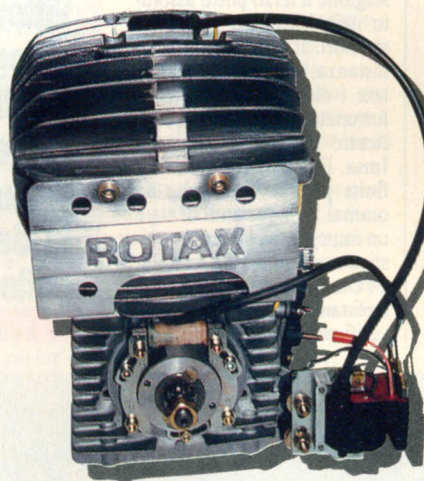
Rivoluzione Rotax

Nove anni fa la Rotax stupì tutto il mondo kartistico ottenendo con i motori di 100 cc prestazioni migliori di quelle dei propulsori di 135 cc, ora con le omologazioni '95-'97 presenta un'altra serie di grosse novità. La prima cosa che salta all'occhio è la collocazione del ruttore dell'accensione e del pignone della catena sullo stesso lato nei motori che hanno l'alimentazione a valvola e in quelli con il sistema lamellare. Nel caso del valvola il pignone è stato sistemato all'interno

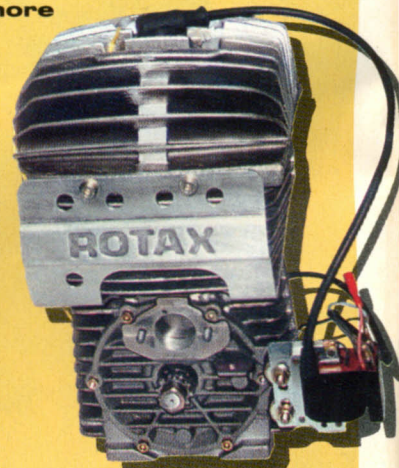
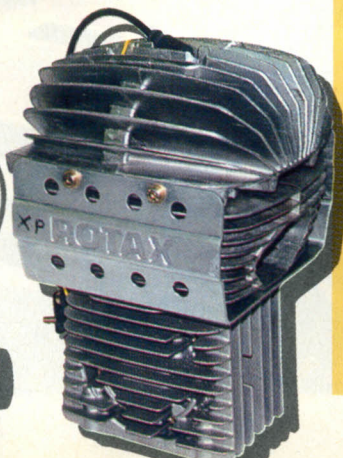
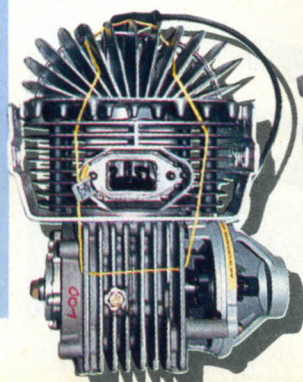
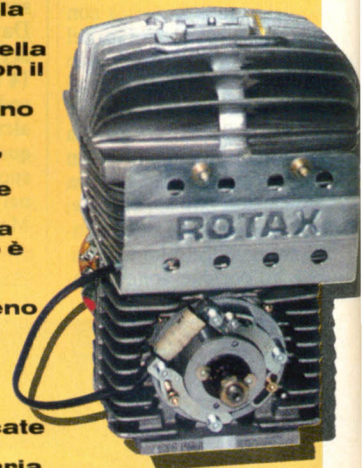
del propulsore rispetto alla posizione di montaggio del motore sul kart. Una simile soluzione è stata sfruttata anche per montare due carburatori. Per quanto riguarda il lamellare, a cambiare posto, rispetto alle costruzioni tradizionali è stato invece il gruppo dell'accensione, che è stato così collocato all'esterno, sempre rispetto alla posizione di montaggio del motore sulla scocca. Tutto questo lavoro compiuto sul valvola e sul lamellare ha portato alla costruzione di motori che, in entrambi i



La Rotax ha omologato un motore a valvola doppio carburatore, nella foto in alto, e con il pignone della catena all'interno assieme all'accensione, nella foto al centro. Sempre dotato di alimentazione a valvola rotante è stato costruito anche un propulsore meno rivoluzionario, ma anch'esso dotato di carenature laterali nel cilindro, applicate per meglio convogliare l'aria e ridurre le vibrazioni, e quindi il rumore



Il motore con alimentazione a lamelle della Rotax ha il ruttore dell'accensione sullo stesso lato del pignone della catena, nella foto sopra; così all'interno, nella foto sotto a destra, non vi è alcuna uscita dell'albero motore. La Casa olandese ha omologato anche un piston-port tradizionale, sotto a sinistra



casi, hanno una sola uscita dell'albero motore, ciò si traduce, almeno sulla carta, in un miglioramento della scorrevolezza, visto che vi è un solo paraolio. Le soluzioni inusuali dei nuovi Rotax proseguono poi con l'adozione di una doppia carenatura, sistemata ai lati del cilindro e applicata con due obiettivi. Il primo è di migliorare il raffreddamento, svolgendo la funzione di convogliatore dell'aria, l'altro è di ridurre le vibrazioni, e quindi il rumore, tenendo collegate le alette del cilindro. Anche la forma esterna del carter è poco tradizionale: le alette di raffreddamento hanno uno sviluppo orizzontale e non verticale. A proposito di questa soluzione, il tecnico Mauro Villa ha spiegato che in questo modo si evita il ristagno tra le alette dell'aria che così scorre rapidamente e si evitano pure fastidiosi vortici. La Rotax è controtendenza su tutti i fronti: infatti questi due motori davvero originali hanno una corsa più lunga rispetto alla soluzione oggi più diffusa che opta per 50,0 mm, nei Rotax la distanza tra il punto morto superiore e quello inferiore è infatti di 51,5 mm. Con la corsa lunga sono state contenute le dimensioni del pistone che ha un diametro di 49,6 mm. La Rotax ha comunque omologato anche motori un po' più tradizionali. Troviamo infatti un piston-port, completamente nuovo, con la corsa di 50,0 mm e l'alesaggio di 50,5 mm, dotato della frizione Hortsman. Inoltre sono stati approntati un propulsore con alimentazione a valvola tradizionale e un secondo motore con alimentazione a lamelle. Esternamente i due lamellari sono identici, le differenze stanno nello scarico, per uno è stata scelta una forma ovale con due booster, mentre per l'altro è stata adottata una sagoma più inusuale, ma è ancora in fase di messa a punto. Per ora è prevista la commercializzazione del piston-port, del valvola tradizionale e del lamellare con lo scarico ovale; gli altri arriveranno in una fase successiva, e comunque solo dopo una fase di sviluppo in pista affidata a pochi preparatori selezionati. I motori Rotax sono distribuiti in Italia da Mauro Villa, telefono 0125-714042.

IMPEGNATI PADRE E FIGLIO

Modena fa un carburatore



CATELLANI

Erano due anni che Leonello Modena, il papà dell'ex pilota di F.1 e campione di kart, stava lavorando su un'idea di carburatore inusuale, così non si è fatto sfuggire l'opportunità delle recenti omologazioni. Ciò che colpisce subito nel Modena S1 (nella foto) sono dimensioni particolarmente contenute. Si tratta di una scelta adottata per consentire ai preparatori di operare per modificare l'andamento dei flussi d'aria secondo le rispettive scelte. Rilevante è poi la collocazione della farfalla all'estremità del corpo del carburatore, questo, tra l'altro è stato costruito in una lega di alluminio particolarmente resistente con lavorazione dal pieno. Sono stati poi predisposti una serie di importanti optional, come un congegno posto sul volante che permette di variare la carburazione, però ancora in fase di messa a punto. Ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta alla Bm al numero telefonico 059-908915.

SI MUOVE IL MERCATO PILOTI

Moro con Haase

VOLTINI



In un mercato piloti che procede ancora un po' a rilento, John Haase si è accordato con Paolo Moro (a lato). Il pilota torinese disporrà di nuovi motori Titan, mentre le gomme con ogni probabilità saranno Dunlop. Moro con i telai Haase sarà alla via del mondiale e dell'europeo di F. Super A e degli altri importanti appuntamenti internazionali, oltre che del campionato italiano della 100 Internazionale.

NUOVO STRUMENTO

Flessibili con taglio preciso



Papà Magnussen ha di recente messo a punto un taglia-flessibili molto efficace (nella foto, sopra). Del resto l'operazione del taglio dei flessibili, per via della conformazione di questo componente risulta sempre piuttosto ostica. Così Eric Magnussen, che con i problemi del kart è abituato a convivere già da molto tempo, ha costruito questo strumento che garantisce un taglio preciso e senza sbavature. Il prezzo di vendita è stato fissato in 35.000 lire + Iva, ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta al numero telefonico 0045-40-523910, in Danimarca allo stesso Magnussen.

IL CALENDARIO

15 gennaio

— Pista d'oro
Bagni di Tivoli (Rm)
60, 100, 125, Amatori

29 gennaio

— Pista d'oro
Bagni di Tivoli (Rm)
60, 100, 125, Amatori

PADDOCK

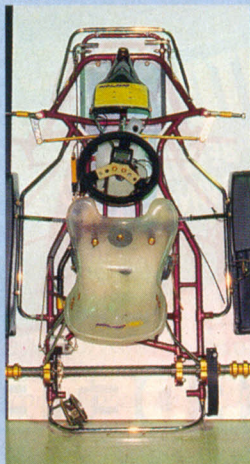
Anche se i telai si possono omologare solo ogni tre anni la Haase sta costruendo una nuova scocca. Ecco perché...

MAURIZIO VOLTINI

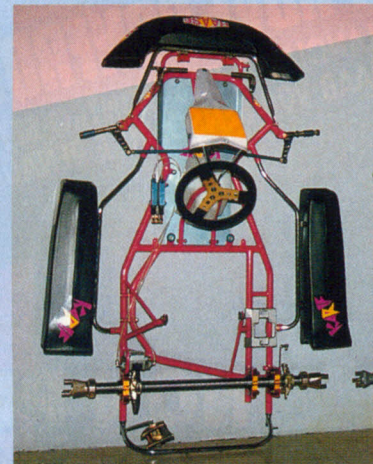
Le particolari norme che regolano il mondo del kart prevedono che i telai possano essere omologati solo ogni tre anni, e tutto ciò che viene prodotto senza rispettare quanto riportato nelle fiche di omologazione può essere impiegato soltanto nelle competizioni di F.A e F. Super A. Queste ferre regole, almeno sulla carta, fanno pensare che un telaio possa durare tre anni, lasciano però una scappatoia che permette di cambiare sostanzialmente la scocca. Infatti è obbligatorio conservare durante i tre anni di vita dell'omologa solo il diametro dei tubi e il numero delle relative curvature. Così la Haase, seguendo una strada già percorsa anche da altri costruttori, sta realizzando un nuovo telaio, battezzato Skorpion, che potrà poi andare a sfruttare l'omologa Cik 03, spostando il quarto tubo laterale sull'avantreno. La Haase ha così ottenuto una scocca che ricalca il principio dell'Esprit, con la differenza, che rispetto ai telai maggiormente diffusi, impiega tubi con un diametro di 30 mm invece che di 32. Dopo avere così raggiunto una maggiore rigidità dell'avantreno rispetto al progetto originario, per non penalizzare quella del retrotreno, è stato aggiunto, come sulle scocche dell'ultima generazione, un

quarto tubo smontabile che, appunto perché non è fisso, non deve essere riportato nella fiche di omologazione. Sempre allo scopo di potere regolare la rigidità della parte posteriore a seconda delle varie necessità, è stata predisposta l'installazione di una barra supplementare, dotata di forma a coltello, così che, a seconda dell'angolazione scelta, si modifica la resistenza. Anche quest'ultima componente, non essendo fissa, può essere aggiunta indipendentemente dalla fiche. Per ora, a quanto si sa, è stato realizzato un primo esemplare della Skorpion che ha però una distanza tra i tubi laterali della zona centrale non conforme a quanto riportato nell'omologa, pertanto questo prototipo potrà essere utilizzato soltanto nelle categorie della Classe 1 (ovvero la F.A e la F.Super A) per le quali non è previsto l'obbligo di utilizzare telai omologati. Le novità in Casa Haase non finiscono qui. Si stanno infatti preparando anche modifiche al telaio Luxor, che utilizza tubi con diametro di 32 mm, in questo caso si stanno preparando modifiche nella zona dell'avantreno, dove i tubi laterali dovrebbero avere due piegature, mentre ora ve ne è una sola, ciò comporterà altre modifiche per rispettare il numero delle curve dell'omologa.

VOLTINI



BENEDETTI



Ecco com'è il nuovo Skorpion, a sinistra, dotato ora di una barra all'avantreno, che è in pratica il quarto tubo laterale «spostato» rispetto alla scocca da cui deriva, a destra



domenica notte

■ CARLO CAVICCHI

Anno nuovo, problemi vecchi. Giusto un anno fa Autosprint aveva denunciato una norma cretina e abusiva introdotta a danno del portafoglio dei piloti di rally per sovvenzionare la sempre più chiacchierata Scuola Rally Csai. Per chi non lo ricordasse si tratta dell'obbligo di sostenere un esame attitudinale presso la scuola (molto costoso, estremamente inutile) per ottenere il permesso di correre su vetture della classe A6. Ora, appurato che tutto questo avviene solo in Italia e che è differente nei modi e nei costi a seconda se a sostenerlo sia un pilota o un navigatore (già, ma la licenza non è la stessa e forse nei rally non possono entrambi guidare la vettura?) resta il fatto che pur tutti sostenendone l'inopportunità nessuno è intervenuto per impedire che tutto vada avanti. In redazione le lamentele continuano però ad arrivare e pertanto, seppure con il timore di gridare nel deserto, è doveroso riparlare anche perché, personalmente sollecitato, ho messo assieme elementi preoccupanti proprio sulla Scuola Rally Csai, sul suo funzionamento, sulla sua gestione e soprattutto sulla sua reputazione che è ben differente da quella che vanta in giro la gemella sezione riservata alla velocità. Valerio Tucceri Cimini, che della Scuola Federale è l'anima indiscussa oltre che il vertice alto del triangolo divino con alle ali Caldarola e Salari, è un personaggio estremamente simpatico oltre che un maestro inarrivabile nell'arte di raccontare barzellette. Ogni tanto però spaccia per barzellette anche le cose serie e questo non va bene. Una di

queste è l'indispensabilità di questo test attitudinale che dovrebbe stabilire se, ad esempio, Sandro Munari sia capace di portare in gara una Lancia Delta Gr.A non avendo mai prima d'ora guidato in un rally una vettura A6. Chi dovrebbe fare l'esame al Drago? Alessandro Fiorio nel migliore dei casi, oppure il già citato Caldarola o meglio ancora tale Lorenzo Marini dal futuro forse promettente, ma di sicuro dal passato inesistente? E se Angelo Presotto, forse il migliore interprete delle vetture di serie di qualche anno fa, volesse mettersi a fare il navigatore chi gli farebbe l'esame? Massimo Sghedoni, cioè quello che da Presotto ha imparato l'Abc quando muoveva i primi passi di una peraltro ottima carriera? Siamo seri: a guidare le vetture A6 ci sono arrivati senza esame Auriol, Kankkunen, Sainz, Biasion, Aghini e compagnia cantando, e quando all'estero raccontiamo questa storia ridono davvero tutti, pur se si usa l'avvertenza di spiegare sin da principio che non si tratta di una barzelletta. La mia personalissima indagine ha però spostato il problema dalla norma imbecille a un problema ben più grave, e cioè alle troppe chiacchiere che girano e che meriterebbero un'inchiesta seria da parte del presidente della Csai. La Scuola Federale gode di pessima fama, ma non per i corsi che vi si svolgono, che sono di buon livello e con ottimi istruttori, bensì per tutto il contorno. Troppi si dice generano sospetto: che le auto vengano usate per fare giocare «agli apripista» gli istruttori del più basso livello, per esempio, con conto a carico degli organizzatori; che il parco auto sia vetusto, inspiegabilmente vetusto; che ci sia gente che paga profumatamente i corsi, molto profumatamente quando pare che ...non ci sia proprio più posto, mentre altri, forse perché romani?, non avrebbero speso un bel niente. Lamentele arrivate agli orecchi di tanti membri anche della Csai, persino dell'Esecutivo Csai, ma finora sempre finite nel nulla «perché poi, sai com'è, c'è chi li protegge...». Non so chi li protegge, non so nemmeno se queste chiacchiere (la sintesi è stata obbligata e limitata a quelle meno pesanti trattandosi di voci non provate in alcun modo) siano rispondenti a verità in tutto o anche solo in parte. So però che il nuovo presidente della Csai, Alberto Librizzi, e il presidente della Sottocommissione Rally, Dario Calzavara, dovrebbero fare qualcosa per metterle a tacere. E dovrebbero intervenire subito per abrogare la norma di cui all'inizio. Se grazie a questa trovata la Scuola ci specula è una vergogna, se invece, come sostiene il grande barzellettieri, addirittura ci rimette dei soldi, beh, piantiamola lì. E smettiamo anche di far ridere.



MOTORE 3500

Dicembre '94

Fiorano - Nicola Larini su 412 T1 B



1'02"38

MOTORE 3000

Gennaio '95

Fiorano - Jean Alesi su 412 T ibrida



1'02"30

FORMULA UNO TEST FERRARI

Alesi al debutto con la 412 ibrida spinta dal motore tre litri ha spiccato subito il record dimostrando di aver cominciato nel migliore dei modi il nuovo anno. Il francese, nei tre giorni di prove a Fiorano, ha migliorato progressivamente il crono mostrando di gradire il propulsore V12 meno potente ma più guidabile del 3500

■ FRANCO NUGNES

IL SOGNO
dei
TEMPI

Jean Alesi non poteva cominciare meglio il 1995: tre giorni di test a Fiorano con la 412 T1 ibrida spinta dal motore tre litri. Doveva essere solo una presa di contatto con il propulsore che dovrà spingere le rosse in alto. Nei programmi non c'era alcuna pretesa di record. Tanto più che faceva un freddo polare con la temperatura quasi costantemente sotto lo zero. E, invece, il francesino è riuscito lo stesso a riscaldare i tifosi, ogni giorno più numerosi ai bordi del circuito, siglando il nuovo record della pista nelle più recenti conformazioni regolamentari. Ma Jean al limite di 1'02"30 c'è arrivato con grande facilità (il record del 3500 apparteneva a Nicola Larini con 1'02"38 ottenuto a dicembre): il transalpino il sabato girava regolarmente sotto il limite dell'1'03" a riprova che il potenziale della vettura gli avrebbe permesso di abbassare ulteriormente il limite se solo la squadra lo avesse voluto. Non era quello l'obiettivo: nei piani c'era la sperimentazione di nuove soluzioni come la frizione al volante e il fly-by-drive, per cui la sorpresa è stata ancora maggiore. Le gomme, anche se scaldate con le termocoperte, non riuscivano a stare in temperatura di esercizio. Insomma, se le condizioni erano ideali per far respirare il V12 a 75 gradi di 3000 cc, non si addicevano certo alla ricerca dei tempi. Colpisce, quindi, che gli stessi uomini di Maranello cerchino di spegnere sul nascere facili entusiasmi. È un buon segno perché si è in netta controtendenza con la tradizione del Cavallino. E anche lo stesso Alesi ha mostrato quella maturità che ci aspettavamo da lui. In un passato anche recente, dopo poche tornate avrebbe voluto il conforto dei tempi per stabilire se la vettura era sulla strada giusta dello sviluppo. Jean, invece, questa volta ha seguito diligentemente il programma di lavoro impostato da Giorgio Ascanelli e Claudio Berro. Ed è stato premiato. Sembra passato un secolo dall'anno scorso, quando la Ferrari faticava a percorrere pochi giri di pista per l'organizzazione troppo complicata che si era data. L'errore è stato capito da Jean Todt che ha subito razionalizzato la struttura rendendola agevole e funzionale. Un cordone ombelicale lega le prove del Ricard svolte prima di Natale con quelle di Fiorano e quelle di Jerez che sono in programma dal 17 al 20. Il propulsore, che finora non ha mostrato alcun segno di cedimento, sta crescendo gradualmente (si è già arrivati alla terza evoluzione di questo 044 che dovrà debuttare nel mondiale '95). In attesa che sia pronta la nuova monoposto (è prevista per fine mese e inizio febbraio) vengono sperimentate delle soluzioni che poi saranno trasferite sulla rossa '95. Gli uomini del Cavallino vogliono evitare i salti nel buio: guardando con più attenzione la 412 T1 ibrida si scopre infatti che sono numerosi i particolari che vengono cambiati, modificati e rivisti da un test all'altro. Si tratta di una monoposto laboratorio che è in continuo divenire dove le soluzioni inedite appaiono e scompaiono all'improvviso, come i bracci della sospensione posteriore carenati che si sono visti al giovedì e poi mai più. Il sogno dei tempi, allora è realtà...



fotografie GIOVANELLI



In alto, la sospensione posteriore carenata che ha girato solo giovedì. Sopra a sinistra, il puntone in fibra di carbonio. A lato, il nuovo fondo piatto posteriore ridisegnato. Sopra, Alesi in azione di fronte a un pubblico sempre più incuriosito

IBRIDA CON DIVERSE SOLUZIONI NUOVE

È già ok il fly by drive

Nei tre giorni svolti a Fiorano la 412 T1 ibrida guidata da Alesi è stata un vero e proprio laboratorio viaggiante. Anche se i tecnici hanno bollato questi test come prova di motore, sono state numerose anche le novità aerodinamiche e telaistiche che si sono alternate sulla monoposto. Cerchiamo di andare ad analizzarle.

FLY BY DRIVE. Per la prima volta è stato montato l'acceleratore elettronico dopo gli eccellenti risultati ottenuti nelle simulazioni al banco. Inizialmente si era pensato di cominciare la stagione con il tradizionale cavetto, portando avanti un programma parallelo con il fly-by-drive. Poi si è preferito dare un taglio netto con il passato in modo da non concedere

niente alla concorrenza fin da subito. L'acceleratore elettronico dovrebbe consentire un migliore sfruttamento delle doti del 12 cilindri che l'anno scorso era accusato di essere troppo brusco. E Alesi ha avuto parole di elogio per il lavoro dei motoristi: una vera riappacificazione dopo alcune dichiarazioni di fuoco di fine stagione.

FRIZIONE. Il sistema con la leva sul volante deve ancora essere messo a punto ma funziona già egregiamente. I piloti devono prendere confidenza con un nuovo modo di guidare, ma sembra che ci voglia solo del tempo. Alesi ha simulato diverse partenze riducendo ogni volta il pattinamento delle ruote posteriori. Certo, non si è ancora arrivati al meglio, ma il sistema sta progredendo rapidamente, tanto che John Barnard ha già deliberato che la nuova Ferrari avrà solo due pedali: freno e acceleratore. Una via senza ritorno...

MOTORE. Al Castellet aveva girato uno 044 capace di spingere oltre i 17.000 giri, mentre a Fiorano si è lavorato su una versione torque, vale a dire che privilegia la coppia alla potenza pura. I motoristi, infatti, sono entrati nell'ordine d'idee che non ha senso cercare i cavalli fine a se stessi, ma è meglio rinunciare a un po' di potenza a favore della guidabilità. E i risultati si sono subito visti non solo nei tempi, ma anche dalla maggiore facilità di messa a punto del telaio. «Ho percorso circa 400 km senza problemi di affidabilità — ha ammesso Alesi — e nei tre giorni abbiamo migliorato sia la

guidabilità che lo sfruttamento del 12 cilindri. Posso dire di essere molto fiducioso».

SOSPENSIONI. Sull'anteriore si è rivisto il puntone in fibra di carbonio con la forma ellittica, mentre nel posteriore ha fatto la sua prima comparsa il triangolo superiore sagomato ad ala: si tratta di qualcosa di simile a quanto si è visto nel '94 sulla Williams. Se i risultati raccolti in pista saranno positivi, questa soluzione sarà riversata anche sulla macchina nuova.

AERODINAMICA. Completamente nuovo il profilo estrattore posteriore che comprende già il diffusore centrale da 300 mm come impone il nuovo regolamento, mentre è stato ridisegnato il profilo esterno. In tutto il retroreno c'è una maggiore pulizia d'insieme e si nota con maggiore evidenza il radiatore dell'olio che è ora più grande fra le pinne che sorreggono l'alettone. Leggermente cambiati anche i flap del muso ora con maggiore incidenza.

FRENI. Va avanti lo studio del sistema Brembo che dovrebbe permettere alla Ferrari di adottare una sorta di Abs a funzionamento idraulico. L'idea è valida ma c'è ancora molto da lavorare. È per questo che nell'organico di Maranello arriverà Cantoni, uno degli specialisti della Brembo. Al Reparto Corse sono programmati altri tre o quattro arrivi: un paio sono giovani ingegneri del Centro Ricerche Fiat. Todt ha intenzione di rinverdire la «scuola tricolore». E questo non è che il primo passo... ■



CHE PROGRESSIONE!

Nella tabella a lato è possibile ripercorrere la progressione di Jean Alesi nei tre giorni di test svolti a Fiorano: il francese con la 412 T1 ibrida ha tolto quasi due secondi e mezzo dal primo giorno all'ultimo.

La monoposto sembra particolarmente reattiva alle modifiche.

JEAN ALESI

(Ferrari 412 T1 ibrida - 3000)

giovedì 1'04"76 37 giri

venerdì 1'02"60 50 giri

sabato 1'02"30 41 giri

Ron Dennis non ha fretta di definire la squadra: oltre a Nigel, lasciato libero da Williams, torna in lizza anche la candidatura del tedesco che sembrava inamovibile dalla Sauber. Il team biancorosso teme che...

■ PAOLO BOMBARA

Si è concluso il tiramolla della Williams per la composizione della squadra con l'ormai attesa conferma di David Coulthard nel ruolo di pilota ufficiale a fianco del vice-campione del mondo Damon Hill, e la prossima settimana sarà anche annunciata la nomina del giovane Boullion a pilota-collaudatore. A questo punto, il regista dell'ultima puntata della telenovela invernale del mercato-piloti sarà Ron

Dennis. La McLaren è infatti l'ultima delle squadre di vertice a dover ancora completare i propri ranghi, e l'attore protagonista a sorpresa potrebbe essere quel Nigel Mansell che è stato tagliato fuori proprio da Coulthard alla Williams. Quindi Mansell alla McLaren? Sì, forse, ma... Ron Dennis ha anche riallacciato nei giorni scorsi, tramite la Mercedes, un'altra trattativa che sembrava ormai chiusa, con Heinz-Harald Frenzen, ufficialmente già accasato alla Sauber. Frenzen era già stato indicato a ottobre dallo stesso Dennis come l'alternativa preferita a Schumacher e a Coulthard, ma il tedesco non soddisferebbe in teoria gli impegni contrattuali che la McLaren ha con gli sponsor di ingaggiare un pilota che abbia vinto almeno un Gp. Ritiratosi Alboreto, accasati Hill, Schumacher e Berger, il solo che risponda ai requisiti è proprio Mansell, che è pure campione del mondo. Ma Ron Dennis è veramente costretto a rispettare questa clausola? Apparentemente no, gli sponsor sono disposti a soprassedere perché è ormai quasi certo che anche il '95 sarà per la McLaren un anno di transizione. E il programma accusa anche ritardi dovuti al cambio di motorista. Se la costruzione del telaio



■ FORMULA UNO ■ MERCATO PILOTI

McLaren con Mansell o Frenzen



LA WILLIAMS SCEGLIE COULTHARD

Ma la Régie voleva il Re Leone

Cosa ha fatto pendere il piatto della bilancia della Williams a favore di David Coulthard, e come ha potuto accettare questa scelta la Renault che tanto ha fatto per riportare l'inglese in Formula 1? «La scelta dei piloti — ribatte Jean-Jacques Délaruwière della Renault a cui fa eco lo stesso presidente della Renault Sport, Christian Contzen — è di competenza della Williams, ma in accordo con noi. Ciò vuol dire che se avessimo posto un veto all'ingaggio di Coulthard, questo non si sarebbe verificato. Quindi Coulthard ci sta bene». Il fatto di non aver posto un veto all'ingaggio di Coulthard, che è stato difeso con le unghie nei confronti della McLaren, è una cosa, ma lo scozzese non era di certo la prima scelta della Renault e a Parigi non lo nascondono.

«Non è un mistero — ammettono all'unisono alla Renault — che la nostra direzione preferisse Mansell, che garantisce ancor'oggi un ritorno d'immagine più grande, e neanche che la Williams fosse invece ostile a Nigel. Ci sono i pro e i contro in entrambe le soluzioni. Mansell è più esperto, più popolare, ed è anche stato il primo pilota a vincere un titolo mondiale per i colori della Renault. Non è poco. Inoltre è un ragazzo molto simpatico, ma è anche capace del meglio, come del peggio, lo sappiamo tutti. Coulthard ha dalla sua la giovane età e ha stupito tutti quest'anno. Esordendo in F.1 in condizioni psicologicamente difficili per chiunque, sostituendo Senna, non ha commesso errori ed è andato forte. Non a caso Ron Dennis ha cercato di strapparcelo». Costa anche meno... «Certo, molto meno di Mansell, ma questo non ha costituito un reale problema. Quando si vuole, i soldi si trovano, sempre». Ora però, c'è il rischio, quello di veder proprio Mansell approdare alla corte di Ron Dennis. «Lui vuole continuare in F.1 — ammettono alla Renault — e a questo punto la sola possibilità che gli rimane è la McLaren-Mercedes. È un rischio, ma nella vita bisogna far delle scelte e essere in grado

di affrontare le conseguenze. Non siamo comunque affatto sicuri che Mansell correrà per la McLaren». In effetti proprio la Renault, tramite la filiale britannica, sta cercando di coinvolgere Nigel Mansell in un programma nel campionato di Turismo inglese, con una delle Laguna preparate proprio dalla squadra di Frank Williams. Una soluzione dotata di cospicuo ingaggio e destinata a sfruttare la popolarità dell'inglese sottraendolo per giunta alla concorrenza in F.1 che sembra però tanto un bel pensionamento dorato, che a Mansell va stretto. Lo stesso Leone ha ribadito al Salone dell'auto di Birmingham che non ha proprio nessuna intenzione di smettere di correre i Gran Premi. E Ron Dennis, nello stesso frangente si è limitato a dire che «è presto per parlarne». È infatti vero che le due parti, dimenticate vecchie ruggini e incompatibilità di carattere, stanno discutendo; tutti e due hanno infatti dei buoni motivi per cercare un accordo. Dennis ha bisogno di accontentare sponsor che vorrebbero veder tornare sulle monoposto di Voking un top-driver con un solido blasone. Mentre Mansell cercherà di fare rimpiangere la sua assenza a chi non lo ha scelto. ■

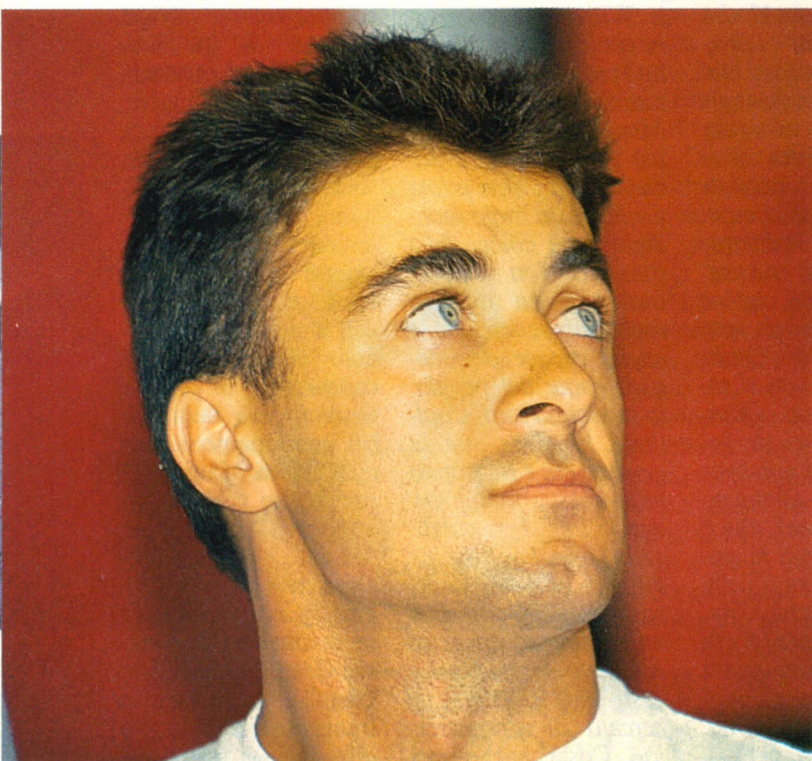
Nigel Mansell, a lato, dopo che la Williams ha ingaggiato David Coulthard ora tratta con la McLaren. Nella lista di Ron Dennis, oltre al campione del mondo del '92, c'è anche Heinz-Harald Frentzen, nell'altra pagina

fotografieORSI



◀ e anche del cambio va avanti nei tempi e la Mp4/10 sarà pronta il 12 febbraio, ci sono invece ritardi per il motore. La Mercedes voleva proporre una versione intermedia — con un basamento che non sarebbe potuto rientrare nelle nuove dimensioni del fondo piatto a scalino — ma Ron Dennis ha risposto picche e, come suo solito, esige la versione definitiva. Alla Ilmor hanno abbandonato quella intermedia per gettarsi a capofitto nella costruzione della versione definitiva, ma questa dovrebbe poter girare per la prima volta al banco, se tutto procede per il meglio, a fine mese. Difficile quindi immaginare un esordio in pista sin da metà febbraio. Inoltre il fatto di trattare con Frenzen ha anche un altro pregio, quello di far ulteriormente calare il valore di mercato di Mansell, e già c'è chi

in Gran Bretagna insinua che persino l'offerta d'ingaggio a Coulthard da parte della McLaren fosse una tanto abile, quanto machiavellica, manovra da parte di Ron Dennis per costringere la Williams a scoprire le proprie carte e mettere così alle corde Mansell, facendo così calare le sue pretese economiche. Di certo, ora come ora Mansell, se vuole rimanere in F.1, è senza altre alternative e sarà costretto a calare il proprio «prezzo» fino alle offerte della McLaren. A meno che non preferisca rinunciare e attendere. Mettendosi alla finestra in attesa che un posto si liberi. E coi tempi che corrono nulla deve essere escluso. Del resto è lui il solo campione del mondo alternativo a Schumacher disponibile sul mercato e questo conta...



La Williams, dopo avere deciso di ingaggiare per il campionato '95 David Coulthard, in alto, ha affidato il ruolo di collaudatore a Boullion, a destra. Il giovane campione della F.3000 internazionale ha ricevuto precise promesse di potere correre nella stagione '96. Jean Alesi, a sinistra, considera Coulthard un pilota bravo ma ancora bisognoso di fare esperienza per acquisire il mestiere necessario



ALESI DISPIACIUTO PER NIGEL SENZA VOLANTE

Il Circus non può perdere Mansell

«David Coulthard è bravo, lo ha dimostrato, ma devo però dire che non lo temo più di Mansell, perché è ancora giovane. Ha solo qualche Gran Premio di esperienza sulle spalle e in Formula 1 l'esperienza è una componente fonda-

mentale nel determinare il "mestiere" di un pilota. Nigel Mansell è un pilota che è sicuramente in grado di assicurare ancor'oggi un maggior spettacolo (Alesi ha sicuramente ancora ben impressa nella memoria la formidabile lotta

da lui sostenuta con Mansell nel Gran Premio del Giappone, ndr) ed è davvero un peccato che sia ora senza un volante, perché la presenza di un campione del mondo come lui farebbe bene a tutta la Formula 1».



ALLA WILLIAMS CON PROMESSE PER IL '96

Boullion promosso come collaudatore

Frank Williams ha effettuato anche l'ultima scelta, quella meno impegnativa. Il collaudatore della squadra sarà il campione in carica della F. 3000 internazionale, Jean-Christophe Boullion, che è stato preferito al suo connazionale Emmanuel Collard. Boullion si è recato a Didcot per definire gli ultimi dettagli lo

scorso mercoledì e manca ormai soltanto la faticosa firma al contratto, ma ogni dettaglio è stato sistemato. «*Preferirò un posto da collaudatore alla Williams a uno da titolare alla Tyrrell o altrove, solo se avrò una concreta promessa di pilotare in Gran Premio nel '96*» aveva precedentemente affermato Boullion, molto sicuro di sé. Va detto

che la proposta di Tyrrell non lo aveva entusiasmato, il motivo era abbastanza semplice: il boscaiolo gli proponeva un contratto di un anno con un'opzione di due a favore della squadra che lo bloccava di fatto per tre anni. Lo stesso Boullion è oggi ragazzino. «*Non posso rivelare i termini dell'accordo con la Williams, anche perché il contratto non è ancora firmato. Ma sono soddisfatto, ho ottenuto quello che volevo sia sul piano sportivo sia su quello economico*». E la promessa di pilotare nel '96? «*C'è qualcosa di preciso in merito, scritto nero su bianco sul contratto*». Collard ha invece non poche difficoltà a nascondere la propria amarezza. «*Mi avevano detto — afferma il giovane francese — che sarebbe stata decisiva l'ultima prova effettuata al Paul Ricard. Io sono stato il più veloce, ma hanno scelto lui per ragioni politiche. Perché è campione in carica di F. 3000, e altre ancora che neanche voglio sapere. Ora, sono in difficoltà. Ho un'opportunità di trovare un posto di collaudatore alla Tyrrell o alla Sauber o all'Arrows, ma dovrò portare un budget. La musica è dunque ben diversa*». La scelta di Boullion riapre la caccia al secondo sedile della Tyrrell, per il quale sono in ballottaggio diversi piloti: i nomi più ricorrenti che si sentono sono quelli di Fittipaldi, Comas, Lehto, Salo e Beretta. L'eventualità di confermare Mark Blundell non è ancora stata ufficialmente scartata, ma la squadra non ha rinnovato l'opzione con l'inglese al quale è stato comunicato che può ritenersi libero se dovesse avere un'altra offerta. ■



Larrousse spera nella Dams

La squadra di Signes attraversa serie difficoltà economiche e sta cercando un accordo con il top team di F. 3000

PAOLO BOMBARA

PARIGI — Sono improvvisamente riprese la scorsa settimana le trattative per una possibile fusione tra la Larrousse e la Dams. La squadra di Gérard Larrousse attraversa infatti un momento estremamente delicato e la stessa continuazione dell'attività è in questo momento minacciata. A tal punto che una buona parte del personale è stato messo a riposo... «sino all'inizio della prossima stagione» come recita è la risposta che si ottiene telefonando alla sede di Signes della squadra transalpina. «Non c'è nulla di allarmante — minimizza Jean-Pierre Lecou, direttore del marketing della Larrousse — attendiamo semplicemente l'inizio della nuova stagione per rinnovare i contratti a tempo determinato che abbiamo siglato con parte del nostro personale». In realtà, la situazione è ben poco rosea alla Larrousse, che sa già che nel '95 non potrà più contare sul cospicuo aiuto ministeriale del cosiddetto «fondo anti-tabacco» e sa di aver perso gran parte dell'apporto finanziario che le garantiva il gruppo Bsn-Danone con il marchio Tourtel. Inoltre sulla squadra grava un pesante deficit contratto nel corso della stagione '93 che non è stato minimamente assorbito nella passata stagione. Come se ciò non bastasse un ex-collaboratore, Jean-Claude Bou, responsabile nel '92 e nel '93 della ricerca degli sponsor e socio al 4% della squadra, ha intentato un processo alla squadra reclamando un cospicuo credito su una commissione non corrisposta. Una commissione che la squadra aveva promesso illegalmente sulla sovvenzione ministeriale, mentre la legge francese vieta di corrispondere commissioni su sovven-

zioni statali. La situazione è tesa e all'interno della squadra non c'è unanimità di vedute. Anzi, è vero e proprio scontro tra Gérard Larrousse ed i suoi soci, Patrick Tambay e Michel Golay (che detengono il 26% delle quote azionarie). Questi ultimi sono più propensi a far fallire la squadra per riprenderne il controllo a basso costo e nel frattempo non si fanno pregare per tessere le lodi della Dams e del suo titolare, Jean-Paul Driot. Dal canto suo, Gérard Larrousse ha allacciato da oltre un mese e mezzo una trattativa col gruppo finanziario saudita del fantomatico Junior Team e coi responsabili di questo progetto, Méssaoudi e Barlesi, ma dopo tante parole non si è ancora visto il colore dei soldi e la situazione si sta facendo critica. La scorsa settimana, allora, lo stesso

Larrousse ha riallacciato contatti con Driot. «È vero che il progetto tecnico della Dams è nettamente in anticipo rispetto al nostro — ammette un responsabile della Larrousse che preferisce rimanere anonimo — e la loro vettura sarà ben presto pronta, mentre noi siamo in ritardo. Sarebbe quindi auspicabile poter utilizzare la loro vettura, ma ciò sarà fattibile solo con un accordo globale. La squadra potrebbe anche chiamarsi Dams Larrousse, ma la vettura dovrà chiamarsi Larrousse». Tutto dipende ovviamente dalla capacità della nuova compagine di riunire un budget sufficiente. «In questo la Dams gode del vantaggio di un'immagine migliore rispetto alla nostra — ammettono ancora alla Larrousse — grazie ai successi in F.3000 loro sono dei vincenti, noi dei



ORSI

CAMBIO X-TRAC DALLA FRANCIA PER LA M195

Il team di Driot collabora con Minardi



SOLDANO-DPPI

«La situazione sta evolvendo positivamente per un eventuale ingresso della Dams in F.1 sin dal '95 — ha affermato il titolare Jean-Paul Driot — ma non per forza con la Larrousse. Ne sapremo di più la prossima settimana». In ogni caso un pezzo di Dams correrà sicuramente in F.1, con la Minardi. È lo stesso Driot a rivelarlo: «Sì, in effetti ci siamo accordati per cedere alla Minardi l'uso del cambio della prima Dams F1, che abbiamo fatto realizzare alla X-Trac per un motore Ford Ed. La Minardi era in difficoltà con la realizzazione del cambio, in seguito al fallito accordo con la Mugen, e a noi interessa poter ammortizzare il costo di questo cambio ed al contempo garantire un maggiore chilometraggio per svilupparlo».

FORNITURE ANNULLATE

La Lotus sempre in brutte acque

La Larrousse, a sinistra con Beretta, è in attesa di una «schiarita» economica e cerca un partnership con la Dams di Jean-Paul Driot, in basso a sinistra, pronto a entrare in F. 1. Ancor più grave resta la situazione della Lotus, sotto con Salo

Autosprint è stato tra i primi a lanciare un grido d'allarme per il salvataggio della Lotus, squadra che in termini assoluti vanta un prestigio secondo solo a quello della Ferrari e che rischia ora di scomparire. Proprio la scorsa settimana David Hunt, fratello dello scomparso ex iridato James e acquirente ufficiale della squadra fondata da Colin Chapman, ha emesso un comunicato che dichiara quanto la squadra sia rimasta colpita dalla mobilitazione della stampa e dei tifosi. Ma, oltre a ciò, non c'è nulla di concreto per ora. Hunt dichiara di voler far tutto il possibile per continuare, ma anche che per ora la situazione è stagnante. Il riposo forzato (e non retribuito) già annunciato sino al 31 dicembre è prolungato sino al 16 gennaio. Ma poi? L'ennesimo campanello d'allarme negativo viene dalla Hewland a cui la Lotus aveva ordinato la realizzazione di una scatola cambio: l'ordine è stato annullato. Con un mondiale che inizia a marzo e con i nuovi regolamenti che escludono la possibilità di utilizzare le monoposto dello scorso anno, non si vede così come una squadra possa realizzare una vettura in così poco tempo. Critica appare anche la posizione della Simtek, che non ha ancora dato nessun input alla francese Snpe, l'azienda costruttrice del telaio '94 per la compagine di Nick Wirth. ■

TROPPO SIMILI I PROGETTI

Un po' di...Tom's nella nuova Lola

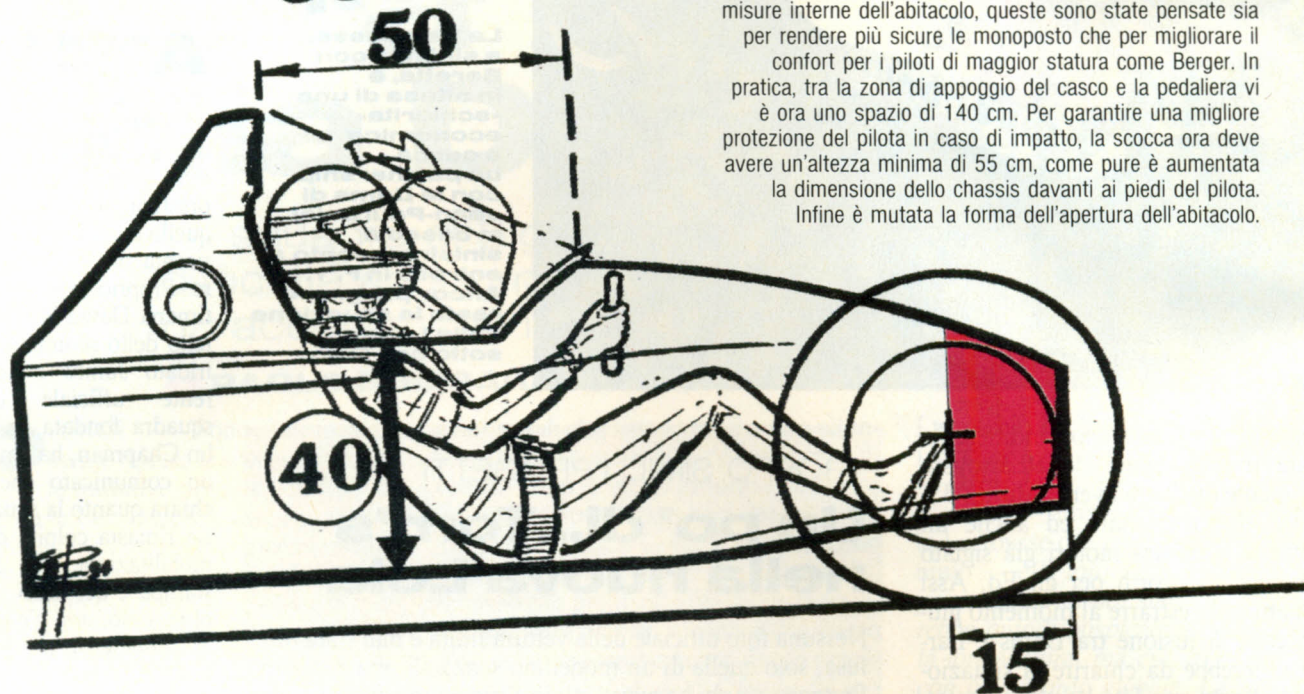
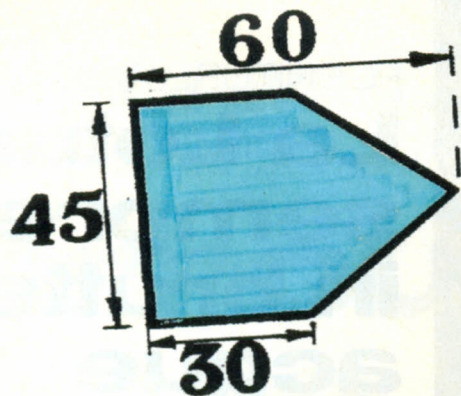
Nessuna foto ufficiale della vettura finita è mai stata diffusa, solo quella di un modellino senza ali, ma in Gran Bretagna c'è chi ha avuto modo a suo tempo di vedere da vicino il progetto Tom's F.1 (che doveva preludere all'ipotizzato ingresso della Toyota come motorista) e che giura oggi che la Lola che ha già effettuato qualche giro di prova a Silverstone con McNish gli assomigli come una goccia d'acqua. A parte alcuni dettagli, come in particolare il cofano motore. Va detto che il progettista della Lola, ovvero il giovane Coppuck, ha lavorato appunto anche alla Tom's. ■

perdenti». Il vantaggio (non indifferente sul piano regolamentare) della Larrousse è ovviamente quello di avere il diritto d'iscrizione al Campionato ed anche un contratto di fornitura motori già siglato con la Ford Cosworth per gli Ed. Assi nella manica da estrarre al momento giusto. In caso di fusione tra Dams e Larrousse resterebbe da chiarire la situazione con la Larrousse Uk, l'entità appartenente a Robin Herd a cui è stata già commissionata una nuova vettura per il '95. Herd è però cosciente della situazione economica della squadra e vanta del resto lui stesso alcuni crediti. Il futuro è comunque minaccioso per Herd che ha in programma la costruzione di una vettura Indy per la scuderia Forshyte. ■

ORSI



1994



Più confort per i lunghi

L'arrivo del '95 ha portato la definizione di una serie di misure interne dell'abitacolo, queste sono state pensate sia per rendere più sicure le monoposto che per migliorare il confort per i piloti di maggior statura come Berger. In pratica, tra la zona di appoggio del casco e la pedaliera vi è ora uno spazio di 140 cm. Per garantire una migliore protezione del pilota in caso di impatto, la scocca ora deve avere un'altezza minima di 55 cm, come pure è aumentata la dimensione dello chassis davanti ai piedi del pilota. Infine è mutata la forma dell'apertura dell'abitacolo.

FORMULA UNO LE NUOVE REGOLE

MISURE AN

Cambiano le dimensioni esterne delle scocche e interne degli abitacoli mentre le prove di resistenza sono diventate più severe. Vediamo i problemi che le squadre devono risolvere...

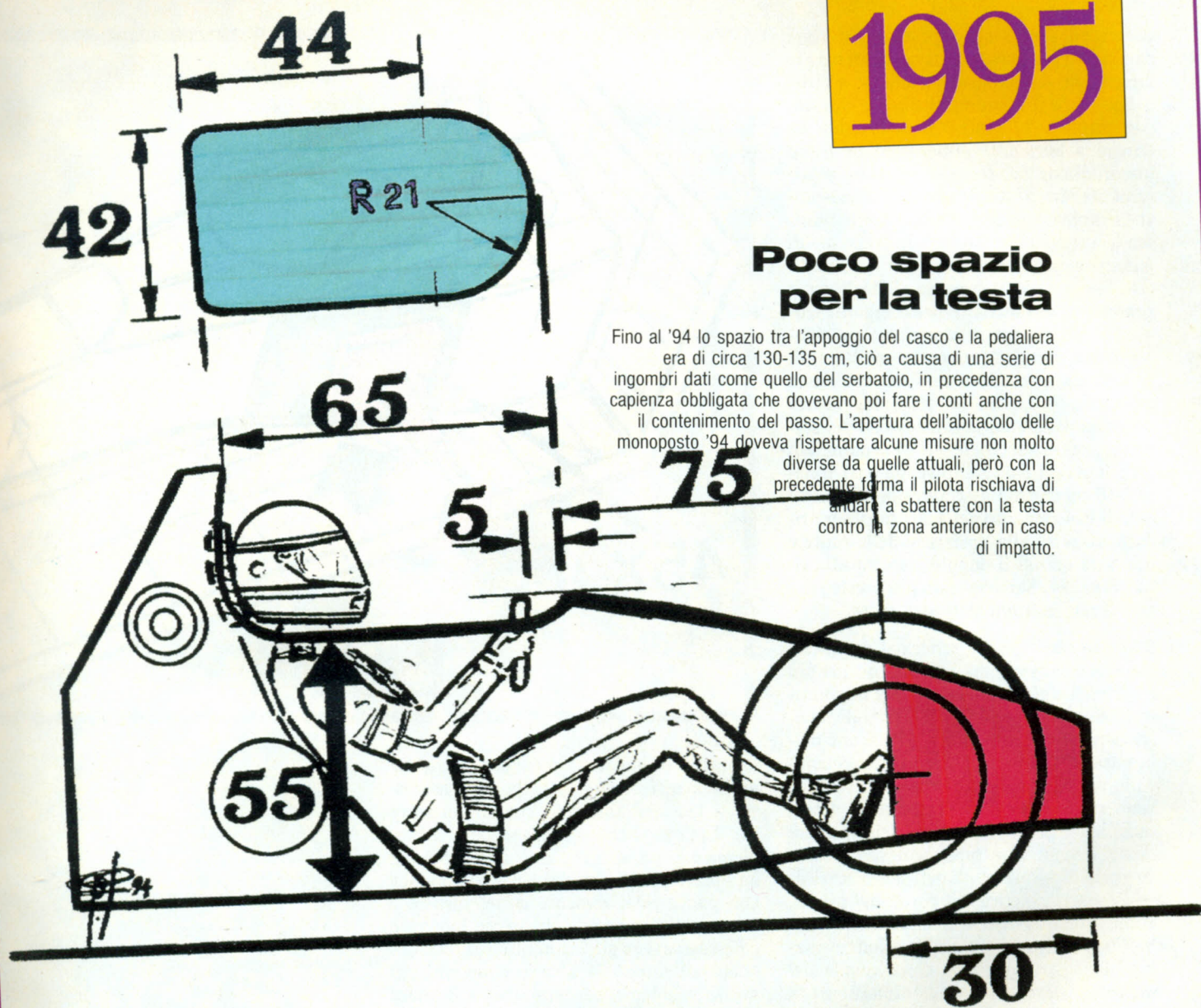
GIORGIO PIOLA

La stagione '95 è oramai alle porte, nelle varie sedi delle squadre di F.1 si stanno facendo i turni forzati per poter mettere in pista al più presto le monoposto che daranno vita al mondiale. Una

stagione all'insegna degli stravolgimenti tecnici, e non soltanto perché si è ritornati ai motori di «soli» 3000 cc, ma perché la Federazione, a completamento della campagna per la sicurezza iniziata nel '94 dopo i tragi-

ci eventi di Imola, ha rivoluzionato i regolamenti tecnici con misure decisamente importanti che renderanno le monoposto molto diverse da quelle attuali. È ovvio che questa rivoluzione ha creato difficoltà aggiunti-

1995



Poco spazio per la testa

Fino al '94 lo spazio tra l'appoggio del casco e la pedaliera era di circa 130-135 cm, ciò a causa di una serie di ingombri dati come quello del serbatoio, in precedenza con capienza obbligata che dovevano poi fare i conti anche con il contenimento del passo. L'apertura dell'abitacolo delle monoposto '94 doveva rispettare alcune misure non molto diverse da quelle attuali, però con la precedente forma il pilota rischiava di andare a sbattere con la testa contro la zona anteriore in caso di impatto.

TI-CRASH

ve in seno alle cosiddette scuderie minori, tanto che c'è stato più di un responsabile di una squadra che ha sperato che saltasse la prima gara in Argentina, in modo da avere 15 giorni in più per allestire le nuove monoposto. A mettere soprattutto in crisi i vari uffici di progettazione sono state le nuove più severe misure di protezione imposte per le scocche. Proprio mentre Autosprint arriva nelle edicole, Max Mosley, il presidente della Federazione, dovrà esaminare una serie di documenti non ufficiali tendenti a ritardare l'introduzione della norma più severa per i crash-test laterali al Gp di Imola. C'è la paura di vedere andare in frantumi la pri-

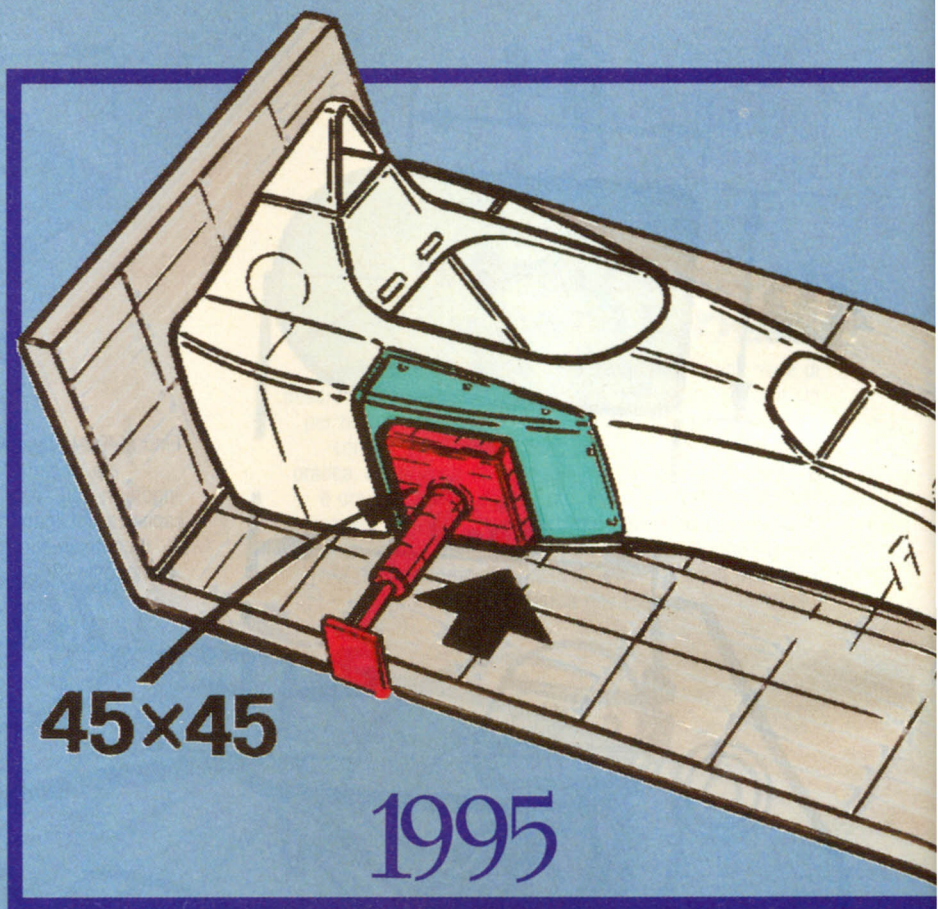
ma scocca a poche settimane dall'inizio del mondiale, con l'impossibilità quindi di costruirne altre in tempo per la prima gara. È ovvio che questa sorta di richiesta non trova il consenso di chi invece è riuscito a risolvere l'arduo problema e si sente a posto per superare il crash-test. Vediamo ora di esaminare il lavoro fatto dalla Federazione analizzando i vari settori su cui è intervenuta. Gli uomini di Mosley si sono mossi in tre direzioni: riduzione delle potenze, dei carichi aerodinamici e, infine, incremento della sicurezza passiva della monoposto. Analizziamo quest'ultimo settore a sua volta distinto in due direzioni: misure minime delle

scocche, e potenziamento delle strutture deformabili.

DIMENSIONI SCOCHE. Mosley ha finalmente accolto le proteste dei piloti, portate avanti da Gerhard Berger, per evitare che gli abitacoli avessero dimensioni interne, soprattutto in lunghezza, tali da limitare notevolmente il confort e la sicurezza. È stata in pratica introdotta una misura minima per la lunghezza della zona riservata al pilota. In pratica dalla pedaliera allo schienale devono esservi ora almeno 140 cm, con un guadagno dell'ordine di 5-10 cm che non è male. Inoltre la stessa liberalizzazione della

capacità dei serbatoi ha creato un ulteriore parametro per i progettisti nel contenere le dimensioni del passo. Sino ad oggi a farne le spese era il confort del pilota. Adesso, con soltanto 130-150 litri di benzina da stivare a bordo, le dimensioni in senso longitudinale dei serbatoi vengono praticamente dimezzate. Molto importante anche l'incremento di 15 cm del limite minimo in altezza delle scocche, in grado ora di garantire maggiore riparo laterale. Più discutibile invece l'aumento della zona a protezione davanti alla pedaliera. In teoria dovrebbe essere raddoppiata, ma mentre prima, con i vari vincoli dimensionali, la pedaliera coincideva per forza con l'asse anteriore, ora, con la maggiore libertà concessa dalla ridotta dimensione del serbatoio, potrà succedere che la pedaliera di un pilota non molto alto venga posizionata 5-10 cm dietro l'asse anteriore. Di fatto quindi l'incremento della struttura sarà ridotto rispetto alla posizione delle ruote e non sarà quindi il doppio rispetto alla situazione '94. Sarebbe stato più preciso fissare il nuovo limite dall'asse ruota.

CRASH-TEST. È sul tema dei crash-test che la Federazione ha imposto norme più severe nella giusta direzione per migliorare la sicurezza negli impatti laterali, questi avevano rivelato pericolose lacune nella passata stagione. Oltre all'incremento delle dimensioni in altezza delle scocche sono state imposte delle strutture deformabili per tutta la lunghezza dell'apertura dell'abitacolo. Strutture che devono essere in grado di assorbire gli urti senza scaricare l'energia cinetica sul corpo del pilota, come invece avviene con le scocche in carbonio, persino troppo rigide e indeformabili. Una struttura che, come quella del musetto, deve potersi deformare senza danneggiare la cellula di sopravvivenza, va per questo motivo applicata a ciascuno dei lati del telaio vero e proprio come Autosprint aveva proposto subito dopo i tragici incidenti di Imola. Un crash-test molto severo, ancora di più di quello di compressione introdotto sin dal Gp di Francia dello scorso anno, è stato imposto per questa zona. Ed è proprio questo test che ha creato molte difficoltà nelle squadre minori anche perché la zona interessata del telaio è aumentata sia per le dimensioni del-



la piastra di impatto (45 cm per 45 cm) sia per la maggiore altezza delle scocche stesse ai lati dell'abitacolo con un'apertura per il pilota anch'essa maggiorata. Il problema è di più difficile risoluzione per chi ha optato per una soluzione aerodinamica con pance relativamente corte, mentre è stato sentito meno da chi, come Benetton e Ferrari, aveva già introdotto nelle monoposto edizione '94 alcune soluzioni del nuovo regolamento. Soprattutto Barnard sembra essere stato un vero mago con capacità di veggente. La sua poco felice 412 T1 infatti aveva già la zona anteriore a norma '95, con tanto di pompe dei freni all'interno della parte allungata e anche l'apertura dell'abitacolo e l'altezza della scocca conformi ai nuovi limiti. Tutte esperienze che hanno di sicuro agevolato il lavoro alla Fdd, iniziato fra l'altro in anticipo svincolata com'era da impegni di sviluppo della stagione affidati al gruppo di lavoro diretto da Gustav Brunner. ■

Così le fiancate ad assorbimento

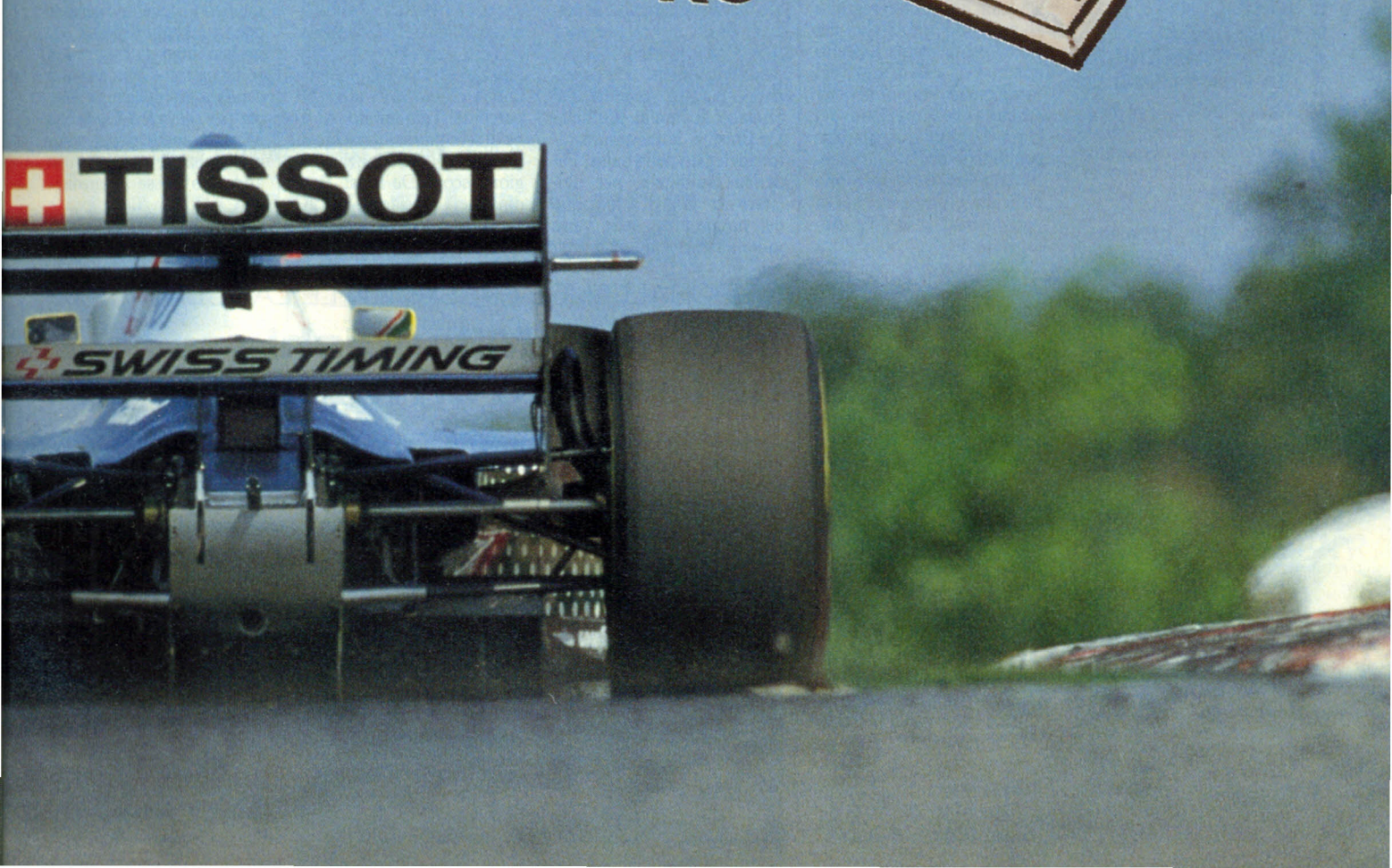
A partire da quest'anno le scocche delle vetture di F.1 dovranno avere una vera e propria struttura deformabile ai lati dell'abitacolo in grado di assorbire urti laterali. Una piastra di notevoli dimensioni (45 cm per 45 cm) con un peso di 780 Kg viene mandata a una velocità di 5 m/s con un asse perpendicolare alla struttura. La decelerazione subita non deve superare i 10g. La struttura deformabile, che può essere separata dalla scocca stessa, deve assorbire interamente l'urto senza provocare danni alla struttura principale. I parametri di verifica della resistenza laterale erano stati resi più severi già in occasione del Gp di Francia '94: allora al centro dell'abitacolo veniva applicata una compressione pari a un valore di 3000 Kg.

1994

3000 KG

TISSOT

SWISS TIMING



Una Kremer per Daytona e Le Mans

Il team dei fratelli Kremer sta preparando una nuova versione a cielo aperto della Porsche 962 per prendere parte alle classiche gare di durata di Daytona e Le Mans. La factory tedesca sta infatti lavorando ad un progetto che rappresenta lo sviluppo della K8, la vettura che ha ben figurato quest'anno proprio a Le Mans condotta da Bell, Donovan e Lassig. Lo stesso Lassig dovrebbe essere uno dei piloti prescelti per portare al debutto la nuova Kremer e accanto a lui appare quasi certa la presenza del veterano Bob Wollek.

■ **APOMATOX.** Il team di Dominique Delestre, secondo con Franck Lagorce nella scorsa edizione del Campionato Internazionale di F. 3000, è vicino all'ingaggio del campione francese di F.3 Philippe Belloc. Se l'accordo dovesse saltare all'ultimo minuto per problemi di budget, il team francese potrebbe ripiegare sul giovanissimo brasiliano Tarso Marques, che ha ben figurato al suo debutto in Formula cadetta al volante di una Reynard schierata dal team Vortex.

Ancora Psr per Franchitti in Formula 3

Lo scozzese Dario Franchitti gareggerà anche l'anno prossimo nel Campionato Britannico di F.3. Il giovane pilota di origine italiana è stato confermato da Paul Stewart che lo farà correre per il secondo anno consecutivo nel team campione in carica della categoria. Tre sono a tutt'oggi i piloti in lizza per il posto da seconda guida: Ralph Firman jr, Pedro de La Rosa e Hello Castro Neves.

■ **MC GLASHAN.** Il pilota australiano di dragster Rosco Mc Glashan ha rinviato al mese di febbraio il tentativo di battere il record mondiale di velocità su terra presso il lago salato di Gairdner, nel sud dell'Australia. Mc Glashan confida molto sulle potenzialità del suo Aussie Invader II, che è spinto da un motore a razzo. Entro quest'anno sono attesi altri due tentativi di record, da parte del veterano statunitense Craig Breedlove e dell'attuale detentore del primato, il britannico Richard Noble.



CI SONO PROBLEMI ANCHE PER INTERLAGOS

Troppi Gp ancora in dubbio

Nel circus della F.1 c'è fermento, e non solo per definire la composizione dei team che parteciperanno al prossimo mondiale, ma anche per delineare l'assetto finale del calendario del campionato. Si è appena chiarita la situazione del Gran Premio d'Argentina, con l'inizio dei lavori richiesti dalla Fia, e già appaiono difficoltà economiche per la gara prevista in Brasile. Adirittura in seno alla Foca c'è chi ipotizza un possibile annullamento della corsa, che di conseguenza farebbe slittare di 15 giorni la data del Gp d'Argentina. Una simile soluzione sarebbe vista di buon occhio da molti sponsor, in prima fila quelli del tabacco, che hanno sempre visto come un inutile doppione due gare in Sudafrica (che per loro costituisce un unico mercato), e soprattutto tale possibilità sarebbe ben accetta ai molti team più o meno in ritardo nella realizzazione della nuova vettura. Per quanto riguarda il Gp di San Marino a Imola, programmato per il prossimo 30 aprile, la situazione presenta ancora alcuni aspetti delicati. Mentre As va nelle edicole, il Comitato Regionale di Controllo darà il suo assenso ai lavori già

approvati dal consiglio comunale di Imola, che dovrebbero permettere l'adeguamento del circuito ai dettami di sicurezza prescritti dalla Fia. Proprio martedì avrà luogo anche una conferenza stampa indetta dal Sindaco di Imola, Raffaello De Brasi, e dall'amministratore delegato della Sagis, Federico Bendinelli, per illustrare la fase d'attuazione del programma delle varie modifiche. A tal proposito

sembra che alcune nubi potrebbero addensarsi sull'esecuzione dei lavori, specie per quanto riguarda l'abbattimento di dieci alberi (che sarebbero regolarmente rimpiazzati) e il passaggio della nuova porzione di pista del parco del Tamburello. Al fine di scongiurare il rischio di un nuovo «caso Monza», nei giorni scorsi De Brasi, Bendinelli e il presidente dell'Acì, Martini, si sono incontrati con il sottosegretario alla

Presidenza del Consiglio Gianni Letta e con il Ministro dei Beni Culturali Domenico Fisichella. Sperando che i problemi di Imola siano ben lungi da trovare una soluzione, si è fatta avanti la candidatura della pista di Jerez per rilevare il Gp di San Marino, anche se pare assai più probabile che il circuito andaluso possa «aggredire» con successo Barcellona e soffiargli la sede del Gp di Spagna.

NEL CHALLENGE FRESHMEN LE LANCER GTI 1800

In Cina la Mitsubishi ha lanciato un monomarca

Anche l'anno prossimo la Mitsubishi continuerà il suo impegno attivo per la promozione e lo sviluppo dello sport automobilistico in Ci-

na già iniziato in passato. La Casa giapponese già l'anno passato si è distinta per aver organizzato il «China Freshmen Challen-

ge Cup», un trofeo monomarca disputato in prova unica con vetture Lancer Gti 1800 sul circuito di Zhuhai, che ha visto l'affermazione del giovane Liu Shi, un 35enne insegnante dell'Accademia Popolare di Polizia di Pechino. Nel '95 la Mitsubishi prevede l'effettuazione della seconda edizione del trofeo e la prosecuzione della collaborazione con la Fasc, la federazione nazionale cinese che nel '94 è sfociata con l'apertura della prima scuola nazionale di pilotaggio.



a cura di MARIO DONNINI

A FINE STAGIONE CON UN TELAIO LOLA

Deb in F.Indy per la Toyota

Luce verde per la Toyota in F. Indy, ma in tempi non eccessivamente brevi. La Casa giapponese ha infatti confermato il proposito di debuttare nella categoria americana con il motore V8 che durante la scorsa stagione è stato sottoposto ad un lungo e meticoloso lavoro di collaudo dai piloti Fangio jr e Parnelli Jones jr, che hanno entrambi girato al volante di una Lola T94. Anche quest'anno Fangio continuerà nella prima parte della stagione i test del propulsore giapponese e il debutto in gara potrebbe avvenire non prima delle ultime gare della stagione, con lo stesso Fangio al volante. L'organizzazione del team vedrà impegnato anche quest'anno Dan Gurney e la struttura della Eagle che gestirà in esclusiva il programma.

IN F.INDYCAR CON DUE REYNARD 95 I

Gugelmin e Sullivan piloti della Pac-West

Il prossimo anno Mauricio Gugelmin proseguirà il suo impegno in F.IndyCar, dove ha debuttato alla fine del '93 dopo sei stagioni di militanza in F.1. Il 32enne pilota brasiliano è vicinissimo all'accordo con il team Pac-West, dove andrà ad affiancare il veterano Danny Sullivan, al suo rientro nella categoria dopo un anno... sabbatico. Gugelmin, che manterrà l'appoggio dello sponsor Hollywood, è reduce da una stagione disputata al volante di una Reynard del team Ganassi, con cui è riuscito a ottenere un quinto posto a Vancouver come miglior piazzamento.



NEL PARCO ADIACENTE AL CIRCUITO

Inaugurata a Le Mans la sede della Filière Elf

Alla presenza del presidente della Renault, Louis Schweitzer, di quello della Elf, Philippe Jaffré, e del Ministro francese dell'educazione superiore (nonché

presidente del Consiglio generale della Sarthe, la regione di Le Mans) François Fillon, è stata inaugurata giovedì scorso la sede della Filière Elf. Sita nel

nuovo Parco tecnologico adiacente il circuito di Le Mans, questa nuova sede ospita (in 5.000 metri quadrati) una trentina di studenti-piloti ed una quindicina di studenti-meccanici, che seguono corsi di pilotaggio, di lingue straniere ed orientamento-marketing, oltre ai normali corsi di educazione superiore presso i licei o l'Università di Le Mans. Queste nuove strutture inglobano anche quelle della Coppa francese di F. Campus (gestione di 30 monoposto) e di F. Renault (12 monoposto). Il posto è anche previsto per accogliere in un secondo tempo una squadra di F.3 ed una di F3000.

STAVA POTANDO UN ALBERO

Balestre cade e si infortuna

Babbo Natale non è proprio passato quest'anno per Jean-Marie Balestre. L'ex-presidente della Fia ed ancor oggi presidente della Federazione francese, si è infatti seriamente ferito proprio il 25 dicembre nella sua proprietà d'Oppio, nel sud della Francia. Balestre stava potando un albero, quando è scivolato dalla scala cadendo pesantemente a terra e rompendosi la mascella e diverse costole. Balestre dovrà ora osservare una convalescenza piuttosto lunga prima di tornare in prima fila.

PIT-STOP

Sono oramai completi i ranghi dei team partecipanti al Dtm con Alfa, Mercedes e Opel già pronte a rinnovare la sfida

MARIO DONNINI

Sono oramai pochi i nodi da sciogliere prima di conoscere con certezza le forze in campo nel Dtm '95, anche se appare sin da ora chiaro che il campionato sarà ricco di motivi di richiamo e di spunti interessanti. Il rinnovo della sfida tra Mercedes e Alfa Romeo sarà reso ancor più stuzzicante dalla massiccia presenza della Opel, che affronterà in forze la prossima stagione con un potenziale ancora tutto da scoprire grazie anche all'apporto del campione in carica Ludwig, apparso subito velocissimo nei primi test con la Calibra V6 a Nogarò. In casa Alfa, oltre alle due vetture per Nannini e Larini, è stato confermato il rapporto con il team Schuebel, che schiererà due 155 V6 Ti per Alboreto e Danner, mentre

l'Euroteam gestirà le vetture di Modena e Bartels. Molte cose sono ancora da chiarire in Mercedes, dove per ora nel team Amg sono certi di gareggiare Van Ommen e Schneider, mentre Magnussen non ha ancora confermato la sua disponibilità al 100% per tutte le gare (qualora dovesse gareggiare in F. 3000 con Paul Stewart). Lo stesso Fisichella attende di definire la sua posizione in seno alla Minardi prima di dire sì alla Casa di Stoccarda. Proprio mentre As va in edicola, la Amg svolgerà un'intensa serie di test sul circuito di Vallelunga e forse in quell'occasione sarà possibile sapere qualcosa di più certo, con i piloti Schneider, Fisichella e Magnussen che gireranno con le vetture in configurazione '95.

BEN 7 OPEL AL VIA

PILOTA	TEAM	VEETTURA
1 Klaus Ludwig (D)	Rosberg	Opel Calibra V6 4 x 4 (95)
2 Keke Rosberg (SI)	Rosberg	Opel Calibra V6 4 x 4 (95)
3 Jörg van Ommen (D)	Amg	Mercedes C Klasse (95)
4 Magnussen (Dk)? Franchitti (Gb)	Amg	Mercedes C Klasse (95)
5 Sandy Grau (D)	Zakspeed	Mercedes C Klasse (95)
6 Kurt Thiim (Dk)	Zakspeed	Mercedes C Klasse (95)
7 Alessandro Nannini (I)	Alfa Corse	Alfa Romeo 155 V6 Ti (95)
8 Nicola Larini (I)	Alfa Corse	Alfa Romeo 155 V6 Ti (95)
9 Manuel Reuter (D)	Joest	Opel Calibra V6 4 x 4 (95)
10 Yannick Dalmas (F)	Joest	Opel Calibra V6 4 x 4 (95)
11 Christian Danner (D)	Schübel	Alfa Romeo 155 V6 Ti (95)
12 Michele Alboreto (I)	Schübel	Alfa Romeo 155 V6 Ti (95)
13 Feucht (D)?	?	Opel Calibra V6 4 x 4 (94)
14 Bernd Schneider (D)	Amg	Mercedes C Klasse (95)
15 Fisichella (I)?	Amg	Mercedes C Klasse (95)
16 Ellen Lohr (D)	Zakspeed	Mercedes C Klasse (95)
17 «Winter» (D)?	Zakspeed	Mercedes C Klasse (94)
18 Stefano Modena (I)	Euroteam	Alfa Romeo 155 V6 Ti (95)
19 Michael Bartels (D)	Euroteam	Alfa Romeo 155 V6 Ti (95)
20 Lehto (SI)? Gindorf (D)?	Joest	Opel Calibra V6 4 x 4 (94)
21 Yokoshima (J)?	Joest	Opel Calibra V6 4 x 4 (94)
22 Alzen (D)? Gindorf (D)?	Persson	Mercedes C Klasse (94)
23 Bernd Mayländer (D)	Persson	Mercedes C Klasse (94)
24 Gianni Giudici (I)	Alfa Corse 2	Alfa Romeo 155 V6 Ti (94)
25 Schmickler (D)? Becker (D)?	Alfa Corse 2	Alfa Romeo 155 V6 Ti (94)
26 Amthor (D)? Struwe (D)?	Alfa Corse 2	Alfa Romeo 155 V6 Ti (94)
28 Gerd Ruch (D)	Ruch	Mercedes C Klasse (94)



Tanti omaggi dei tifosi per Roland

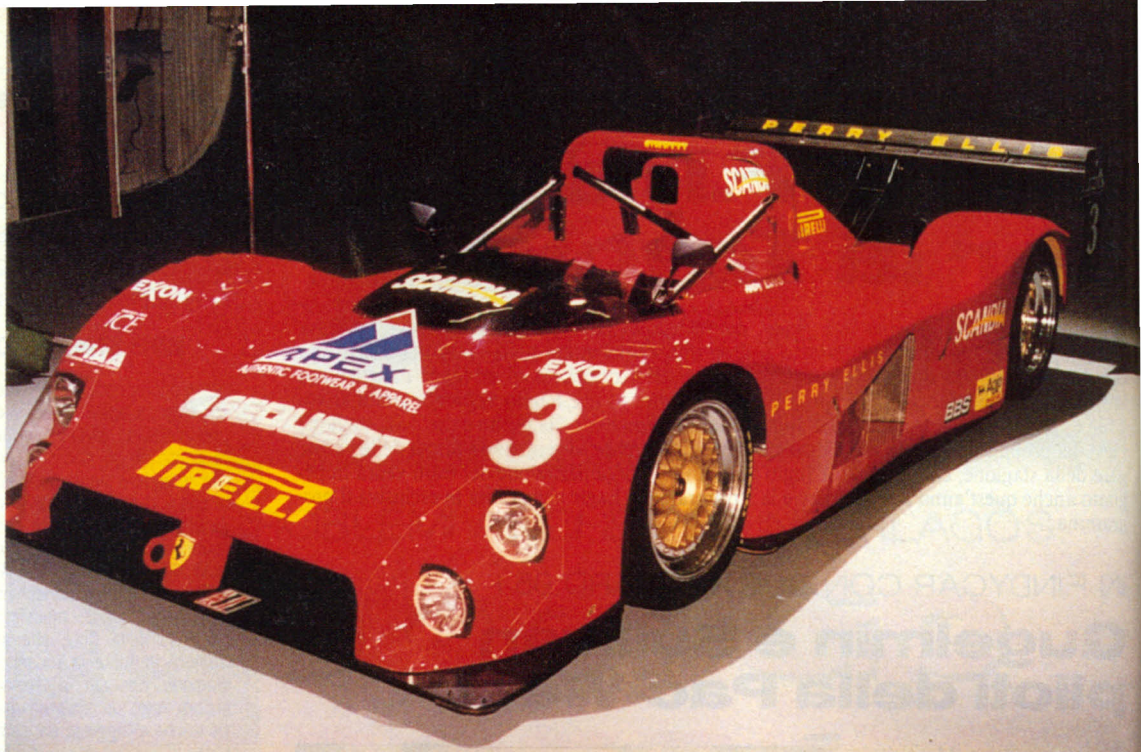
Tramite As i genitori di Roland Ratzenberger intendono ringraziare tutti i fans italiani che hanno fatto visita di recente al luogo in cui l'austriaco è sepolto, nei pressi di Salisburgo. I tanti tifosi hanno spontaneamente deposto fiori, candele e bandierine italiane sulla sua tomba a testimonianza della solidarietà e della grande commozione suscitate dalla sua scomparsa.

■ **MITSUBISHI.** L'anno prossimo la Mitsubishi porterà al suo debutto il suo propulsore di F.3, che nel '94 ha gareggiato in Giappone, nella serie britannica. I propulsori Mitsubishi saranno montati da due Dallara 395 schierate dal team di Alan Docking. Uno dei piloti dovrebbe essere il britannico Warren Hughes.

■ **MORROGH.** La festa-premiatura annuale di Henry Morrogh in questa stagione '95 coincide con l'inizio delle competizioni. Il simpatico istruttore irlandese, dopo avere deciso di fare partire lo Challenge di F. Ford già il 19 febbraio, ha pensato di tenere la festa-premiatura venerdì 17, proprio dopo le prove libere della gara di apertura. Ogni ulteriore informazione sul meeting potrà essere richiesta alla scuola piloti Henry Morrogh al numero telefonico 075-841669.

■ **REA.** Un po' ovunque si moltiplicano le iniziative per commemorare la scomparsa di Ayrton Senna. Un modo senza dubbio originale è stato quello scelto dalla rockstar Chris Rea, che ha scritto una canzone in memoria del campione brasiliano. Rea, che ha intitolato il pezzo «Saudade», è un grande appassionato di corse automobilistiche e frequenta con una certa assiduità il circus della F.1.

■ **FIORI D'ARANCIO.** Ha deciso di chiudere in bellezza il 1994, scegliendo il 31 dicembre per celebrare il suo matrimonio. Lucio Vergani, noto preparatore e titolare del team da anni impegnato con successo nell'europeo di F. Opel, ha coronato il suo sogno d'amore sposando Barbara Parodi. La cerimonia, presenti parenti ed amici, si è tenuta a Grimaldi Inferiore. Auguri dalla Redazione di Autosprint!



Gli squadroni Ferrari e Porsche che affronteranno la 24 Ore di Daytona si sono incontrati per la prima volta in pista. Le due Case, avversarie di sempre, si sono presentate in forze a Daytona, nei test preliminari (in corso al momento in cui Autosprint è in fase di stampa) in vista della sfida del 4 e 5 di febbraio, gara di apertura della serie americana Imsa, che si preannuncia incandescente. Fra i team della Casa di Maranello lo Scandia è riuscito perfino a ricostituire la coppia Ferrari F.1 '85-'86 Alboreto-Johansson, confermata proprio alla vigilia di questi test, e ha inoltre affiancato ai due ex di F.1 il vincitore della 24 Ore di Le Mans '94, Mauro Baldi. Sulla seconda vettura del team americano ci saranno quindi Evans, Velez, Gentilozzi e R. Groff. E va sottolineato inoltre che proprio le due 333 Sp del team Scandia stanno portando ufficialmente e in esclusiva al debutto nell'Imsa anche le nuove gomme Pirelli, attesissime per le prestazioni fatte registrare in precedenti test e perché andranno a rompere il monopolio Goodyear. Sulla 333 Sp del team Euromotorsport si sono invece alternati Barbazza e Sigala mentre per la gara ci sono trattative in corso con Migault e, udite udite, con René Arnoux. Il team Momo Corse è stato quindi rinforzato affiancando alla coppia '94 Moretti-Salazar il campione in carica Taylor e l'ex pilota di F.3 e F.2 Theys. A questo squadrone

NEI TEST PER LA 24 ORE DI DAYTONA

Ferrari contro Porsche

la Porsche ha opposto un superteam, arrivato in gran forze dalla Germania con circa una quarantina di tecnici, guidato da Springer, responsabile del reparto corse di Weissach, e sotto la gestione sportiva della Twr Usa di Tony Dowe e Tom

Walkinshaw, al quale la Casa tedesca si è affidata per accelerare la preparazione della propria World Sport Car. A Daytona la Porsche si è infatti presentata con gli equipaggi Mario Andretti-Wollek-Goodyear e Stuck-Boutsen-G. Brabham. Parti-

colarmente interessante si è rivelata anche la prima uscita in pista della nuovissima Riley & Scott Mk3-Ford, cavallo di battaglia dei temibili Dyson e Weaver, lo scorso anno con la Spice-Ferrari 348.

Marco Ragazzoni

IN GARA LE 333 SP

N.	VEETTURA	EQUIPAGGIO
3	Ferrari 333 Sp	Evans-Velez-Gentilozzi-R. Groff
6	Spice-Oldsmobile	Sutherland-Gray
7	Spice-Chevrolet	Brown
8	Hawk Md3R-Mazda	Camferdam-Mandeville
9	Spice-Chevrolet	D. Bell-Lammers-Wallace-Shirazi
16	R&S Mk3-Ford	Dyson-Weaver
30	Ferrari 333 Sp	Taylor-Moretti-Salazar-Theys
33	Ferrari 333 Sp	Alboreto-Baldi-Johansson
35	Porsche	Mario Andretti-Wollek-Goodyear
36	Porsche	Stuck-Boutsen-G. Brabham
43	Denali-Oldsmobile	Payne-Williams
50	Ferrari 333 Sp	Barbazza-Sigala
51	Cannibal-Chevrolet	Trener-Pattinson-Bryant
63	Kudzu Dg3-Mazda	Downing

IN D2 TEDESCA AL VOLANTE DELLE NISSAN

Ci sarà Maassen con Capelli e O'Dor

La Scuderia Italia ha ormai completato i ranghi in vista della partecipazione alla prossima edizione della Coppa Adac per vetture D 2 in Germania. Oltre al confermato Ivan Capelli e al nuovo arrivato Kieth O'Dor, sulla Nissan Primera gareggerà anche il promettente Sacha Maassen. Il 25 enne pilota tedesco, recente vincitore del Gp di Macao di F.3, disputerà così la sua prima stagione completa al volante di una vettura della categoria turismo, dopo gli ottimi risultati raggiunti in monoposto.



COCKPIT

RIZZOLI



CON LA ERMOLLI DI DRUDI

Primi giri per Barindelli

Nel ricco programma di test invernali della Drumel, Marco Barindelli, campione del mondo kart di F.A., ha trovato lo spazio per muovere i primi passi su di una monoposto, la Ermolli di F. Renault, durante queste ultime festività. Il pilota lombardo (nella foto con Drudi e De Lorenzi) come del resto accaduto anche per Davide Campana, ha sostenuto una prova per valutare la possibilità di prendere parte all'europeo di F. Renault. Per ora, con la squadra romagnola si è accordato soltanto il vincitore della Coppa Italia Clio, Andrea De Lorenzi. Il giovane ravennate sarà infatti il solo pilota che la Drumel porterà a Ledenon, dove sono in programma questa settimana i primi test internazionali di F. Renault. Per la verità sulle Ermolli della squadra romagnola a Ledenon salirà

anche Giovanni Lavaggi ma solo in funzione di test-driver. Quanto alle altre due monoposto di Drudi sono in corso trattative con alcuni piloti olandesi e tedeschi che hanno esperienza nei campionati nazionali di F. Renault.

NEI TEST DI FORMULA RENAULT

Manetti deb con la Tatuus

Marcia a pieno ritmo il programma di F. Renault allestito congiuntamente da Tatuus e Rc Motorsport. I due piloti scelti, il campione del mondo di kart di F. Super A,

PATERLINI



Alessandro Manetti, nella foto, e Minervini, saranno infatti impegnati questa settimana a Ledenon con la monoposto appena ultimata nei primi test europei della serie. La vettura, progettata da Artico Sandonà, è identificata dal nome Tatuus Rc 95, mentre la denominazione della squadra non è stata ancora definita. Responsabile del team, come pure della commercializzazione della monoposto, sarà Gianfranco De Bellis, forte di una solida esperienza in F. Opel con la Practice. Tra le squadre che dovrebbero correre con la Tatuus Rc vi è la Cauduro-B&B, prossima ad accordarsi per l'europeo di F. Renault con Rino Mastronardi.

È morto Paganucci creatore della Prc

Il 31 dicembre scorso è improvvisamente venuto a mancare Giovanni Paganucci. Toscano, 57 anni, Paganucci aveva dedicato la sua vita alle corse sia come pilota (debuttando nel '63 e dedicandosi principalmente alle gare in salita, senza disdegnare la pista) sia come costruttore. Nella sua officina di Sant'Angelo in Campo, nel lucchese, aveva infatti costruito dieci Sport, iniziando nel '71 con una vettura da lui ideata utilizzando materiale da recupero. Nel 1979 Paganucci aveva portato Giulio Regosa alla conquista del campionato italiano della montagna con una Osella Pa/9 da lui rivista e preparata. Da pochi mesi, poi, aveva ultimato la sua undicesima Sport, la Prc Mr1. La redazione di Autosprint partecipa al dolore della signora Anna e di tutta la famiglia.



CON L'AUDI 80

Ancora turismo belga per Adams

Malgrado abbia la ferma intenzione di tornare al più presto nel circus della F.I., il belga Philippe Adams ha già pianificato la prossima stagione. Adams correrà infatti nel Campionato belga riservato alle vetture turismo con la Dubois Racing che gli metterà a disposizione un'Audi 80. Nel '94 il 25enne pilota aveva debuttato nella categoria al volante di una 80 Quattro, vincendo ben 7 delle 14 manches in programma e sfiorando il titolo a fine stagione. Potrebbe essere la volta buona...

PER BUSI E ROCHE

Due Alfa Uni-Corse in turismo giapponese

La scuderia giapponese Uni-Corse continuerà anche quest'anno a gareggiare nel locale Campionato riservato alle vetture turismo dopo il promettente debutto con la vettura della Casa del Biscione. Il team che ha fatto gareggiare nelle ultime corse Giambattista Busi al volante di un'Alfa 155 Ts sta pensando di schierare una seconda vettura. Prima guida dovrebbe essere lo stesso Busi, che sta ancora attendendo di sciogliere le riserve circa una sua possibile partecipazione al Superturismo italiano, mentre sulla seconda vettura potrebbe debuttare l'ex motociclista Raymond Roche. Il 37enne francese, che vanta una lunga e apprezzata militanza nel mondiale Superbike e nella classe 500, è infatti intenzionato a fare il suo debutto nel mondo delle quattro ruote e potrebbe scegliere proprio il Giappone come punto di partenza della sua nuova carriera. Roche è reduce da un anno di inattività e scalpita per tornare a respirare al più presto l'aria delle corse.



IL PERSONAGGIO
JACQUES VILLENEUVE

Festa di laurea

A Milano per ritirare il premio Oz «Ruote in corsa», il giovane canadese ripercorre le tappe fondamentali che lo hanno portato a vivere una prestigiosa stagione nella IndyCar. E spiega quanto la madre Joanna lo abbia aiutato nelle scelte più difficili

GIORGIO TERRUZZI

A stigmatico. In corsa porto le lenti a contatto. Qualcuno pensa che se usi gli occhiali non puoi diventare un grande pilota. Be', non è mica vero». Jacques ha 23 anni, occhiali rotondi sopra una faccia da bambino che sembra pronto a combinare un guaio. Un sorriso lindo, carico di luce, un cognome fuori dell'ordinario. «È un po' difficile parlare di questo perché di sicuro il cognome mi ha aiutato. Però mi ha anche creato qualche complicazione e lo so che dicendo così rischio di essere frainteso. Quando è morto mio padre avevo undici anni, non capivo certe cose. Avevo il mio papà. Non un campione, un pilota. Mio papà. Volevo correre in macchina, l'ho sempre desiderato e certamente un desiderio del ge-



Sotto gli occhiali da intellettuale traspare lo sguardo deciso e il piglio risoluto di Jacques Villeneuve, a sinistra mentre riceve dalle mani del presidente dell'Oz, Carta, il prestigioso premio

FotografieORSI





Alla F.1 ci penso e non ci penso, però non è un chiodo fisso

◀ *genere fa parte di una eredità. Ma io sono un'altra persona e vorrei essere preso per quello che faccio o non faccio. Sarà difficile, ci sarà sempre qualcuno che cercherà confronti, paragoni. Fa parte del mio destino».*

Non è abituato a indossare giacca e cravatta, ma chi lo ricordava minuscolo ai box mentre Gilles domava un Cavallino e poi troppo tenero con il suo primo casco, trova qualche novità e aggiorna il giudizio. È a Milano per ritirare un premio importante (Ruote in Corsa Oz), dopo un anno importantissimo: secondo posto nella 500 Miglia di Indianapolis, vittoria a Elkhart Lake. Miglior giovanotto del 1994, «Rookie of the year», come dicono in Formula Indy. Mangia strudel caldo di spinaci e funghi, fa andare una testa che funziona come si deve,

non butta via nemmeno una parola: «Mia mamma l'ha sempre saputo. Ha cercato di farmi andare in un'altra direzione ma senza forzare. Ho iniziato a correre presto, sedici anni. Un po' troppo presto, forse per via del cognome. Ma adesso posso dire che è andata bene così. Ho corso in Italia con la Formula 3, poi in Giappone, poi in America. Sono arrivato alla Formula Indy con molta esperienza. Esperienza in pista e fuori. Mi pare di essere migliorato, di migliorare

sempre. Per un pilota è importante. Credo che anche Senna volesse migliorare ancora. Se non capisci che non è mai finita è un disastro. Emerson Fittipaldi è vecchio? Non lo so. Però lo vedi che ha dentro una volontà, una bella carica. Forse Mario Andretti si è fermato per questo. Aveva finito, ha imparato tutto e ha detto: stop. Se è così, ha fatto bene». Risotto d'anatra muta e vino Amarone: «Il cibo mi manca. Il cibo italiano. Quelli là mangiano sempre hot dog e hambur-



ger. Non hanno passato. Forse tra cinquecento anni anche l'America avrà una storia da presentare. Ma l'Europa è un'altra cosa. I ragazzi che vivono qui pensano agli Stati Uniti come a un paradiso. Poi, quando sei là ti accorgi che non è proprio vero. È il paese più libero del mondo solo in teoria, perché ci sono divieti di ogni tipo e non c'è la fiducia nelle persone. La polizia ferma uomini di cinquant'anni che bevono alcolici per chiedere i documenti. Avvocati dappertutto. Mah. Se corri è diverso. C'è una bella semplicità, un rapporto abbastanza sereno con i tifosi, con la stampa. Per il resto è un festival della pubblicità. La vita è scandita dagli spot».

Ravioli di carne alla fonduta di porri: «Quando sono morti Ratzenberger e Senna ho pensato le stesse cose che hanno

pensato altri piloti. Mi sono detto: può accadere anche questo. Però non accadeva da molto tempo. C'è stata la morte di Gilles. Ma io ho corso in un'epoca miracolata, praticamente senza lutti. Invece è così. Senna era Senna. Ratzenberger era mio amico, stavamo sempre insieme in Giappone. Lui, Visco ed io. Eppure vai avanti, senza che ciò rappresenti un impedimento. Per chi fa un altro lavoro è inconcepibile. Soprattutto per le persone che ti vogliono bene. La mia fidanzata si chiama Sandy: fa fatica. È canadese, studia. Comunicazione. Lei sta un po' a distanza dal mio mondo e la capisco».

Tournedos di vitello con ragù di porcini: «Non mi sono mai fatto male, non ci penso. Lavoro. Corro. È bello imparare su piste diverse. Gli ovali, per esempio, mi piacciono. Quando picchi, picchi du-

ro. Ma l'angolazione dei muri è buona, meglio del muro di Imola. Dopo il secondo posto a Indy le cose sono cambiate. Ecco, non più soltanto il figlio di Villeneuve, ma Jacques Villeneuve, almeno per l'ambiente delle corse americane. Formula 1? Ci penso e non ci penso. Voglio dire: non ho quell'assillo, non è un chiodo fisso. Mi piacerebbe arrivarci come si deve, in una squadra buona. Non ho in testa la Ferrari, la "rossa numero 27" e non so proprio dire se alla Ferrari pensano a me. Guardo i Gran Premi alla televisione. Mi è piaciuta la gara di Adelaide. Mi è piaciuto Mansell. Credo che sia ancora capace di offrire un anno di grande qualità. È uno che attacca. Lui e Alesi sono piloti che attaccano. Gli altri un po' meno. Ma in Formula 1 è difficile, con quei freni. Però la gente se ne accor-



Il cognome che porto mi ha aiutato ma anche dato complicazioni

Sopra Jacques con la fidanzata Sandy, come lui canadese, e studentessa di comunicazione. Sotto, un'immagine della mitica gara di Indianapolis, nella quale Villeneuve, nel '94, ha conquistato un magnifico secondo posto

Nel numero del padre

Come molti ragazzi della sua generazione non è superstizioso, e fra i suoi hobby c'è la storia, legge molti libri dedicati al passato, soprattutto al periodo del Medioevo. E forse allora a Jacques non dispiacerà se ripesciamo l'antica teoria dei corsi e ricorsi di Vico, anche per la storia dell'automobilismo. Suo padre aveva corso con la Ferrari numero 12 nel '78 e nel '79, e anche al figlio lo scorso anno nel campionato Indycar è stato assegnato lo stesso numero con il quale ha vinto la gara di Elkhart Lake. Nei giorni scorsi sono stati sorteggiati i numeri fissi della Indycar '95: Jacques avrà il... 27, «il» numero di Gilles.

SOLDANO-DPPI

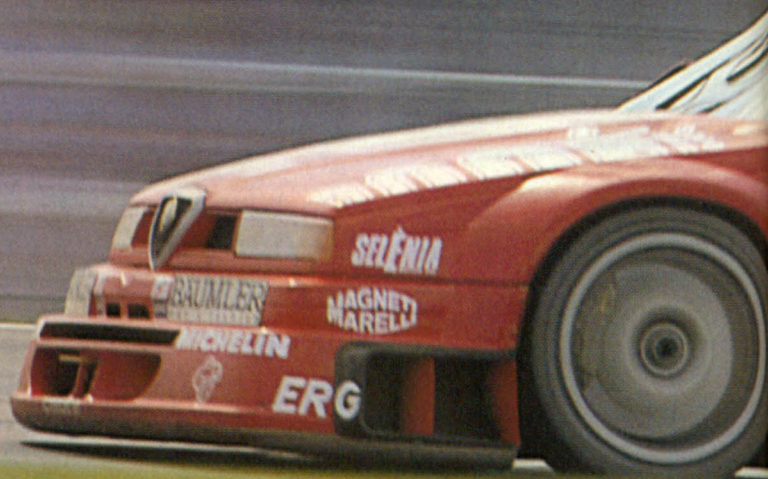


ge, non so se è contenta. Forse cambierà qualcosa con lo scalino, non credo con la riduzione di cilindrata. Portare a 3.000 i motori non cambia niente nemmeno per la sicurezza. Però adesso non vorrei dare l'idea di pensare male della Formula 1, non è così».

Torta di ricotta e pinoli con salsa all'amarretto: «Corro, poi mi sposto, mi alleno, mi preparo. Va bene, ma non si può parlare di corse a tempo pieno. Mi piace la musica. Musica di tutti i tipi. Ho dischi rock giapponesi, qualche disco cinese, dischi svedesi e finlandesi. Ramazzotti: bravo, no? Poi computer e libri. A me interessa il Medioevo. Meglio occuparsi di qualcosa che non vedi, non conosci. Poi mi piace sciare. Abbiamo tenuto lo chalet in montagna, ci torno sempre volentieri. Quando ero in collegio avevo un allenatore. Si chiama Craig Pollock. Passano alcuni anni e lo incontro in Giappone, per caso. È diventato il mio manager, una persona della quale mi fido. Lui gestisce ogni cosa, anche i soldi perché è capace di farlo e perché è importante. Chi fa questo mestiere e dice che i soldi non contano dice una bugia. Non sono decisivi, però sono un elemento del gioco. Il mio desiderio più grande? Avere una casa in montagna dove vivere mangiando le cose che coltivo e che produco. Solo che io non so coltivare un bel niente».

Caffè: «Non lo bevo, non sono più abituato a questi espressi. Adesso abito a Indianapolis dove il caffè è una roba diversa. Mia madre è rimasta a Montecarlo, ha una bambina di tre anni, sta bene, siamo molti uniti. Ma a Montecarlo la gente è finta. Ti saluta, ti chiede: come va? Guarda altrove e si allontana. Tu puoi rispondere: va malissimo, proprio un disastro. Niente, non ascoltano. Mia sorella Melanie sta a New York, ogni tanto viene a vedermi correre. Lei ha sofferto in modo diverso quando è morto Gilles. Ma non si possono mai misurare certe cose, come si fa? Io sono contento di avere avuto una madre così. È stata forte ed è stata brava: ha cercato di allevarci con equilibrio. Severità ma non all'eccesso, perché ha capito che imporre avrebbe forse portato fratture o separazioni. Sono andato in collegio, ho fatto le mie esperienze. Siamo una famiglia come tante, nonostante siano accadute cose che non accadono in tutte le famiglie. Sono orgoglioso di mio padre, ma sono anche diverso da lui, pur facendo lo stesso mestiere».

Fotografie, strette di mano, saluti: «Sarà un anno duro, ma sono contento e sono un po' maturato. Programmi? Correre, andare avanti. Io voglio vivere».



SPECIALE
FUTURO ALFA

TRAPIANTO *di* CUOORE

De Agostino, motorista dell'Alfa Corse, spiega come il V6 Dtm possa avere uno sbocco anche in altre categorie, creando importanti alternative di mercato...

CESARE MARIA MANNUCCI

Per anni l'Alfa Romeo ha sempre avuto nel motorista il suo uomo più rappresentativo. Impossibile scindere l'immagine di Chiti da quella dell'Autodelta. Più che il telaio, è sempre stato il motore a rappresentare l'impegno Alfa nelle corse. Adesso che la Casa milanese è tornata ai grandi successi internazionali, con i trionfi nel Dtm e nel Btcc, l'inte-

Giuseppe De Agostino è responsabile motori dell'Alfa Corse dall'85: si è occupato di propulsori di F. 1, Formula Indy e adesso cura il 6 cilindri per il Dtm che in futuro avrà anche sviluppi in altre categorie



STUDIOCOLOMBO



resse sembra essersi spostato verso altri ruoli. Giorgio Pianta è il leader delle attività Alfa, Sergio Limone è, grazie ai suoi innumerevoli campionati del mondo vinti con la Lancia nei rally, la personalità tecnica più rappresentativa dello sforzo tecnico dell'Alfa nelle competizioni. Il responsabile del progetto che ha fatto nascere il sei cilindri milanese impiegato nel Dtm, che realizzò il propulsore impiegato in F. Indy, chissà perché

non gode della stessa popolarità. Giuseppe De Agostino «firma» tutti i motori da competizione prodotti dall'Alfa Romeo. Soprattutto con il sei cilindri di 2500 cc impiegato nel Dtm, De Agostino ha realizzato un propulsore che potrebbe ripetere la storia del glorioso Cosworth Dfv, per la sua versatilità ed impiego nelle più svariate categorie. A metà dicembre, installato su un telaio Reynard di F. 3000, questo motore ha girato al Mugello in vista di un suo ipotetico impiego in una futuribile formula cadetta. Ulteriormente evoluto, cercherà di sconfiggere la Mercedes, nel prossimo campionato Dtm, così come questo propulsore potrebbe rappresentare un'ottima base di partenza per i nuovi regolamenti della F. Indy. Ma chi è realmente Giuseppe De Agostino, il motorista a cui la stessa Ferrari aveva fatto una proposta alla fine della stagione '93? «Sono arrivato all'Alfa nell'85, quando Chiti se ne era appena andato. Mi sono occupato subito di F.1, prima sul motore otto cilindri, poi sul quattro, quello che avrebbe dovuto correre con la Ligier. Il mio primo progetto è stato il motore atmosferico dieci cilindri, una cosa che ricordo con orgoglio in quanto l'Alfa Romeo è stata la prima a pensare a questa soluzione, precedendo anche Honda e Renault. Nell'87, con la benzina commerciale, quel motore aveva seicento cavalli; quando gli altri atmosferici presenti in quel momento sul mercato non arrivavano a 550-560. Era un motore con un potenziale enorme, che avrebbe dovuto essere impiegato dall'Alfa nel campionato Gruppo C. Il passaggio al gruppo Fiat mutò i programmi e l'Alfa decise per la F. Indy. Mi resta un grande rimpianto per non aver mai visto il dieci cilindri impiegato in corsa».

— L'esperienza Indy fu un mezzo disastro. Perché il suo motore non ha mai funzionato correttamente?

«Sicuramente partimmo troppo in fretta su un progetto che era già vecchio. La base di partenza fu il motore progettato dalla Ferrari alcuni anni prima per il programma Indy, che poi non vide mai la luce, sebbene la vettura fosse stata costruita. Per tre anni abbiamo corso senza ottenere risultati. Probabilmente l'ultimo anno avevamo capito esattamente i nostri problemi, le problematiche del motore a metanolo ci erano finalmente chiare. La decisione di sospendere il programma è venuta quando a livello tecnico eravamo ormai arrivati alla soglia del Chevrolet. Con la Marelli avevamo realizzato un impianto di alimentazione così evoluto, che quando ci siamo ritirati, Mario Illien, della Ilmor ha richiesto questo impianto di iniezione per i suoi motori».

— Dopo il quattro, l'otto e il dieci cilindri, motori espressamente pensati per le competizioni, è arrivato il motore per il Dtm, parimenti esasperato, però nato per essere installato su una vettura derivata dalla serie. Che problemi ha incontrato?

«Il regolamento già pone dei grossi limiti stabilendo il numero massimo dei cilindri e la quantità di carburante, che per il '95 sarà pe-

A lato, il motore 6 cilindri a V di 2500 cc con cui l'Alfa ha disputato il campionato Dtm: questa unità è stata montata in via sperimentale su una Reynard di Formula 3000 per valutarne la variazione in un propulsore di tre litri per la serie cadetta che nel '96 diventerà monomarca. De Agostino, il progettista di questa unità, in passato si è occupato anche dell'8 cilindri turbo che ha corso in Formula Indy



PHOTO4

rò aumentata. Dovendo rispettare l'interasse dei cilindri rispetto alla vettura di serie siamo stati costretti ad avere un interasse di 133 mm quando invece avremmo potuto farlo di 115, ossia più compatto. Bisognava poi rispettare la distanza dei supporti di banco, che nel propulsore di serie è particolarmente generosa, decisamente maggiore rispetto a quello che serve a un motore da corsa. Scaturisce così un albero motore particolarmente complesso, con distanze elevate sui piani di banco. Al di là di questi limiti strumentali-regolamentari, il resto del motore è stato progettato come se fosse un propulsore per la F.1. Non ricoprendo il motore funzioni portanti, a livello strutturale il basamento può essere più semplificato. Abbiamo comunque cercato di ottenere la maggiore rigidità al fine di ottimizzare il rapporto canna-pistone per il miglior rendimento possibile. Attualmente il peso del nostro motore è di 103 kg. Si potrebbe ancora scendere, ma i vantaggi sarebbero però minimi. Questo peso così ridotto è stato ottenuto con le strutture scatolate in alluminio, applicate sia al blocco che alla testa. Constatato con piacere che questo sistema costruttivo è adottato anche dalla Cosworth per tutti i suoi propulsori».

— Il motore che avete provato sul telaio Reynard di F. 3000, aveva subito particolari modifiche?

«Sostanzialmente era il propulsore per il

Dtm. Le uniche modifiche riguardavano i coperchi delle teste, essendo diversi i punti di attacco. Abbiamo percorso solo pochi giri, giusto per vedere se il nostro propulsore era compatibile con una monoposto. Per vedere se i fluidi giravano. Anche come impiantistica non abbiamo avuto problemi. Abbiamo utilizzato il nostro radiatore dell'olio mentre per quelli dell'acqua andavano benissimo quelli della Reynard. Si è trattato di una prima presa di contatto. Le prove vere arriveranno più avanti».

— Quando ha progettato il sei cilindri, ha pensato solo all'impiego nel Dtm o anche in altre categorie?

«Non bisogna mai pensare ad un motore strettamente limitato ad un solo impiego. Può capitare che l'azienda ti chieda dall'oggi al domani di cimentarsi in un nuovo campionato, non dobbiamo mai essere colti impreparati. Il mio sogno — e ne sono fortemente convinto — è che questo motore, applicata la sovralimentazione, sarebbe estremamente competitivo per la 500 miglia di Indianapolis. Per la F.1 sarebbe invece diverso in quanto per la cilindrata di 3000 cc credo che il giusto compromesso sia l'otto cilindri, così come per il 3500 ritengo che fosse il dieci cilindri. Se riducessi l'ingombro dei quaranta millimetri imposti dal regolamento del Dtm, credo che il sei cilindri Alfa sarebbe il propulsore più versatile nelle competizioni. Con piccole modifiche all'alesaggio,



ORSI



potremmo arrivare a 14.500 giri. Non è comunque un tema tecnico che affronteremo nel Dtm in quanto per regolamento il regime massimo sarà limitato a 12.000».

— Dopo anni che l'Alfa ha realizzato motori usa e getta, nel caso del quattro e del dieci cilindri, addirittura che non hanno mai corso, ecco finalmente un propulsore pensato per durare a lungo...

«È la nostra volontà. È una scelta presa all'origine. In Alfa Corse dobbiamo realizzare delle soluzioni che in qualunque momento ci consentono di riciclarci in altre categorie, a prescindere dalle decisioni politiche. Maggiori saranno le categorie in cui si può impiegare il nostro motore, maggiore sarebbe anche la nostra autonomia finanziaria, in quanto la dipendenza dalla Casa madre sarebbe minore. Il mio sogno sarebbe che l'Alfa Corse diventi come la Cosworth».

— E che il sei cilindri Alfa prenda il posto del mitico Dfv...

«Mi sono sempre confrontato con la Cosworth, che reputo una grande scuola motoristica, in quanto ogni programma è concepito tenendo presente il rapporto prestazioni-costi gestionali. Il motore Dfv e i suoi derivati hanno vinto in F.1, in Endurance, in F. Indy e nelle categorie addestrative. Se questo potesse succedere con il nostro motore, credo che sarebbe il miglior risultato possibile...».

FORMULA INDY

LE PREVISIONI DI ANDRETTI

Non c'è dubbio che straveda per Michael. Ma suo figlio è già fra i protagonisti. Nel valutare i top del '95 Mario dice di credere nei giovani. Per lui Jacques...

MARCO RAGAZZONI



SUTTON

407 presenze in F. Indy, con 52 gare e 4 titoli vinti. Mario Andretti quest'anno non correrà più nella massima formula yankee e con l'esperienza di 36 anni di competizioni indica i protagonisti '95. Fra questi c'è anche Jacques Villeneuve, a sinistra

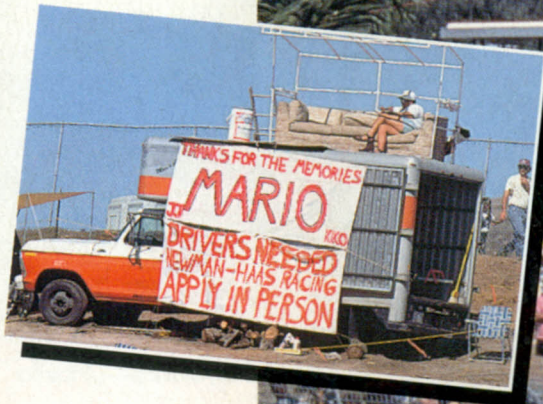
Che cosa lascio? Un campionato che in questi ultimi due anni è diventato sicuramente molto più competitivo. Stanno arrivando nuove squadre e soprattutto dei giovani che vanno fortissimo. Il nuovo sta sostituendo il vecchio» e Mario Andretti sorride sereno, con l'aria del papà che mentre si fa da parte vede con orgoglio crescere il figlio; anzi, i figli. Da una parte c'è quello vero, in carne e ossa, Michael, e che... osso duro; dall'altra quello simbolico, la F. Indy, di cui ha tracciato un pezzo di storia, fino a oggi sicuramente uno dei più lunghi e più belli. Mario va infatti in pensione con 36 anni di corse alle spalle, un attivo di 407 partenze in F. Indy — che è in assoluto un record — con 52 vittorie e 4 titoli e un'avventura più breve in F. 1 che in «soli» 128 Gp gli è valsa 12 vit- ▶

Punto su



Villeneuve

torie e 1 titolo nel '78 con la Lotus... E non è il caso di aggiungere altro, perché sicuramente si correrebbe il rischio di dimenticare qualcosa e di fare una brutta figura. Mario va in pensione con un solo cruccio, che un po' gli brucia ancora, anche se ci scherza tranquillamente sopra: la Indy 500. «Delle 30 che ho disputato ne ho vinta una sola — spiega infatti ormai rassegnato —. Però nelle statistiche dei piloti che sono stati per più giri in testa sono al 2. posto, con un totale di quasi 700 giri. Ah, perché Indy deve essere proprio di 500 Miglia: non poteva essere di 400? Se fosse stata di 400 miglia l'avrei vinta 7 volte. Invece ci sono sempre stati 100 giri finali di troppo, 100 giri in cui mi è successo di tutto». Ma, rimpianti a parte, ora che cosa lascia il grande Piedone? «Rispetto al passato — continua così Mario — Quest'anno fra i classici e più attesi protagonisti vedo la possibilità di inserirsi di diversi giovani già con molta esperienza, che hanno molto talento e vanno molto forte; e direi che Jacques Villeneuve sotto questo aspetto è sicuramente il più promettente. Rispetto al '94, che per più d'uno di loro ha segnato il debutto, questi giovani saranno oltretutto pronti sin dall'inizio della stagione. Questo ricambio sta avvenendo gradualmente nel corso degli ultimi anni e sta portando a una crescita generale di competitività della F. Indy. Basti vedere le griglie di partenza per accorgersi di quanto sia minore il distacco degli ultimi dai primi. Anche a Indianapolis. In passato i distacchi dei piloti delle file retrostanti erano considerevoli mentre lo scorso anno anche l'ultimo è riuscito a qualificarsi con un ottimo tempo». Cos'è che sta cambiando? C'è forse un improvviso boom di giovani talenti? «Direi piuttosto che sta cambiando la mentalità, in F. 1 come in F. Indy. Si punta sempre di più sui giovani e quando chiedi chi sono, da dove arrivano, quasi ti senti rispondere: «Ah, dal go-kart» — e sorride ancora, divertito al pensiero di questo nuovo fenomeno, come un padre, appunto, di fronte alle prime prodezze dei suoi figli; avvertendo però — *attenzione, comunque, perché in F. Indy c'è sempre ancora molto spazio per i piloti più maturi, come è stato per me, come è ancora oggi per Fittipaldi. Perché sugli ovali occorre quell'esperienza in più che solo anni di corse ti possono dare. Sugli ovali l'irruenza ti distrugge. Certo, la grinta serve, ma bisogna sempre sapere cosa fare, perché il controllo della vettura sulle piste velocissime come gli ovali è ben diverso rispetto a quello nelle corse sui circuiti più classici, dove anche se slitti fuori al massimo finisci sulla sabbia». E allora, in questa importante fase di transizione, scopriamo con Mario questo nuovo «conflitto generazionale».*



La F. Indy è agonismo, spettacolo e coreografia: basta guardare il pubblico che assiste al passaggio di Al Unser jr. Quanti tributi lo scorso anno anche per Mario Andretti, per la sua ultima stagione in F. Indy: a Laguna Seca lo hanno salutato così, sopra, con un cartellone di ringraziamento. Fra i giovani Robby Gordon, in basso, è molto quotato, ma spesso sfodera troppa grinta...



foto grafie SOLDANO-DPPI

CI SONO PIÙ SORPASSI CHE IN F.1

In Usa la guida è... stile liberty

Quante differenze fra F.1 e F.Indy. Ma ci sono almeno tre punti chiave della serie americana che saltano subito all'occhio: la «longevità agonistica» dei piloti, la maggior «fantasia» negli stili di guida e nelle traiettorie in curva, l'infinità di sorpassi che emozionano. «In F.Indy c'è sempre molto spazio per i piloti più maturi perché sugli ovali occorre quell'esperienza in più che solo anni di corse ti dà — spiega Mario — Sugli ovali l'irruenza ti distrugge. Certo, la grinta serve, ma bisogna sempre sapere cosa fare, perché il controllo della vettura e lo stile di guida sulle piste velocissime come gli ovali sono ben diversi rispetto a quelli nelle corse sulle piste classiche. Sotto questo aspetto direi che la F.Indy è la serie più completa del mondo. Per quanto riguarda invece le maggiori possibilità di scelta delle traiettorie, il fatto dipende dalla conformazione dei circuiti classici americani, con curve più lente e larghe, che lasciano maggiore libertà. Mansell ad esempio era quello che le stringeva più di tutti, e curvava di potenza; e infatti consumava anche di più le gomme posteriori. Nei circuiti di F.1, invece, le curve sono quasi tutte velocissime: spesso è una sola la traiettoria possibile e allora diventano difficilissimi i sorpassi».





ECCO PERCHÉ MARIO ELOGIA JACQUES

È maturato prima di Gilles

La stagione quest'anno è apertissima: vedo una bella lotta fra Al Unser junior, Fittipaldi, Tracy, mio figlio Michael, Rahal e... anche Jacques Villeneuve — Mario fa una pausa; non per ripensarci su, ma solo per dare più peso all'affermazione — sì, penso che possa essere già uno in grado di lottare per il titolo. Certo, è ancora un po' debole sugli ovali piccoli mentre si

esprime meglio sui circuiti stradali. Ma si vede che ha del sangue buono». Più che un pronostico, quello di Mario è uno sguardo al futuro. Un'analisi di quello che sta accadendo, che sta cambiando. Lui che lascia e i giovani che arrivano, che promettono. E fra questi per primo Jacques Villeneuve, il figlio del grande, indimenticabile Gilles, la cui tragica scomparsa nell'82, insieme

me ai successivi incidenti di Pironi e Tambay, segnò il rientro in Ferrari di Mario, chiamato d'urgenza a rimpinguare la squadra. È un'analisi sui giovani interessantissima e si capisce subito che quello per Jacques non è un elogio a caso. «Se dovessi fare un raffronto con suo padre — prosegue così parlando di Jacques — direi che si è preparato meglio di lui. Gilles era un pilota mol-

to irruente; aveva una voglia tremenda di imporsi, da leone; e aveva una guida che faceva divertire. Però quando fece il salto dalla F. Atlantic alla F. 1 non era molto preparato; e nonostante tutto spingeva ugualmente fino in fondo e andava fuori o finiva per avere sempre qualche problema... se agli inizi non fosse stato per la Ferrari, che a ragione aveva subito intuito il suo talento, credo che altre squadre avrebbero avuto difficoltà a tenerlo perché era uno che di danni ne fece subito parecchi. Jacques, invece, pur avendo debuttato lo scorso anno ha grinta, è capace di vincere, ha già vinto ed è arrivato a questo livello molto preparato. Sì, è vero, lo scorso anno inizialmente ha fatto un paio di sbagli. A Phoenix, ha avuto quel brutto incidente dal quale è uscito fortunatamente illeso. Ma da quell'incidente ha imparato, e si è calmato, più velocemente rispetto a suo padre, e a partire da metà stagione è stato in grado di calcolare molto bene le situazioni, la tattica, la strategia di gara. Anche perché si è trovato in una buona squadra, con Barry Green che ha molta pazienza, sa tenerlo calmo, senza spingerlo. Molti giovani oggi spingono subito troppo perché pensano che altrimenti non verranno riconfermati; invece Green non gli ha mai fatto sentire la pressione addosso ed è riuscito fargli tirare fuori la grinta al momento giusto. Oggi Jacques ha una maturità superiore a quella dell'età che ha; ed è già un pilota abbastanza completo». E gli altri giovani? Chi sono e quanto valgono? «Anche Bryan Herta è molto bravo. Mi sento di dirlo con tranquillità e convinzione perché è un ragazzo che all'inizio

dello scorso anno ha fatto dei test anche con il nostro team, il Newman-Haas, e ho notato subito che pur non avendo ancora molta esperienza si è adattato subito alla vettura. Comunque non ha convinto solo me ma anche gli ingegneri della squadra. Carl Haas lo avrebbe scelto quasi certamente per questa stagione se lo scorso anno Bryan non avesse avuto quell'incidente e non si fosse fatto male: perché Carl, per la squadra che ha, è uno che vuole avere la certezza delle mosse che fa. Incidente a parte, da cui si sta riprendendo bene, Herta ha una buo-

na testa ed è un bravo ragazzo. Ritengo che abbia un buon futuro davanti a lui». Robby Gordon, invece, è portato in palmo di mano ma per ora sembra essere ancora un'incognita. «È un po' matto — Mario lo dice sorridendo, come parlasse delle marachelle di un bambino — o vince o spacca tutto. Guida bene ed è uno senza paura, che va sempre al massimo. Ma in questo senso è anche un po' da temere, sebbene da giovani siamo stati tutti un po' irruenti. Certo lui lo è talmente tanto che alle volte continua a spingere anche quando magari le

condizioni tecniche non glielo consentono. Il suo problema è che mantiene la vettura sempre al limite, senza però essere ancora sicuro sul dove sia questo limite. Per cui magari ritarda sempre di più una staccata e va fuori, poi rientra e va fuori di nuovo — e Mario continua a sorridere — e così non impara. Non sempre corre con tutta la testa. Per quanto va forte dovrebbe aver vinto già almeno una gara e invece no. Il giorno giusto può essere un protagonista, un altro giorno non scommetteresti che possa arrivare fino in fondo».



RUCH



A sinistra nell'ordine, i tre pupilli di Roger Penske: Tracy, Fittipaldi e Al Unser jr con il pollice alzato in segno di vittoria dopo aver letteralmente dominato la stagione '94. Quest'anno Tracy sarà in squadra con Michael Andretti, pagina a fianco, in alto a destra, nella squadra Lola di Newman-Haas. Herta, sopra, è per Mario Andretti un altro dei giovani da tenere sott'occhio, uno che davanti a sé ha un buon futuro. Fra gli outsider, da seguire ci sarà anche il brasiliano Mauricio Gugelmin, in basso a destra

LE VETTURE □ REYNARD E LOLA HANNO COLMATO IL GAP

La Penske non dominerà

Almeno sei pretendenti al titolo e un «conflitto generazionale» fra i top di rigore e le giovani promesse. Ma la stagione '95 sarà anche atesissima per la lotta a tre fra i costruttori Penske, che ha letteralmente dominato il '94, Reynard e Lola. «Ma la Penske quest'anno non potrà più stravincedere — è il parere di Mario — il suo vantaggio quasi sparirà; anzi, sarei molto sorpreso se mantenesse qualunque tipo di vantaggio, sia nei confronti della Lola che della Reynard. Lo scorso anno le Lola, in particolare, hanno sofferto di un problema aerodinamico e di uno meccanico: il primo dovuto a un eccessivo beccheggio, il

secondo a un problema al differenziale che in uscita delle curve faceva perdere grip. Ma oggi questi problemi sono stati del tutto risolti e la lotta sarà perfettamente alla pari fra i tre costruttori. Piuttosto da un punto di vista tecnico continuerei a tenere d'occhio la Honda. Lo scorso anno i V8 giapponesi hanno avuto problemi soprattutto sui superspeedway, dove occorre molta potenza in alto. Avevano una buona coppia, ma poca potenza agli alti regimi. Però penso che prima o poi la Honda arriverà a essere veramente competitiva. Aspettiamo intanto il suo nuovo motore per la Indy 500...».

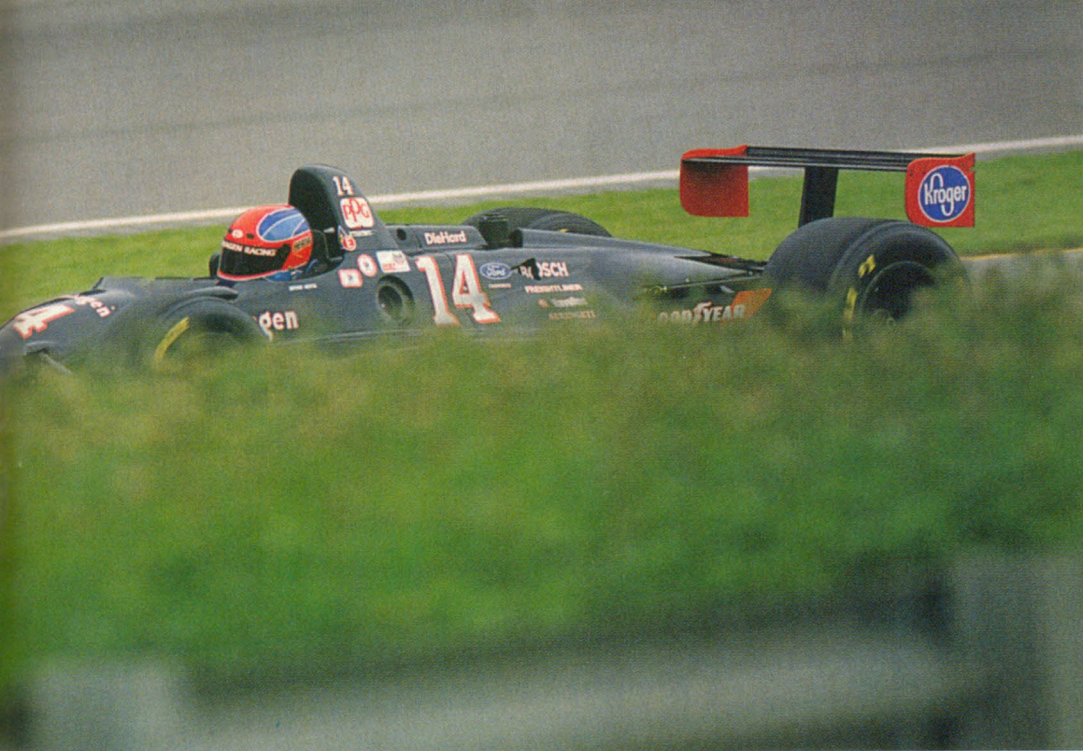


PHOTO4 ORSI

I PROTAGONISTI □ LE POSSIBILITÀ DEGLI AVVERSARI DI MICHAEL

L'esperienza di Emmo vale un conto in banca

In F.Indy le giovani leve incalzano, ma per le caratteristiche della serie americana, dove spesso l'esperienza conta molto più della grinta, anche i «vecchietti» possono sempre giocare un ruolo determinante. Così quest'anno i protagonisti attesi saranno davvero tanti: giovani, esperti, maturi e... quasi cinquantenni, come Fittipaldi. Fra i top di rigore Mario Andretti vede così i più attesi:

AL UNSER JR. È un tipo di pilota che piace molto a Roger Penske che vuole piloti con molta grinta ma che non commettano errori. Al Unser jr è infatti completissimo. Sa quando andar forte ed è molto sicuro di sé. È un gran ragionatore, come lo è stato suo padre; sa come condurre una gara e ha una bella tattica. Di solito non attacca quasi mai all'inizio e poi aumenta il ritmo mano mano durante la gara e diventa inarrestabile.

EMERSON FITTIPALDI. È sempre forte, è sempre lì; con lui... hai i soldi in banca. Ha una guida finissima, molto delicata e sa come andare su qualsiasi tipo di pista. Lo scorso anno, è vero, ha commesso un errore a Indy,

sbattendo, quando avrebbe potuto vincere; ma, da Fangio a Clark, penso che non ci sia pilota che nella sua carriera non ne abbia commesso più di qualcuno. Quest'anno è certamente ancora uno dei maggiori favoriti per il titolo.

BOBBY RAHAL. È molto capace, molto tecnico. E poi ha una grinta che lo fa stare sempre nelle prime posizioni. Alle volte sembra che ti puoi dimenticare di lui e invece te lo ritrovi puntualmente lì, a grattarti piano piano metro per metro della pista. Non so però se ha fatto bene a lasciare la Honda, perché credo che prima o poi la Casa giapponese dovrà arrivare ad essere competitiva.

PAUL TRACY. È uno abituato a vincere e sa di essere capace a

farlo. Lo scorso anno purtroppo ha fatto parecchi sbagli, in alcune gare è uscito di pista. E alla fine ha così sofferto per il confronto con i suoi compagni di squadra, che essendo del calibro di Al Unser jr e Fittipaldi non gli hanno concesso alcun errore, come non glieli ha concessi Penske... Quest'anno, che è passato con Michael nel team di Newman-Haas, è comunque sempre uno dei favoriti per il titolo.

SCOTT PRUETT. Rientra quest'anno. È molto bravo e lo ha dimostrato anche lo scorso anno in Tran-Am, dove ha vinto il titolo. Per di più sarà molto interessante da seguire perché rientrerà con il team di Pat Patrick e riporterà in gara le gomme Firestone. Per ora sembrano delle gomme molto veloci e potrebbero giocare un ruolo fundamenta-

le nell'andamento di questo campionato.

RAUL BOESEL. Ha avuto bisogno di molto tempo per maturare e ora vedo che negli ultimi due, tre anni ha migliorato moltissimo il suo stile di guida tanto che ora è molto veloce in prova e va molto forte anche in gara: potrebbe essere un protagonista anche per il campionato.

MICHAEL ANDRETTI. Ha voluto lasciare la Reynard e il team di Chip Ganassi per tornare con quello di Newman-Haas, con il quale aveva già corso, perché ha un ottimo rapporto con i tecnici e in particolare con l'ingegnere responsabile della squadra. Sotto questo aspetto credo che abbia fatto bene. Il fatto che rientri nella stessa squadra per cui abbiamo corso io e Mansell lo scorso anno non deve però indurre a considerarlo un nostro erede: che prenda solo il suo passo e andrà bene così perché... basta vedere i suoi record. È completo, è pronto a vincere qualunque gara. Sarà in squadra con Tracy, ma non è un problema per lui né per il team: il Newman-Haas sa come gestire due piloti così. ■



IL PERSONAGGIO

ALESSANDRO ZAMPEDRI

Oltre

IL MURO

Dopo essere rimasto deluso dalla F. 3000 il bresciano ha cercato il rilancio negli Usa. Ha tentato la carta della F. Indy scoprendo le insidie degli ovali, meritandosi però la fiducia degli Americani. Così a Daytona...

■ **CESARE MARIA MANNUCCI**

A diciannove anni Alessandro Zampedri era decisamente sulla cresta dell'onda. Aveva appena dominato il campionato italiano di F. Alfa Boxer, vincendo cinque gare e realizzando otto pole position. Veniva indicato come una delle promesse più concrete dell'automobilismo italiano. Quattro anni dopo, in una camera dell'Hotel Oriental, a Macao, pensava seriamente di abbandonare le competizioni, dopo un deludente Gran Premio di F.3 con la Tom's. In questo periodo la carriera di

Zampedri si era sviluppata tra la F.3 e la F. 3000, evidenziando sempre due caratteristiche: mancanza di risultati ma anche dimostrazione di grandi doti velocistiche. Sembrava mancargli sempre qualche cosa per finalizzare il suo potenziale con risultati concreti. Poi è venuta l'America e la F. Indy. Una scelta dettata inizialmente più per motivi economici, poi confortata dalla qualità dei risultati ottenuti con il team di Dale Coyne. Nell'anno più competitivo nella storia della F. Indy, con la quasi totalità dei piloti al volante di vetture 94, con la sua vecchia Lola 93,

Alessandro Zampedri, ventiseienne pilota bresciano, dopo la positiva stagione '94 in F. Indy, quest'anno disputerà nuovamente la Serie americana



Agip
motor oils

PROMOTORSTROY
RACIALI

BP

Zampedri è stato protagonista di due eccellenti gare, a Portland e Cleveland. Ha corso anche negli ovali, e proprio grazie a questa esperienza ha ottenuto rispetto e considerazione dagli Americani.

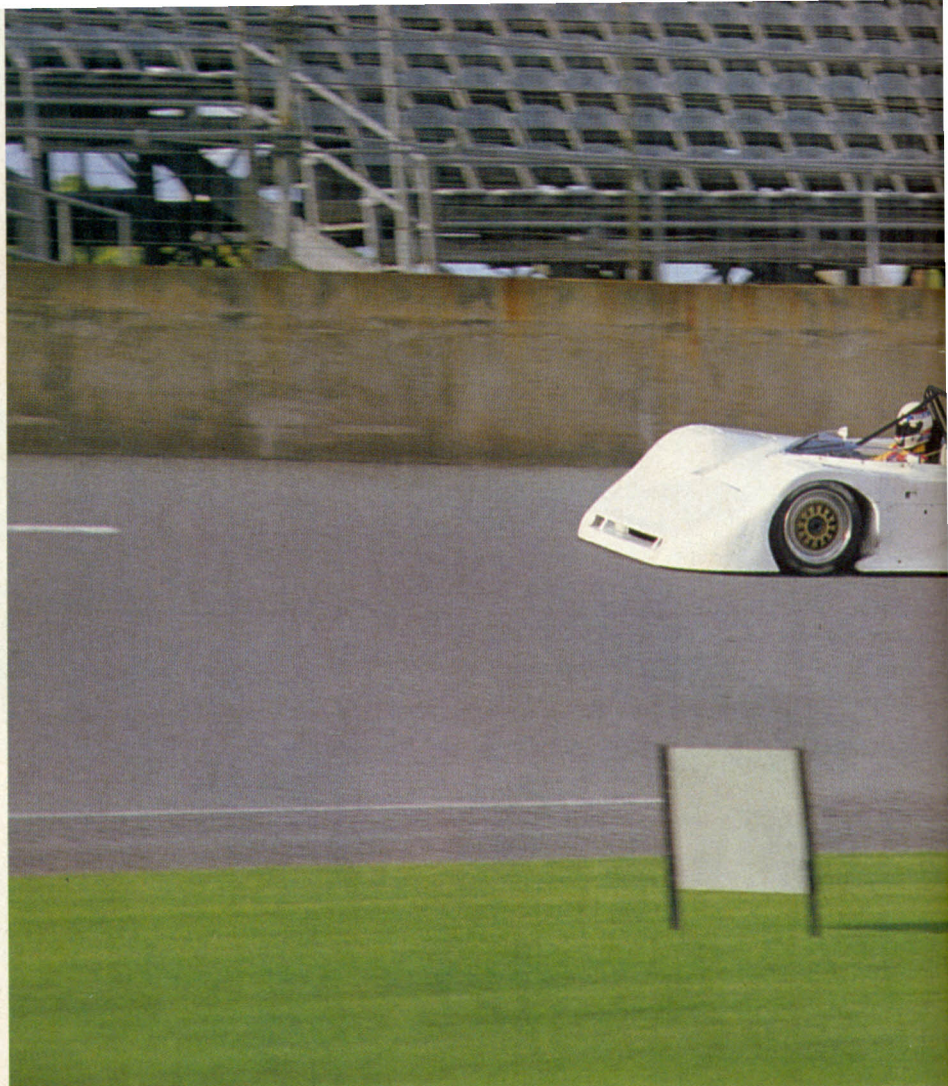
«L'idea di correre in F. Indy mi è venuta a metà del '93. È stato il mio team manager di allora, Derek Mower, a spingermi verso questa scelta. Lui conosce molto bene quell'ambiente, ci ha lavorato per dieci anni. Stare in Europa non aveva più senso. I miei sponsor non erano molto danarosi e non mi avrebbero mai consentito il passaggio in F. I. Dopo due anni la F. 3000 mi andava decisamente stretta. In Indy sia con il team Euro-motorsport che con Dale Coyne ho corso con pochi mezzi, con l'assillo che se sbattevi in prova, poi la domenica non correvi. È però una categoria che ti consente ancora di metterti in evidenza, l'ambiente è più ricettivo verso chi lotta nelle retrovie. In Europa guardano solo chi vince, senza considerare il mezzo che hai a disposizione. In America mi sono trovato subito bene, sia per l'ambiente delle corse, che per lo stile di vita, tant'è che ormai ci passo la maggior parte del mio tempo. Probabilmente là sono più considerato che in Europa. Per gli americani è stato molto importante che abbia corso negli ovali, sia a Michigan che a Nazareth, senza aver mai fatto un solo giro di prova. Sono entrato in pista a Michigan nelle prove ufficiali, e alla fine della prima giornata, avevo il 14. tempo».

— Poi è arrivato l'incidente...

«Mi è esplosa la gomma, tra la curva numero tre e la numero quattro. Il posto peggiore. Ho picchiato nel muro ad oltre 350 kmh. Ancora adesso non ho capito come ho fatto a non farmi quasi nulla. Due settimane dopo, Erni Irvan con le Stock Car, ha sbattuto più o meno nello stesso punto, rimanendo in coma per quasi un mese. Di quell'incidente ricordo solo un grande rumore e i soccorsi, che sono stati estremamente tempestivi. In quell'occasione il mondo automobilistico americano si è dimostrato nettamente superiore, come sistema organizzativo, rispetto all'automobilismo Europeo. Sono sempre stato seguito dai medici della Cart per tutto il decorso della prognosi. Mi controllavano ogni settimana. In situazioni analoghe, in Europa, ho visto i piloti abbandonati a se stessi. A Michigan non ho comunque trovato molte difficoltà. Essendo un ovale lungo, non si frena mai. Per andare al limite è più una questione di coraggio che di tecnica. Devi solo decidere di tenere il piede giù quando arrivi in curva. Quando Dale Coyne mi ha chiesto se me la sentivo di correre, ho pensato che fosse pazzo. Con tutti i piloti disponibili che c'erano, perché proprio io. Aveva invece ragione. Alla fine del primo giorno, ero stato più veloce di Goodyear che poi ha vinto la gara...».

— A Nazareth hai incontrato più problemi...

«Sicuramente. Anche lì mi sono presentato alla cieca, senza aver mai fatto prima un giro



MANNUCCI

su un ovale corto. Cinque minuti prima che iniziassero le prove mi hanno detto che dovevo frenare con il piede sinistro. Mi sono comunque qualificato e in gara avrei potuto andare a punti se non avessi incontrato dei problemi con la valvola. Le due gare sugli ovali sono servite a farmi guadagnare stima e considerazione dagli americani, più dei risultati che ho fatto a Portland e Cleveland. Non capisco perché gli altri piloti italiani che hanno corso in F. Indy — Fabi escluso — si sono invece sempre rifiutati di correre sull'ovale. È stata una esperienza fondamentale, che mi ha fatto capire che sovente i tanti test che si fanno servono a poco, o nulla. Nelle corse bisogna abituarsi a lavorare in emergenza. Solo poche squadre possono permettersi di effettuare test privati. Mi considero già un privilegiato a poter correre in F. Indy. Quando si hanno pochi mezzi l'emergenza e l'imprevisto diventano la regola. Se uno non lo capisce, finisce poi per non correre. Nelle situazioni difficili bisogna avere il coraggio di buttarsi dentro».

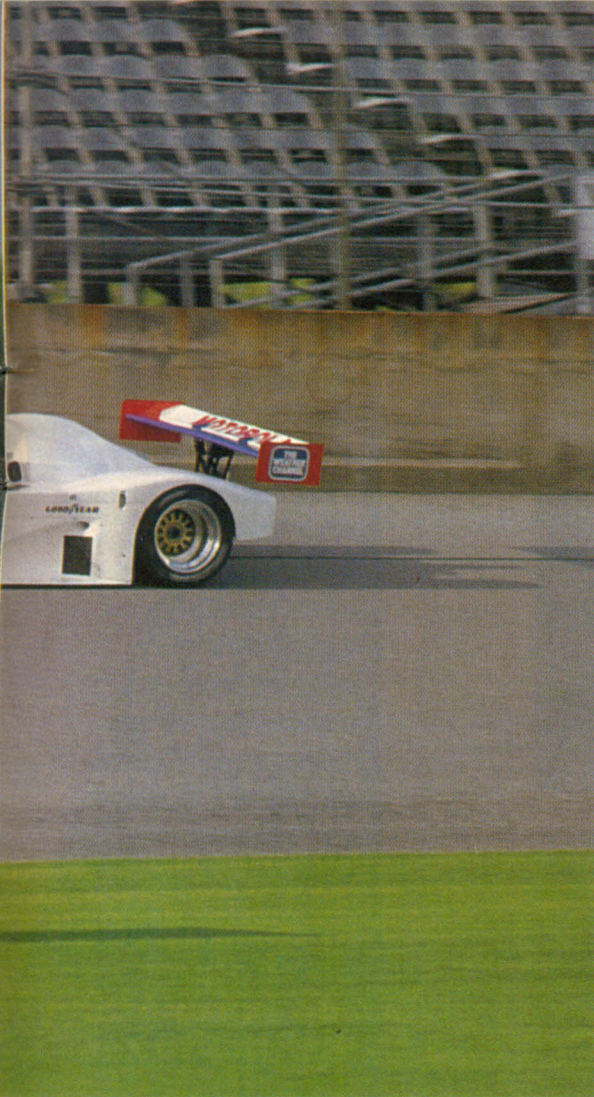
— Indubbiamente sei stato aiutato dal clima favorevole che hai incontrato nella squadra di Dale Coyne...

«Dale è una persona eccezionale, un grande appassionato che con i mezzi che ha fa miracoli. Quando aveva meno di trent'anni ha costruito la sua prima vettura di F.Indy, la

Dc 1, unico a correre con i vecchi motori atmosferici quando tutti usavano il turbo. Nel suo team ha investito tutte le sue risorse. Non è certo quello che aspetta di incontrare il pilota con la valigia per fare le corse. Adesso si è associato con Walter Peyton, un nome che in Italia dice poco, ma in America è più famoso di Pelé. Si tratta del giocatore di football più famoso, un'autentica divinità. Sicuramente il team farà un salto qualitativo notevole. Se Coyne mi confermerà, sarà per me la soddisfazione più grande. Poter disputare tutta la stagione, correre a Indianapolis, andrebbe oltre ogni più rosea previsione».

— Nel frattempo correrai a Daytona con il team Brix, nel campionato Imsa?

«Mi hanno chiamato per fare i test di dicembre e gennaio, e probabilmente correrò la 24 Ore. Uso il condizionale perché ancora non sono sicuro. La presa di contatto con quella squadra è stata eccellente. In tre giorni di test a Daytona ho percorso più chilometri in prova di quello che avevo fatto negli ultimi tre anni. Nel team Brix ho trovato un caro amico, Dave Sims. Lo conosco dai tempi della Tom's, avrei dovuto correre per loro in F.3000. Sims ha una esperienza incredibile, ha lavorato alla Lotus, alla Hesketh, ha diretto la Toyota. Sa sempre come fare per mettere un pilota a proprio agio. Il team



A sinistra Zampedri in prova a Daytona con la Spice-Oldsmobile con cui disputerà la 24 Ore. Sotto il pilota bresciano a colloquio con Montermini. I due si conoscono dai tempi della F. 3000, quando entrambi erano compagni di squadra nel team Forti. In basso un primo piano di Zampedri al volante della Lola di F. Indy. Non essendo riuscito a concretizzare in Europa il suo potenziale, il pilota italiano ha deciso di trasferirsi in F. Indycar. Nel '95 dovrebbe correre ancora con il team di Coyne



fotografie ORSI



Brix è una grande squadra. Pur avendo una vettura, la Spice-Oldsmobile, meno competitiva della Ferrari, lo scorso anno è riuscito a vincere il campionato. Per la 24 Ore sono ottimista. Ferrari e Porsche saranno sicuramente più veloci sul giro, ma noi sappiamo che la nostra vettura ha già terminato una 24 Ore. Sarà sicuramente una grande gara».

— Dall'analisi della tua carriera appare comunque evidente, che il meglio di te stesso, lo hai dato con squadre straniere.

«È vero. Solo con Vergani, quando ho vinto il campionato di F. Alfa Boxer mi sono trovato in una buona situazione. Sia con la Prema che con la Forti Corse ho combinato poco o nulla. Probabilmente anch'io ho le mie colpe. Se penso alla testa che avevo in quell'epoca, quasi non mi riconosco più. Allora, come tanti altri piloti italiani, avevo la nevrosi delle prove. Pensavo che il dimostrare di essere veloce in qualifica fosse la cosa più importante. Invece no! L'ho capito in seguito. Le grandi squadre guardano solo ai risultati. Le prove contano poco. Indubbiamente non aver mai vinto una gara in F.3 è un fatto che mi pesa molto. Debbo anche far notare, che sia con Forti che con la Prema, nemmeno il mio compagno di squadra è riuscito a vincere. Con la Prema è stata una stagione buttata. C'ero io e Villeneuve, uno sponsor come la Camel. Nessuno combinò nulla

A Michigan mi è esplosa una ma. Ho picchiato nel m ad oltre 350 Km/h

Rieti - 30. Cop
in Mille Miglia
Pian Camuno-N



PHOTO4

per il clima che c'era all'interno della squadra».

— E la F.3000? Nemmeno lì è arrivata la vittoria.

«Il primo anno ho corso con Forti. Il materiale era eccellente, durante l'inverno ho fatto molti test. Purtroppo alle gare non avevo l'ingegnere. Mettevo a punto la macchina con il mio meccanico, e per un esordiente in quella categoria non era certo il massimo. Ho fatto qualche gara buona, ma ho commesso anche molti errori. Era comunque evidente che le attenzioni principali erano per Naspetti e Montermini. Era anche giusto, in particolare per Montermini che è stato in lotta per il titolo sino alla fine!».

— Poi ti sei trasferito in Inghilterra...

«Ed è stato lì che ho cominciato a correre in maniera giusta. Le pressioni sono aumentate in modo esponenziale. Il team era molto esigente, dopo ogni sessione di prove mi torchiavano per ore e ore. Ogni minimo errore mi veniva rinfacciato. Derek Mower, un tecnico eccezionale, proprietario del team, non perdeva però occasione per ricordarmi che in quel programma aveva investito tutti i ri-

sparmi di una vita. Per la prima volta ho scoperto che le corse non erano solo divertimento. Ho cominciato ad interessarmi anche dall'aspetto tecnico. Gli inglesi dicono: "To be first, first you have to finish", ossia: per essere primo, prima devi finire. In precedenza avevo corso sempre per grandi squadre, con budget opulenti. Alla Nordic non mancava nulla, ma si stava attenti a tutto. Mi resta il ricordo del Nuürburgring, quando partii sedicesimo e arrivai terzo. Nel '93 sono stato il pilota in F.3000 ad aver effettuato il maggior numero di sorpassi. Mower è stata una grande scuola. Sono contento per lui che la Lola lo abbia scelto per fare i test con la F.1».

— Quando vedi un Gp in televisione, provi invidia?

«Assolutamente no. I contatti che ho avuto con i proprietari di alcuni team sono stati estremamente deludenti. Pensano solo ai soldi e a giustificare la mancanza di risultati, addossando la colpa ai precedenti piloti. Ci sono delle personalità molto mediocri. Ho l'impressione che l'attuale crisi della F.1, sia soprattutto umana...».

Zampedri inizia la stagione '94 in F. Indy con una Lola '93 del Team Euromotorsport, a fianco. Con pochi mezzi e tanto «manico» è riuscito ad ottenere il 7. posto a Portland e il decimo a Cleveland con una vettura del team di Dale Coyne, in alto. Ma il pilota italiano ha ben figurato anche negli ovali



ECCO LA QUATTORDICESIMA DISPENSA SUL MONDIALE F.1 1994

In tutto ne saranno pubblicate 16 di cui 14 dedicate ai Gp, una a tutte le cifre dell'anno e una al pilota campione del mondo '94. Alla fine si otterrà un esclusivo volume di ben 256 pagine in carta speciale da rilegare con la copertina distribuita con il n. 40 di **AVTO SPRT NT**

Collezionate i 16 bollini, uno per uscita settimanale, incollateli sulla scheda apparsa sul n. 40 di AS e, a raccolta completa, spediteli al nostro indirizzo:

Autosprint
Gp Fedeltà '94
c.p. AD 1734
40100 Bologna
Tra tutti i tagliandi, completi di generalità, verranno sorteggiati 25 lettori che, accompagnati, potranno visitare il Reparto Corse della Ferrari

S, avicr dovato
ns ha una espe
o alla Lotus, a
vota. Sa sem
pilota a prop

questo è il 4. bollino!
ONO LE FOTOCOPIE

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.

VISITE MEDICHE DI IDONEITÀ FISICA NELLA REGIONE LAZIO

Si rende noto che le visite mediche di idoneità sportiva agonistica dei licenziati Csaì, si svolgeranno all'Istituto di Medicina dello Sport di Roma, in Viale delle Olimpiadi 27 (presso lo Stadio Olimpico) telefono 06/36.13.006, con le seguenti modalità:

1) i piloti che debbono rinnovare la licenza Csaì potranno effettuare le visite tutti i pomeriggi (meno il sabato e la domenica) dalle ore 14.00, nonché al mattino di martedì e giovedì dalle ore 10.00 alle 13.00.

2) Per quanto riguarda i piloti che debbono sottoporsi alla prima visita, che intendono cioè prendere per la prima volta la licenza Csaì, le visite verranno effettuate, **previo appuntamento**:

— ogni martedì, al mattino dal-

le ore 10.00 alle 13.00 e il pomeriggio dalle ore 13.30;
— ogni venerdì, solo al pomeriggio a partire dalle ore 13.30.

GRUPPO GIUDICI DI GARA

«Il Fiduciario Regionale Ggg del Veneto comunica che, secondo quanto previsto dall'art. 10 punto a) del Regolamento Organismi Csaì, è indetta l'annuale assemblea degli Ufficiali di Gara del Veneto per **sabato 21 gennaio 1995 alle ore 16.30** presso la sede dell'Automobile Club Verona in via della Valverde 34 per uno scambio di notizie e proposte per il 1995».

A TUTTI I COMMISSARI NAZIONALI - DIRETTORI DI GARA INTERNAZIONALI E FIDUCIARI ZONALI.

Il Consiglio Direttivo Ggg comunica che l'annuale Seminario di aggiornamento si terrà a Tirrenia, Hotel Continental, nei giorni 4 e 5 febbraio '95.

CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ SU TERRA 1995

17 Aprile	Sport Club Maggiore (No) - Gara Pista Praggiarolo
7 Maggio	Team Padova Cross (Pd) - 2. Gara Vst Campodoro
21 Maggio	Sc. Sadurano Motorsport (Fo) 2. Gara Pista Fianchi di Donna Campionato italiano Vst
28 Maggio	U.S.P. Catria (Ps) Gara Vst Pista Catria Campionato italiano Vst
18 Giugno	Associazione Sportiva Alle Cave (Tv) 3. Gara Pista Vittorio Veneto
9 Luglio	Pol. Autocross Formula Tre (Ch) 1. Gara Vst Pista Monteodorisio
6 Agosto	Autocorse Agugliano (An) 3. Gara Vst Pista La Chiusa
27 Agosto	A.C. Perugia (Pg) Vst Scheggia Pian di Spilli (Salita)
17 Settembre	Scuderia Sadurano Motorsport (Fo) 3. Gara Pista Fianchi di Donna
1 Ottobre	Team Padova Cross (Pd) - 5. Gara Vst Campodoro
15 Ottobre	Associazione Sportiva Alle Cave (Tv) 5. Gara Pista Vittorio Veneto

CAMPIONATO ITALIANO ELETTROSOLARI 1995

28 Maggio	Sc. Trentina (Tn) 2. Levico-Vetriolo Panarotta (Salita)
11 Giugno	Pinerolo Sport (To) - 6. Coppa Città di Torino
9 Luglio	A.C. Rieti - 30. Coppa Bruno Carotti (Salita)
16 Luglio	Team Mille Miglia (Bs) 11. Pian Camuno-Montecampione (Salita)

3 Settembre	Pistoia Corse Sport (Bo) 1. Vergato Cereglio (Salita)
17 Settembre	Amici Pedavena C. d'Aune (Bl) 13. Pedavena-Croce D'Aune (Salita)

CAMPIONATO ITALIANO FUORISTRADA 1995

25-26 Marzo	Panzer Club Fuoristrada XV. Coppa Santa Barbara
22-23 Aprile	Elephant Racing Team XIV. Trofeo Elephant a Varese
13-14 Maggio	Pistoia Corse Sport II. Coppa Fuorimonte - Cutigliano - (Pt)
3-4 Giugno	Palagano Fuoristrada Club XIV. Trofeo Palagano «Righi A» (Mo)
22-24 Luglio	F.A.M.S. (San Marino) VII San Marino Fuoristrada Trophy
2-3 Settembre	Veglio Polisportiva D. Rondi XIX Trofeo Club Amici Fuoristrada (Bl)
23-24 Settembre	Genova Fuoristrada Club XIV Coppa Genova Fuoristrada Club

CAMPIONATO ITALIANO TOUT TERRAIN 1995

3-6 Agosto	Or. fuoristrada Club 4 x 4 Italian Baja (Pn)
30 Settembre	Sicilia Fuoristrada Club
1 Ottobre	IX. Endurance della Conca D'Oro (Pa)
1-2 Aprile	Trappers Club c/o Motel Miralago IX. Trofeo dei Monti Ausoni-Aurunci
22-23 Aprile	Club F. Mincio - VII Mantova Trophy
13-14 Maggio	Fuoristrada Arezzo Scout V. Trofeo Endurance città Arezzo
27-28 Maggio	Action Club c/o Caldani VII. Trofeo Action Club (Ri)
1-2 Luglio	F.A.M.S. (San Marino) 2. Endurance 4 x 4 del Titano (San Marino)

CAMPIONATO ITALIANO DELLA MONTAGNA 1995

7 Maggio	Ac Sassari - 40. Alghero-Scala Piccada percorso: km 6 (2 manches)
4 Giugno	Ac Verona - 18. Caprino-Spiazzi percorso: km 9
18 Giugno	Ac Brescia - 27. Trofeo Vallecamonica percorso: km 8.95
9 Luglio	Ac Rieti - 30. Coppa Bruno Carotti percorso: km 15.1
16 Luglio	Team Mille Miglia - 11. Piancamuno-Montecampione - percorso: km 10.2
23 Luglio	Scuderia Friuli (Ud) - 26. Verzegnis-Sella Chianzutan - percorso km 6.02 (2 manches)
6 Agosto	Scuderia Egnatia Corse (Br) - 38. Coppa Selva di Fasano - percorso km 5.6 (2 manches)
27 Agosto	Associazione Sportiva Abeti Racing (Pt) - 8. Lima-Abetone - percorso: km 8
10 Settembre	Scuderia Trentina (Tn) - 45. Trento-Bondone percorso: km 17.3
24 Settembre	Ac Trapani - 38. Monte Erice percorso: km 5.8 (2 manches)

L'attenzione per la serie tricolore non è mai stata così alta: con l'impegno di cinque Case (anche la Peugeot garantisce il suo sostegno) la categoria vuole ribadire la sua superiorità in campo nazionale. I privati intanto...


FRANCO NUGNES ■

I campione in carica, Emanuele Pirro, emigrante in Gran Bretagna. Roberto Ravaglia richiamato dalla Bmw alla D2 tedesca, proprio come Cecotto e Burgstaller che sono passati armi e bagagli in Germania seguendo il team Bigazzi. La Peugeot Italia esce di scena in punta di piedi lasciando l'Italtecnica fra i privati. Lo scenario che si era creato a fine '94 non era certo dei più favorevoli: dopo una stagione ricca di soddisfazioni il SuperTurismo ha corso il rischio di una crisi di uomini più che di mezzi. La categoria, invece, ha dimostrato di sapersi rinnovare, garantendo un plateau di partecipanti degno di lode, al punto da far prevedere un'altra an-



TURISMO
D2 ITALIANA

Che pol



**La Peugeot 405 MI 16
fa un gran polverone:
la Casa del Leone
non sarà presente
ufficialmente,
ma le vetture
dell'Italtecnica
potranno contare
sul supporto
che arriverà
direttamente
dalla Francia:
piloti già sicuri
Marco Brand
e Mauro Trione**

verone!

nata. Pirro resta per difendere il titolo, Gabriele Tarquini, fresco campione dell'inglese torna nel Tricolore portandosi appresso la squadra ufficiale Alfa. Gianni Morbidelli, indipendentemente dalla presenza in Formula 1, si è accordato con Umberto Grano per affiancare Emanuele Naspetti sulla Bmw 318 iS della CiBiEmme. E anche la dipartita di Tamara Vivali per la Germania, la trevigiana ha ceduto alle lusinghe dell'Audi, sarà in qualche modo rimpiazzata: la Bmw Italia, infatti, metterà in campo una terza vettura che sarà guidata da Yolanda Surer. Ma non è tutto: la Peugeot non sarà ufficialmente della partita, ma parteciperà al ForumSuperTurismo garantendo il supporto finanziario e promozionale indispensabile alla presenza dei team privati. Ci sarà, pertanto, un'attenzione particolare anche da parte della Casa del Leone che ha voluto uscire di scena ufficialmente non disponendo ancora di un nuovo modello capace di prendere il posto della 405 Mi 16. Ma la vera, grande novità è data dall'arrivo della Opel. Si tratta di una apparizione di studio in vista di un '96 in cui do-

PHOTO4

vrebbe scendere in forze (si dice addirittura con quattro Opel Vectra). L'Opel Italia che sta definendo gli ultimi particolari dell'operazione ha affidato la gestione alla Rc Motorsport, la squadra di Formula 3 che ha vinto il titolo con Giancarlo Fisichella. Le vetture ufficiali dovrebbero essere

almeno una decina, mentre si registra un certo fermento anche fra i team privati, tanto che gli schieramenti dovrebbero contare su ventiquattro macchine.

PROMOZIONE. Anche quest'anno il lavoro di promozione sarà curato dalla Salerno Corse. È confermata la presenza in forze di Telemontecarlo che garantirà le dirette di prove, top qualifying e delle due gare, ma per il momento non è stato ancora deciso il contributo che ogni casa dovrà garantire a supporto del campionato. «In passato — ha detto Giorgio Pianta, boss Alfa Romeo — la suddivisione era fatta in funzione delle quote di mercato in Italia di ogni singolo marchio. Credo, invece, che ogni costruttore debba intervenire con un fondo di 300 milioni. Una buona parte di questa cifra deve essere investita per incentivare la presenza dei piloti privati. I costi sono molto elevati per cui siamo noi che dobbiamo sostenere quanti vogliono rendere corposi gli schieramenti. In Germania c'è un premio-partenza che potremmo istituire anche qui. Ne parleremo al Forum. Quell'occasione dovrà servire a discutere le questioni promo-pubblicitarie e non la gestione tecnica del campionato. A quella ci penseranno i team manager nelle abituali riunioni gara per gara. È ora di fare un salto di qualità...».



Sopra, Tarquini che con l'Alfa ufficiale torna nel tricolore nella speranza di ripetere il successo conquistato nel Btcc. A sinistra, Yolanda Egger Surer avrà la terza Bmw CiBiEmme e farà coppia con Morbidelli, in basso, e Naspetti. A destra, la partenza non sarà più lanciata ma da fermo. Arriva la Opel con la Rc Motorsport: la squadra italiana userà le Vectra, nell'altra pagina

PHOTO4



ORSI



ALMENO 25 LE VETTURE AL VIA

Aumenteranno i partecipanti

UFFICIALI

Alfa Corse	Alfa 155 Ts	Gabriele Tarquini
Nordauto	Alfa 155 Ts	Antonio Tamburini
Nordauto	Alfa 155 Ts	Fabrizio Giovanardi
Jolly Club	Alfa 155 Ts	Oscar Larrauri
Audi Sport Italia	Audi A4	Emanuele Pirro
Audi Sport Italia	Audi A4	Rinaldo Capello
CiBiEmme	Bmw 318iS	Gianni Morbidelli
CiBiEmme	Bmw 318iS	Emanuele Naspetti
CiBiEmme	Bmw 318iS	Yolanda Surer
Rc Motorsport	Opel Vectra	?

PRIVATI

Italtecnica	Peugeot 405 Mi16	Marco Brand
Italtecnica	Peugeot 405 Mi16	Mauro Trione
Italtecnica	Peugeot 405 Mi16	?
Top Run	Alfa 155 Ts	?
Top Run	Alfa 155 Ts	?
Challenge Team	Alfa 155 Ts	Fabian Peroni
Fire Wake Team	Peugeot 405 Mi16	Massimo Pigoli
Fire Wake Team	Peugeot 405 Mi16	Felipe Ortiz
Fire Wake Team	Peugeot 405 Mi16	Claudio Melotto
Soli by Guercino	Alfa 155 Ts	Moreno Soli
	Bmw 318iS	Rocco Peduzzi
Tecnoracing	Bmw 318iS	Maurizio Lusuardi
Tecnoracing	Peugeot 405 Mi16	Emilio Arbizzi
Tecnica Racing	Alfa 155 Ts	Danilo Mozzi
Tecnica Racing	Alfa 155 Ts	Felice Tedeschi?

UFFICIALI □ MA LA FAVORITA RESTA L'AUDI

Viene l'Opel e torna l'Alfa

Andiamo a scoprire con quali forze si presentano in campo le cinque Case che hanno aderito al SuperTurismo.

ALFA ROMEO. Dopo aver conquistato il prestigioso titolo inglese la squadra ufficiale torna in Italia. Abortita (almeno per il momento) l'idea di andare a conquistare anche la Francia (ci sarà una mini-partecipazione di tre gare), l'Alfa Corse allestirà una 155 Ts per Gabriele Tarquini. All'Abarth in un primo mo-

mento avevano pensato a una versione integrale, ma i tempi di realizzazione e i costi hanno consigliato lo stato maggiore della Casa di Arese a lasciare perdere. Il «Cinghiale» disporrà quindi di una 155 Ts dotata del nuovo Twin Spark in via di realizzazione alla Novamotor. Sulla vettura saranno allargate le carreggiate e si cercherà una maggiore rigidità della scocca. Ottimo il lavoro sul retrotreno, mentre è migliorabile sul davanti. La vettura disporrà di ser-

vofreno e differenziale regolabile elettricamente. L'Alfa non si avvarrà solo della squadra gestita da Ninni Russo. Scenderanno in lizza anche la Nordauto con il confermato Tamburini e il nuovo acquisto Fabrizio Giovanardi in arrivo dalla Peugeot. La struttura di Sipsz disporrà di vettura '94 (sono quelle che hanno corso la finale della Coppa del Mondo Fia) modificate secondo i dettami di quest'anno. Ancora incerta la partecipazione del Jolly Club con Oscar Larrauri. Roberto Angiolini non ha fretta di concludere perché punta a una partnership con la squadra ufficiale.

AUDI. Svanito lo spauracchio inglese, sarà ancora Pirro il pilota di punta della Casa degli anelli. Al fianco di Emanuele ci sarà il confermato Dindo Capello, mentre sulla terza vettura si alterneranno Hans Stuck e Tamar Vidali (quattro prove ciascuno). I tedeschi schiereranno la nuova A4, una vettura che ha già fatto i primi passi a Misano in gran segreto. È indubbiamente la grande favorita: alle indubie doti di telaio aggiunge ora anche qualità aerodinamiche che le mancavano lo scorso anno.

BMW. A difendere i colori bavaresi resta la CiBiEmme. Tre le vetture che metterà in pista Umberto Grano per la Bmw Italia: al fianco di Naspetti arriva Gianni Morbidelli, un pilota che vanta già un bel passato fra le ruote coperte e che potrebbe puntare al titolo. Sulla terza macchina una piacevole sorpresa: Jolanda Surer che arriva dal tedesco D2. La 318 iS conterà di un motore nuovo che a ottime doti di potenza abbina grandi qualità di coppia. Se si aggiunge il lavoro svolto sulla scocca con irrigidimenti del telaio e modifiche alle sospensioni diventa facile mettere la Bmw fra i protagonisti dell'annata.



JAN GALT



PRIVATI □ CRESCE LA PRESENZA DEI PILOTI GENTLEMEN

E Amato Ferrari diventa team manager

Anche la presenza dei team privati sembra in aumento. Lo sforzo maggiore sembra quello prodotto dal Fire Wake Racing che ha intenzione di schierare tre Peugeot 405 Mi 16 per Pigoli, Ortiz e Melotto. Al trio si potrebbe aggiungere anche una quarta vettura per piloti saltuari: «Stiamo trattando l'acquisto dalla Peugeot Italia di due vetture — rivela Pigoli — in questo modo riusciremo a mettere insieme una bella struttura». Chi appende momentaneamente il casco al chiodo è Amato Ferrari: «Grazie al supporto di mio padre dò vita al Team Challenge che farà correre almeno una SuperTurismo e un paio di vetture nel Civt. Stiamo

parlando con diversi piloti fra cui Fabian Peroni e Cazzago». La vettura dovrebbe essere un'Alfa 155 Ts che potrebbe godere dell'aiuto esterno dell'Euroteam. La Tecnoracing diversifica la sua presenza: Lusuardi ha rilevato dalla CiBiEmme la 318 iS di Ravaglia, mentre la 405 Mi 16 utilizzata nel '94 sarà girata a Emilio Arbizzi, un giovane con esperienza di Civt. Attesa anche la Tecnica Racing con Danilo Mozzi e la Top Run che ripiega sull'Alfa se non andranno avanti le trattative con la Opel che sono arrivate a buon punto. In Germania hanno molta stima dei fratelli Russo e della struttura messa in piedi dagli Agnello, per cui...

◀ **OPEL.** È l'ultima arrivata. Si affaccia per una stagione di studio con la Vectra del '94 aggiornata, in attesa della vettura nuova che si vedrà solo a metà campionato. Tocca alla Rc Motorsport portare in pista le vetture, dopo l'ottima riuscita dell'abbinamento in Formula 3. Per i risultati si fanno molti nomi: Alessandro Zanardi, Andrea de Cesaris, Roberto Colciago e Felice Tedeschi. Dalla rosa di questi quattro nomi ne usciranno due.

PEUGEOT. La filiale italiana toglie l'ufficialità al programma, pertanto le tre 405 Mi16 saranno iscritte come Italtecnica, ma gli uomini in pista saranno gli stessi del '94. Quindi... Andrea Ulivi, responsabile del programma, crede nel potenziale della 405 evoluta: «Non faccio proclami — ammette — però sono soddisfatto del fatto che godremo dell'appoggio dei francesi. La nuova aerodinamica viene studiata in galleria del vento. Stanno preparando anche alcune soluzioni con cui contiamo di fare bella figura». Per il momento sono stati definiti due dei tre piloti: Marco Brand e Mauro Trione. ■

Emanuele Pirro resta in Italia: l'Audi ha rinunciato all'idea di utilizzarlo nell'inglese. Potrà difendere il suo titolo tricolore. Sotto, Naspetti con la Bmw e, in basso, Tamburini con l'Alfa: entrambi sono stati confermati rispettivamente da CiBiEmme e Nordauto Engineering



NEMMENO LE VETTURE DI SERIE SAREBBERO OK

La Fia vuole spoiler montati troppo in alto

La bomba è innescata e gli artificieri non sono ancora intervenuti sebbene il conto alla rovescia sia già partito. Nell'ultimo Consiglio Mondiale della Fia è stata ufficializzata la norma tecnica che rischia di far buttare via tutte le vetture della classe D2. Cosa è successo? È molto semplice: la Fia ha deciso di alzare l'altezza da terra degli spoiler anteriori a 100 mm dal suolo. Fin qui niente di strano, se non che ci deve essere anche un fondo piatto che raccorda l'appendice aerodinamica fino all'asse anteriore. Qui la situazione si complica perché vuole dire che ogni organo meccanico deve essere posto sopra i famosi 100 mm. Le vetture D2 del '94 arrivavano a valori di gran lunga inferiori (si parla di 35 mm da terra). Mantenere la nuova misura significa rifare completamente le macchine: i motori devono essere rialzati, le sospensioni riviste nei loro punti di attacco. Insomma sarebbe tutto da buttare via. Anche alcune vetture di serie che sono state concepite in chiave corsaiola e hanno una collocazione degli organi meccanici che è inferiore ai famigerati 100 mm. Tanto per fare un esempio basta citare la Bmw 318 iS. Immediata c'è stata la reazione delle Case che hanno chiesto una revisione della norma. Jonathan Ashman, presidente della commissione turismo della Fia, aveva garantito il suo interessamento, ma per il momento tutto è restato com'era. È chiaro che arriverà una variazione, ma di quanto? Le Case stanno già da tempo approntando i modelli che vedremo in pista ad aprile. Sarebbe opportuno arrivare al più presto a definire la misura dell'altezza da terra onde evitare spiacevoli polemiche nel corso della stagione. Fonti Fia parlano di un accordo a 50 mm, mentre altri bene informati giurano per una discesa a 45 mm. Probabilmente si arriverà davvero a questo limite che permette a tutti di continuare quello che stanno già facendo. Ma allora una domanda: perché tanto caos per poi tornare al punto di partenza? ■

GRANO CONTESTA DUE TURNI AL GIOVEDÌ

Prove libere da regolare

Non si può costringere i team a essere in pista già il mercoledì sera. È uno scandalo!». Chi protesta è Umberto Grano, responsabile delle attività sportive della Bmw Italia. A scatenare

la reazione violenta è stata una novità inserita nel regolamento '95 del SuperTurismo: prove libere il giovedì con due turni di un'ora e mezza e solo un turno di un'ora al venerdì. La decisione è stata

presa per favorire i piloti privati del turismo che erano costretti a girare il giovedì per lasciare parte dello spazio del venerdì al SuperTurismo. In questo modo si è cercato di ridurre i costi di chi ha meno risorse, ma i grandi non ci stanno... «Sono concorde con Grano — aggiunge Giorgio Pianta dell'Alfa Romeo — però si può trovare una soluzione: si entra nel paddock nella mattinata del giovedì e si gira solo nel pomeriggio per un'ora e mezza. Un secondo turno della stessa durata va previsto al venerdì e così si risolve il problema per tutti». In realtà il SuperTurismo introduce un altro paio di novità importanti. «Sono il frutto di un anno di esperienze — ammette Vito Sacco, presidente della Salerno Corse — e anzi colgo l'occasione per sottolineare la grande collaborazione che noi promotori abbiamo avuto a livello professionale e umano con Pierpaolo Gardella, rappresentante Csa sui campi di gara. Le variazioni sono frutto del lavoro congiunto». Intanto le partenze non saranno più lanciate, ma da fermo. Il provvedimento si è reso necessario per l'impossibilità di controllare il gruppone all'accensione del verde. In questo modo tutti partono alla pari senza furbate che non risultino evidenti. L'altro provvedimento riguarda la riduzione delle gomme a sole cinque coperture per prove, top qualifying e prima gara rispetto alle sei del '94. L'idea è di vietare così l'uso di gomme da qualifica riavvicinando i privati. Encomiabile utopia... ■



foto grafie STUDIO COLOMBO

IL CALENDARIO

9 aprile	Monza
23 aprile	Misano
21 maggio	Binetto
4 giugno	Imola
18 giugno	Magione
9 luglio	Mugello
6 agosto	Misano
3 settembre	Pergusa
17 settembre	Varano
1 ottobre	Vallelunga



In alto, Moreno Soli vincitore con l'Alfa 155 Ts della graduatoria privati del '94. Sopra, il team Top Run in azione: continuerà con le Alfa se i contatti con Opel non adranno a buon fine. A lato, Lusuardi in lotta con Ortiz: il reggiano lascia la Peugeot per prendere la 318 iS ex Ravaglia

MONOMARCA

STILI A CONFRONTO

Ferrari, Renault, Porsche e Rover rappresentano quattro diversi modi di intendere i campionati organizzati direttamente dalle Case. Ecco un'analisi in parallelo delle singole serie, caratterizzate tutte da un grande agonismo...

INNOCENZO BONELLI



Trofei

Il calo di interesse che negli ultimi tempi sta registrando il settore delle vetture puramente sportive, ovvero monoposto e prototipi, e la crescita invece del settore delle vetture Turismo (come testimonia anche l'interesse sempre maggiore verso il Civt) ha spinto le Case a puntare i loro sforzi proprio verso questo tipo di competizioni. E in questo panorama, i campionati monomarca sono quelli che attualmente stanno coinvolgendo sempre più i giovani piloti che vogliono avvicinarsi all'automobilismo e che non possono spendere le centinaia di milioni necessarie per correre in monoposto. In Italia il monomarca «per eccellenza» è sempre stato quello organizzato dalla Renault: con la R5 Alpine prima, con la Turbo poi, e infi-

Si scatena la bagarre nel... mucchio selvaggio delle Ferrari 348, quasi a simbolizzare da un lato l'alto livello di competitività delle gare monomarca, e dall'altro l'elevato numero di partecipanti a questo tipo di competizioni. Quest'anno la Casa del Cavallino farà scendere in pista la F 355 e lo spettacolo sarà ancora più interessante...



D.O.C.

ne con le attuali Clio 16v che animano la serie da quattro anni a questa parte. Ma a fianco di questa categoria, che vanta una storia ormai ventennale, sono sorti recentemente altri due campionati: uno organizzato dalla Ferrari, che ha deciso di proporre ai propri clienti una versione Challenge delle berlinette F355 e 348, e infine la Rover che invece ha fatto tornare in pista la versione più aggiornata della mitica Mini Cooper. In più c'è la «Targa Tricolore Porsche», che a differenza degli altri tre è un monomarca ma non monotipo: vi possono prendere parte infatti tutti i modelli costruiti dalla Casa tedesca, naturalmente suddivisi in varie classi. Un panorama quindi piuttosto interessante, e soprattutto completo. Perché nessuna delle categorie si pone in antagonismo con le altre, trattandosi di vetture, impegni e costi completamente differenti. Le piccole Cooper sono le vetture più economiche e meno prestanti, l'ideale quindi per un giovane che vuole imparare l'abc delle corse. Il campionato Renault è già più impegnativo, con prestazioni decisamente superiori e la possibilità per i vincitori di fare il salto verso il professionismo. Infine, i monomarca della Casa di Maranello e di quella di Stoccarda rappresentano il terreno ideale per l'impegno agonistico dei rispettivi clienti sportivi. Monomarca quindi per tutti i gusti, e soprattutto per tutte le tasche. Ma andiamo a vedere nel dettaglio quali sono le caratteristiche peculiari di queste categorie. ■



PHOTO4



PORSCHE TRICOLORE □ DIVISO IN 4 CLASSI

A ognuno la sua Targa

La «Targa Tricolore Porsche», organizzata dal Porsche Club Italia per offrire ai propri soci la possibilità di portare in pista le loro vetture di tutti i giorni, col tempo si è allontanata sempre più dallo spirito amatoriale assumendo una connotazione agonistica ben precisa. Vi possono prendere parte praticamente tutti i modelli della Casa di Stoccarda, dalle prime versioni della 911 alle recenti Carrera 2, Carrera Cup e Turbo S, 944 Turbo Cup e nuove 968 Cs che dispongono poi di un trofeo a parte. Le vetture sono divise in quattro classi, a seconda dei modelli e del livello di preparazione; la classe più «spinta» è la 4, l'unica in cui è consentita una certa elaborazione delle vetture per quanto riguarda motore, assetto e impianto frenante. Nelle altre clas-

si le vetture rimangono praticamente di serie, con l'unica aggiunta dei dispositivi di sicurezza e di una minima taratura dell'assetto. Le classi 1 e 2, che raggruppano vetture dalle prestazioni inferiori, corrono per regolamento con pneumatici scolpiti Pirelli P Zero C, appositamente studiati per la Porsche dalla Casa italiana. L'utilizzo di gomme slick è invece consentito solo in classe 3, riservata ai modelli 911 Carrera Cup, e in classe 4. I costi di un campionato, se si esclude il prezzo d'acquisto della vettura, sono estremamente limitati trattandosi di vetture praticamente stradali: gli unici particolari che si cambiano nel corso del campionato sono dischi dei freni e pastiglie. Motore e cambio invece, se trattati adeguatamente, possono fare anche più di una stagione

senza bisogno di essere revisionati. Le voci che incidono maggiormente sono quindi le gomme e le trasferte, per cifre che vano dai 30 milioni di un campionato «da amatore» ai 70 milioni di una stagione al «top». Per le loro caratteristiche di guida, le Porsche sono vetture che richiedono una certa esperienza; soprattutto la 911, caratterizzata dalla ripartizione dei pesi «tutto dietro» che la rende molto impegnativa da portare al limite, specialmente in condizioni di scarsa aderenza. Tanto che la serie italiana, così come la «Supercup» europea, è animata soprattutto da specialisti della categoria. Il livello agonistico è comunque notevole, così come la partecipazione alle gare: nel campionato '94 la Targa ha raccolto circa 55-60 piloti per ogni appuntamento. ■

STUDIOCOLOMBO





FERRARI CHALLENGE □ PER DIVERTIRSI CON 385 CV

F355 da corsa solo per clienti

Nato essenzialmente per dare ai clienti sportivi della Casa di Maranello l'opportunità di portare in pista le loro vetture, il Challenge Ferrari si arricchisce quest'anno di una importante novità. Arriva infatti la nuova F355 al fianco della 348, che continuerà a correre con classifiche e punteggi separati e sulla quale saranno ammesse quest'anno alcune modifiche all'assetto — tra le quali l'adozione di pneumatici anteriori Pirelli di maggior dimensioni — per renderla più competitiva. Il nuovo modello F355, il cui sviluppo in pista è stato curato dal campione '94 Massimo Monti e dal collaudatore Nicola Larini, ha subito dimostrato uno standard di prestazioni nettamente superiore a quello della 348 versione '94. Le caratteristiche della vettura, sicuramente

più «corsaiola» della precedente, consentiranno una crescita notevole del livello agonistico del campionato, già molto elevato nelle due edizioni precedenti. Nonostante l'immagine di campionato «d'élite», il monomarca Ferrari è in realtà più economico di altre categorie: infatti i costi di gestione di una stagione (incidenti a parte...) sono relativamente contenuti, trattandosi di vetture praticamente di serie. L'iscrizione al trofeo comprende poi la fornitura di gran parte dei materiali di consumo, come gomme e carburante. L'unico «problema» è il costo elevato della vettura: ma trattandosi di un mezzo non esclusivamente corsaiolo e, soprattutto, di una «Rossa», si tratta comunque di un capitale destinato a conservare nel tempo il suo valore praticamente intatto, anzi. L'impo-

stazione del campionato è rimasta quella ben collaudata della scorsa edizione: ogni appuntamento è suddiviso in due gare con punteggi distinti, in modo che chi fosse costretto al ritiro in una delle due manches può comunque marcare punti nell'altra. Prendono punti i primi dieci classificati di entrambe le categorie, F355 e 348, e a fine stagione non ci sarà un vincitore assoluto ma un campione per ognuno dei due trofei.

LE REGOLE. Le caratteristiche delle vetture impegnate nel Challenge Ferrari, sia per quanto riguarda la F355 che la 348, rimangono del tutto simili a quelle delle vetture stradali. La scelta è stata fatta innanzitutto per evitare la scalata a preparazioni «spinte», che avrebbero portato a costi elevatissimi; e poi

per garantire la massima parità di prestazioni tra le vetture. Il regolamento tecnico della serie prevede soprattutto modifiche all'assetto, per permettere di utilizzare al meglio i pneumatici Pirelli slick che costituiscono la monogomma della serie. È possibile adottare molle leggermente più rigide di quelle di serie, così come è possibile lavorare entro limiti ben definiti su altezza da terra e camber. Nessuna modifica per quanto riguarda invece motore, centralina e cambio, che sulla F355 verranno addirittura piombati per evitare qualunque tipo di intervento. Nel caso della F355, la macchina verrà preallestita direttamente dalla Casa e, con il kit di sicurezza (il cui montaggio è a carico del cliente), fornita a un prezzo complessivo di 215 milioni di lire. A questa cifra va aggiunta l'iscrizione al campionato (15 milioni di lire) che dà diritto anche a due treni di gomme e alla benzina per ogni gara), le trasferte e l'assistenza che però, in pratica, è limitata alla normale manutenzione della vettura, alla messa a punto dell'assetto e alle riparazioni in caso di guasti o incidenti, e potrà essere effettuata solo da una concessionaria ufficiale. Costi sensibilmente inferiori invece per chi deciderà di correre ancora con la 348: la vettura pronta corse si può trovare usata con circa 120 milioni, mentre le spese per disputare la stagione sono praticamente le stesse della F355, di circa 70-80 milioni comprese le trasferte e l'iscrizione al Challenge.

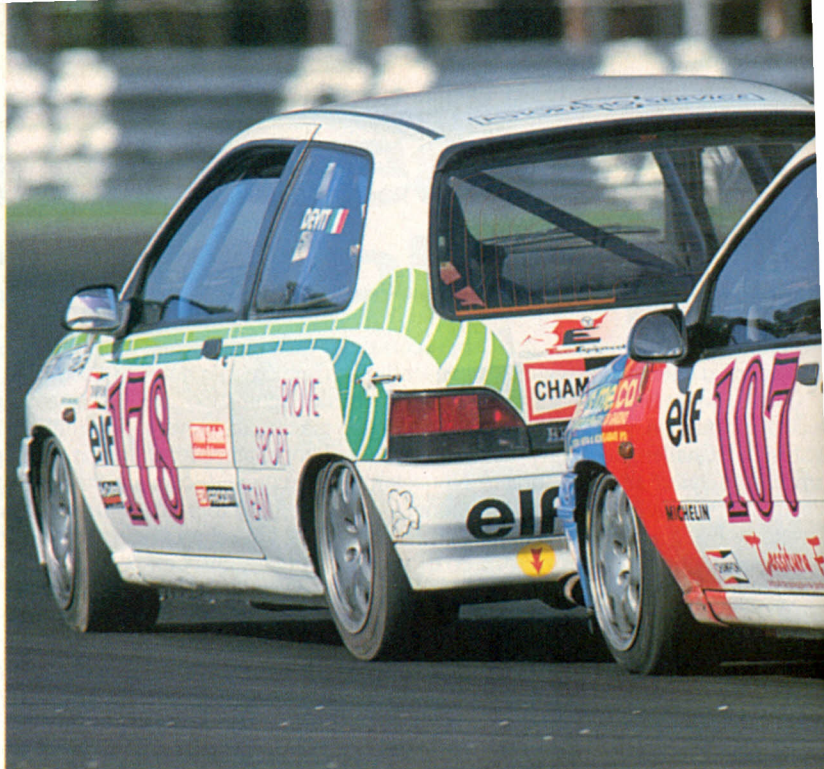
I PILOTI DICONO. «La F355 è una vettura che nasce già con un'impostazione da corsa, al contrario della 348 che era invece una vettura sportiva per uso stradale». Così Nicola Larini descrive la nuova «creatura» della Casa di Maranello, che quest'anno animerà il Challenge insieme alla 348, ormai però destinata a segnare il passo. «La 348 — sostiene Roberto Ragazzi, campione della categoria nel '93 — è una vettura che abbina



Sviluppata per le gare Gt, la Ferrari F355, in alto, fa vivere «sensazioni da corsa». Il Trofeo Targa Porsche, a sinistra, è aperto a tutti i modelli e a diversi livelli di preparazione delle vetture tedesche

prestazioni molto brillanti ad alcune componenti, in particolare l'impianto frenante, che sono invece poco indicate per l'uso agonistico. Per quanto riguarda l'assetto, le modifiche introdotte all'inizio del '94 hanno portato notevoli miglioramenti (sono state concesse molle più dure, ndr) e la guidabilità è migliorata, come dimostrano anche i tempi sul giro. Ma rimane una vettura difficile da guidare, che richiede molta pulizia e perdona poco gli errori». Di tutt'altro genere invece le caratteristiche della F 355, a partire dall'assetto, dai freni maggiorati e dalla manovrabilità del cambio a sei marce. «Le caratteristiche aerodinamiche — dice ancora Larini — hanno aumentato notevolmente il grip in uscita di curva, e anche la velocità di percorrenza della stessa».

La Coppa Renault, a destra, quest'anno prevede maggiori incentivi anche per i piloti Esordienti e Junior. Non c'è dubbio che Mini Cooper Cup, in basso, sia la serie più economica, l'ideale per cominciare



COPPA RENAULT □ CHI VINCE VA IN FORMULA EUROPA

Insegna tanto e dà prospettive

Gli elementi vincenti della Coppa Italia Renault, il monomarca di più lunga tradizione, sono i grandi contenuti agonistici del campionato — a cui prendono parte molti piloti, ormai autentici specialisti della categoria — e l'efficace opera di promozione attuata dalla Renault Italia sia per il campionato stesso che per i suoi protagonisti. Caratterizzato da gare estremamente vivaci e spettacolari, il monomarca della Régie ha tenuto a battesimo negli anni passati diversi piloti che poi hanno fatto strada nel mondo dell'automobilismo. Soprattutto si tratta di un campionato che consente a un giovane, che vuole debuttare nelle corse, di avere a che fare con una vettura dalle prestazioni abbastanza elevate e, soprattutto, di misurarsi con una concorrenza numerosa e agguerrita. La serie prevede, oltre alla classifica assoluta, anche diverse classifiche riservate ai piloti junior e agli esordienti. Uno degli elementi più interessanti della categoria è infatti il montepremi, con la possibilità per il migliore degli Junior (a patto che concluda il campionato assoluto

nelle prime posizioni) di passare alla Formula Renault europea con l'appoggio diretto della filiale italiana della Casa francese. La struttura del campionato prevede la suddivisione dei concorrenti in «Coppa Italia» e «Coppa Michelin». Alla Coppa Italia partecipano i piloti che dopo le prime tre gare occupano le prime venti posizioni della classifica, mentre la «Michelin» (che prende il via solo al quarto appuntamento) costituisce una sorta di pre-finale per tutti gli altri, che devono così guadagnarsi l'accesso alla finale. Il sistema dei punteggi prevede classifiche separate per ogni categoria, anche se logicamente la più importante è quella assoluta. Da quest'anno la Renault ha inoltre deciso di dare maggior incentivi, ancora da definire, a piloti Junior ed Esordienti.

SUPERASSETTI. Dei tre campionati presi in esame, il monomarca Renault è quello che consente maggiore libertà nella preparazione della vettura. Le berline che scendono in pista hanno infatti ben poco a che fare con le Clio 16v strettamente di

serie; e non solo per gli allestimenti di sicurezza e la mancanza dei sedili. «Il lavoro più grande — dice Luca Drudi, manager della Drumel Motorsport che si è imposta nel trofeo '94 con Andrea De Lorenzi — viene effettuato sull'assetto. La macchina viene irrigidita notevolmente e abbassata rispetto a quella di serie, con il risultato di ottenere una tenuta di strada insospettabile per una vettura del genere. La possibilità di variare anche il camber anteriore, cioè l'inclinazione verticale delle ruote, oltre a conferire alla macchina un aspetto caratteristico consente di avere un ottimo inserimento in curva e di annullare il sottosterzo tipico delle trazioni anteriori». Ma la preparazione della vettura non si limita solo all'assetto: interventi vengono effettuati anche sul motore, che dopo la sua equilibratura e le modifiche alla centralina, raggiunge potenze di quasi 150 cavalli. «Quello che si cerca di migliorare — continua Drudi — non è tanto la potenza quanto i valori di coppia, che favoriscono una maggiore guidabilità della macchina. Non è infatti necessario

essere molto veloci in rettilineo, quanto avere una buona progressione in uscita di curva». Per quanto riguarda i costi del campionato, considerando che sono sempre più i piloti che corrono con vetture a noleggio affidandosi ai numerosi preparatori impegnati nella categoria, per affrontare una stagione con un mezzo vincente ci vogliono circa 80-90 milioni. Nel conto del-

fotografie **STUDIO COLOMBO**





la stagione vanno preventivati però anche le «sportellate» e i piccoli incidenti che, nel monomarca Renault, sono un fenomeno abbastanza frequente.

I PILOTI DICONO. Andrea De Lorenzi, campione in carica della Coppa Italia Renault, dopo una lunga militanza nei kart ha debuttato nell'automobilismo tre anni fa proprio con la Clio 16v. «Il bello della Clio — dice il giovane ravennate — è quello di essere una macchina completa, l'ideale per un giovane che vuole iniziare a correre. Ha una discreta potenza, una tenuta di strada notevole e un comportamento molto sincero perché, nonostante sia una tra-

zione anteriore, il sottosterzo è quasi inesistente; è anche abbastanza facile portarla ad un certo limite, ma oltre diventa molto impegnativa». Anche per questo motivo la messa a punto da parte del pilota ricopre un'importanza notevole. «Si lavora soprattutto sul camber e sulla pressione delle gomme — prosegue De Lorenzi — le due componenti attraverso le quali è possibile adattare la macchina alle proprie esigenze. Di norma si tende però a sacrificare la tenuta di strada a vantaggio della scorrevolezza, per sfruttare al meglio la potenza del motore. Per far questo è determinante però una grande sensibilità di guida da parte del pilota». ■



MINI COOPER CUP

Con dieci milioni si è al top

Vedere nuovamente in pista delle vetture che appartengono ormai all'epoca d'oro dell'automobilismo fa certamente uno strano effetto. Ma, al di là della sensazione di aver fatto un passo indietro nel tempo, assistendo ad una gara del monomarca Rover Mini Cooper Cup non si può non apprezzarne la spettacolarità. La categoria ha trovato subito un riscontro positivo da parte dei piloti soprattutto per un motivo: l'economicità. Si può partecipare infatti anche con vetture praticamente di serie, dotate solo dei necessari dispositivi di sicurezza. L'edizione del debutto del Trofeo ha visto al via una media di 18-20 piloti a gara, con alcuni nomi di prestigio come quelli della neo campionessa del Civt Romana Bernardoni, dell'ex campione Gran Turismo Marco Brand, di Mauro Trione e dello specialista delle «storiche» Italo Cantera. Notevole anche l'interesse da parte dei concessionari Rover, alcuni dei quali hanno partecipato direttamente al campionato con una loro squadra, portando in pista più vetture. Buono il montepremi, ripartito oltre che fra i primi classificati dell'assoluta anche fra i vincitori delle varie categorie (Assi, Cadetti, Pulcini e Ladies) in cui i piloti sono suddivisi a seconda della loro esperienza agonistica.

I SEGRETI. Il regolamento tecnico è molto restrittivo. Cosa si può elaborare? «L'assetto è il punto chiave — dice Adolfo Romani, grande esperto delle Mini Cooper e preparatore nel '94 delle vetture di Paolo Cappelli e Italo Cantera — che per la Mini è determinante, data la scarsa potenza a disposizione. Bisogna cercare di rendere la macchina più scorrevole possibile attraverso la giusta taratura degli ammortizzatori. La leggerezza della macchina, che pesa poco più di 600 chili, riesce poi a sopperire un po' alla mancanza di cavalli». Cavalli che, nelle versioni più «spinte» della piccola Rover, arrivano ad essere circa 70 con-

tro i 62 di serie. «Si lavora sull'equilibratura del motore, sullo scarico e sulla messa a punto generale — prosegue Adolfo Romani —. Altri interventi non sono consentiti. Per il resto, della vettura viene modificato solamente l'abitacolo, svuotato di tutte le parti non necessarie per diminuire il peso». Nessuna modifica invece al cambio, che rimane strettamente di serie, e all'impianto frenante che comunque, data anche la leggerezza della vettura, non ha mai dato particolari problemi. La preparazione di una vettura al «top» viene a costare comunque attorno ai 10 milioni di lire, mentre con 20-30 milioni si corre una stagione. Non c'è dubbio dunque, che la Mini Cooper Cup sia l'entry level dei monomarca.

I PILOTI DICONO. Il modenese Paolo Cappelli, vincitore della prima edizione del monomarca Rover, è un profondo conoscitore di queste vetturine. «Come tutte le vetture con pochi cavalli — dice il campione — bisogna guidarla con estrema pulizia, privilegiando la scorrevolezza alla tenuta in curva. Il pregio migliore della Mini, la grandissima tenuta, paradossalmente diventa infatti un difetto speciale sulle piste veloci, dove la macchina è praticamente incollata alla pista, e questo ne penalizza le prestazioni». La vettura della Rover si è comunque dimostrata estremamente maneggevole e anche abbastanza facile da guidare per i neofiti; anche se per ottenere dei risultati è comunque necessaria una certa esperienza. «Il difficile di questa macchina — prosegue Cappelli — è proprio trovare il limite, perché la grande tenuta abbinata alla relativa potenza le consentono velocità di percorrenza di curva altissime. Per contro, l'aerodinamica «d'epoca» e il cambio a quattro marce la penalizzano nei rettilinei. È insomma una macchina ideale per le piste corte e nervose, meno indicata per circuiti lunghi e veloci». ■



Considerate dalla Fia come variante di omologazione del Gruppo A, le vetture 2 Litri «libere» sono ammesse nella classe dei modelli normali. Questa regola produrrà una disparità sportiva

GIANNI COGNI ■

Millenovecentonovantacinque, l'anno d'inizio della rivoluzione nei rally. Il via verso uno stravolgimento delle norme tecniche che nell'arco di 24 mesi porterà, soprattutto ma non solo, alla scomparsa delle vetture turbocomprese per fare delle 2 litri aspirate le protagoniste assolute della specialità. Un ribaltone di portata almeno pari a quella dell'86 quando, sull'onda degli avvenimenti drammatici, la Fia cancellò il Gr.B, cioè le vetture da 500 cavalli, spazzando via una generazione di modelli troppo potenti e poco sicuri. Allora il cambio fu



Interpretazioni
sul tema
Renault Clio: la
versione
Williams
Gruppo A da
225 cv e la
«kit», siglata
Maxi, da 255
cv. I due
modelli
correranno
nella stessa
classe

RALLY 
IL CASO 

Kaos Kit



MARCHINO PHOTO4

inevitabilmente repentino, ed accompagnato da violente polemiche: ad iniziare dal «contrattacco» di Jean Todt, allora gran capo di Peugeot Sport, che arrivò anche alla magistratura ordinaria per opporsi ad una decisione che vanificava, senza il previsto preavviso, il lavoro ed il predominio della Casa francese e della sua formidabile 205 Turbo 16. Questa volta il processo è diluito attraverso una serie di passaggi tanto sfumati da risultare poco chiari, da una serie di decisioni continuamente riviste, corrette, rimandate, da aver disorientato la stessa maggioranza degli addetti ai lavori. Il risultato è formalmente analogo, anzi peggiore, di quello di allora: le polemiche e le incertezze sono le stesse. Ma in più c'è anche un sostanziale vuoto di indirizzo tecnico che rischia di mandare in crisi una specialità tanto vicina ed amata dal pubblico quanto misconosciuta, se non addirittura osteggiata, dai media ed a volte dalle stesse autorità sportive e persino dalle stesse Case.

SVOLTA. In due anni c'è da ricostruire la tecnica dei rally su nuove basi, ma nessuna Casa può a tutt'oggi muoversi con la certezza di non sprecare i propri investimenti. Si sa che le vetture saranno delle 2 litri aspirate; si sa che potranno essere a 2 ruote motrici, come sostenuto sin dall'inizio; ma a settembre si è riaperta la porta anche alle 4 ruote motrici, inizialmente escluse. Si sa che saranno delle Gr.A, ma non con quali libertà. Non si conoscono i provvedimenti con cui si cer-

GAP DI POTENZA

	WILLIAMS GR.A	MAXI GR. A KIT
Trazione	anteriore	
Motore	4 cilindri in linea, trasversale	
Carrozzeria	2 volumi, 2 porte	
Struttura	scocca con rollbar integrato Matter	
Carreggiata	anteriore	mm
	posteriore	mm
Cilindrata	1998 cc	
Alesaggio x corsa	82,7 x 93 mm	
Rapporto di compressione	12:1	
Potenza max	225 cv a 7.500 giri	255 cv a 7.500 giri
Alimentazione/accensione	Sodemo Sytel	Marelli
Cambio	Renault/Hewland	Ffb
Innesti	frontali	
Marce	6	6-7
Sterzo	Cremagliera servoassistito	
Sospensioni	anteriore	indipendenti schema McPherson
	posteriore	bracci tirati con antirollio
Ammortizzatori	Bilstein	
Freni a disco	anteriore	280/315/323 mm
	posteriore	254 mm
Cerchi	asfalto	7,5 x 16"
	terra	5,5 x 15"
Peso	930 kg	
Prezzo (stimato)	250 milioni	320 milioni

TRA LE PIEGHE DEL REGOLAMENTO «KIT»

Degenerato il concetto di Gruppo A

Le «kit» sono vetture Gruppo A con maggiore libertà di modifiche, sia a livello di scocca e carrozzeria (allargamento delle carreggiate, applicazione di appendici aerodinamiche aggiuntive) sia di meccanica (testata, alimentazione). Di fatto ciò trascende per alcuni versi dalla

definizione di vetture di serie: «*Le vetture devono essere vendute conformi alla scheda di omologazione*», come recita il regolamento tecnico internazionale. La definizione «kit» deriva proprio dal concetto con cui esse sono state istituite: eliminare la costosa necessità di produrre 2500 esem-

plari di serie per ottenere la vettura-base da trasformare in modello-corsa, sostituendo questo vincolo con quello di produrre 50 «kit», cioè sommità di tutti i particolari, che consentono di elaborare un modello di larga diffusione in un'auto da rally ad elevate prestazioni. Dal punto di vista tecnico-regolamentare le «kit» restano delle Gr. A: le loro «libertà» sono ammesse attraverso l'approvazione di una estensione della fiche d'omologazione, chiamata VO (Variante Opzione), letteralmente definita come varianti per opzioni della vettura consegnabili a richiesta e disponibili presso i concessionari. Nella stesura del bollettino Fia del novembre '94, non ancora inserita nella versione italiana dell'Annesso J (dovrebbero essere riversate nei prossimi Notiziari Csaì), viene meglio specificata come VK (Variante Kit) conservando la stessa spiegazione relativa alle VO ma specificando che la VK deve essere applicata in ogni suo componente, senza eccezioni, sulla vettura di base. Le vetture «kit» sono, sulla carta, la prefigurazione, anche regolamentare, delle future protagoniste dei rally. Ma, di fatto, la riammissione delle quattro ruote motrici rimette in discussione tutto. Dunque le «kit» arrivano ma con la certezza di vivere come tali solo per questa stagione, e la prossima. Comunque, altri emendamenti saranno compresi nel bollettino Fia 12/94. ■

Nell'altra pagina, la Peugeot 306 Gruppo A allestita dalla Italtecnica, una ditta torinese che da tempo è impegnata nell'elaborazione delle vetture della Casa francese. Sopra, la Opel Astra, protagonista nel '94 della classe 2 Litri, detta anche Formula 2. Sotto, la spagnola Seat Ibiza in versione Gruppo A: questo modello è stato realizzato pensando ai privati



BISHOP



cherà di bilanciare la maggior trazione 4 × 4 (avvantaggiata sullo sterrato) e la maggior leggerezza delle 2 ruote motrici (favorite sull'asfalto). Un bilanciamento imprescindibile per perseguire una maggiore economicità, altrimenti le Case con ambizioni di vittoria si troveranno a dover fare non una, ma due vetture: una trazione integrale per la terra ed una due ruote motrici per l'asfalto. Nel marasma si inserisce l'ulteriore variabile costituita dalle cosiddette «kit-car», che dal prossimo rally di Montecarlo potranno scendere in campo (ma di fatto è pronta solo la Renault Clio, oltre alle meno ambiziose Skoda Felicia e Fiat Cinquecento Sporting, mentre più avanti nella stagione arriveranno la Peugeot 306 Maxi e per l'Opel Astra, le modifiche previste solamente per il motore) ma che, pur costituendo di fatto una nuova categoria di vetture, non vengono apparentemente considerate come tali, tanto da non essere esplicitamente menzionate né nell'Annuario Csa '95 né nel regolamento del rally di Montecarlo '95.

PERFORMANCES. Con l'escamotage di considerare gli ampi gradi di libertà di queste vetture come variante del Gr.A, esse restano tali a tutti gli effetti malgrado abbiano prestazioni decisamente superiori a quelle delle vetture Gr.A 2 litri «normali» da cui derivano. Quindi vetture candidate a competere non già con le loro progenitrici ma, almeno sull'asfalto asciutto, addirittura con le attuali supercar turbo a trazione integrale (che sempre dal 1° gennaio vengono penalizzate da una ulteriore restrizione della flangia del turbo). L'immediata logica conseguenza della loro equiparazione ai Gr.A 2 litri tradizionali è che le «kit» potranno correre in tutte le gare ed in tutti i campionati in classe A4, insieme alle 2 litri Gr.A abituali. Dunque, salvo esplicite modifiche a tutt'oggi inesistenti, potranno competere tanto per il mondiale F.2 come per l'europeo ed il tricolore assoluto, ma anche per il tricolore 2 litri e per i successi di classe A4 in tutte le gare.

CONFUSIONE. Insomma, infilando le «kit» nelle pieghe dei regolamenti, si codifica ed amplifica la diversità di trattamento fra le Case e la base: se prima, seppure solo in teoria, c'era l'equivalenza di possibilità fra piloti ufficiali e piloti privati ora diventa regola scritta che i due mondi sono su piani diversi ed i privati battuti in partenza persino a livello di classe. Forse nulla di nuovo sul piano pratico, certo ininfluente a livello di titoli assoluti (con l'eccezione del tricolore 2 Litri, in cui però era stata annunciata l'esclusione delle «kit», peraltro non scritta), ma che nemmeno a livello di categorie minori si possa competere ad armi pari è un po' troppo. Costava (o costerebbe) tanto fare, come logica vorrebbe, una categoria a se stante per le «kit car»? Intanto aumenta il malumore e si preannunciano nuovi contenziosi: chissà che dietro l'angolo non spunti un nuovo Jean Todt. ■



SOLDANO-DPPI

Con la interessante Sunny Gti, sopra, la Nissan Motorsport Europe ha disputato, l'anno scorso, alcune gare della Coppa Fia 2 Litri ottenendo lusinghieri risultati. La Ford Escort Rs2000 Gruppo A, a lato quella di Evans in azione al Rac '94, è tra le più recenti realizzazioni sul fronte delle 2 litri-2 ruote motrici. Tuttavia, né la Nissan né la Ford hanno intenzione di allestire la versione «kit» di tali modelli



I PARERI □ DUBBI SULLA VALIDITÀ DELLA CATEGORIA «KIT»

Interessante ma con riserva

Ecco alcuni pareri sulla discussa questione delle vetture Gruppo A in versione «kit», che da quest'anno entrano a far parte del panorama rallystico, nazionale e internazionale

MARIO CAVAGNERO

(Italtecnica)

«La kit credo sia l'ennesima concessione della Fia agli interessi delle Case, senza preoccuparsi minimamente di cose per loro poco importanti come i problemi che coinvolgono i privati. In fondo creare una classe ad hoc non sarebbe stato un problema per nessuno: semplicemente non ci hanno pensato. Credo che sia però l'ultima concessione: hanno fatto questo re-

golamento per invogliare i costruttori europei, e soprattutto i francesi, a rientrare. Se non lo faranno ne pagheranno le conseguenze a favore di quelli giapponesi, che in fondo sono l'asse portante dell'attuale campionato del mondo. Equiparare una «kit» con una Gr. A tradizionale è assurdo: già oggi, e siamo ai primi passi dello sviluppo, partono con un assetto ben migliore e con almeno 30 cavalli in più. Dalle nostre esperienze in pista con la categoria SuperTurismo, abbiamo visto che si è passati in due anni dai 250 ai 280 cavalli con il limitatore di giri a 8500, il che vuol dire arrivare a 340 cv senza il limitatore e lavorando con diversa corsa ed alesaggio rispetto alla vettura di serie. E se tanti cavalli non

servono con qualcuno di meno si può avere tanta coppia. Noi saremo con la 306 Gr. A di Deila in 6 gare del mondiale: ma è chiaro che partiamo per arrivare primi... dietro alle «kit». Speriamo di essere anche nell'italiano 2 litri, ma sempre che le «kit» siano escluse. Viceversa sarebbe una beffa per tutti quelli che stanno investendo sulle 2 litri tradizionali e non interessanti per noi».

GABRIELE CADRINGHER

(presidente Costruttori Fia)

«La scelta di creare le «kit» è stata fatta per consentire di vivacizzare la categoria 2 litri in vista del suo passaggio al vertice della scena mondiale. Le 2 litri tradizionali peccavano so-

prattutto dal punto di vista spettacolare ed estetica. La «kit» è una soluzione per non far rimpiangere l'«appeal» delle attuali top car, oltre che un modo per rendere più facile sul piano economico l'avvento delle case, oltre che una formula tecnica credo più invogliante per le Case. Ci aspettiamo quindi una risposta positiva da parte dei Costruttori. Per quanto concerne la scelta di inserirle nel Gr. A era, credo, la soluzione più naturale. Peraltro la normativa Fia è valida per le competizioni a tale livello e quindi ogni nazione è libera, nei propri campionati, di decidere se e come ammettere le vetture «kit». Ad esempio l'Inghilterra ha scelto di ammettere nel proprio campionato ma senza possibilità di acquisire punti per il titolo, che è riservato alle 2 litri. Il Portogallo viceversa le ha escluse del tutto».

ANDREA TACCHINARDI

(Renault Autore)

«La sola verità è che i regolamenti sono ancora poco chiari e nella rincorsa alla loro definizione probabilmente si è trascurato qualcosa. Personalmente ero e sono preparato ad impegnarmi con la Clio Maxi nel tricolore assoluto, anche perché si è sempre detto e scritto che questo sarebbe stato il loro teatro. Sicuramente Gr. A e «kit car» sono vetture diverse, non equiparabili: quindi credo che sarebbe giustificato, visti i suoi presupposti, escluderle dalla caccia ad un titolo sperimentale come quello riservato 2 litri. Ma, viceversa, è sicuramente giusto che possano correre ovunque sono ammesse le turbo con trazione 4x4. Un impegno nel campionato tricolore 2 litri con la «kit»? Certo, se i regolamenti lo permettono. Il mio sforzo è quello di ottenere i migliori risultati possibili per Renault, ovunque sia possibile e di interesse per la Casa». ■



PHOTO 4

Con una Mini Andruet torna al «Monte»

Tra gli iscritti del 63esimo rally di Montecarlo, col numero di gara 32, figura un certo Jean Claude Andruet. Già, proprio il leggendario «cavallo pazzo» del ralismo francese del decennio scorso, oggi 53enne che ha deciso di partecipare al «Monte» con una Mini Cooper 1.3 Gruppo A e con la stessa navigatrice di ieri, la popolare «Biche». Il palmarès di Jean Claude Andruet, la cui rivalità con l'altro asso francese Bernard Darniche ragguardevole punte altissime, comprende il titolo di campione d'Europa, nel 1970 con la Alpine Renault A110, Tour de Course 1974 con la Lancia Stratos, in entrambe le occasioni con «Biche», e il rally di Sanremo del 1977, con la Fiat 131 Abarth e in coppia con Delferrier. Nel 1986, agli sgoccioli della sua carriera, Andruet aveva disputato alcune corse titolate con la Citroën Bx Gruppo B.

■ **GRAN BRETAGNA.** La scorsa settimana, la Vauxhall Sport ha annunciato che le due nuove Opel Corsa Gruppo A che parteciperanno al campionato britannico rally '95 saranno affidate al gallese David Llewellyn, già uomo di punta della Vauxhall nella scorsa stagione e vincitore del titolo '94 riservato alle 2 Litri, e al finlandese Jarmo Kytölehto, primo nella classifica del Gruppo N nelle ultime tre edizioni del rally 1000 Laghi. Il compito principale di Llewellyn, comunque, sarà di sviluppare la Corsa. (n.p.)

■ **KIVIMAKI.** A Ilkka Kivimäki, 46enne leggendario coequipier di Markku Alen, col quale ha vinto 19 prove del mondiale, risultando il navigatore con il maggior numero di successi nella storia del campionato del mondo, la Federazione sportiva finlandese ha affidato il compito di coach per selezionare i giovani piloti finnici da appoggiare nella loro attività, in particolare all'estero. (e.i.)

RAC. La World Rally Teams Association ha stimato che al rally Rac di Gran Bretagna, ultima prova del mondiale 1994, abbiano assistito oltre 2 milioni di spettatori.

ISCRITTE TOYOTA, SUBARU, FORD E MITSUBISHI

Una sfida iridata per quattro



PHOTO4

Alla fine, anche la Ford e la Mitsubishi hanno deciso di iscriversi al campionato del mondo Costruttori 1995, completando quindi la lista delle squadre ufficiali interessate alla sfida mondiale che già comprendeva la Subaru e la Toyota. Ogni Casa si è dunque impegnata a partecipare a tutte le 8 prove della stagione schierando almeno due vetture in ogni gara, pena il pagamento di 250 mila dollari, circa 400 milioni di lire, per ogni rally disertato. Tuttavia, l'ostacolo della penale in caso di forfait sarà facilmente aggirato dal Costruttore scrivendo come ufficiali un paio di equipaggi locali. Per la 63esima edizione del rally di Montecarlo, prima prova del campionato Piloti e Costruttori '95, valido anche per il titolo Marche riservato alle vetture Gruppo A 2 litri-2 ruote motrici e per la Coppa Fia Gruppo N, soltanto il Toyota Team Europe e la Subaru-Prodrive hanno sfruttato il regolamento Fia '95 schierando tre vetture e altrettanto faranno nel resto

della stagione, mentre la Ras Ford e la Mitsubishi RallyArt, che per la prima volta ha messo a punto un piano d'intervento a tempo pieno, presentano entrambe una formazione a due punte. Al

«Monte», che introdurrà la nuova norma che proibisce il pneumatico di tipo «slick», è iscritta una quinta Clio Maxi, la versione «kit» della berline francese. È proprio sul fronte della categoria 2

Litri che l'elenco iscritti del rally del Principato registra la mancanza di nomi interessanti; dietro le Clio Maxi di Ragnotti e di Bugalski c'è il vuoto, nessun'altra Casa ha aderito ufficialmente al primo scontro dell'anno. Non lo ha fatto la Skoda, che pure ha pronto l'allestimento «kit» della nuova Felicia e aveva fatto sapere che sarebbe stata della partita, né la Nissan. Col Montecarlo, che comincerà il 21 gennaio con la marcia di avvicinamento e si concluderà giovedì 26 dopo 550 chilometri spartiti in 21 prove ufficiali, la Fia introduce anche i numeri fissi per le vetture che partecipano al mondiale Costruttori, quindi aventi diritto al punteggio; tuttavia, l'ordine di partenza della prima tappa di ogni corsa titolata sarà determinato mediante sorteggio tra i piloti con status di ufficiali. Risultano iscritti 187 equipaggi che affronteranno la corsa prendendo il via da Barcellona (Spagna), Amburgo (Germania), Losanna (Svizzera), Reims (Francia), Montecarlo e Torino.

COSÌ AL VIA DEL 63. MONTECARLO

N.	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	GR.
1	Auriol-Occelli	Toyota Celica 4Wd	F-F	A
2	Kankkunen-Grist	Toyota Celica 4Wd	SF-GB	A
3	Schwarz-Wicha	Toyota Celica 4Wd	D-D	A
4	McRae-Ringer	Subaru Impreza Wrx	GB-GB	A
5	Sainz-Moya	Subaru Impreza Wrx	E-E	A
6	Liatti-Alessandrini	Subaru Impreza Wrx	I-I	A
7	Delecour-Francois	Ford Escort Cosworth	F-F	A
8	Thiry-Prevot	Ford Escort Cosworth	B-B	A
11	Makinen-Harjanne	Mitsubishi Lancer Evo2	SF-SF	A
12	Aghini-Farnocchia	Mitsubishi Lancer Evo2	I-I	A

□ Gli altri italiani: 23 **Verini-Roveda** (Lancia Delta Hf Gr. A); 25 **Pg. Deila-Scalvini** (Peugeot 306 16V Gr. A); 38 **Errani-Casadio** (Lancia Delta Hf Gr. A); 53 **Marcon-Perez** (Ford Escort Cosworth Gr. N); 55 **Persico-Vialli** (Ford Escort Cosworth Gr. N); 60 **Baldi-Rava** (Ford Escort Cosworth Gr. N); 88 **Viale-Mion** (Citroën Zx 16V Gr. A); 102 **Caviglioli-Grossini** (Fiat Cinquecento Gr. A); 104 **Sardelli-Marinai** (Ford Escort Cosworth Gr. N); 107 **Zunino-Coscia** (Peugeot 205 Gti Gr. A); 110 **Fidanza-Ficai** (Ford Escort Cosworth Gr. N); 111 **Pollero-Pieri** (Peugeot 205 Rallye Gr. A); 114 **Rossi-Bonucci** (Fiat Cinquecento Gr. A); 115 **Rossi-Rizzo** (Peugeot 205 Rallye Gr. A); 123 **Toti-Sanesi** (Fiat Cinquecento Gr. A); 129 **Benazzo-Bocca** (Ford Escort Cosworth Gr. N); 130 **Storti-Deriu** (Ford Escort Cosworth Gr. N); 134 **Marchisio-Palmero** (Ford Escort Cosworth Gr. N); 164 **Barchiesi-Nassi** (Renault Clio 16V 2L Gr. N); 165 **Giudici-Bernacchini** (Fiat Coupé Turbo Gr. N).

DECISO IL NUOVO MODELLO GRUPPO A

In Corsica la Lancer Evo3

La scorsa settimana, il team Mitsubishi RallyArt ha compiuto un blitz in Portogallo, nella zona dove è ubicata la classica prova speciale di Arganil. Sulla Lancer Evolution2-laboratorio (nella foto) si sono alternati Tommi Makinen e Andrea Aghini, che hanno collaudato nuove soluzioni di assetto, ma anche il differenziale centrale di tipo elettronico, comunque già utilizzato sulla vettura dello svedese Eriksson nell'ultima prova dell'Asia-Pacifico dell'anno scorso. Tuttavia, l'indiscrezione più interessante della spedizione in Portogallo riguarda la decisione della Mitsubishi di omologare la nuova versione della Lancer, siglata Evolution3: il modello, che rispetto all'attuale si



BISHOP

differenzierà soprattutto nella parte frontale per le prese d'aria più ampie e in quella posteriore per lo spoiler di dimensioni maggiori, nelle carreggiate e in alcuni particolari del motore 2 litri 4 cilindri-16 valvole, sovralli-

mentato, esordirà nel mondiale quasi sicuramente al Tour de Corse di maggio. Alla Lancer Evolution3, in versione Gruppo N però, passerà anche la tedesca Isolde Holderied, vincitrice della Coppa Fia Dame '94.

PRONTA ANCHE LA «KIT» CON MOTORE 1.3

La Skoda preferisce ... ridurre la Felicia

HOLMES



IL TECNICO AL CENTRO RICERCA

Il futuro Ford punta su Wheeler

Con la nomina dell'ingegnere Philipp Dunabin a responsabile tecnico del reparto corse Ford Motorsport di Boreham, l'attività dell'ingegnere John Wheeler, l'abile progettista della berlina Rs 200 Gruppo B e della attuale Escort Cosworth Gruppo A, sarà concentrata nel settore ricerca. Al 50enne tecnico inglese è stato infatti affidato il compito di studiare i futuri modelli Ford destinati alle competizioni. Per questa ragione, Wheeler tornerà a frequentare assiduamente lo Sve, Special Vehicle Engineering, lo speciale reparto della Ford Europe, che sorge a Dunton nei pressi di Londra. L'ingegnere John Wheeler, comunque, continuerà a seguire l'attività sui campi di gara, sia nei rally sia in circuito, dove la Ford è impegnata a livello europeo nel SuperTurismo con la Mondeo.

La Skoda raddoppia. A seguito della decisione della Fia di cancellare la classe 1600 del Gruppo A, nella quale avrebbe dovuto appartenere la nuova Felicia con motore di 1.5 litri (nella foto, in configurazione «kit Fia»), la Casa boema ha deciso di omologare anche una versione della vettura, che sostituisce la Favorit, col propulsore da 1300 cc, capace di fornire in allestimento Gruppo A una potenza di circa 135 cavalli, mentre il peso del modello scenderà dagli 850 kg previsti per la 1.5 ai 760 della classe 1300. «Per la Skoda la vittoria di classe è un obiettivo molto importante per i risvolti promozionali che esso rileva — ha affermato Pavel Janeba, responsabile team Skoda Motorsport — Per questo motivo abbiamo scelto di puntare sulla Felicia 1.3 e di partecipare a sette gare del mondiale '95, sei delle quali in Europa mentre, molto probabilmente, la trasferta extra continentale sarà il rally di Argentina». (m.r.)

PADDOCK

La prima edizione del **Challenge Delta** ha fatto registrare un successo di adesioni. Ecco perché

GIANNI COGNI

È Pucci Grossi il vincitore del Challenge Delta 1994, la serie voluta ed organizzata dall'Astra Team per sottolineare il proprio impegno con la berlina Lancia, di cui ha ritirato dall'Abarth tutto il materiale esistente. Anche se mancano un paio di gare, per il pilota romagnolo c'è già la certezza di questa nuova soddisfazione e per l'organizzazione di Mauro Pregliasco il miglior modo per celebrare i piloti che hanno dato ancora dei titoli alla Delta: nelle prime sei posizioni, infatti, ci sono tutti e quattro i conduttori che hanno portato la vettura alla vittoria nei rispettivi campionati. Grossi (Trofeo Tradizione Terra con la vettura della Grifone), Borsa (Coppa Italia 6ª zona con quella del Vaemenia Jolly Club), Ghezzi (Coppa Italia 2ª zona con una dell'Astra), De Cecco (Coppa Italia quarta zona con quella di Errani). Fra i primissimi anche Cascone (secondo sia nella quarta che nella sesta zona di Coppa Italia), Dissegna (secondo in 1. zona) e Dracone (vincitore del rally raid di Sardegna oltre che fra i maggiori protagonisti del Ttt). La serie dedicata alle Delta ha riscosso un lusinghiero successo malgrado sia stata avviata a stagione già iniziata ed ora in Astra si sta pensando ad un possibile bis per l'anno prossimo. Ancora da decidere, inve-

ce, i vincitori delle due altre classifiche del Challenge: quella riservata ai team e quella per i piloti impegnati all'estero (Challenge Delta Internazionale). Per la prima in lizza Balbosca ed Errani, per la seconda il francese Bosch (vincitore del campionato terra transalpino), il libanese Nasrallah (vincitore della serie nazionale) ed il portoghese Bica. La decisione verrà presa in base ai risultati delle ultime gare stagionali.

LA CLASSIFICA DEL CHALLENGE DELTA ITALIA '94: 1. Grossi 417; 2. Borsa 369; 3. Cascone 315 (393 totali); 4. Ghezzi 300; 5. Dissegna 264; 6. De Cecco 243; 7. Lorenzetto 202; 8. Romeo Deila 190; 9. Dracone 184; 10. Caldarola 152.

**Protagonista ovunque
Grossi ha conquistato il primato di «deltista» della stagione**

PHOTO4



Il romagnolo Giuseppe «Pucci» Grossi ha vinto il Challenge Delta 1994

Due Opel destinazione Russia

Nelle officine della inglese Motor Sport Developments sono in allestimento due modelli Opel, una Astra Gsi 16V e una Corsa 1.6, entrambe Gruppo A. Una volta completate, le due vetture prenderanno la strada della Russia dove disputeranno il campionato nazionale con piloti locali.

■ **SUBARU.** Carlos Sainz ha effettuato una sessione di test supplementari con la Subaru Impreza nel sud della Francia, in preparazione del rally di Montecarlo. L'impegno del fuoriclasse spagnolo ha riguardato soprattutto il motore.

■ **HOLDERIED.** Vincitrice della Coppa Fia Dame '94, e seconda in quella riservata al Gruppo N alle spalle dello spagnolo Jesus Puras, la 26enne tedesca Isolde Holderied affronterà anche quest'anno i rally di campionato del mondo col team Mitsubishi RallyArt Germany.

■ **MITSUBISHI.** A occuparsi dei test per conto della Mitsubishi RallyArt Europe c'è anche il finlandese Lasse Lampi, il quale potrebbe affiancare Tommi Makinen e Kenneth Eriksson al prossimo rally di Svezia.

■ **RICOGNITORI.** In occasione del rally di Montecarlo '95, Andrea Aghini e Sauro Farnocchia avranno a disposizione il team di ricognitori che in passato, al «Monte» aveva effettuato questo servizio per Biasion e Siviero. Ecco gli equipaggi: Alessandro Fassina-Gigi Pirolo e Lele Pinto-Massimo De Antoni, ai quali si aggiungerà la coppia Paolo Andreucci-Lucio Baggio.

■ **RAS SPORT.** Il responsabile dell'attività sportiva di Ford Europe, Peter Gillitzer, ha confermato che la direzione sportiva del team Ras Ford, quindi le decisioni e le scelte strategiche della squadra anglo-belga in occasione delle gare del mondiale è affidata a Vito Reisoli, amministratore delegato della Ras.

■ **CHAMONIX.** La classica «24 Ore di Chamonix», la più famosa corsa su ghiaccio, si svolgerà nei giorni 4 e 5 febbraio. Alla manifestazione, che l'anno scorso ha richiamato oltre 25 mila spettatori, parteciperanno molte vetture del Trophée Andros.

PER LUI L'ASTRA HA PRONTA UNA DELTA

Miki Biasion fa rotta verso i raid

L'incoraggiante successo ottenuto da Fiorio e dalla Delta al rally di Grecia '94 per vetture della categoria «tout terrain», ha convinto il titolare dell'organizzazione Astra Mauro Pregliasco a continuare nei raid con la leggendaria berlina Lancia. Per questo impegno il team manager italiano sta mettendo a punto un'iniziativa certamente clamorosa: coinvolgere Miki Biasion, ex pilota della Lancia che con la Delta Gruppo A ha conquistato, tra il Montecarlo '87 e l'Argentina '90, 15 vittorie in rally di campionato e del mondo e due titoli. Il piano di Pregliasco è dunque di affidare la Delta-Astra in allestimento raid all'equipaggio Biasion e Siviero nelle gare del mondiale '95 «tout terrain», la denominazione con cui la Federazione automobilistica internazionale indica il campionato della specialità, a cominciare dal raid di Tunisia, seconda prova in calendario a metà aprile. Nonostante restino ancora da definire molti particolari, l'operazione Biasion-Astra. Inizialmente Pregliasco aveva l'intenzione di schierare la Delta «raid» in alcune prove del mondiale «tout terrain», dunque contro le Mitsubishi Pajero e le Citroën Zx Grand Raid; successivamente, il campo d'azione si è allargato col coinvolgimento del pilota veneto, il quale non è riuscito a trovare una vettura-Casa e un programma interessante nei rally titolati, dopo tre anni col team ufficiale della Ford. Negli ultimi mesi, Miki Biasion aveva confidato che un impegno nel campionato del mondo con una scuderia privata non lo attraeva, preferendo un'alternativa più prestigiosa. E aveva indicato nei raid una possibile opzione ai rally iridati. A 38 anni, compiuti la scorsa settimana, l'asso italiano sta dunque per iniziare una nuova avventura affrontando gare, i raid, che sembrano fatte apposta per le sue qualità di pilota affidabile, competitivo sui percorsi più accidentati. L'Astra sta sviluppando nuovi particolari per la Delta, tra cui il cambio sequenziale studiato dalla scuderia-engineering piemontese.



IL CAMPIONATO REGIONALE AI DUE REGGIANI

Le frecce emiliane dei fratelli... D'Arcio

Sono stati i fratelli Roberto e Luciano D'Arcio di Reggio Emilia, alla guida di una Opel Kadett Gsi Gruppo N (nella foto), ad aggiudicarsi il 14esimo campionato rally emiliano-romagnolo. A questa serie regionale, che si è articolata su nove gare, hanno preso parte una settantina di conduttori. Il campionato prevedeva anche Trofei di classe. Ecco i vincitori nelle varie classi: N2 Farina-Farina (Peugeot 205 Rallye); N3 Fiori-Gatti (Opel Corsa Gsi); N4 D'Arcio-D'Arcio (Opel Kadett Gsi); N5 Miglioli

(Renault 5 Gt Turbo); N6 Cappi-Scorcioni (Ford Escort Cosworth); A2 Farneti (Peugeot 205 Rallye); A3 Simoncelli-Bulgarelli (Alfa

33); A4 Cappi-Scorcioni (Renault Clio Williams); A5 Fontani-Pataccini (Bmw M3); A6 Immovilli-Zobbi (Toyota Celica 4Wd).



Si allarga il giro d'affari della Malcom Wilson Motorsport, l'efficiente organizzazione inglese di cui è titolare lo stesso Malcom Wilson, vincitore del campionato britannico dell'anno scorso. Oltre all'impegno nei rally di casa, nei quali sarà presente con la Escort Cosworth Gruppo A affidata a Stephen Finlay, oltre ad assistere altri piloti «fordisti» nelle corse minori, e nell'italiano assoluto, fornendo ancora le Escort e il supporto tecnico alla scuderia Jolly Club, la Wilson Motorsport schiererà una vettura anche nella serie portoghese, grazie a un accordo con la Ford-Portugal che sosterrà la partecipazione del pilota Gustavo Peres.



CON MCRAE, DE MEVIUS E MOKKONEN

La Nissan punta molto sull'Inghilterra

L'attività rallistica 1995 della Nissan Motorsport Europe sarà quasi esclusivamente concentrata nel campionato britannico, dove il team schiererà tre Sunny Gti Gruppo A (nella foto) con l'obiettivo di vincere il titolo delle 2 Litri. I piloti scelti sono lo scozzese Alistair McRae, già prima guida della Nme nella scorsa sta-

gione, il belga Gregoire De Mevius, che rientra nei ranghi della Nissan dopo un anno con la Opel-Belgium, e il 27enne finlandese Ari Mikkonen, al quale era stata affidata una Sunny-Casa in occasione del rally 1000 Laghi del '94. Il primo impegno della squadra Nissan sarà a metà marzo, al rally del Galles. Per quanto riguarda la

partecipazione ad alcune prove del mondiale riservato alle vetture 2 Litri, la Nme non dispera ma la mancanza di un budget sufficiente non permette ancora di pianificare l'intervento. Intanto, nelle officine della Nissan Motorsport, in Inghilterra, i tecnici stanno mettendo a punto il «traction control» per la Sunny Gruppo A.

GUIZZARDI IN GARA CON GLI ALLIEVI

Maestro in... diretta



Lucio Guizzardi non finisce di stupire, e dopo aver dimostrato di essere un fior di pilota (nella foto) oltre che un espertissimo navigatore, ora diventa istruttore da corsa (...) in abitacolo! Infatti il simpatico portacolori della squadra di Orlando Redolfi, in omaggio alla propria ecletticità, ha escogitato un modo nuovo per affinare le doti dei rallisti praticanti oltre a quelle dei neofiti. Oltre alla possibilità di tenere corsi teorico-pratico di tipo tradizionale, ovviamente tanto per i piloti che per i navigatori, si offre come istruttore in corsa: chi vorrà potrà avere infatti al proprio fianco, in gara, Lucio Guizzardi, tanto sul sedile di destra che su quello di sinistra! Una idea che sarà sicuramente molto utile soprattutto ai piloti, che potranno disporre di un navigatore inappuntabile, in grado di migliorare il loro sistema di ricognizione e di stesura delle note, ma capace anche di mettersi al volante per aiutarli ad affinare la loro tecnica di guida.

PIT STOP

Dopo l'esperienza nel ruolo di istruttore di guida sicura su Rai3, **Angelo Medeghini** punta ora al titolo assoluto

PIETRO GASPARRI

Dopo essersi imposto all'attenzione con le Peugeot '91 vincitore del Trofeo Peugeot '91 nella Coppa Italia 3. zona e nel '92 vincitore assoluto del Trofeo Peugeot, per poi passare nel '93 nella squadra ufficiale Peugeot Italia, Angelo Medeghini quest'anno ha deciso di cambiare casacca. Pur rimanendo fedele ai colori d'oltralpe, il giovane pilota bresciano sarà al via del campionato italiano con una Renault Clio Maxi.

— **Nei giorni scorsi Medeghini ha provato la nuova vettura. Quali impressioni ha ricavato?**

«La Clio Maxi è una vettura molto difficile da portare al limite. Bisogna guidarla in linea. Non lascia molto all'improvvisazione. Ho notato un motore elastico con una erogazione della potenza progressiva. In questo momento la Clio Maxi dispone di circa 240-250 cv, comunque contiamo, con lo sviluppo continuo, di portare la potenza al tetto di 270 cavalli».

— **In questa prima settimana del '95 Medeghini è assunto alla notorietà non per le sue gesta sportive ma per essere diventato il maestro di guida di migliaia di automobilisti italiani...**

«È vero. Proprio in queste settimane è andata in onda su Rai3, nella fascia del primo mattino, una trasmissione in cui venivano date lezioni di guida sicura. L'istruttore, anche se questo termine non mi piace molto, ero io...».

— **Come è nata questa idea e come si è sviluppata?**

«Tutto è nato dalla proposta di un amico che lavora in Rai. Mi disse, circa un anno fa, che c'era l'intenzione di realizzare un programma dedicato alla sicurezza stradale. Si trattava di dare consigli tecnici di guida su come comportarsi di fronte a determinate situazioni di pericolo, per non creare incidenti. Abbiamo effettuato le riprese nell'estate scorsa su alcuni tratti delle prove speciali del Rally 1000 Miglia. Un po' di "girato" è stato realizzato anche in officina dove sono state date basilari nozioni di tecnica meccanica».



Collaborare con la televisione mi ha permesso di promuovere anche la nostra professione

— **Come si è sentito nei panni di un maestro di guida non da corsa?**

«L'esperienza è stata interessante, anche se in molti casi mi sentivo molto impacciato. Ci sono stati alcuni momenti in cui avrei preferito forzare un po' la mano e dare delle indicazioni più prettamente sportive, che poi alla fine sarebbero risultate più utili anche ai normali utenti della strada. Purtroppo, quando eccedevo, venivo ripreso dal regista perché qualcuno avrebbe potuto pensare che la guida sicura fosse solo quella sportiva. Comunque poi tutto si risolveva senza problemi».

— **Quando andrà in onda la trasmissione?**

«Questa prima serie si è già conclusa la scorsa settimana. Andrà comunque in replica su Rai1 e Rai2 in seconda serata nei mesi di febbraio e marzo».

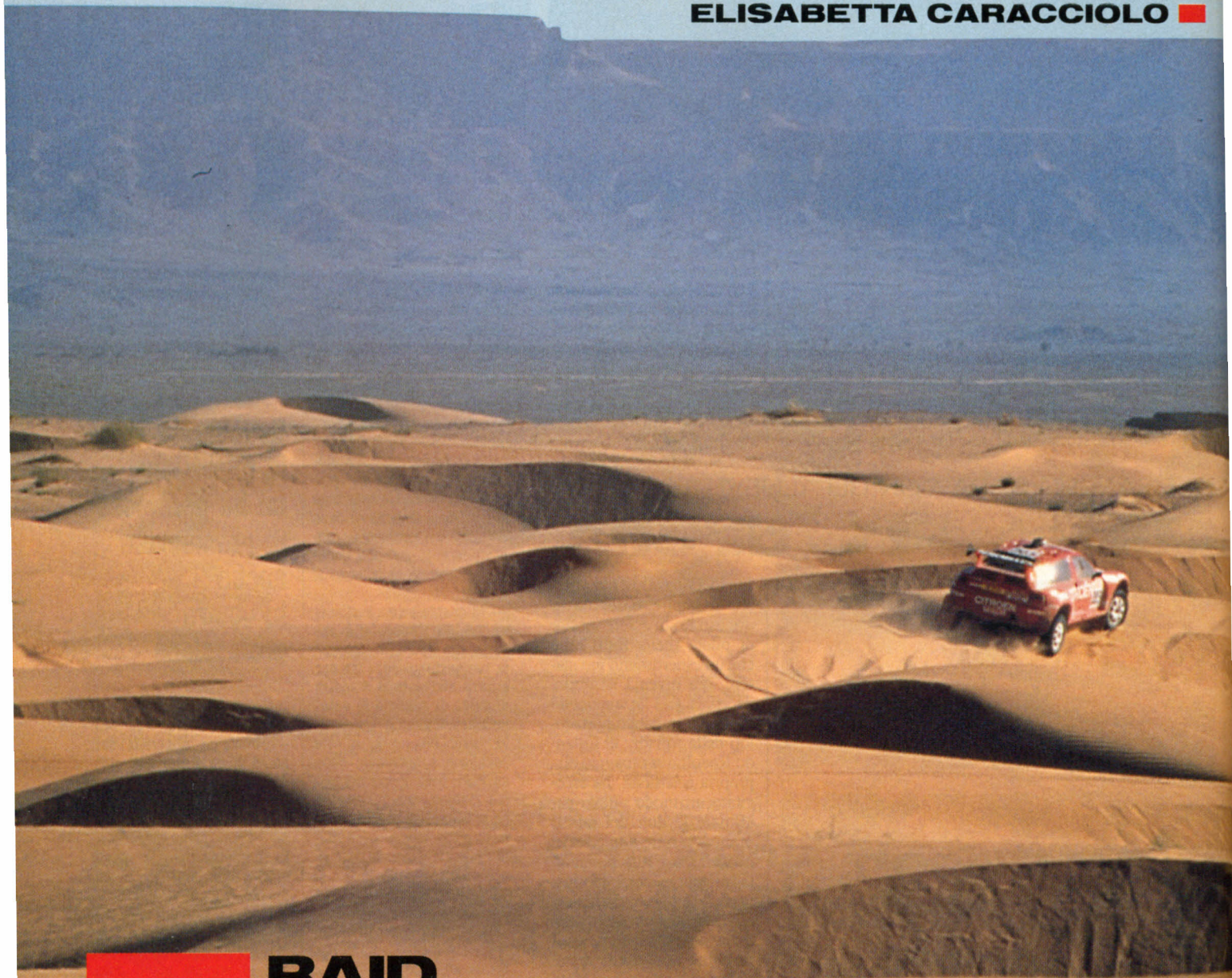
IN TRE SERIE NAZIONALI

Team Wilson a tutto campo



Vatanen con la Citroën durante l'intera prima settimana è risultato imprevedibile. Dopo la tappa di Zouérat è nettamente in testa, con oltre quarantacinque minuti di vantaggio su Lartigue. Il quattro volte vincitore della maratona africana non nasconde che con le attuali super equipaggiate top-car è fin troppo facile correre la Dakar...

ELISABETTA CARACCIOLIO ■



RAID

GRANADA-DAKAR

E' FINITA L'A




DAKAR

foto SOLDANO-DPPI

ZOUËRAT — Venerdì sera, il 6 gennaio cioè, alla fine del briefing, consueto appuntamento con tutti i piloti per spiegare la tappa del giorno dopo, Hubert Auriol, neo direttore Tso, capo indiscusso di questa 17. Parigi-Granada-Dakar ha dichiarato: «*La gara comincia da oggi*», come a dire che fino ad allora avevano scherzato. In effetti i

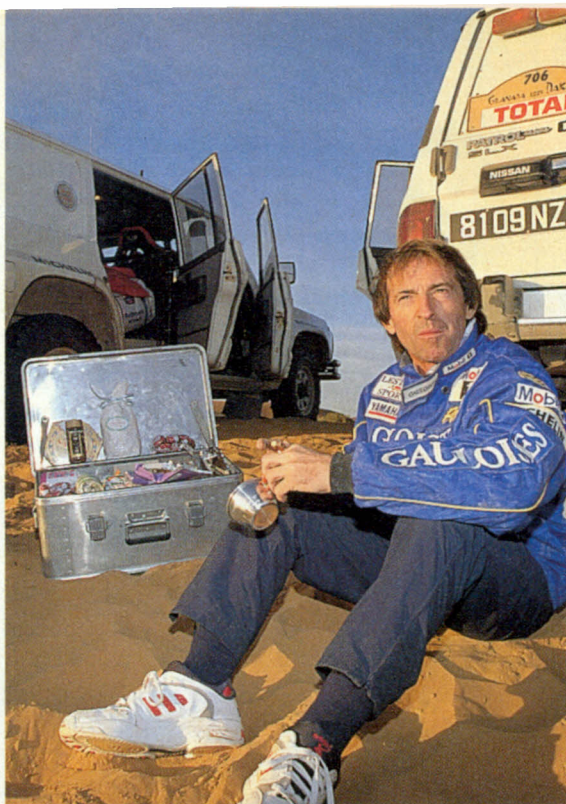
sassi del Marocco e le piste sterrate avevano sì impegnato, fino a quel momento, i 164 equipaggi, fra auto e camion, partiti da Granada ma non poi più di tanto. Si può dire che nella prima parte di gara, quella corsa dall'1 al 5 gennaio, chi ha deciso la gara, come per altro si era previsto, sono state le forature. Due, a volte tre per tappa, conseguenza spesso di andature troppo «sportive» sui tratti pietrosi e duri: «*Ti trovi a correre*»



Le Citroën stanno dominando questa prima parte della Granada-Dakar. Il team manager è Guy Frequelin, segue le sue vetture con l'elicottero, posandosi ai controlli timbro per comunicare ai suoi equipaggi tempi e posizioni

VVENTURA!

per quasi due ore sui sassi e non fori mai, poi appena arrivi sulle piste veloci e tiri l'auto a 200 km all'ora le ruote si aprono nel vero senso della parola, e ti domandi come hai fatto visto che sei su dei tratti incredibili, senza pietre». È Jean Pierre Fontenay, uno dei tre piloti della Mitsubishi, che spiega il fenomeno, ma anche le Citroën sono d'accordo. Gomme o no, comunque la lotta per la prima posizione resta un discorso privato tra Citroën e Mitsubishi, che hanno raggiunto uno sviluppo tale sulle loro macchine da impressionare prima di tutti i loro stessi piloti. Ari Vatanen, per esempio, aveva perso di vista da un anno la Citroën e solo ora, in gara, guardando le prestazioni che riesce a raggiungere, si rende conto degli enormi passi avanti che sono stati fatti, soprattutto a livello di sospensioni. «La nostra Zx è davvero incredibile, ma soprattutto affidabile. La velocità raggiunge i 220 km all'ora, ma il bello è che si può tenere giù il piede anche su piste più difficili, grazie al nuovo sistema delle sospensioni. Dicono che nella posteriore abbiamo una escursione di 40 cm, ma a volte penso che arrivi anche a 50 cm». Il pilota vincitore di quattro Dakar sta facendo di tutto per mantenere la sua posizione, e sembra riuscirci pienamente: «Quest'anno ci sono molti piloti bravi in gara e credo che le due vetture di punta siano sviluppate quasi allo stesso livello. Saby dice che la mia Citroën è di 20 km almeno più veloce del suo Pajero ma non è vero. È solo che questa gara, con queste macchine, ormai sembra fin troppo facile. Grazie alla strumentazione esagerata che abbiamo a bordo perdersi è quasi impossibile, e la meccanica è pressoché perfetta, se non fosse stato per le forature probabilmente non ci saremmo mai fermati in speciale». Dalla Mauritania e poi fino alle piste fitte di vegetazione della Guinea la gara si farà molto più dura, come continua a ripetere Auriol ed al suo fianco Patrick Zaniroli, disegnatore di tutto il tracciato. Un percorso che soddisfa appieno i piloti che finalmente hanno ritrovato alla testa della Dakar un uomo esperto e deciso che sa portare i suoi uomini fino alla fine. Manca ad Hubert «l'Africano» forse il carisma di Thierry Sabine, quello spingere i piloti alla follia, verso l'impossibile, ma, come dice Vatanen, «bisogna dargli tempo, sta già facendo tanto e lo sta facendo nel miglior modo possibile». Chissà se lo pensa anche Auriol, soprattutto quando si aggira per il campo alla sera tardi, quasi inosservato, spiando le mosse dei meccanici su quei mezzi che una volta erano condotti proprio da lui. ■



L'ex pilota di F.1, Jacques Laffite, sopra, è tornato alla Dakar. Questa volta in moto: dopo un gran volo si è ritirato. Sotto, Schlessler e il suo Prototipo in fila per l'imbarco a Granada. A destra, i giapponesi Tatsu-Kosei sono incappati in una delle insidie del deserto. Ma la Dakar significa anche solidarietà sportiva tra piloti. Sotto a destra, Moskovskih-Girla-Tchaguine con il loro Kamaz sono i migliori camionisti



DAKAR



■ **LA BUFALA.** Beccaris-Tosetti nella tappa Goulimine-Asmara non fidandosi della propria Nissan Terrano hanno preso la partenza per la speciale, ma hanno poi raggiunto il traguardo attraverso l'asfalto. Senza conteggiare le ore di penalità per i mancati controlli timbro, al traguardo si sono ritrovati primi assoluti davanti ad uno sbigottito Bruno Saby. L'errore è durato solo pochi minuti ma è bastato per ingannare anche i giornalisti televisivi piombati su Beccaris per le interviste del dopo tappa.

■ **LUNA PORTATILE.** La Citroën per lavorare di notte sulle proprie vetture si è portata dietro una sorta di luna personale. Si tratta di un piccolo pallone che gonfiato a elio ondeggia sui meccanismi con il grande fascio di luce bianca che illumina tutta la zona in cui si sta lavorando.

■ **FREQUELIN.** La Mitsubishi ha reclamato contro una organizzazione troppo compiacente nei confronti della Citroën. La colpa è da scaricare in parte su Guy Frequelin, team manager Citroën, che posandosi con l'elicottero ai controlli timbro, trasmette su un foglietto ai propri piloti posizioni e minuti di distacco. La Mitsubishi, sprovvista in questa gara del suo team manager, Brehmer, ha reclamato: o tutti o nessuno.

■ **CORAGGIO «NAVIGA».** La velocità elevata a cui viaggia Vatanen spaventa non poco il suo copilota, Gilles Picard. Ogni tanto, quando sono a più di 220 all'ora Vatanen stacca una mano dal volante per toccare la gamba di Gilles e rassicurarlo che tutto sta andando bene. Lo ha fatto anche mentre la sua Zx stava derapando, finendo fuori pista: il finlandese freddissimo ha tranquillizzato il suo navigatore battendogli sul ginocchio. Chissà che cosa avrà pensato Picard.

■ **QUANTI SACCHETTI.** Fra gli sponsor di questa Dakar c'è anche la Safen Desert Propre, società che si occupa della pulizia di tutti i bivacchi della gara. Per tutta la durata i collaboratori della Safen sistemano sacchetti dell'immondizia in ogni angolo ed alla mattina, prima di partire, li raccolgono, lasciando il deserto pulito, e li consegnano alla popolazione che li distrugge (dopo averli passati al setaccio). Entro la fine della gara hanno previsto di riempire almeno 3000 sacchetti.

■ **L'ABBUFFATA.** Dopo aver preteso da tutte le persone al seguito della gara, piloti esclusi, il pagamento della bellezza di 300 franchi al giorno per accedere al bivacco, l'organizzazione non ha messo in atto nessun controllo. Il risultato è che al bivacco mangiano più o meno tutti, e naturalmente gratis, dai turisti, alle popolazioni, fino ai semplici curiosi che vedendo un self service, mangereccio, si sentono quasi obbligati ad approfittarne.

GLI ITALIANI □ VISMARA E MALGARA I MIGLIORI

Da ufficiali con... Ssangyong

ZOUËRAT — Dieci equipaggi sono partiti quest'anno dall'Italia per affrontare questa 17. Dakar. Ma non più, almeno non tutti, in semplice veste di privati. Alcuni di loro infatti hanno preparato un vero e proprio team ufficiale, come la Ssangyong, mentre le Nissan italiane si sono sistemate fra le fila del team francese di André Dessoude. Giacomo Vismara, pilota di punta della Ssangyong, ha perso minuti preziosi nei primi giorni di gara, per colpa di un «finito» rifornimento di benzina che lo ha lasciato appiedato in speciale. Per questo sta cercando di recuperare posizioni, ma contro i grossi team, la sua Ssangyong motorizzata Mercedes non potrà fare più di tanto. Klaus Seppi ritorna-



◀ to alla Dakar dopo due anni non è brillato particolarmente per le sue prestazioni ed alla fine se n'è andato senza avvertire nessuno e lasciando il suo team ad aspettarlo ad un bivacco dove lui non aveva la minima intenzione di andare. Marco Malgara segue Vismara di cui è assistenza veloce, ma sta disputando una gara semplice e pulita che ha deciso di premiarlo con una discreta posizione in classifica. Maggiori problemi hanno avuto le Nissan Patrol di Maurizio Traglio e il Patrol «lungo» di Franco Germanetti. Partiti molto bene i due italiani, per un errore di navigazione, sono caduti in un chott nella tappa che portava ad Ourzazate e sono riusciti ad uscirne dopo più di due ore, compromettendo così

la propria gara. Germanetti è poi rimasto nuovamente fermo per colpa della rottura della coppa dell'olio. Lora Lamia con Terrano prosegue tranquillo la gara, mentre sia Beccaris che Conti dopo aver collezionato una terribile serie di ore di penalità per colpa di piccoli incidenti e problemi meccanici, hanno deciso di ritirarsi prima del giorno di riposo a Zouérat. Barengni, schieratosi al via con una curiosa Lamborghini Miura si è ritirato a Goulimine per la rottura di un supporto dell'ammortizzatore. Infine Franco Picco con il suo Pajero T1 sta cercando di fare una gara di contenimento, senza forzare in alcun modo la sua vettura di serie che vuole assolutamente riuscire a portare in fondo. ■



E c'è chi si stiracchia... Sopra Salonen l'affronta in scioltezza questa «rilassante» Dakar. Con la Citroën, a metà gara, è settimo. Sotto, Saby terzo a Zouérat, è il meglio piazzato tra i top-driver Mitsubishi. Vismara, a destra, il nostro portacolori di punta: è 13. Traglio, nell'altra pagina lo segue in 15. piazza



bando

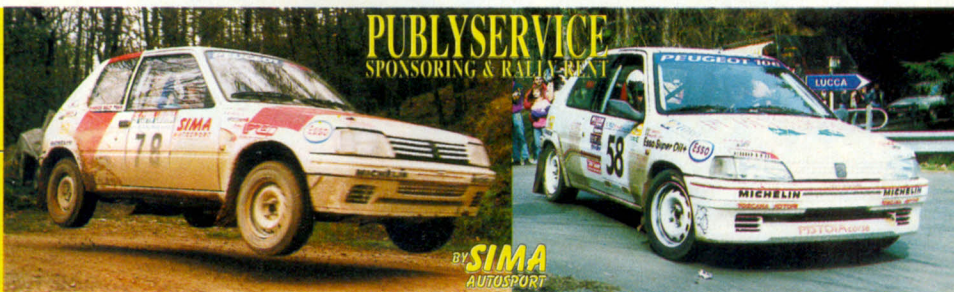
PRODUZIONE
PELLICCE
SINTETICHE
MONTEMURLO (FI)

EUROIMPIANTI



IMPIANTI di
ASPIRAZIONE

MONTEMURLO (FI)



PUBLYSERVICE
SPONSORING & RALLY-TEAM

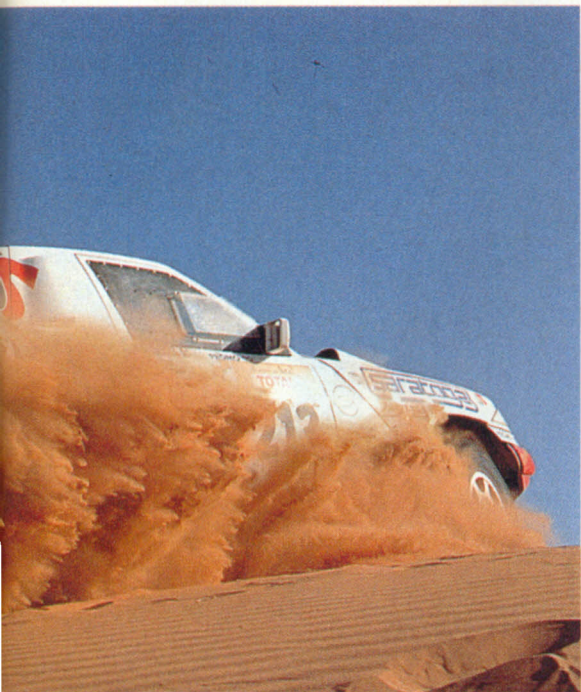
BY **SIMA**
AUTOSPORT

**BONA
DEA** ROMA

SANIFICAZIONE AMBIENTALE



COOPERATIVE
ASSOCIATE
LOGISTICA
MILANO



LAFFITE CI PROVA IN MOTO

Per Jacques bastano tre giorni

ZOUÉRAT — Jacques Laffite quest'anno è tornato alla Dakar, per la quarta volta. Dopo due edizioni disputate con la Porsche ed una con una Nissan, sempre al fianco di Pierre Landereau, questa volta l'ex pilota di Formula Uno ha deciso di fare la Dakar in sella ad una moto, una Yamaha, con un team chiamato Le Copains e formato oltre che da lui e da Landereau, da Philippe Alliot, Christian Sarron e altri. «Fin dalla partenza avevamo deciso che avrei disputato solo i primi tre giorni di gara — spiega Laffite al momento del suo ritiro, avvenuto a Ouarzazate. — I miei amici mi avevano detto che sarebbe stata dura, ma ho voluto provare lo stesso, e mi sono divertito. Certo non è stata una prova facile, nella prima speciale, quella di Granada, sono caduto almeno tre volte». Pierre Landereau aveva promesso a Jacques che sarebbe rimasto sempre al suo fianco, e così ha fatto, fino al giorno della caduta. «Eravamo nella prima tappa marocchina, quella di Er Rachidia, e avevamo superato almeno una ventina di moto. A quel punto Jacques si è gasato, forse

ha commesso un errore per il troppo entusiasmo ed è caduto. La moto gli è rotolata sopra ed ho creduto davvero che fosse ferito gravemente. Invece si è rialzato, ma in quel momento ho capito che doveva fermarsi, il suo miracolo per quest'anno l'aveva già avuto». E così Laffite se n'è tornato a casa, entusiasta per la sua nuova esperienza, ma addolorato per il suo ritiro. Partendo ha lasciato i suoi compagni dicendo loro: «Preparatevi: il prossimo anno ripartiamo tutti insieme per la Dakar, ancora in moto».



Classifica generale dopo la settima tappa (Awserd-Zouérat)

1.	Vatanen-Picard	Citroën Zx Gran Raid	in 26.46'36"
2.	Lartigue-Perin	Citroën Zx Gran Raid	a 45'59"
3.	Saby-Serieys	Mitsubishi Pajero	a 49'36"
4.	Fontenay-Musmarra	Mitsubishi Pajero	a 1.14'12"
5.	Shinozuka-Magne	Mitsubishi Pajero	a 2.44'10"
6.	Schlesser-Willis	Proto Schlesser	a 5.38'58"
7.	Salonen-Gallagher	Citroën Zx Gran Raid	a 5.48'54"
8.	Guedes-Dubois	Nissan Terrano	a 8.31'17"
9.	De Lavergne-Arguelles	Mitsubishi Pajero	a 10.17'24"
10.	Pornsawan-Tull	Mitsubishi Pajero	a 10.29'17"

e gli italiani...

13.	Vismara-Albiero	Ssangyong	a 11.11'38"
15.	Traglio-Dominella	Nissan Terrano	a 11.54'41"
16.	Malgara-Roose	Ssangyong	a 12.02'14"
36.	Germanetti-Rey	Nissan Terrano	a 16.42'59"
45.	Picco-Marcuzzi	Mitsubishi Pajero	a 18.48'21"
47.	Sandretto-Pattano	Mercedes	a 19.58'49"

Domenica 1 gennaio '95

1.	tappa Granada-Motril	275 Km (Ps 200 Km)
1.	Salonen-Gallagher	Citroën Zx Gran Raid in 2.10'33"
2.	Vatanen-Picard	Citroën Zx Gran Raid a 3'22"
3.	Lartigue-Perin	Citroën Zx Gran Raid a 3'40"
4.	Fontenay-Musmarra	Mitsubishi Pajero a 9'53"
5.	Saby-Serieys	Mitsubishi Pajero a 11'48"

Lunedì 2 gennaio '95

2.	tappa Nadir-Er Rachidia	619 Km (Ps 226 Km)
1.	Saby-Serieys	Mitsubishi Pajero in 2.29'24"
2.	Fontenay-Musmarra	Mitsubishi Pajero a 25"
3.	Lartigue-Perin	Citroën Zx Gran Raid a 1'44"
4.	Salonen-Gallagher	Citroën Zx Gran Raid a 4'37"

Martedì 3 gennaio '95

3.	tappa Er Rachidia-Quarazate	576 Km (Ps 405 Km)
1.	Vatanen-Picard	Citroën Zx Gran Raid in 4.17'46"
2.	Saby-Serieys	Mitsubishi Pajero a 8'32"

3.	Lartigue-Perin	Citroën Zx Gran Raid a 9'26"
4.	Salonen-Gallagher	Citroën Zx Gran Raid a 17'46"
5.	Shinozuka-Magne	Mitsubishi Pajero a 25'51"

Mercoledì 4 gennaio '95

4.	tappa Quarazate-Goulimine	646 Km (Ps 380 Km)
1.	Fontenay-Musmarra	Mitsubishi Pajero in 4.01'25"
2.	Vatanen-Picard	Citroën Zx Gran Raid a 1'44"
3.	Shinozuka-Magne	Mitsubishi Pajero a 5'20"
4.	Salonen-Gallagher	Citroën Zx Gran Raid a 7'46"
5.	Saby-Serieys	Mitsubishi Pajero a 7'48"

Giovedì 5 gennaio '95

5.	tappa Goulimine-Es Smara	486 Km (Ps 420 Km)
1.	Saby-Serieys	Mitsubishi Pajero in 4.03'14"
2.	Salonen-Gallagher	Citroën Zx Gran Raid a 7'42"
3.	Fontenay-Musmarra	Mitsubishi Pajero a 7'48"
4.	Vatanen-Picard	Citroën Zx Gran Raid a 8'46"

5.	Lartigue-Perin	Citroën Zx Gran Raid a 11'30"
----	-----------------------	-------------------------------

Venerdì 6 gennaio '95

6.	tappa Es Smara-Awserd	585 Km (marathon Ps 577 Km)
1.	Vatanen-Picard	Citroën Zx Gran Raid in 3.55'36"
2.	Saby-Serieys	Mitsubishi Pajero a 9'09"
3.	Shinozuka-Magne	Mitsubishi Pajero a 10'08"
4.	Lartigue-Perin	Citroën Zx Gran Raid a 11'36"
5.	Fontenay-Musmarra	Mitsubishi Pajero a 21'47"

Sabato 7 gennaio '95

7.	tappa Awserd-Zouérat	628 Km (marathon Ps 625 Km)
1.	Vatanen-Picard	Citroën Zx Gran Raid in 5.30'39"
2.	Lartigue-Perin	Citroën Zx Gran Raid a 11'21"
3.	Fontenay-Musmarra	Mitsubishi Pajero a 24'00"
4.	Saby-Serieys	Mitsubishi Pajero a 30'28"
5.	Schlesser-Willis	Proto Schlesser a 44'25"

Le tappe da disputare

Lunedì 9 gennaio	Zouérat-Chinguetti	514 Km, di cui 504 di speciale
Martedì 10 gennaio	Chinguetti-Tidjikja	347 Km, tutti di speciale
Mercoledì 11 gennaio	Tidjikja-Ayouen el'Atrous	522 Km, di cui 504 di speciale
Giovedì 12 gennaio	Ayouen el'Atrous-Bakel	429 Km, di cui 375 di speciale
Venerdì 13 gennaio	Bakel-Labé	632 Km, tutti di speciale
Sabato 14 gennaio	Labé-Tambacounda	820 Km, di cui 600 di speciale
Domenica 15 gennaio	Tambacounda-Dakar	530 Km, di cui 320 di speciale

**SPECIALE****FORMULE ADDESTRATIVE**

SCUOLA *all'aperto*

Nella prossima stagione F. Europa Boxer, F. Ford e F. Junior avranno numerose novità interessanti. Chi vuole iniziare ha davanti a sé solo l'imbarazzo della scelta. E i prezzi sono da... saldi

ARTURO RIZZOLI

Alla base dell'automobilismo da corsa italiano vi sono tre categorie, tra loro diversissime per costi, contenuti tecnici e, anche per le prospettive che possono offrire ai piloti. Il fatto curioso è che quest'anno tutte e tre proporranno nuovi motivi d'interesse. Maliziosamente si potrebbe pensare che, in vista dell'arrivo della formula promozionale che nel '96 sostituirà la F. Europa Boxer, un po' tutti si siano scatenati, anche la stessa serie che impiega i motori Alfa 1.7 16V. In realtà molteplici sono



fotoSTUDIOCOLOMBO

3

VERDUCI



MIR

state le circostanze che hanno portato questa ventata di aria nuova. La F. Europa Boxer non poteva concludere ingloriosamente il proprio ciclo, dopo un paio di stagioni che, al di là dei contenuti agonistici, hanno registrato dei veri e propri record negativi di partecipazione. Così l'Alfa Romeo ha deciso di mettere mano al portafoglio: al già ricco montepremi finale sono stati aggiunti incentivi per fare aumentare le presenze. In più i prezzi proibitivi che si erano sentiti chiedere nelle passate stagioni sono un lontano ricordo. Il regolamento che impone l'impiego delle monoposto del '94, assieme alla necessità dei team di smaltire tutto il materiale messo da parte, sono due elementi che hanno determinato un arretramento delle quotazioni. In parole povere dai 260 milioni che venivano chiesti per la stagione '94 si è scesi ai 200 (pure trattabili in taluni casi) di quest'anno. Dunque la F. Europa Boxer, pur restando una categoria costosa, offrirà buone opportunità ai giovani emergenti. Passando al Challenge F. Ford, finora gestito direttamente solo dalla struttura di Henry Morrogh, vi sarà l'apertura ai team privati. La scuola di pilotaggio dell'istruttore irlandese metterà infatti in vendita alcune Van Diemen del proprio parco vetture. Così con le F. Ford potrà cimentarsi sia chi punta in alto avvalendosi di strutture molto professionali, come pure chi vuole divertirsi correndo con pochi spiccioli e gestendo la monoposto giusto... con un paio di amici. L'ultima novità è rappresentata dalla F. Junior. Assieme all'arrivo del nuovo nome, la categoria che utilizza i motori Fiat Fire di 999 cc, tenterà di esportare fuori dalle mura di Monza il grande successo di partecipazione che ottiene sempre il Trofeo Cadetti, che vede al via di ogni gara una sessantina di monoposto. E le premesse per un buon risultato ci sono tutte anche in questo caso. ■

PHOTO4



F. EUROPA BOXER □ L'ALFA RILANCIA

Montepremi da... lotteria

HA 150 CAVALLI

Per illustrare come è fatta una F. Europa Boxer abbiamo scelto la scheda tecnica della Tatuus, vettura vincitrice del campionato nella passata stagione.

Telaio: in tubi d'acciaio al cromomolibdeno

Carrozzeria: in fibra di vetro

Sospensione anteriore: a schema push-rod

Sospensione posteriore: a schema push-rod

Ammortizzatori: Bilstein o Dinamic

Motore: Alfa Romeo 33 1.7 litri 16V

Potenza: 150 cv

Cambio: Hewland Ld 200 a 5 marce

Freni: dell'Alfa 75 Brembo

Pneumatici: Pirelli 180/530 x 13 (ant.) e 200/530 x 13 (post.)

Passo: 2580 mm

Carreggiate: 1540 mm (ant.) e 1520 (post.)

Peso: 474 kg

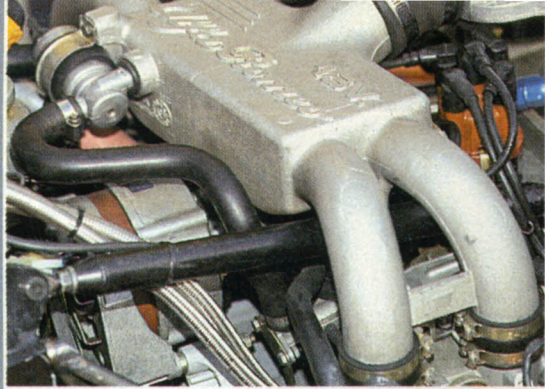
Prezzo (indicativo): 40.000.000 lire (usata)

Lo sparuto manipolo di piloti, una decina circa, che si vedeva alle gare del campionato '94 di F. Europa Boxer dovrebbe diventare un lontano ricordo. L'Alfa Romeo ha infatti deciso di varare una serie di interessanti incentivi e la Csa ha stabilito l'obbligo di correre con vetture vecchie di almeno un anno. Il primo risultato pratico di tutto ciò che è il budget richiesto per correre il campionato è

foto STUDIO COLOMBO



Tony Kanaan, a sinistra, vincitore del campionato '94, grazie ai ricchi premi si è garantito il passaggio in F.3. Il motore della F. Europa Boxer, a destra, è quello dell'Alfa 33 1.7 litri a 16 valvole



STUDIO COLOMBO

PREZZI SCONTATI

L'obbligo di correre con vetture di almeno un anno e il campionato giunto a fine ciclo hanno fatto scendere i prezzi: ora è facile trovare team che offrono la stagione completa, più una decina di giornate di test, attorno ai 200 milioni.

Campionato (tutto compreso):	200.000.000 lire
Vettura (completa di motore):	40.000.000 lire (usata)
Motore:	15.000.000 lire
Revisione motore:	3.000.000 lire (circa)
Pneumatici:	850.000 lire

sceso di un buon 20%: dai circa 260 milioni del '94 ora siamo attorno ai 200 milioni. Al di là dell'impiego delle vecchie monoposto, le squadre hanno poi anche bisogno di smaltire il materiale accantonato, visto che il '95 sarà l'ultimo anno della F. Europa Boxer. L'Alfa, per parte propria, ha deciso questa serie di interventi: un premio di partecipazione al campionato di 10 milioni per i primi 20 classificati, un motore (di serie) per ogni partecipante che ne diventa proprietario solo dopo le prime tre gare, due corse all'estero (Estoril e Donington) in concomitanza con il Dtm con un contributo spese di trasferta da parte dell'Alfa, una serie di test

con vetture Turismo D2 a fine stagione per i piloti messi in luce e un piano di comunicazione su giornali, radio e televisioni per fare conoscere maggiormente la categoria. A ciò bisogna poi aggiungere che i premi finali, già molto al-

lettanti nel '94, prevedono riconoscimenti in denaro fino al 6. classificato. Estremamente ricca è comunque sempre la dotazione per chi si impone nella classifica under 21: vi sono infatti 100 milioni, più due motori di F.3 con le

SENZA MONZA

Un vero calendario definitivo non esiste. L'Alfa ha proposto alla Csa i aggiustamenti come lo spostamento della gara del 17

aprile, che rende problematica la trasferta in Portogallo nel week-end seguente, e l'inserimento di una corsa a Monza.

DATA	PISTA
2 aprile	VALLELUNGA
17 aprile	MAGIONE
23 aprile	ESTORIL (P)
21 maggio	VARANO
9 luglio	DONINGTON (Gb)
23 luglio	MUGELLO
3 settembre	BINETTO
17 settembre	IMOLA
24 settembre	MISANO
21 ottobre	MAGIONE

Alfa Romeo 

PRO

- Monoposto dotata di ali
- Si corre anche all'estero
- Ricco montepremi
- È aperta ai 16enni

CONTRO

- Costi elevati
- È all'ultimo anno
- Telai troppo sofisticati

relative revisioni, quantificabili in altri 150 milioni. Se poi il vincitore dell'under 21 si classifica anche 1. assoluto si porta a casa altri 40 milioni di premio di campionato, più 40 milioni messi in palio dalla Pirelli. La Casa di pneumatici milanese darà inoltre un treno di gomme all'autore della pole-position in ogni gara. Di fronte a tutti questi interventi e simili incentivi qual è stata finora la risposta dei piloti? Marcello Rosei, titolare della Cram Competition, la formazione che ha vinto il campionato nel '94 con Tony Kanaan,



spiega: «Stiamo registrando un aumento di interesse attorno alla categoria, in particolare un campionato con queste opportunità è facile anche da proporre ai piloti sudamericani che vogliono correre in Europa. Dopo Kanaan, noi porteremo in Italia un altro brasiliano under 18 molto veloce. Sono comunque convinto che quest'anno avremo un buon incremento di partecipanti».

fotografie STUDIO-COLOMBO

La grossa novità '95 del Challenge di F. Ford organizzato da Henry Morrogh è rappresentata dalla possibilità di acquistare e gestire in proprio le monoposto di questa categoria. Ovviamente, per dare garanzie di regolarità a tutti i piloti, i motori delle Van Diemen vendute ai privati saranno piombati, così da evitare qualsiasi tipo di manomissione. Sempre allo scopo di scoraggiare qualsiasi furba, Morrogh ha deciso di vendere le monoposto prive di motore: i propulsori saranno infatti soltanto noleggiati, quindi saranno soggetti a rotazione per le revisioni via via necessarie. La possibilità di correre in F. Ford con una vettura di pro-



Alberto Legnaro, dopo avere vinto il challenge di F. Ford nel '93, è rimasto in questa categoria anche lo scorso anno cogliendo un netto successo

F. FORD □ NON PIÙ SOLO IN AFFITTO

Vendesi monoposto

prietà dovrebbe dare nuova linfa al Challenge organizzato dall'istruttore irlandese. La Van Diemen è infatti una monoposto sostanzialmente semplice (non biso-

gna comunque mai dimenticare che come per tutte le vetture da corsa è necessario un approccio meticoloso) che permetterà anche a chi corre con pochi soldi di ge-

stire le corse in economia. Andando nell'altra direzione, chi volesse scegliere una strada più professionistica potrà provare a sbizzarrirsi con interventi su camber e

altezze da terra, andando oltre le più usuali regolazioni limitate, di norma, a precario delle molle degli ammortizzatori e registrazione delle barre antirollio. Per quel che riguarda i costi, va sottolineato che per la terza stagione Morrogh è riuscito a mantenere invariati i prezzi di affitto delle monoposto, tutto ciò anche a dispetto dei problemi assicurativi che incontra l'istruttore irlandese, costretto ora a rischiare in proprio. Comunque all'atto pratico chi corre, prendendo



4 MILIONI A CORSA

Nella F. Ford fino al '94 potevano correre solo gli allievi di Morrogh affittando la vettura per 4 milioni a gara a Magione e 5 per le corse su altre piste, prezzi rimasti

invariati. Dal '95 sarà possibile acquistare le Van Diemen e gestirselo in proprio, i team più professionali preventivano costi sui 60 milioni per test, prove e gare.

Campionato (escluse le prove libere e test):	45.000.000 lire
Vettura (rolling-chassis):	15.000.000 lire (usata)
Motore:	non in vendita
Affitto annuale: (incluse le revisioni annuali)	5.000.000 lire + iva
Pneumatici:	800.000 lire

DEBUTTA IMOLA

Le F. Ford del Challenge di Morrogh a Imola non hanno finora mai corso, ma questa non è la sola novità del calendario '95: le Van Diemen, già scese in pista a Monza in passato sul tracciato Junior, avranno quest'anno il loro battesimo sul circuito stradale.

DATA	PISTA	DATA	PISTA
19 febbraio	MAGIONE	11 giugno	MAGIONE
12 marzo	VALLELUNGA	9 luglio	IMOLA
17 aprile	MAGIONE	1 ottobre	MAGIONE
7 maggio	MUGELLO	29 ottobre	VALLELUNGA
28 maggio	MONZA	29 novembre	MAGIONE

in affitto la monoposto, in caso di incidente, dovrà far fronte personalmente solo a una franchigia di due milioni. Un'altra grossa novità è poi rappresentata dall'inserimento in calendario di una gara a Imola e una sulla pista stradale di Monza, due tracciati estremamente veloci e impegnativi, che le Van Diemen di

Morrogh non avevano mai incontrato dall'istituzione di questo Challenge. Sempre a livello di calendario troviamo un'altra novità: l'incontro Italia-Svizzera. Per il 1. ottobre è stata infatti programmata una gara alla quale prenderanno parte anche i piloti della F. Ford elvetica. Si tratta di un primo passo che potrebbe portare a disputare, nel '96, altre gare, magari anche all'estero, nelle quali i piloti italiani si misureranno con gli svizzeri. ■



PRO

- Monoposto molto formativa
- Monogomma scolpita
- Costi contenuti
- Si può gestire in proprio

CONTRO

- Pochi partecipanti

ARRIVA A 250 KMH

Nel challenge di F. Ford si corre con un solo tipo di monoposto la Van Diemen, spinta dal motore Kent 1.6 che sulle piste veloci raggiunge comunque i 250 kmh.

Telaio: in tubi d'acciaio al cromomolibdeno
Carrozzeria: in poliestere e vetroresina
Sospensione anteriore: a schema push-rod
Sospensione posteriore: a quadrilateri deformabili
Ammortizzatori: Bilstein
Motore: Ford Kent 1.6 litri
Potenza: 120 cv
Cambio: Hewland Ld 200 a 4 marce
Freni: Girling
Pneumatici: monogomma Dunlop scolpita 135/145 x 13 (ant.) e 165/580 x 13 (post)
Passo: 2420 mm
Carreggiata: 1680 mm (ant.) e 1640 (post.)
Peso: 420 kg
Prezzo: 15.000.000 lire



FIAT

PRO

- Costi contenuti
- Ampia scelta nell'usato
- Numerose parti sono di serie
- Si può gestire in proprio

CONTRO

- Scarsa potenza
- Abitacoli sacrificati

F. JUNIOR □ NEL NEONATO TRICOLORE

Sono attese oltre venti monoposto

Una categoria come la F. Monza (ora F. Junior) che conta ad ogni appuntamento una sessantina di monoposto al via, anche in tempi di crisi come quelli attuali, è un fenomeno davvero importante; così era naturale che prima o poi questa serie sarebbe stata «esportata» fuori dall'autodromo brianzolo. Una così vasta partecipazione è stata

favorita dai costi contenuti e dalla possibilità di gestire in proprio, magari giusto con un paio di amici al seguito, la vettura. La creazione di un trofeo nazionale dovrebbe ora creare anche un nuovo serbatoio di team e piloti al di fuori dell'area lombarda, infatti il Trofeo Cadetti con tutte le sue gare a Monza aveva portato la categoria ad essere un

fenomeno locale, salvo qualche rara eccezione di talune squadre entrate di recente solo in vista della creazione di una serie nazionale. Al momento, fare delle previsioni sul numero di partecipanti del Trofeo che si svolge al di fuori di Monza non è facile, anche se all'ufficio sportivo dell'Ac Milano sono decisamente ottimisti, infatti Daniele Galbiati, direttore di corsa internazionale, che ha la responsabilità della conduzione delle gare di F. Junior, dice: «Dai segnali che abbiamo raccolto in queste ultime settimane, si può tranquillamente dire che ci aspettiamo almeno una ventina di macchine al via del Trofeo Aica, toccando magari punte di trenta vetture per le trasferte più vicine al bacino di Monza, come le

13 CORSE E 2 TROFEI

Delle tredici gare iscritte per il calendario del Trofeo nazionale e del Cadetti vi saranno tre corse che avranno doppia validità. Per il Trofeo Aica saranno infatti conteggiate tutte le gare fuori Monza; mentre il Trofeo Cadetti si svolgerà solo sulla pista lombarda; le corse con doppia validità non sono state ancora definite, una comunque dovrebbe essere quella del 25 giugno.

DATA	CIRCUITO
18 marzo	MONZA (junior)
9 aprile	VARANO
17 aprile	MAGIONE
25 aprile	MONZA (junior)
13 maggio	MONZA (junior)
28 maggio	VALLELUNGA
10 giugno	MONZA (junior)
25 giugno	MONZA (stradale)
8 luglio	MONZA (junior)
2 settembre	VARANO
24 settembre	MISANO
14 ottobre	MONZA (junior)
21 ottobre	MONZA (junior)

Foto BIANCHI





PHOTO 4

Pittaluga, a lato, vincitore del Trofeo Cadetti '94 sarà uno dei favoriti nella serie nazionale di quest'anno, sempre con la Corsini dell'Oregon team. Le gare fuori Monza si preannunciano comunque molto spettacolari come quelle sulla pista lombarda e potrebbero portare alla ribalta piloti nuovi

due di Varano». Sul mercato delle monoposto emergono segnali interessanti, ma anche contrastanti: mentre Corsini, che ha vinto il Trofeo Cadetti '94, sta lamentando una certa fermezza, Reggiani invece, pur battuto sul campo, sta penando per fare fronte alle richieste, divenute più numerose rispetto al passato. Insomma l'introduzione

di un Trofeo nazionale ha dato un ulteriore impulso alla categoria. Bisogna però sottolineare che la serie tricolore avrà tre gare a Monza che saranno valide anche per il Trofeo Cadetti. Questa scelta, pensata per spingere i piloti a partecipare ad entrambi i trofei, non consente però alle squadre di «vendere» la stessa monoposto per due cam-

pionati, se arrivano piloti con budget limitati. L'ultima novità '95 riguarda il peso minimo delle vetture, sceso da 380 a 365 kg, mentre il peso con pilota a bordo resta a 450 kg; in questo modo i conduttori più grassottelli non saranno più penalizzati, mentre ai più leggeri resta il vantaggio di usare la zavorra per bilanciare la vettura. ■

13 GARE A 75 MILIONI

Nella tabella vi sono i prezzi di acquisto e revisione dei motori ma la formula più diffusa è l'affitto che costa 5-600.000 lire a corsa, iva esclusa.

campionato tutto compreso:	75.000.000 lire
vettura (rolling-chassis):	26.000.000 lire
motore:	4.500.000 lire
revisione motore:	1.500.000 lire
pneumatici:	800.000 lire

SOLO 70 CV

Come riferimento abbiamo preso la Corsini, la monoposto che ha vinto nel '94 il Trofeo Cadetti. Ad ogni modo il regolamento piuttosto restrittivo rende le vetture, almeno per i dati della scheda tecnica, tra loro piuttosto simili. A livello di prezzi si possono trovare valori anche di un paio di milioni inferiori a quello della Corsini.

Telaio: in tubi d'acciaio annegati nella carrozzeria

Carrozzeria: in fibra di vetro

Sospensione anteriore: a schema push-rod

Sospensione posteriore: a schema push-rod

Ammortizzatori: Koni

Motore: Fiat Fire 999 cc

Potenza: 70 cv

Cambio: Fiat della Panda 30

Freni: pinze e dischi Fiat con pompe Girling

Pneumatici: monogomma Pirelli 145 x 13 (ant.) e 165 x 13 (post)

Passo: 2270 mm

Carreggiata: 1250 mm (ant.) e (post.)

Peso: 365 kg

Prezzo: 26.000.000 lire + iva rolling chassis (nuova)



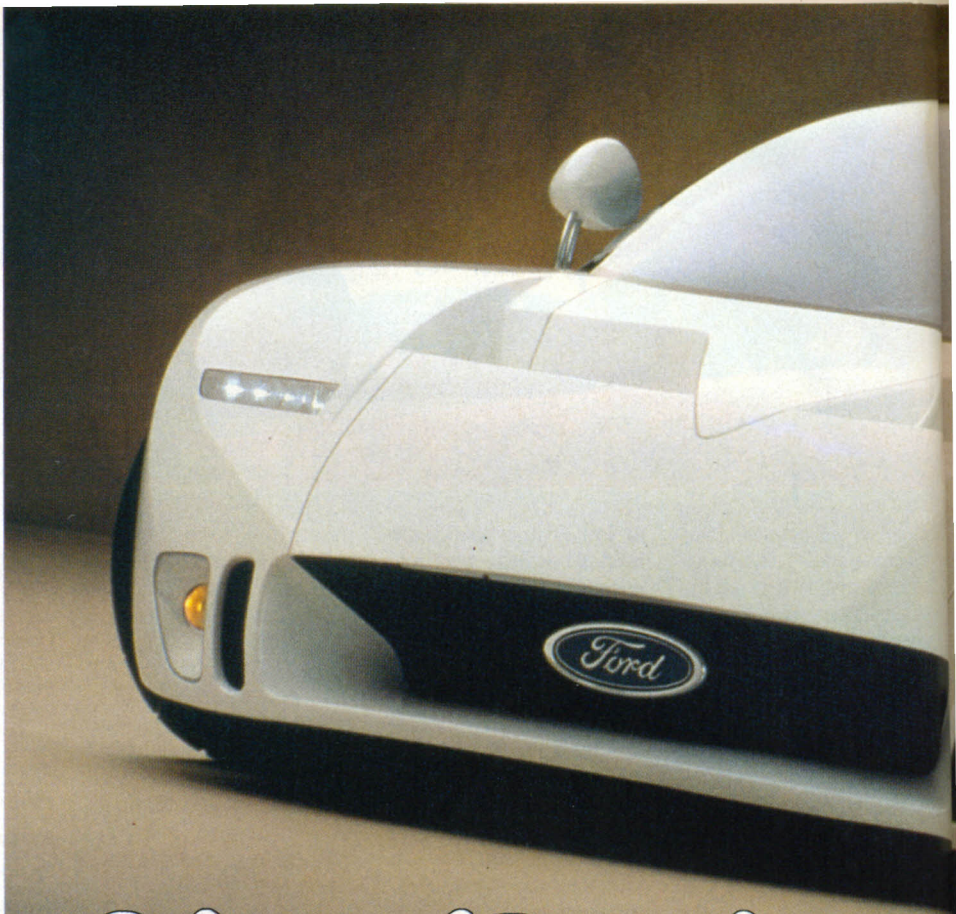
Sulle orme della Gt40, delle Mark II, delle Mark IV... Sulle orme del mito sportivo della Ford nel campo dei prototipi. Ecco la Gt90, il nuovo gioiello della Casa americana presentato in anteprima al recente Salone di Detroit che costituisce un ideale collegamento tra le mitiche Ford dominatrici nel campionato prototipi negli anni '60 — storico il poker ottenuto a Le Mans dal '66 al '69 — e il futuro. La nuovissima biposto richiama, infatti, i fasti della Casa americana in fatto di vetture sport, quando piloti del calibro di A. J. Foyt, Jacky Ickx, Bruce McLaren e Pedro Rodriguez mietevano successi in tutto il mondo. In grado di toccare la velocità massima di oltre 370 kmh e di accelerare da 0 a 100 kmh in 3"1, questa supersportiva è stata ideata dalla Ford per sviluppare e dimostrare tutto il potenziale tecnologico in suo possesso. Il nome di questa vettura significa semplicemente Gran Turismo degli anni '90. Ma, come vedremo, si tratta di una vettura che di semplice e di convenzionale ha veramente poco.

POTENZA. Le prestazioni che si possono ottenere al volante della Gt90 sono effettivamente da capogiro.

Ricordiamo che la velocità massima è superiore persino a quella della McLaren F.1 della quale si può considerare a buon diritto l'avversaria numero uno. Alla base di questi risultati «mostruosi» (a 6600 giri viene sviluppa-

ta una potenza pari a 720 cv mentre la coppia massima raggiunge i 66,3 kgm a 4750 giri), c'è un propulsore V12 con una cilindrata di 5927 cc, sovralimentato da una coppia di turbocompressori per ogni banca. Ma attenzione: la potenza massima di 720 cv può essere elevata fino a 900 cv aumentando la pressione di sovralimentazione con un limite di 0,7 bar. Ispirata liberamente al settore sportivo, la Gt90 ha sospensioni a ruote indipendenti su entrambi gli assali con schema a doppi triangoli sovrapposti, un impianto frenante con dischi autoventilanti sulle quattro ruote, naturalmente cerchi in lega leggera e pneumatici appositamente sviluppati dalla Goodyear.

LINEA A SPIGOLI. La decisa compattezza della linea e la carrozzeria molto «spigolosa» sono due delle caratteristiche dell'ultima nata di Casa Ford. La futuristica carrozzeria in fibra di carbonio è contraddistinta dall'abbondanza di spigoli che, tuttavia, non sono figli di una mera scelta stilistica ma il frutto di accurati studi aerodinamici effettuati dai tecnici Ford che hanno assicurato l'ottimo coefficiente di penetra-



Che Ford, re

SPECIALE

GT90

Ecco il rivoluzionario prototipo che rilancia in grande stile l'immagine tecnologica della Casa di Detroit: un mostro di potenza che tocca i 378 kmh con una linea a spigoli molto originale

LEONARDO IANNACCI

zione della biposto: 0,32. Queste soluzioni limitano in curva il flusso dell'aria sopra e sotto la vettura e garantiscono maggiore stabilità ad alte velocità, condizioni tipiche di questo «mostro». Della gloriosa Gt40, questa Gt90 ha conservato due particolari: la grande apertura della base del frontale con gli sfoghi nel cofano e le prese d'aria laterali. L'abitacolo «spaziale» è, ovviamente, di stampo sportivo con l'ampio

crystallo anteriore, il tetto trasparente, la leva del cambio cromata, i sedili abbastanza convenzionali e la strumentazione retroilluminata tramite fluorescenti e piccoli led rossi. Nei piani della Ford c'è un progetto concreto: la produzione della Gt90 in 500 esemplari all'anno. Nei sogni della Casa di Detroit e di tutti gli appassionati una speranza: la partecipazione alle 24 ore di Le Mans. ■



Liberamente ispirata ai prototipi Ford che dominarono negli anni Sessanta le scene mondiali, la Gt90 (a fianco), ha conservato soltanto due caratteristiche che erano proprie delle mitiche Gt40, Mark II e Mark IV: l'apertura della base sul frontale e le prese d'aria laterali. Sotto, l'abitacolo di stampo sportivo e, più in basso, il poderoso motore V12. Nell'altra pagina, l'alettone posteriore retrattile che conferma l'impegno profuso dalla Ford nello sviluppo di questo prototipo

guzzi!

MOTORE V12

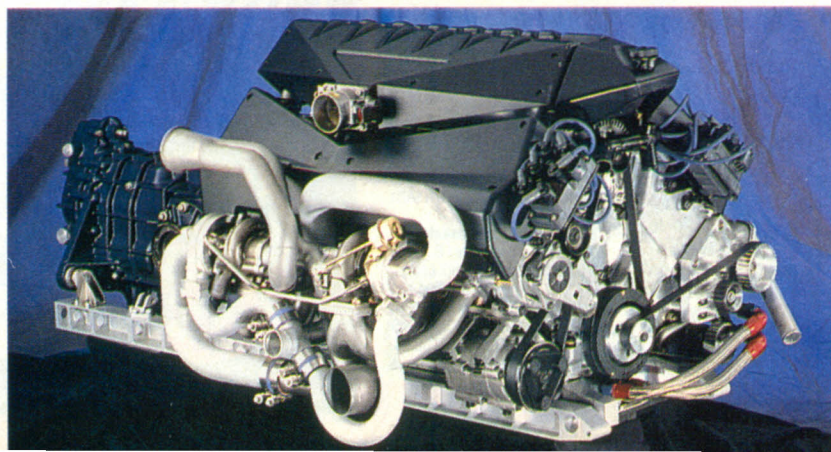
Motore: posteriore longitudinale, 12 cilindri a V di 60°; alesaggio × corsa 90,2 × 77,3 mm; cilindrata 5927 cc; rapporto di compressione 8:1; distribuzione a due alberi a camme in testa per bancata con quattro valvole per cilindro; alimentazione a iniezione elettronica; potenza massima 720 cv a 6600 giri; coppia massima 66,3 kmg a 4750 giri.

Trasmissione: ruote motrici posteriori; cambio manuale a cinque rapporti.

Autotelaio: sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti con doppi triangoli trasversali sovrapposti; freni a disco autoventilanti; sterzo a cremagliera; cerchi in lega leggera; pneumatici Goodyear Eagle posteriori anteriori (275/35 R18, posteriori 355/R19).

Dimensioni e peso: lunghezza 4470 mm; larghezza 1963 mm; altezza 1140 mm; passo 2946 mm; peso in ordine di marcia 1453 kg.

Prestazioni: velocità massima 378 kmh; accelerazione da 0 a 100 kmh in 3"2.



a cura di
PIETRO GASPARRI

Cambiano le date della Vsg

Sono variate alcune date del Trofeo Neve e Ghiaccio. Ecco pertanto il calendario definitivo delle prove ancora da disputare:

- 15 gennaio: Livigno (So)
- 22 gennaio: Gruppach di Roana (Vi)
- 29 gennaio: Brusson (Ao)
- 5 febbraio: Col Melon di Pedavena
- 12 febbraio: Col Melon di Pedavena (che sostituisce la gara di Predazzo).

■ **NEVE.** Verrebbe quasi da pensare che le gare su ghiaccio il prossimo anno si dovrebbero disputare al centro-sud, visto le bizzze meteorologiche di questi giorni. Scherzi a parte, di neve a Roana ce n'era davvero poca e gli organizzatori l'hanno dovuta recuperare nei parcheggi e ai lati delle strade della cittadina vicentina, per poi trasportarla con una pala meccanica dentro la pista. Il notevole sforzo è stato comunque ripagato sia dall'alto numero di iscritti sia dal pubblico, sempre più numeroso e appassionato di questa disciplina.

■ **MICHELIN.** Dopo le modifiche fatte dalla concessionaria Nori, la monogomma Michelin usata nelle velocità su ghiaccio ha dimostrato finalmente, dopo i problemi evidenziatisi nella prima gara, di funzionare a dovere e di possedere una notevole resistenza, cosa ben vista soprattutto dal punto di vista economico.

■ **SETTIMO RAGGRUPPAMENTO.** Riservato a tutte le Opel a trazione posteriore di omologazione scaduta, questo raggruppamento ha visto a Roana un bel numero di vetture iscritte. Il Team Padova Cross ha infatti deciso di istituire un trofeo a loro riservato, visto le richieste che aveva ricevuto dai possessori di tali auto, che hanno trovato un modo divertente per gareggiare.



BIONDO



TOMAZZONI

VELOCITÀ SU GHIACCIO

Roana (Vi), 8 gennaio 1995

15. Trofeo Automobilistico Invernale

gara valida per il Trofeo Padova Cross e per il Campionato Triveneto

Le classifiche

Primo raggruppamento: 1. Cazola (Renault 5 Gt Turbo) 6 giri in 5'01"08"; 2. De Fortunati (Peugeot 205) a 17"46; 3. Zanini (Renault 5 Gt Turbo) a 36"72; 4. Dal Maso (Renault 5 Gt Turbo) a 51"60.

Secondo raggruppamento: 1. Franzoso (A 112) 6 giri in 4'32"5; 2. Bolognani (Fiat Uno Turbo) a 6"60; 3. Marzari (A 112) a 7"92; 4. Sala (Fiat Ritmo 125) a 10"40.

Terzo raggruppamento: 1. Zattra (Fiat X 1/9) 6 giri in 4'46"57; 2. De Biasi (Lancia Montecarlo) a 19"78; 3. Amatori (Fiat X 1/9) a 1 giro; 4. Bettanin (Fiat X 1/9) a 1 giro; 5. Rossi (Talbot) a 5 giri; 6. Lumelli (Fiat 500) a 5 giri.

Quarto raggruppamento: 1. Masioli (Porsche 911 Carrera) 5 giri in 3'32"91; 2. Giacomelli (Lancia Delta Integrale) a 11"95; 3. Zanatta (Lancia Delta Integrale) a 15"49; 4. Cazzialato (Lancia Delta Integrale) a 30"30; Bizzotto (Lancia Delta Integrale) a 1 giro.

Quinto raggruppamento: 1. Donolato (Junior) 6 giri in 4'56"46; 2. Zoccolato (Junior) a 24"45; 3. Pizzocarro (Fiat Junior).

Sesto raggruppamento: 1. Zantomasi (Porsche 3200) 6 giri in 4'15"55; 2. Pellizzari (Porsche 3500) a 14"64; 3. Compagno (Honda) a 59"16; 4. Tonin (Alfa 2.5) a 1 giro.

Settimo raggruppamento: 1. Nori (Opel Kadett Gte) 6 giri in 5'00"91; 2. Forato (Opel Manta) a 4"66; 3. Giovannini (Opel Kadett Gte) a 5"65; 4. Tremonti (Opel Manta) a 20"38; 5. Barbi (Opel Kadett Gte) a 31"06; 6. Chemello (Opel Kadett Gte) a 1'13"07.

È stato Alberto Masioli, in alto su Porsche 911 Carrera, il più veloce a Roana e il vincitore fra le 4 ruote motrici. Sotto, Gianni Zattra, su Fiat X 1/9

VSG □ SULLA NUOVA PISTA DI ROANA

Masioli inaugura

ROANA — Si è disputata sulla nuova pista Gruppach, la seconda gara stagionale di velocità su ghiaccio, valida per il Trofeo Padova Cross e per il Campionato Triveneto. Il comune veneto, dimostrando una grande apertura verso le discipline automobilistiche, ha infatti permesso la costruzione di una nuova pista, molto tecnica e impegnativa, che ha sostituito quella del Laghetto, ancora valida, e per l'occasione diventata paddock. Sono stati numerosi i piloti alla via di questa prova, 55, nonostante si sia corso una settimana prima di una competizione valida per il Trofeo nazionale, quella di Livigno. Il momento più esaltante della giornata sul ghiaccio è stata sicuramente la gara riservata alle vetture quattro ruote motrici. Da annotare che in questo raggruppamento i commissari sportivi hanno escluso dalla competizione Simone Romagna, figlio d'arte e impegnato anche nel Trofeo Cinquecento, che nelle batterie aveva dato luogo ad alcune «intemperanze», soprattutto ai danni di Giacomelli. Quest'ultimo, poi, quando sembrava essere ad un passo dalla vittoria, ha avuto problemi alla sua Lancia Delta Integrale, lasciando il successo ad Alberto Masioli, su Porsche 911 Carrera. Fra i prototipi a quattro ruote motrici Zantomasi l'ha fatta da padrone, forse perché mancava Luciano Tamburini, che sarà comunque della partita alla prossima gara. Nel secondo raggruppamento, riservato alle trazioni anteriori di omologazione scaduta Vst e Slalom nel quale, visto l'alto numero di iscritti, è già da considerarsi un successo qualificarsi, ha vinto Franzoso, su A112. Per la prima volta hanno gareggiato le monoposto di Vst a 2 ruote motrici, con successo di Donolato, mentre nel primo raggruppamento (Gr.A e N) si è imposto Cazzola, vincitore del trofeo lo scorso anno. E a proposito di vincitori Gianni Zattra ha dominato fra le vetture a trazione posteriore. (I.r.)

ZAP SUBITO AMORE

NUOVO

SCAMBIA SUBITO MESSAGGI IN DIRETTA

144.11.40.39

PRONT RACOLO

Tarocchi, magia, astrologia.

I veggenti conoscono la Forza Universale. Il tuo 1994... Chiedi e ti sarà svelato!

144.11.40.36

24 ORE SU 24
7 GIORNI SU 7

DAL VIVO

LOTTO!
144.11.40.22
Tantucci ti dà i numeri vincenti!!!

La guida Michelin fa... 40

La Guida Rossa della Michelin è da sempre sinonimo di stelle (di preferenza) e di buona tavola e si pone come testimone attendibile del cammino e dei risultati conseguiti dall'offerta turistica italiana. Il '95 rappresenta poi un anno del tutto speciale, visto che ricorre il 40esimo anniversario di questa pubblicazione che si è ulteriormente arricchita di dati ed informazioni. Nella Guida Rossa '95 è possibile trovare la segnalazione di ben **4.247 alberghi** e **3.433 ristoranti**: un vero e proprio servizio reso all'automobilista lettore con indicazioni affidabili e verificate di continuo da ispettori professionali. In questa nuova edizione la Guida si è arricchita con l'inserimento di altre «carte dei dintorni», che sono già entrate nei gesti abituali di chi, in un colpo d'occhio, vuole valutare tutte le alternative che la selezione consente attorno ad un polo importante.

Guida Rossa Michelin '95, prezzo lire 32.000.



S Le licenze pECIALI

Nell'ambito delle corse automobilistiche, oltre alle licenze di concorrente e di conduttore assumono un particolare rilievo le cosiddette licenze speciali, che vengono rilasciate dalla Csai alle persone fisiche, agli Enti, alle scuderie, alle Associazioni e alle ditte che intendono ottenere il riconoscimento di soggetti di diritto sportivo. Le licenze speciali sono previste per autodromi, costruttori, direttori sportivi o tecnici, dirigenti, organizzatore, preparatori, scuderie, ufficiali di gara o noleggiatori. Vediamo quali.

AUTODROMO. La licenza è rilasciata agli enti proprietari o gestori di autodromi (comprese le piste di autocross) approvati dalla Csai.

CONSTRUTTORE. Queste licenze si dividono in due categorie: costruttori di vetture di F.1, sport e prototipi (categoria A) e di altre vetture (categoria B).

DIRETTORE SPORTIVO E/O TECNICO. Tali abilitazioni vengono rilasciate a persone fisiche che hanno le qualifiche presso una scuderia a propria volta titolare di licenza.

DIRIGENTE. Lo sono il presidente e i componenti della Csai, i delegati regionali e i delegati sportivi, il giudice sportivo e i suoi consiglieri, il Presidente e i componenti delle sottocommissioni, i funzionari della segreteria Csai e delle sottocommissioni.

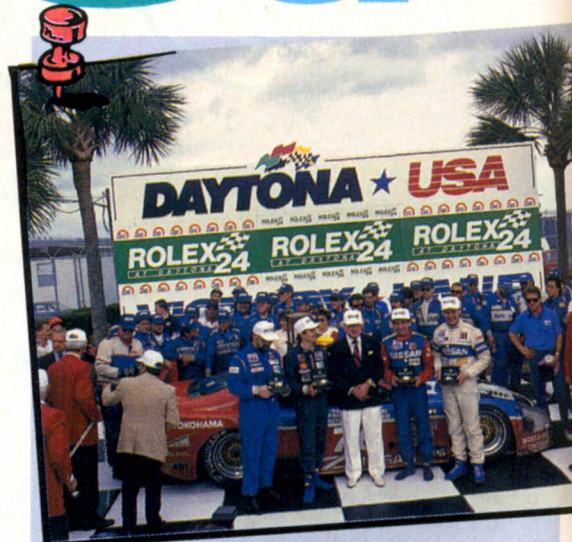
ORGANIZZATORE. Tale licenza è rilasciata agli Enti, alle Società con Personalità Giuridica e alle Associazioni che hanno già organizzato competizioni iscritte al calendario Csai.

PREPARATORE. Sono considerati tali i titolari di impresa commerciale che possono documentare di assistere o preparare almeno 3 vetture da competizione nell'anno cui la licenza si riferisce.

SCUDERIA. Tale licenza è rilasciata alle scuderie che abbiano tra i loro associati almeno 10 piloti con licenza di conduttore o con tessera amatoriale valide per l'anno in cui la licenza si riferisce.

UFFICIALE DI GARA. Lo sono le persone fisiche appositamente abilitate dalla pronuncia della Csai in base ai requisiti stabiliti dalla Norma Supplementare n.4.

NOLEGGIATORE. La licenza è rilasciata a persone fisiche o società proprietarie di almeno 3 vetture da competizione adibite al noleggio.



SETTE GIORNI IN FLORIDA

Tutti in tribuna alla 24 ore di Daytona '95

Un'occasione da non perdere! Volete assistere dal vivo alla **24 Ore di Daytona '95**? Siete interessati ad accompagnare il grande Mario Andretti in una delle ultime esibizioni della sua straordinaria e infinita carriera? Bene, da oggi è possibile rivolgendosi alla Gastaldi Tours che ha organizzato per la famosa gara di durata, alla quale parteciperà il mitico Piedone, una trasferta dal **31 gennaio al 7 febbraio**. L'offerta comprende i voli di linea Milano-Orlando-Milano, sei pernottamenti in camera tripla, il noleggio di una vettura per tutto il periodo, l'assicurazione sanitaria, le tasse aeroportuali e, naturalmente, il biglietto per assistere alla gara (nella foto il podio dell'edizione '94 vinta da Pruett, Gentilozzi e Leitinger). Il costo del pacchetto è di **1.990.000 lire** con estensioni di altri sette giorni a partire da **590.000 lire**. Chi è interessato può rivolgersi alla Gastaldi Tours (tel. 0541/963468-830384) oppure inviare un fax allo 0541/953670.

In Svezia rally molto... elettrico

Il 1995 offrirà agli appassionati di vetture elettriche un appuntamento da non perdere: il primo rally riservato a mezzi sospinti da energia pulita che si disputerà dal 2 al 5 agosto prossimo in Scandinavia. La partenza verrà data a Goteborg, poi il percorso porterà i concorrenti in territorio norvegese dove l'arrivo è fissato ad Oslo. Le due società che organizzano il rally, il Goteborg Energi Ab e l'Oslo Energi As, hanno come obiettivo quello di sensibilizzare l'opinione pubblica sui vantaggi derivati dall'uso delle vetture elettriche. Chi fosse interessato può rivolgersi a Secr '95, box 53, S-401 20 Goteborg, Svezia (telefono 0046-31-626061).

16 ANNI DI... SALITE

Siete appassionati di gare in salita? Oppure, ancora meglio, siete stati protagonisti delle cronoscalate nel periodo compreso tra il 1978 e il 1994? Bene, sono a vostra disposizione da oggi delle audio registrazioni storiche di moltissime gare in salita che si sono svolte in Italia in quegli anni. Cronache, interviste, impressioni dei piloti che hanno partecipato a queste manifestazioni sono a vostra disposizione e chi è interessato può mettersi in contatto con Raffaele Visconte, via Torraca 90, 85100 Potenza; telefono 0971-52384.



top videos

- Mondiale rally '94
- Assoluto rally '94
- Campionato Promozione e Trofeo Tradizione Terra '94

edizioni: CineHollywood-Mondocorse

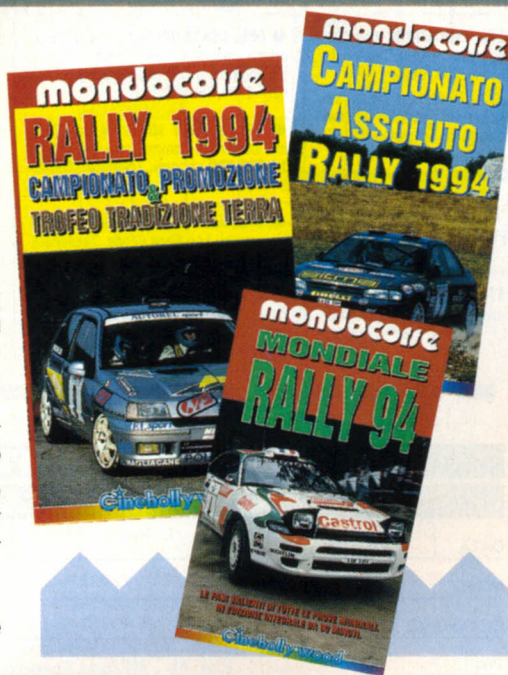
Per chi è un appassionato dei rally, CineHollywood ha immesso nel suo catalogo i resoconti integrali del Mondiale Rally, del Campionato Assoluto, del Campionato Promozione e dei Trofeo Tradizione Terra che si sono disputati nel '94.

MONDIALE '94. Sono qui riproposte le immagini delle fasi salienti del primo campionato vinto da Didier Auriol. Il programma, in edizione integrale di 90 minuti, offre un quadro completo della stagione iridata con i momenti più spettacolari e le interviste ai piloti.

ASSOLUTO '94. Sono presentate le fasi cruciali di ogni prova del tricolore con ampie descrizioni del duello tra Longhi, Liatti, e Cunico, quest'ultimo vincitore alla fine.

PROMOZIONE E TRADIZIONE TERRA. In un solo video gli exploit dei protagonisti dei due campionati.

Chi fosse interessato può rivolgersi a CineHollywood, via Reguzzoni 15 -20125, Milano; tel. 02-66104935. Il prezzo di ogni videocassetta è di 29.900 lire.



SENTITE QUESTA...

«Mia moglie non è certo contenta, la mia amante sì...». Un ironico A.J. Foyt a un giornalista che gli chiedeva quali reazioni avesse avuto la moglie all'annuncio del suo ritorno alle gare, a 59 anni, in occasione della Brickyard 400

SENNA FANS

Chi fosse interessato al cappellino originale di Senna presentato nel numero scorso può contattare questi nuovi numeri telefonici dei negozi «Forza Gran Premio il ragazzo»: 03-3706-0407 (Tokyo); 011-622-8380 (Sapporo); 025-228-7608 (Niigata); 0246-28-2448 (Iwaki); 0582-64-4322 (Gifu).

TANTE SORPRESE PER I SUPERTIFOSI DI HILL

Dall'Inghilterra arrivano i gadgets del Demonio



Tifosi di Damon «Demonio» Hill, ecco per voi i gadgets originali realizzati per ricordare la grande stagione '94 del pilota inglese, vice-campione del mondo, assunto agli onori della cronaca in seguito al grande duello con Schumacher. La Goodsports F. 1 Sportswear, con sede a Thanet (Inghilterra) offre alcuni prodotti della Official Hill Licensed Product, tra i quali troviamo:

**IL CAPPELLINO FIRMATO
LA T-SHIRT
IL GIUBBOTTO
LA FELPA**

Tutti questi indumenti recano il logo della Official Hill. Chi è interessato può telefonare alla Goodsports F. 1 componendo lo 0044 - 0843 - 860840; fax 0044-0843-864198.



7 GIORNI IN TV

ITALIA 1

Il giornalista Guido Schittone conduce ogni giorno alle ore 0,30 nell'ambito di «Italia 1 Sport» uno speciale di mezz'ora dedicato alla «Granada-Dakar». Il programma, oltre a commentare la tappa del giorno e a fornire le classifiche aggiornate delle tre categorie di mezzi partecipanti al raid (auto, moto e camion), propone anche immagini storiche della competizione africana, giunta quest'anno alla diciassettesima edizione.

EUROSPORT

Continuano ogni giorno alle ore 21,30 gli appuntamenti con Edi Orioli, «inviato speciale» alla Dakar. Le immagini della gara vengono poi replicate la mattina successiva alle ore 8,30 e alle ore 12 (eccetto il sabato con replica alle 8,30 e alle 10,30 e la domenica solo alle 8,30).

ODEON

Riprende, dopo la pausa natalizia, la trasmissione «Racing Time» dedicata agli sport automobilistici. Come al solito andrà in onda in prima serata al venerdì alle ore 23,15 e in replica al sabato alle 12,15.

TELE + 2

Martedì 10 alle ore 18,30 uno speciale di un'ora, in chiaro, sulla gara di kart disputatasi a Bercy e che ha visto sfidarsi i campioni di F.1 e la vittoria finale di Michael Schumacher. La replica sarà alle ore 1,30 della stessa giornata.

TELEMONTECARLO

Mercoledì 11 alle ore 24, durante Telemontecarlo Nuovo Giorno, «Crono-Tempo di Motori» ideato e condotto da Renato Ronco. La replica è prevista sabato 14 gennaio alle ore 13, mentre alle 10,30 verrà ritrasmesso «Tmc Speed» andato in onda domenica 8 gennaio. Il 15 gennaio invece, alle ore 20,15 Maria Leitener conduce la nuova puntata di «Tmc Speed», dedicata all'imminente Rally di Montecarlo che apre il mondiale e alle prove del Dtm tenutesi a Vallelunga.

CINQUESTELLE

Sabato 14 alle 22,30 «Motori non stop» con Patricia Pilchard e Paolo Bonaveri.

VELOCITA'

5 FEBBRAIO

24 ORE DI DAYTONA
Campionato Imsa
Tel. 001/813/877

19 FEBBRAIO

GARA CLUB A MAGIONE (PG)
Amub Magione
Tel. 075/840303

RALLY

21-27 GENNAIO

63. RALLY DI MONTECARLO
Campionato mondiale Rally e Formula 2
Ac Monaco
Tel. 0033/93/152600
Fax 0033/93/258008

28 GENNAIO

ARCTIC RALLY A ROVANIEMI (FINLANDIA)
Rovaniemiens Urheilutoimilijat
Tel. 00358/60/345398

9-12 FEBBRAIO

RALLY DI SVEZIA
Campionato mondiale rally e Formula 2
International Swedish Rally
Tel. 0046/54/185608

12 FEBBRAIO

RALLY DEL CARNEVALE A VIAREGGIO (LU)
Coppa Italia 5. zona
Scuderia Balestrero Lucca
Tel. 0583/419106

17-19 FEBBRAIO

BOUCLES DE SPA (BELGIO)
Campionato Europeo Rally coeff.5
Union Mecanisse Spa
Tel. 0032/87/774040

26 FEBBRAIO

RALLY INTERNAZIONALE DEL CIOCCO E VALLE DEL SERCIO
Campionato Italiano Assoluto Ciocco Sporting Club
Tel. 0583/719863
TROFEO ATTILIO BETTEGA A VERONA
Coppa Italia 4. zona Praxis
Tel. 045/509799

ALTRE SPECIALITA'

26 DICEMBRE-16 GENNAIO

GRANADA-DAKAR
Coppa del mondo Rally Tout Terrain T.S.O.
Tel. 0033/1/41331450
41331489 fax

15 GENNAIO

VELOCITA' SU TERRA A BADIA CALAVENA (VR)
Challenge Invernale Scuderie Veronesi

Racing Club Badia Calavena
Tel. 045/7808191
VELOCITA' SU GHIACCIO A LIVIGNO
Trofeo neve e Ghiaccio Autosult Competition
Tel. 0376/720061

22 GENNAIO

VELOCITA' SU GHIACCIO A PEDAVENA (BL)
Trofeo Neve e ghiaccio Team Padova Cross
Tel. 049/9630465

29 GENNAIO

VELOCITA' SU TERRA A BADIA CALAVENA (VR)
Challenge Invernale Scuderie Veronesi
Racing Club Badia Calavena
Tel. 045/7808191

TROPHEE DE LA GLACE

A BRUSSON (AO)
Trofeo neve e ghiaccio Pinerolo Sport
Tel. 011/3095098

4-5 FEBBRAIO

24 ORE DI CHAMONIX (FRANCIA)
VELOCITA' SU GHIACCIO
Asa 24 Heures du Chamonix
Tel. 0033/50/559392

5 FEBBRAIO

TROFEO VALTELLINA A LIVIGNO (SO)
Velocità su ghiaccio Autoconsult Competition
Tel. 0376/720061

VELOCITA' SU GHIACCIO A GRUPPACH DI ROANA (VI)
Trofeo Neve e Ghiaccio

Team Padova Cross
Tel. 049/9630465
MONTECARLO GRAFFITI
Regolarità Autostoriche Ac Venezia
Tel. 041/5310362

12 FEBBRAIO

VELOCITA' SU TERRA A BADIA CALAVENA
Challenge Invernale scuderie Veronesi
Racing Club Badia Calavena
Tel. 045/7808191

26 FEBBRAIO

TROFEO FORMULA RALLY KARTODROMO KINISIA
A.S.Kinisia
Tel. 0337/960462 - 0923/873510 fax

TRASMISSIONI VIA SATELLITE

EUROSPORT

Martedì 10 gennaio

08,30-12,00 RALLY RAID: GRANADA DAKAR replica
14,30 DRAG RACING
Campionato europeo Dragster, la finale di Dieppe, in Francia
20,30 INTERNATIONAL MOTORSPORTS REPORT
21,30 RALLY RAID: GRANADA-DAKAR il decimo giorno della gara

Mercoledì 11 gennaio

08,30-12,00 RALLY RAID: GRANADA DAKAR replica
21,30 RALLY RAID: PARIGI-DAKAR l'undicesimo giorno di gara
23,00 MOTORS in questo numero: le immagini della Dakar, un servizio sulla gara su ghiaccio di La Bresse e un'intervista a Jacques Villeneuve, protagonista della IndyCar
23,00 KARTING Elf Master Karting Indoor da Bercy (Francia) la 2. edizione della sfida di karting che quest'anno ha visto coinvolti Schumacher, Prost, Hill e tanti altri big del Circus

Giovedì 12 gennaio

08,30-12,00 RALLY RAID: GRANADA-DAKAR replica
12,30 MOTORS replica
13,30 SUPER STOCK-CAR INDOOR WORLD CUP
21,00 MOTORRACING ONE ICE L'Andros Trophy disputatosi a La Bresse il 7 e 8 gennaio scorso
21,30 RALLY RAID: GRANADA-DAKAR il 12. giorno di competizione

Venerdì 13 gennaio

08,30-12,00 RALLY RAID: GRANADA-DAKAR replica
14,30 DRAG RACING
Campionato europeo Dragster, la finale di Dieppe, in Francia
20,30 INTERNATIONAL MOTORSPORTS REPORT
21,30 RALLY RAID: GRANADA-DAKAR il 13. giorno di gara

Sabato 14 gennaio

08,30, 10,30 e 1,00 RALLY RAID: GRANADA-DAKAR replica
21,30 RALLY RAID: GRANADA-DAKAR l'ultimo giorno della gara

Domenica 15 gennaio

08,30-1,00 RALLY RAID: GRANADA-DAKAR replica
21,30 RALLY RAID: GRANADA-DAKAR l'arrivo a Dakar

Lunedì 16 gennaio

10,30 RALLY RAID: DAKAR replica
20,30 SPEEDWORLD: la replica della 16. gara della Nascar, quella di Atlanta. Inoltre un servizio sulla Hong Kong-Pechino, uno sulla coppa di Trial Indoor e il resoconto della Granada-Dakar

DSF

Martedì 10

9,30, 23,15 e 1,15 MOTORSPORT
10,30 ADAC GT CUP 1994

Mercoledì 11

10,30 MOTORSPORT
16,00 MOTORSPORT
La corsa dei Campioni

Giovedì 12

9,30 MOTORSPORT
La stagione '94 di fuoristrada
10,30 MOTORSPORT
La corsa dei Campioni

Sabato 14

10,00 MOTORSPORT
18,00 OPPOSITE LOCH
una trasmissione di automobilismo condotta da David Bobin

Domenica 15

10,00, 18,30 e 22,00 MOTORSPORT

Lunedì 16

9,30 MOTORSPORT

SKY SPORTS

13,00 OPPOSITE LOCK
Il programma, visibile solo con il decoder, propone una carrellata su tutti gli sport motoristici ed è condotta da David Bobin.

NBC SUPERCHANNEL

Sabato 14 gennaio

18,00 FORMULA ONE
uno programma documentario sulle passate stagioni di F.1