

# AUTO SPRI NT

Anno XLIV - Settimanale  
4/10 gennaio 2005 - 2,50 Euro (Italy only)

## Alessandro Zanardi 2005 Cuore impavido

*grandi  
esclusive*



## A tu per tu con Jean Todt Ferrari sotto assedio



## Ferrari 550 e 250 SWB Brividi a Fiorano



A tutta birra  
sul Lago Salato

# Fast BAR

AUT 6,00 € - BE 5,50 € - F 5,00 € - D 7,50 €  
SVIZZERA 8,50 CHF - CANTON TICINO 8,00 CHF  
MALTA 1,40 LM - PTE CONT. 5,00 € - E 5,00 €



Sped. in abb. post. 45% art.2 comma 20/b legge 662/96 filiale BO

# Sommario

AutoSprint N.1

ORSI

## ■ ■ ■ Due epoche a confronto

Ferrari contro Ferrari: a Fiorano abbiamo messo a confronto la 550 Prodrive con la 250 SWB del '61. Il servizio è a pagina 20



## AutoFocus

|   |    |
|---|----|
| <b>PitStop</b> di Leo Turrini                                 | 4  |
| <b>Periscopio</b> di Alberto Antonini                         | 5  |
| <b>Jean Todt: Ferrari sotto assedio</b> di Daniele Buzzonetti | 6  |
| <b>Prost torna in F.1 come consulente</b> di Agnès Carlier    | 12 |
| <b>La Bar punta al record di velocità</b> di Mauro Forghieri  | 14 |
| <b>F.1 Paddock</b>  | 18 |
| <b>Supertest Ferrari 550</b> di C.M.Mannucci e L.Moccia       | 20 |
| <b>Anteprima Salone di Detroit</b> di Massimo Mambretti       | 30 |
| <b>Tunnel</b> di Franco Gozzi                                 | 36 |
| <b>PistaSprint</b> a cura di Mario Donnini e Marco Ragazzoni  | 38 |
| <b>Tecnica/I condotti di aspirazione</b> di M. Clarke         | 42 |
| <b>I libri da corsa</b> di Francesca Lattes                   | 44 |
| <b>PostaSprint</b> a cura di Mario Donnini                    | 46 |

|   |    |
|---|----|
| <b>ItaliaSprint</b> di Pietro Gasparri                          | 50 |
| <b>A tu per tu con Alessandro Zanardi</b> di Mario Donnini      | 54 |
| <b>Preparativi in WS by Renault</b> di Massimo Costa            | 58 |
| <b>Un giorno di scuola in F.BMW</b> di Enrico Rosi Cappellani   | 62 |
| <b>Claudio Berro svela i piani Maserati</b> di D.Buzzonetti     | 68 |
| <b>La 3000 Pro Series secondo Peroni</b> di Arturo Rizzoli      | 72 |
| <b>Dakar/McRae lo scozzese...</b> di Elisabetta Caracciolo      | 74 |
| <b>RallySprint</b> a cura di Andrea Cordovani                   | 78 |
| <b>Si scaldano i motori nel Mondiale Rally</b> di Guido Rancati | 80 |
| <b>Scoppiano le polemiche nel CIR</b> di Alessandro Bugelli     | 84 |
| <b>Quante novità nella Coppa Italia Rally</b>                   | 86 |
| <b>Kart/Abbiamo provato il Birel</b> di Riccardo Piergentili    | 90 |
| <b>Sprintmarket</b>   | 94 |

# Da Raikkonen a Schumi Botte e risposte da F.1

di Leo Turrini

■ **Alla maniera** di una storica rubrica de "La settimana enigmistica", prestigioso periodico che ha riempito i tempi morti di tanti di noi, inaugureremo il 2005 cercando di dare risposta ad alcuni interrogativi che ci tormentano. Una volta chiariti i dubbi e azzerate le perplessità, saremo in grado di ragionare serenamente sulla Formula Uno che verrà.

1) Perché Luca Cordero di Montezemolo ha scelto per le vacanze natalizie i deserti del Dubai? Stava forse cercando petrodollari per la traballante Fiat? Voleva piazzare sottocosto uno stock di Stilo invendute?

Risposta. No, i problemi della Casa madre torinese non c'entrano. Luca Cordero di Montezemolo (che qui chiameremo sempre Luca Cordero di Montezemolo, altrimenti non ci legge) si è recato tra le dune del Golfo Persico su sollecitazione della locale Associazione Emiri, Sultani, Nababbi e Fachiri. Costoro, cioè Emiri, Sultani, Nababbi e Fachiri, sono alla ricerca di un presidente. Il numero uno di Fiat, Confindustria, Ferrari, Fiera di Bologna, nonché dell'Ente per la Tutela dei Nani Francesi che hanno le lettere J e T come iniziali, ha valutato con interesse la proposta, ritenendo oggettivamente inadeguato il numero di cariche da lui medesimo attualmente ricoperte.

2) Perché Kimi Raikkonen, tra Natale e Capodanno, è finito in un fosso al volante di una Suv? Era forse ubriaco?

Risposta. No, stranamente la sera dell'incidente il pilota finlandese della McLaren-Mercedes era lucidissimo. Infatti era uscito di casa dicendo alla moglie Jenny: «Adesso voglio sperimentare lo stile di guida del mio nuovo compagno di squadra, quel fetente ciccione colombiano che Ron Dennis ha incredibilmente deciso di collocare al mio fianco». Pochi minuti dopo, avendo appunto guidato alla Montoya, Kimi è stato recuperato nel citato fosso dalla ruspa di un diligente contadino finlandese, il quale, dopo essersi dichiarato tifoso di Mika Hakkinen, ha così commentato l'accaduto: «Avevsi saputo chi c'era nel fosso, non sarei intervenuto».

3) Perché Kimi Raikkonen, sempre lui, ha regalato alla moglie Jenny, come dono per l'avvenuta riconciliazione, una BMW e non una Mercedes?

Risposta. Perché la signora guida, se possibile, persino peggio del marito. Così stando le cose, era assolutamente scontato che Jenny avrebbe demolito il coupé BMW nel volgere di una settimana. Così è puntualmente accaduto e ciò ha permesso ai dirigenti Mercedes un salace commento: «Le nostre auto sono ben più solide di quelle confezionate dai nostri concorrenti di Monaco». Da registrare anche una amareggiata dichiarazione del contadino che con la ruspa aveva e-

stratto Kimi dal fosso: «Mai che mi capiti di essere al posto giusto nel momento giusto», ha detto alle agenzie di stampa, pensando alle spettacolose forme della ex Miss Scandinavia.

4) Perché Cora Schumacher ha dichiarato che suo marito Ralf, nella vita di tutti i giorni, «guida come una donna»? Era un complimento? O si trattava di una allusione?

Risposta. Nelle parole della elegante signora non c'era alcun intento diffamatorio. Anzi, l'ottima Cora si è limitata a far sua un'opinione che Patrick Head, il boss della Williams, aveva reiteratamente esternato quando il fratello di Schumacherone era un suo dipendente. «Mia moglie - era solito asserire Head - al volante se la cava molto meglio di questo tizio». Sembra, ma non ci sono conferme ufficiali, che anche Jarno Trulli, partner di Schumacherino alla Toyota, giudichi la moglie Barbara molto più competitiva del nuovo collega.

**L'inizio del nuovo anno.  
La lunga vigilia. C'è ancora  
tempo per ridere...**



**Bella e schietta, Cora Schumacher non si tira indietro quando c'è da dare un giudizio sul marito Ralf. Come quando ha detto che guida come una donna**

5) Perché Juan Pablo Montoya ha accettato di sottoporsi alla ferrea dieta preparata per lui dai medici della McLaren-Mercedes?

Risposta. Il Sergente Garcia dei piloti, in realtà, ha solo fatto finta di aderire alle richieste dei suoi nuovi datori di lavoro. Ecco, infatti, il menù del cenone di Capodanno consumato da Montoya la notte del 31 dicembre 2004. Antipasto di quaglie farcite con polenta andina. Stuzzichino di salmone ripieno di marmellata norvegese. Due piatti di tagliatelle al ragù. Un piatto di tortellini in brodo di cappone. Un tris di minestre colombiane condite con il chili...

6) Cosa è successo quando Ron Dennis, poco prima della mezzanotte, è casualmente entrato nello stesso ristorante?

Risposta. Colto sul fatto, Montoya, che stava per addentare una porchetta circondata da una montagna di patate fritte, ha giurato e spergiurato che tutte le portate erano per la moglie Connie, notoriamente in dolce attesa e animata da un vivace appetito. Per convincere ulteriormente Dennis, Montoya ha sostenuto che la compagna aspetta quattro gemelli. Ma un vigoroso rutto al chili lo ha clamorosamente sbugiardato.

7) Come ha trascorso l'ultima notte dell'anno il leggendario Michael Schumacher?

Risposta. Allenandosi come un ossesso nella cantina della baita norvegese acquistata con la paghetta settimanale che gli passa la severa signora Corinna. La moglie ha anche impedito al sette volte campione del mondo il rituale brindisi con un goccio di champagne: «Meglio di no - ha tuonato la consorte - Non ti puoi distrarre: non hai sentito quello che ha detto Barrichello?».

8) Che cosa ha detto Barrichello ai familiari in occasione del pranzo di San Silvestro?

Risposta. Sforzandosi di essere originale, Rubens ha fatto una promessa a tutti i suoi cari: «Il 2005 sarà il mio anno, vincerò finalmente il titolo mondiale». Rubacchio, un vecchio zio di Minas Gerais, ha chiesto telefonicamente l'intervento urgente di una ambulanza.

9) È arrivata l'ambulanza in questione?

Risposta. No, perché quando Ross Brawn ha saputo che la macchina serviva per Barrichello ha clamorosamente sbagliato i calcoli della benzina. «È la forza dell'abitudine», ha serenamente commentato Jean Todt (che qui, naturalmente, anche per l'intero 2005 non chiameremo mai Alvaro Vitali, altrimenti smette di leggerci). ■

Sarà un anno  
**duro**



**Serrata**

**Periscopio**

# Coca in F.1? Accuse troppo generiche

di Alberto Antonini

■ **Ai veri appassionati** non sarà sfuggita l'intervista che il dottor Benigno Bartoletti ha rilasciato sul numero di gennaio di "Quattroruote". E soprattutto quella frase in apertura: «Confermo: la cocaina circola nelle competizioni velocistiche e in F.1 la sua assunzione potrebbe anche riguardare un pilota su tre». «Ben» Bartoletti non ha bisogno di presentazioni, dopo tutti gli anni passati a seguire, non solo come medico, i piloti del Gruppo Fiat. Quello di cui sentiamo il bisogno è invece un chiarimento: perché quel "potrebbe" e quell'"anche", accoppiati a una percentuale stimata di potenziali cocainomani (dobbiamo contare anche i collaudatori?), parole che così poco d'accordo vanno con la perentorietà del "confermo" iniziale?

Qui non stiamo parlando di steroidi e bombe energetiche. Il consu-

mo di cocaina è un problema serio, denunciarlo in pubblico significa prendersi pesanti responsabilità. Se Bartoletti, che conosce bene l'ambiente, ha le prove di quanto afferma - e sicuramente deve pensare di averle - allora che le produca. Se ritiene che l'antidoping effettuato (di rado) ai Gp non sia sufficiente, allora che lo dica, che scateni l'inchie-

sta. Ha la competenza per farlo. Altrimenti si rischia di restare nel limbo, o vizio che dir si voglia, delle esternazioni senza dimostrazione, delle bombe-carta. Qualche anno fa, Tomas Enge venne beccato (e non era in F.1) per uso di marijuana. Non ci sentiamo di giurare che in F.1, in-

tesa come ambiente, non ci sia chi fa, o ha fatto, uso di cocaina. Ma nel caso dei piloti, si mettono in moto implicazioni di responsabilità soggettiva. Perché se è vero che è pericoloso, per sé e per gli altri, bere un bicchiere di vino quando si guida in autostrada, figurarsi cos'è pilotare strafatti di "bamba" (simpatico soprannome del nostro alcaloide), in mezzo a colleghi che - almeno per due terzi - "potrebbero anche" non farne uso. La coca stimola e sveglia i riflessi, questo lo sanno tutti. Ma dà anche una dipendenza difficile da nascondere, non solo agli esami clinici ma anche nella vita pubblica. Più se ne ha e più se ne vorrebbe, e lo sniff-stop non è previsto dal regolamento. Per non parlare della complicazione di tirarsi una riga con il casco in testa. Anche perché - ci spiega Bartoletti - dopo circa un'ora e mezzo l'effetto decresce. E pilotare in "down" negli ultimi giri di un Gp dev'essere davvero tremendo. ■



**A sinistra, l'articolo pubblicato su "Quattroruote" nel quale Benigno Bartoletti ha lanciato l'accusa sull'utilizzo della cocaina in Formula Uno**

# Formula 1

A TU PER TU CON JEAN TODT



# Ferrari

## sotto assedio

Da anni si cerca di battere le Rosse giocando sui regolamenti: è d'accordo l'intera concorrenza

di Daniele Buzzonetti - fotografie Orsi

### Impegno su due fronti

Jean Todt alla scrivania dell'ufficio che occupa la mattina in qualità di direttore della Ferrari Auto. Nel pomeriggio si trasferisce nell'ufficio della direzione sportiva

■ **Ci riceve** nell'ufficio della mattina, come lo stesso Jean Todt spiega. È quello che occupa nella sua veste di direttore generale della Ferrari Automobili mentre nel pomeriggio torna nel suo abituale ufficio alla Gestione sportiva. Con lui abbiamo toccato vari temi, dalla stagione agonistica assolutamente sensazionale per la Ferrari (quinto titolo piloti sotto la sua direzione e sesto titolo "Costruttori") alle ipotesi sul futuro più o meno immediato. Si è rivelato paziente di fronte a certe "curiosità" ma è stato altrettanto irremovibile nel rispondere solo davanti alla concretezza dei fatti. Perché il "Capo" della Ferrari da corsa è un uomo pratico, che ama tenere i piedi in terra e che modera i termini. Però, con pacatezza, ha risposto con precisione anche alle domande legate alla lotta, sempre più aperta, condotta dagli altri team della F.1 nei confronti del Cavallino. Una analisi realista e piena di curiosità.

- **Passiamo in rapida rassegna la meravigliosa stagione 2004. Lei però fino alla fine non si è mai sbilanciato più di tanto...**

«Diciamo che sono sempre prudente perché ritengo che non si debbano mai sottovalutare gli avversari e soprattutto avversari di questa "potenza". Poi non è certo ovvio che vinceremo comunque. Dunque nella vita mai dare scontato nulla, in un senso e nell'altro ed è così che abbiamo affrontato la stagione. Poi ci sono anche dei parametri che noi controlliamo non direttamente in prima

persona e alludo principalmente alle gomme. Chi ci può dire quello che farà la Bridgestone e quello che farà l'azienda concorrente della Bridgestone stessa. Dunque ci sono tanti elementi, tanti parametri, non tutti controllabili al 100%: ecco perché dobbiamo essere sempre prudenti. Poi, ma questo è ovvio, la stagione è andata molto bene e dico anche molto poco: è stata una stagione unica. Una stagione che ogni tanto mette anche un po' di amaro, perché verrebbe voglia di godere di più questo successo piuttosto che essere qui a risolvere tutti questi problemi a 360 gradi. Ma questo fa parte della vita, per cui è necessario concentrarsi su quello che dobbiamo

fare piuttosto che sognare su quello che è andato bene».

- **Ma ci sarà stato un momento in cui ha pensato che era fatta...**

«Al momento della conclusione. Prima abbiamo avuto l'appuntamento con il mondiale costruttori, ottenuto a Budapest, un fatto unico. Secondo step a Spa, con il mondiale di Michael. Poi abbiamo dovuto concentrarci sul secondo posto di Rubens. Perché sappiamo bene che se ne manca uno, ah, non è andata... Così dunque la sca-

tola piena l'abbiamo avuta con il secondo posto di Rubens a Shanghai. E riferendosi sempre a Shanghai: si trattava di un Gp fondamentale, perché era l'appuntamento più importante sotto il profilo commerciale. Ma ogni volta avevamo una motivazione: in Italia dobbiamo vincere perché è... l'Italia, in Francia per via della rivalità

### In sintesi

■ Bene la F2004 con specifiche 2005

■ Elettronica: novità solo nel 2007

■ Il 28 gennaio sarà importante...

«III commerciale in fatto di pneumatici, in Giappone per lo stesso motivo... Ecco perché la pressione su di noi deve sempre essere al massimo...».

**- La giornata storta di Montecarlo le ha creato un disappunto particolare?**

«Ogni Gp lo viviamo un po' come un campionato e quello monegasco ha una certa visibilità tra i Gp europei. Ci fosse da scegliere tra Monza e Montecarlo, sono convinto che opteremmo per quest'ultimo. Però tra Shanghai e Montecarlo sceglierei il primo. In ogni caso la gara del Principato si è rivelata una delusione; per sfortuna siamo partiti un po' indietro ma tutto si poteva giocare. Però abbiamo avuto due elementi contro: la safety car che ci è stata sfavorevole, anche se possiamo dire che, nel corso della stagione, la safety car ci è stata favorevole. E poi l'incidente che non è stato certo piacevole ma questo fa parte delle corse, dunque rientra nella lista delle cose sgradevoli ma che possono succedere e in effetti succedono».

## Ottimismo per il 2005

**- Parliamo della prossima stagione e dei test che la Ferrari ha affrontato in dicembre...**

«Abbiamo svolto i test di fine 2004 con una vettura modificata secondo le regole tecniche del 2005. Ovviamente senza una base concreta come poteva essere la nuova vettura del 2005 o quella modificata con la quale inizieremo il campionato. Però era importante controllare il comportamento della vettura con specifiche diverse. Poi abbiamo lavorato sulla affidabilità del motore che, come è noto, dovrà resistere per due Gp. Ultimo punto, abbiamo lavorato sulle gomme, visto che nella prossima stagione la differenza sarà enorme, con un solo treno da utilizzare dalle qualifiche alla fine della gara. Un test molto importante per noi...».

**- Ed erano già gomme con specifiche interamente 2005?**

«Eravamo su questa strada, è ovvio che abbiamo girato con temperature diverse rispetto a quelle abituali della stagione ma l'obiettivo era proprio quello di sviluppare le gomme per la stagione 2005».

**- Che idea avete sul nuovo motore?**

«Siamo sulla buona strada ma il lavoro non è finito e non sarebbe giusto che a dicembre fosse già ultimato. Questo è il periodo della preparazione ma è a marzo che dobbiamo essere a posto. Se dobbiamo avere un problema di motore è meglio che venga fuori ora, piuttosto che nel corso della stagione».

**- I tecnici si sono sbilanciati, hanno accennato a qualche promessa...?**

«Ma io non mi faccio promettere mai niente. E poi è troppo presto per dare una risposta in quanto alla potenza del motore 2005. Diciamo

che io mi aspettavo un calo di prestazioni più importante di quanto abbiamo avuto fino ad ora. Questo giustifica la decisione di andare sul motore 2.4 a 8 cilindri per il 2006. Perché per vedere veramente un calo della potenza, questa è l'unica soluzione».

**- In ogni caso per la Ferrari quei test sono stati un banco di prova positivo...**

«Sì! E non c'era alcun motivo per aspettarsi risultati negativi, ma, un momento, fino a quale punto positivi non lo sappiamo. Perché non conosciamo le specifiche tecniche delle vetture della concorrenza e tutti abbiamo utilizzato monoposto che non saranno quelle della stagione 2005».

## Gp e strategia: incertezza

**- Si è già fatto una idea di quale potrà essere la strategia "tipo" dei Gp futuri?**

«Allora: io cerco di minimizzare tutto quello che si può dire, tutto quello di cui si parla, perché mi rendo conto che la F.1 fa notizia. È ovvio che tra la fine e l'inizio del campionato si debba trovare qualche cosa di cui parlare ma spesso si tratta di cose che non corrispondono veramente alla realtà. Dobbiamo aspettare; in F.1 di speculazioni ce ne sono sempre ma in questo periodo si tocca il massimo. Per esempio, ci sono tante squadre che sono alla ricerca di sponsor, dunque possiamo avere dei dubbi sulle specifiche tecniche con le quali hanno girato le macchine. E quando vediamo i tempi, non sappiamo se sono stati ottenuti con tanti litri di benzina o con pochissima benzina, e non conosciamo la quantità di zavorra utilizzata e ancora quali gomme hanno montato..., un giro di pista lo si può affrontare in tante condizioni...».

**- Però i famosi quattro pit-stop visti nel 2005 probabilmente non li vedremo più...**

«Ma tutto è possibile! È ovvio che la strategia in senso generale dovrebbe cambiare, visto che non potranno essere sostituite le gomme ma sappiamo anche che l'effetto della quantità di



**TRIONFO - Jean Todt abbraccia Schumacher e Barrichello, 1° e 2° nel Gp d'Ungheria 2004: il titolo Mondiale Costruttori è stato incamerato. Due settimane dopo, il conto si è chiuso a Spa con il titolo di Schumi**



carburante sulla vettura è importante. E considerando che la qualifica della domenica mattina dovrà essere affrontata con la benzina che dovrà poi servire per la prima parte della gara, non possiamo nemmeno prevedere vetture pesanti. Sarebbe controproducente per la qualifica».

## Risparmio in F.1: come?

**- Si parla molto del possibile abbassamento dei costi e delle limitazioni dei test nel corso dell'anno. Anche la Ferrari ha presentato un piano...**

«Che probabilmente non verrà applicato. Alla luce di quello che percepisco, che vedo, non dovrebbe esserci un accordo tra le squadre sulle prove private. Perché ognuno fa quello che vuole e in un certo senso credo sia meglio così. Perché quando si parla di riduzione dei test va tutto bene; come ho detto, noi stiamo lavorando su un programma di riduzione dei costi. Noi l'anno prossimo vogliamo ridurre i nostri costi sui test ma non stiamo lavorando solo sui test. E d'altronde ci sono dei programmi sulla riduzione dei costi in F.1 dopo il 2005. Si sta cercando di individuare un regolamento che consentirà di avere una F.1 meno costosa. Tutte cose che vogliamo fare in modo articolato, in modo pensato. Però l'impressione è che ci sia il desiderio da parte di tutti gli altri di rendere la Ferrari meno competitiva e che cerchino di scoprire dove possiamo essere danneggiati di più. Allora, noi abbiamo la pista di Fiorano: è stato un investimento. Gli altri ne fanno altri, magari investimenti enormi sulle strutture. Quelli della Ferrari sono investimenti già ammortizzati e che a noi risultano molto utili, perché ci fanno risparmiare soldi.



Abbiamo il vantaggio che quando vogliamo provare, andiamo dall'altra parte della strada, oppure andiamo al Mugello. Perché dovremmo perdere questo? Per fare piacere agli altri? Noi dobbiamo fare piacere solo ai nostri azionisti, ai nostri clienti, ai nostri tifosi, non certo ai nostri concorrenti. La realtà è che ogni volta che si parla di ridurre i costi, noi siamo i primi ad accettare il dialogo. Non abbiamo certo battagliato per il motore che deve durare per due Gp, anche se ogni cambiamento di regolamento ci penalizza, visto che attualmente siamo competitivi. Quando nel 2002 hanno voluto a tutti i costi cambiare il sistema di qualifica, era per danneggiare la Ferrari. Ora ho sentito che volevano tornare sull'ordine di partenza per le qualifiche del sabato: perché? È chiaro: perché quello che parte prima si trova la pista sporca. Dunque "loro" hanno già in mente che la Ferrari vincerà i primi Gp del 2005 e dunque deve partire prima nelle qualifiche per essere penalizzata! Tra l'altro senza pensare che per lo spettacolo sarebbe un danno, perché se le auto più competitive dovessero partire nei primi cinque minuti, poi il pubblico potrebbe anche andarsene, poco attratto dalle vetture, diciamo, meno competitive. Dunque tutto è fatto secondo il calcolo di come facciamo per vincere: in un certo senso si tratta di un bel riconoscimento, perché nei miei 11 anni in Ferrari non sempre è stato così. Comunque, noi cerchiamo di studiare qualche cosa di razionale, dove ci sia una logica. Poi gli altri, facciano quello che vogliono!».

## Gioco sporco anti-Rosse

- È evidente che ci siano dei piani per battere la Ferrari con la furbizia...

«Ma se gli altri vogliono giocare con la furbizia..., noi possiamo rispondere. Ma non è questo il problema: l'importante è agire sempre con sensatezza e devo dire che condividiamo gli stessi concetti con la Federazione. Poi tutti gli altri dicono "ah, la Ferrari e la Fia agiscono sempre d'accordo...", ma dicano quello che vogliono! La realtà è che la Fia è più fredda, più distaccata nei confronti dei problemi da risolvere».

- A proposito del motore 2.4 V8, il risparmio è notevole?

«Il termine "notevole" è una forzatura, anche perché nel 2005 andremo avanti con il V10 e contemporaneamente svilupperemo il V8, quindi questo avrà un peso sui costi. Invece tra un anno avremo un motore con soli 8 cilindri, quindi con due pistoni in meno, due bielle in meno, diverso materiale in meno. Dunque dovremmo risparmiare un 20% in totale; diciamo che, in quanto al risparmio immediato, in fatto di materiali spenderemo almeno un 10% in meno».

- Sulla diminuzione della elettronica in vettura, come la pensa la Ferrari?

«Anche su questo aspetto siamo totalmente favorevoli ma è anche un problema di tempistiche. Quando si decide qualche cosa, va verificata prima di tutto la fattibilità ma si tratta di una cosa sulla quale saremo d'accordo. Noi a livello di elettronica siamo decisamente bravi, però siamo disponibili, anche in questo caso, a ridiscutere tutto perché potrà diminuire i costi. Ma questo per il 2006 non sembra fattibile, si può invece parlare del 2007. In ogni caso, al più presto lo decidiamo, meglio sarà. Però molto spesso non si fanno gli interessi dell'uno piuttosto che dell'altro, perché qualcuno ha un budget illimitato e a questo punto la cosa slitta. Ma mi auguro che il

28 gennaio, quando ci vedremo, potremo prendere delle decisioni importanti...».

- Ecco, questo 28 gennaio, giorno in cui si riuniranno costruttori e Fia...

«Sarà la data dell'anno per la F1!».

- Saranno prese decisioni importanti per gli anni futuri? Ci saranno tutti i costruttori?

«Se ci saranno tutti, non lo so. Comunque noi ci saremo, con piacere rispondiamo all'invito della Fia. Ci sarà un ordine del giorno, poi ognuno porterà le proprie proposte. Mi auguro davvero che si tratti di una data importante per il futuro ma lo sarà se verrà presa una decisione. Ma non credo che sarà tempo perso, sono sicuro che ci sarà una buona determinazione da parte della Fia».

- Quindi in merito, è ottimista...

«Sì, sì, senza alcun dubbio».

## Schumi e il futuro Ferrari

- E, a proposito di un futuro abbastanza lontano ma non tanto, come vede lo scenario della Ferrari dopo il 2007, quando scadranno i contratti di Schumacher, di Barrichello e anche quello suo?

«Ci pensiamo, ci pensiamo. Posso dire che tante decisioni, prese a livello organizzativo, vanno in quella direzione. Poi è chiaro che nel 2007 potrebbero esserci certe modifiche in merito alla organizzazione. Ci stiamo lavorando piano piano, ma non è che abbiamo un appuntamento fisso, tipo quando scadrà in F1 il "Patto della Concordia" e non si sa cosa potrà succedere. E poi abbiamo visto che uno dei punti di forza della Ferrari in questi anni è stata la stabilità: questa è importante, e ogni decisione viene presa con riflessione, con la cura del dettaglio e delle conseguenze. Ed è in tale senso che lavoreremo anche in futuro».

- Domanda inevitabile: il futuro di Michael Schumacher dopo il 2006, come lo vede?

«Di questo abbiamo parlato tante volte ma né lui lo sa, e se non lo sa, io ne so ancora meno di lui. Anche se abbiamo dei rapporti di grande affetto e amicizia. Perché oggi Schumacher è innamorato del suo lavoro, è innamorato della Ferrari. È appassionato ma direi anche che tutti gli elementi sono riuniti per andare in tale senso. È una squadra che gli piace, siamo competitivi, dunque c'è tutto per... È ovvio che un giorno cambierà atteggiamento ma oggi è come ho detto: né io né lui sappiamo cosa accadrà. Ci possiamo augurare, ed è anche il pensiero del Presidente Montezemolo, che lui abbia voglia di andare avanti per tanti anni, perché è fresco, è motivato e in grande forma fisica. E poi è intelligente, ha tanti, tanti, ma tanti pregi!».

- Però se Schumi dovesse dire basta, dovrete essere preparati...

«La Ferrari ha sempre saputo reagire sia nei momenti più alti che in quelli più bassi. Ma io credo che tutti sognano di lavorare un giorno per la Ferrari, tenendo conto del periodo che stiamo vivendo. Ma ci sono dei contratti..., perché è facile dirlo, ma se noi, per esempio, vogliamo un pilota che magari ha un contratto fino al 2010, la trattativa non risulta facile. Ma non è che siamo in questa situazione. È ovvio che nel giorno in cui Schumacher deciderà di partire, faremo del nostro meglio per trovare un degno sostituto. Di questo sono assolutamente convinto. E poi ancora: Schumacher ha dato tanto alla Ferrari, come la stessa Ferrari ha dato tanto a Schumacher. Perché in ogni accordo ci deve essere molto equilibrio, in caso contrario non resiste nel tempo. Sono convinto che uno dei motivi di questa stabilità a tutti i livelli - alti e meno alti - si basi sul magnifico scambio che abbiamo. C'è reciprocità tra colui che dà e colui che riceve. Questo è un lavoro che non si vede ma si tratta di un lavoro quotidiano, svolto con grande cura e intenso impegno per raggiungere questo risultato. E questo vale anche per il clima che abbiamo. Quando noto il clima che caratteriz-

furbo, sveglio. È speculare alla F.1 ma lo lasciamo tranquillo. È chiaro che se questo ragazzo un giorno volesse fare della F.1 avrebbe delle proposte. Ma da qui a mettergli una pressione perché se andrà in F.1 sarà vincente..., nessuno lo sa, né lui né gli altri. Quello che è sicuro è che lui avrebbe bisogno di imparare a sfruttare, a ottimizzare una F.1. Perché quello che conta non è entrare nei tre secondi del miglior tempo, conta il decimo davanti al miglior tempo. Questo è molto difficile come lo è per lui nel motociclismo. Rossi è il miglior pilota della sua generazione in moto, ma non facciamo paragoni perché sono mestieri diversi».

## Il rapporto con la Sauber

**- Com'è il rapporto Ferrari-Sauber, quando scade il contratto per la fornitura dei motori alla scuderia svizzera?**

«Alla fine del 2005; abbiamo iniziato nel 1997, dunque con un contratto sempre a scadenza, ogni due anni. Di recente ho letto alcune dichiarazioni sul rapporto Ferrari-Sauber (secondo le

pagati. Se lui un giorno lo troverà, magari tramite un costruttore che già esiste e che desidera entrare in F.1, beato lui! Il nostro accordo è iniziato perché eravamo convinti che avrebbe avuto un peso importante ma nello stesso tempo non dovevamo rischiare di fare perdere competitività alla Ferrari. Credo che negli anni sia andato avanti bene ma l'abbiamo fatto per aiutarlo e secondo un accordo commerciale».

**- Se arrivassero altri possibili "clienti"...**

«Dipende dal tipo di clienti, dalle garanzie che potrebbero portarci, ma la risposta è sì, non è certo escluso».

**- Dalla metà dello scorso anno, lei è diventato anche direttore generale della Ferrari produzione: come ha affrontato il nuovo ruolo, tenendo conto dell'impegno delle corse?**

«Come sempre, malgrado quello che la gente possa pensare, io sono nel mio ufficio più o meno per 220 giorni all'anno: è sempre stato così. E continuerò ad essere presente alle gare anche se mi concederò di arrivare più tardi nel corso del week-end. Ho l'ufficio nel quale siamo ora (nella palazzina che, a Maranello, ospita la direzione della Ferrari Automobili, ndr), nel quale rimango fino alle due o alle tre del pomeriggio, prima di recarmi nell'ufficio della direzione sportiva (la famosa GES, dall'altra parte della via Abetone, vicino alla pista di Fiorano, dalla quale Todt non esce prima delle 21 ma spesso si trattiene molto oltre, ndr). Dunque in mattinata cerco di concentrarmi principalmente sui problemi che sono collegati alla divisione industriale, a quella Brand Development Department, merchandise e sponsor. Quindi nel pomeriggio resto fino a tardi dall'altra parte. Per consentirmi questo ho un po' diviso la responsabilità dei dettagli con chi mi è più vicino. A livello organizzativo e a livello tecnico...»

**- Quindi non ha cambiato lo stile di lavoro, ha diviso la giornata...**

«Anche perché a livello della gestione industriale io ero già coinvolto; meno ma ero coinvolto nel realizzare i piani e nel consiglio di amministrazione. D'altronde la Ferrari è una piccola azienda, dunque ci vediamo, ci parliamo. Ho dei colleghi ad altissimo livello che conoscevo già, come l'ingegner Felisa (vice-direttore della Ferrari, ndr) e potrei citarne tanti altri, tutta gente che fa un lavoro eccellente. Dunque non è assolutamente come quando sono arrivato alla Ferrari nel luglio 1993, quando c'era da fare l'inventario e ricostruire. In questo ufficio sono arrivato con occhi nuovi, dò il mio input ma a una struttura che è molto capace, molto forte, e che risponde ai problemi da parecchio tempo».

## Ferrari-produzione: record

**- Da poco avete reso nota la cifra della produzione 2004 che è eccellente...**

«È un record: 4750 vetture; e nel corso del



**UFFICIO E BOX**  
Nel dialogo Jean Todt è sempre molto pacato ma preciso e concreto nelle risposte. In alto, il direttore della Ferrari con Barrichello, ai box del Gp Usa a Indianapolis, dove il brasiliano ha ottenuto la pole

za tanti altri concorrenti e lo paragono a quello della nostra squadra..., giorno e notte! Proprio così: giorno e notte. E ancora, Schumacher, quale che sia il suo talento, ha comunque bisogno di disporre di una buona macchina».

**- E degli altri piloti della F.1 che giudizio può dare?**

«No, io non sono uno che fa parte di una giuria, lascio ad altri questi giudizi...».

## Valentino? Un fenomeno!

**- E di Valentino Rossi, quale idea ha?**

«Che è un grande pilota di motociclismo, che è un ragazzo per bene, simpatico, intelligente,

quali finirebbe con la scadenza del 2005, ndr) ma queste vanno interpretate. È ovvio che Sauber ci paghi i motori e dunque noi dobbiamo vendergli un buon servizio. Il nostro è solo un accordo commerciale: ecco perché non è obbligato a seguirci quando la Ferrari decide di seguire una certa linea politica. Peter Sauber è un tipo sensato e spesso condividiamo le stesse idee, le stesse opinioni, ma ogni tanto può avere dei parametri diversi per giudicare, per decidere qualche cosa. E questo è totalmente giusto, lo posso capire. Ed è altrettanto giusto che Sauber possa sperare di avere la disponibilità di un motore gratis. Anzi, lo incoraggio su questo e d'altronde noi non potremo mai fornirgli il motore senza essere



COLOMBO

2004 abbiamo annunciato la 575 Gtc, abbiamo lanciato la 612 Scaglietti che è un'auto totalmente nuova rispetto alla 456, e ancora la 430 che sostituisce la 360...».

**- Una annata speciale. In quanto alla produzione, crede che Ferrari potrà arrivare a cifre più elevate?**

«Non è che non potrebbe, ma noi vogliamo che la Ferrari resti un costruttore elitario, che realizza le Gran Turismo più belle del mondo. Dunque vogliamo privilegiare il cliente, la qualità, ed evitare di fare volumi che non sono tipici della Ferrari. Oltre che vendere Ferrari, dobbiamo anche vendere il privilegio di avere questo prodotto. Quindi la produzione resterà intorno alle 4.500 unità annue, più o meno il 5%, secondo l'andamento del mercato. E l'anno prossimo presenteremo la 430 Spider, una vettura davvero sensazionale».

**- Al di fuori del suo lavoro alla Ferrari, ha colpito il suo interessamento diretto nella associazione internazionale ICM, creata dal professor Gerard Saillant e che si occupa dei problemi legati alle malattie cerebrali e del midollo spinale...**

«Posso dire che ogni tanto è necessario fare alcune osservazioni. Io sono nel mondo delle corse da 38 anni e in tutto questo periodo ho avuto una carriera degna, che mi ha permesso di conoscere molta gente e mi ha dato un certo patrimonio. E a un certo momento, nella vita si deve pensare un po' agli altri, facendo una cosa che non sia legata solamente all'interesse personale o che sia collegata solo ai soldi. Ogni tanto bisogna aprire gli occhi su dei problemi che esistono: quali tipi di problemi? La guerra, la povertà, la malattia? Nel patrimonio della mia vita, una delle cose più importanti che ho potuto accumulare è il fatto di avere potuto conoscere alcuni personaggi al di fuori della media, tra cui alcuni medici. Tra questi il dottor Gerard Saillant è molto noto per quanto fa nella sua specialità, e mi è venuta l'idea di dare qualche cosa agli altri, anche per un debito nei confronti di quanto la vita mi ha portato. Da qui l'idea del centro di ricerca medica sul cervello e sul midollo spinale. Saillant ha scelto i colleghi medici, io ho scelto i colleghi "fondatori". Ognuno, tramite il suo successo personale nella vita, potrebbe portare qualche cosa per concretizzare questo progetto. Tutto

qui. Ognuno di questi personaggi ha una missione particolare da compiere e, tutti assieme, mi auguro si possano ottenere risultati positivi».

**- Crede che lo sport, al quale lei è legato, potrebbe contribuire alla missione?**

«Lo sport potrebbe decidere di stabilire qualche cosa in fatto di beneficenza, per portare una somma di denaro, questo sì. I finanziamenti possono arrivare da tante fonti e tra queste lo sport».

## Vinceranno a Le Mans?

**- Al di fuori della F.1, molto tifosi covano un sogno: la vittoria assoluta della Ferrari alla 24 Ore di Le Mans. Sarà mai possibile?**

«Attualmente le nostre vetture affrontano le gare Gt, e tra parentesi si comportano molto bene visto che abbiamo vinto il campionato Fia per il secondo anno consecutivo, ma questo riguarda comunque una attività commerciale. Il nostro impegno ufficiale riguarda solo la F.1, anche se cerchiamo comunque di migliorare il nostro reparto delle corse clienti e mi auguro che possano essere realizzate delle vetture che potranno anche disputare la 24 Ore di Le Mans con i clienti stessi».

**- Però a Le Mans attualmente vincono le vetture sport: sareste d'accordo per un regolamento che dia spazio alle Gt?**

«Secondo il mio punto di vista la 24 Ore dovrebbe essere basata su un regolamento che possa permettere a una Gran Turismo di vincere. Vista l'evoluzione del campionato Gt con l'arrivo della Maserati e della Aston Martin, sarebbe l'unico modo per tornare su corse un po' "storiche" pur se con auto diverse perché i tempi sono cambiati. Tocca agli organizzatori di Le Mans decidere per lo status quo o creare una vera gara per auto Gran Turismo».

**- Lei è esperto ed appassionato anche di rally. Ed è al corrente della polemica di molti appassionati che rimpiangono le vere gare "dure" di una volta...**

«Faccio parte di quella schiera. Però bisogna considerare che diventerà sempre più difficile organizzare rally sulle strade normali per via delle norme sempre più restrittive. Però non posso dimenticare dei Rally di Montecarlo con percorsi di avvicinamento (precedevano il percorso comune e le prove speciali ed erano lunghi migliaia di km, ndr) che non consentivano di stare nei tempi, con medie di 80 km/h. Diventava quindi una corsa anche su strade aperte; poi tutto piano è sparito. Tanto che di recente, scherzando con Sebastien Loeb che è un grande campione e con il suo co-pilota, sostenevo che erano diventati dei sindacalisti dei rally: si inizia alle nove e si finisce alla sei! Personalmente ricordo gare nelle quali si stava 48 ore senza uscire dalla macchina. Ovvio che i tempi siano cambiati ma, detto questo, le gare moderne sono comunque estremamente competitive, quando vedo che dopo tre giorni la classifica è chiusa in pochi secondi di differenza. Resta quindi la battaglia, ma dal mio punto di vista diventerà sempre più difficile organizzare rally, considerando le nuove regole sulle gare stradali».



**Formula 1**

**I PIANI DI ALAIN**

# Prost lo stratega

**Alla vigilia dei suoi 50 anni  
l'ex campione del mondo rientra nei  
Gp come consulente della «iSe»**

**di Agnès Carlier**

■ **Alain Prost** è un quattro volte campione del mondo di Formula 1 (1985, 1986, 1989, 1993) atipico, che ha scoperto lo sport automobilistico per caso, accompagnando il fratello Daniel a provare un kart. Ma che poi in carriera ha messo insieme un albo d'oro eccezionale. A qualche giorno dall'inizio della stagione 2005 eccolo qui, all'alba dei cinquant'anni, pieno di solidi progetti. Infatti nel 2005 tornerà nei paddock della F.1, da cui mancava dal 2001.

«Sì, ma a bordo pista, e comunque senza correre rischi finanziari. Qualche settimana fa sono diventato consigliere della "iSe", la società che lavora per la GPWC, l'associazione dei Grandi Costruttori che sono sempre più coinvolti in F.1. Non mi impegnerò da protagonista, ma è estremamente interessante esaminare le cose da una diversa angolazione e nonostante tutto non sono mai rimasto lontano da questo ambiente. Mi rivedrete nei paddock del 2005, non in tutti i Gran Premi sistematicamente, ma in molti».

**Eccolo** di ritorno sui circuiti, con nuove responsabilità in seno alla "International Sports and Entertainment AG". Questo rientro di Prost arriva in un momento in cui la F.1 è a una svolta cruciale del proprio sviluppo commerciale e sportivo. Si tratta di riuscire a mantenere il giusto equilibrio tra i conflitti di interesse con le banche, Bernie Ecclestone, il potere sportivo, la scomparsa di piccoli team, ecc... o le lotte di potere stile "Ferrari contro tutti". Vi era quindi l'impellente necessità per la GPWC di definire la migliore delle strategie. E Prost, dopotutto, ha sempre qualche cosa da dire e grazie alla sua esperienza può anche risultare molto utile. È nell'enorme ufficio al primo piano della sede della iSe, a Zurigo, che il presidente George Taylor attende il suo nuovo consulente esterno, Alain Prost, che avrà il compito di aiutarlo a sviluppare e a proporre una

strategia di concertazione e d'azione per il futuro a Juergen Hubbert (DaimlerChrysler) e agli altri membri della GPWC, ossia il Burkhard Göschel (BMW), Luca Cordero di Montezemolo (Gruppo Ferrari Maserati) e Patrick Faure (Renault). E, a proposito del ruolo dei grandi Costruttori, Prost ha un preciso parere:

«Di grandi Costruttori non ce ne saranno mai abbastanza. Quando essi si impegnano in uno sport sono indissociabili dall'alta tecnologia. Ma l'autorità sportiva deve concepire regolamenti perché non siano troppo avvantaggiati. Uno scarto tra grandi e piccole squadre è accettabile, ma per alcuni arriva al 60%. È una spirale infernale. Bisognerebbe che tutte le squadre fossero d'accordo per fermarla. Per esempio, la diminuzione delle prove è uno dei punti chiave che in questo momento meriterebbe un chiarimento. Ma la trappola è che i Costruttori vogliono una cosa sola: per ragioni commerciali devono riuscire ad essere sempre migliori del proprio vicino. La riduzione delle prove porterebbe a una riduzione dei costi. D'altro lato, si arriverebbe a ridurre il personale del team, ma non sarebbe una cosa negativa, non ci sarebbero più "mostri" che contano dalle 800 alle 1000 persone. Non è riducendo la fornitura di un Gran Premio a un treno di gomme che si realizzano risparmi di rilievo. L'idea del pneumatico unico non è male. Ma a dire la verità non mi sono ancora fatto un vero parere sulla questione. Bisogna comunque che lo sport segua la sua vocazione e resti un laboratorio di tecnologia. In fondo, se ci fossero tre produttori di pneumatici forse il costo sarebbe globalmente inferiore».

Prost getta uno sguardo sull'esperienza trascorsa come patron del team Prost Grand Prix dal 1997 al 2002 e scherza dicendo che i bravi piloti non sono "mai" buoni manager. Ammette, impotente, che lo sportivo generalmente non ha una buona reputazione di gestore accorto. «Quando si è avuto successo la gente non accetta che si possa avere potere. A distanza di qualche anno non devo sentirmi in imbarazzo, soprattutto se penso a ciò che succede oggi. Dico a me stesso che all'epoca avevamo a disposizione il secondo budget più piccolo dopo Minardi. E non me ne vergognavo. Non abbiamo meritato la fine e la levata di scudi contro il team. C'è stato il destino, con l'11 settembre, che ci ha impedito di firmare con uno sponsor. Altro scherzo del destino è

stata la crisi di Yahoo su Internet, ora risolta. Altre peripezie, il fallimento di un altro sponsor sudamericano... Quando le cose partono male succede di tutto. Se dovessi ricominciare? Non rimpiango nulla. Soprattutto nessuna delle decisioni prese, perché all'epoca le soluzioni trovate erano sempre le migliori in rapporto alla situazione. Ma c'è un'operazione che non rifarei: Prost Grand Prix».

Alain ammira profondamente il coraggio che hanno oggi i "patron" dei team moderni: «Che la vita di un team privato sia difficile è certo. Ma c'è chi, come Peter Sauber, che ha sempre saputo mantenere l'equilibrio e la stabilità con i suoi partner. Ed è la stabilità che crea una buona immagine. Se una piccola struttura si porta dietro problemi economici la vita diventa difficile. Sono rimasto impressionato dai risultati ottenuti da Sauber. La relazione con il motorista è la chiave del problema. Per il momento ha un rapporto privilegiato con Ferrari. Per passare al livello superiore questa scuderia deve trovare un accordo con un grande Costruttore».

## CHE COSA È LA ISE

# Un colosso mondiale del marketing sportivo

■ La International Sports and Entertainment (iSe) è una società internazionale di marketing sportivo nata nel marzo del 2003 e con sede a Zurigo. Gli azionisti sono tre: Dentsu Inc. e Publicis Groupe S.A. sono ciascuno proprietari di un 45% dell'azienda, mentre il rimanente 10% appartiene a Sports Mondial Inc., un altro colosso del marketing con sede a New York. La iSe è il frutto di un matrimonio ben riuscito tra il pubblicitario giapponese Dentsu e il quarto gigante mondiale della comunicazione, il francese Publicis. Vi sono poi, nell'orbita di iSe, altri "satelliti" di fama. Così "iSe-Hospitality AG", è diretta dal francese Jacques Lambert, ex-prefetto della Savoia, approdato allo sport in seguito ai Giochi Olimpici d'Inverno 1992 di Albertville. Hank Steinbrecher, americano, in precedenza al marketing Gatorade, è uno dei pionieri del marketing del football americano. È stato lui ad organizzare la Coppa del Mondo di calcio del 1994 negli Stati Uniti. Del resto è la iSe che si è aggiudicata l'organizzazione della Coppa del Mondo di calcio 2006 in Germania. ■

Quale team ha più apprezzato nel corso della propria carriera? «Forse l'atmosfera alla McLaren, il lato familiare, Mansour Ojeh, Ron Dennis, Osamu Goto... Ma non ho mai rimpianto quel periodo della mia vita. Quando ho lasciato la McLaren ne avevo abbastanza di fare il lavoro di Senna. Lui non faceva mai i test invernali e partecipava poco allo sviluppo della vettura. Nel luglio del 1989 ho annunciato che me ne sarei andato. In verità dietro il mio abbandono non vi era alcun progetto. Aleardo Buzzi, che era il presidente di Philip Morris all'epoca, si occupò del contratto con la Ferrari. Era molto legato al Commendatore, e non mi rammarico di aver seguito i suoi consigli, anche se i risultati

della scuderia a quel tempo erano un po' altalenanti».

Gli chiediamo di Schumacher, quello che ha polverizzato il record di titoli mondiali, ma non trova alcuna somiglianza con il sette volte campione del mondo.

«Apparteniamo a due generazioni diverse. Abbiamo avuto vetture totalmente diverse. Abbiamo perfino avuto uno status diverso all'interno del team. Intendo dire che Michael è sempre stato la prima guida, mentre io non lo sono mai stato. Certo, di somiglianze ce ne sono, ma le nostre carriere sono del tutto diverse. Le corse di oggi si fondano sulla strategia concertata con tutto il team e non, a differenza di ciò che succedeva ai miei tempi, alla strategia di un solo pilota. Oggi un pilota non ha bisogno di essere tanto calcolatore e l'affidabilità dei materiali raggiunge quasi il 100%. Il pilota di oggi è uno "sprinter", tutto sta nella strategia del carburante, ma la fatica o la forma fisica del pilota, per esempio, non sono più così determinanti».

L'occhio di Alain brilla già all'idea delle grandi battaglie di cui sarà testimone nel 2005: «La Ferrari è molto forte. Con Bridgestone a sua totale disposizione. Il team è super-affidabile e non sarà facile per Raikkonen, Button, Alonso, tutta una generazione che spinge per battere le rosse. Sono quattro o cinque alle costole di Michael Schumacher. Bisogna vedere quando lo prenderanno».

Apprezza il ritorno di Jacques Villeneuve, ma sottolinea che non lo si può paragonare al suo rientro: «Io sono rientrato in un team di punta, con le migliori opportunità e con una vettura eccellente, Villeneuve è rientrato alla fine della stagione. La monoposto non era necessariamente eccezionale. Da parte di Jacques è stato un passo molto coraggioso e molto pericoloso per la sua reputazione. Non aveva alcuna possibilità, veramente nessuna possibilità di essere competitivo. Io avevo potuto fare dei test invernali, avevo ricominciato in condizioni migliori rispetto a quelle di Villeneuve. Per lui è stato difficile fisicamente e soprattutto psicologicamente. A dire il vero penso che per lui la parte più dura sia già passata. La sola cosa che non posso valutare è la sua motivazione reale, se la sua motivazione sia la speranza di vincere, se per lui i risultati genereranno o meno una delusione troppo forte. Peccato che non abbia trovato una soluzione per gestire la propria carriera rimanendo sotto i riflettori».

Prost sta partecipando attivamente al Trofeo Andros alla guida di una Toyota Corolla. Per concludere questa conversazione a briglia sciolta, gli abbiamo chiesto se le corse per un pilota sono proprio una droga...

«Quando qualcosa piace bisogna continuare a farla. Quando ero a capo della Prost Grand Prix non ho mai, nemmeno per un attimo, pensato di guidare. Ma, ora, il trofeo Andros mi diverte moltissimo, e si tratta di un progetto con un Costruttore di primo piano. E poi non rischio: il 24 febbraio compirò 50 anni e non è proprio questo il momento di rischiare...» ■

# Fast BAR



## Davidson in marzo punterà al record di velocità per F.1 sul Lago Salato di Bonneville. Un'idea stuzzicante...

di Mauro Forghieri

■ **Quando** ho saputo che c'è un team del Circus deciso a stabilire il record di velocità assoluto per vetture di F.1 sono restato stupito. Mi riferisco alla BAR che con questo scopo nel prossimo marzo porterà una sua monoposto nel Lago Salato dell'Utah (USA) con il suo tester Anthony Davidson impegnato nell'impresa. Bene, finalmente qualcuno ha pensato che valga la pena di fare ciò, perché la F.1 oggi ha raggiunto dei limiti d'efficienza in termini d'aerodinamica altissimi. Ricordiamo che le F.1 girano a Montecarlo con tantissimo carico, ma poi su tracciati superveloci tipo Monza montano alettoni che sembrano lame e che servono solo a creare stabilità. Quindi pensare che un team si recherà in un luogo ad hoc per lanciare la monoposto al massimo della sua velocità, dal punto di vista tecnico desta assoluto interesse, anche se lo scopo non sarà scientifico, ma presumibilmente promozionale.


**La galleria del vento** aiuterà moltissimo la squadra a trovare un compromesso tale per cui si conservi la trazione al pari della stabilità: il centro di pressione della macchina dovrà essere messo in modo da creare stabilità con il centro di pressione aerodinamico. Così, in presenza di leggeri ondeggiamenti, la monoposto stessa sarà... "autostabile". Quindi con il centro aerodinamico più indietro possibile: per questo non potranno togliere l'alettone posteriore, che crea, aiutato anche dalle ruote, una zona di depressione dietro la vettura, aiutato anche dalle ruote, tale per cui c'è uno

scorrimento di aria al di sotto di essa. Potranno sì mettere degli angoli di calettamento dell'alettone bassissimi, toglieranno sicuramente i nodi che danno una resistenza elevata, però i tecnici dovranno mantenere quella che è la configurazione aerodinamica di base della vettura, cioè con un carico posteriore superiore a quello davanti in modo che il centro di pressione della monoposto sia il più indietro possibile. Non si tratterà di un compito facile e inoltre il pilota dovrà essere molto accorto. Per quanto la superficie sarà estremamente piatta, di piatto assoluto non c'è niente e le leggere ondulazioni rendono



ranno possibili oscillazioni della monoposto tali da impedire di esprimere il reale potenziale del mezzo. Non dimentichiamo che, normalmente, la vettura quando è in imbardata ha dei coefficienti di finezza inferiori, quindi imbardate di pochi decimi di primo possono significare perdite di km di velocità, quando si è vicini al limite della vettura stessa.

**Il programma** è inoltre interessante anche guardando al passato. Ricordo che prima della Seconda Guerra Mondiale, quando la Germania riteneva di essere una delle nazioni più importanti del mondo, e per certi aspetti purtroppo lo era, si scatenò una vera caccia al record assoluto di velocità, utilizzando dei tratti autostradali realizzati con lastroni di cemento armato privi di discontinuità. E a brillare era l'Auto Union, sfidata dalla Mercedes. Ricordo l'avventura di Bernd Rosemeyer che in uno dei momenti più vibranti a drammatici di questa lotta si immolò mentre era alla guida della sua Auto Union. Allora i concetti aerodinamici di base della autostabilità erano già noti, perché erano quelli già applicati agli aerei - non a caso molta dell'aerodinamica che tocca le vetture da corsa è di derivazione aeronautica, specie per le teorie del controllo del mezzo - e i concetti stessi sono molto più simili di quanto non si pensi, partendo, ovvio, dai diversi presupposti che la macchina è sostenuta dalle gomme mentre l'aereo dalle ali.

**Esistono libri** pubblicati nell'immediato Dopoguerra nei quali si riprendono i lavori che furono fatti negli Anni '30: si possono ammirare alettoni, spoiler, addirittura minigonne che sfioravano il terreno e persino una vettura già dotata della caratteristica forma a coca-cola, tanto tempo dopo ripresa dalla F1. Ebbene, l'Auto Union creò forme aerodinamiche validissime dal punto di vista del coefficiente di finezza, arrivando a valori di 0,12, ma per giungere a questi traguardi dovette purtroppo trascurare quelli che erano i carichi aerodinamici e soprattutto le posizioni del centro di pressione che si muoveva molto ai minimi spostamenti dall'asse di direzione. E questo, in definitiva, rendeva la vettura instabile. A questo va aggiunto che le vetture da record, prendendo dei venti trasversali, potevano... spiccare il volo o comunque manifestare una pericolosissima instabilità foriera di incidenti disastrosi. E pare proprio che il "siluro d'argento" di Rosemeyer conobbe tali cause per il suo triste destino. Al contrario, i team della Formula 1 d'oggi hanno una profonda conoscenza di queste problematiche e i tecnici sanno benissimo come e dove agire. Ciò mantenendo intatte le forme 

**Una monoposto BAR-Honda, il profilo del leggendario Lago Salato e un paracadute - a mo' di freno aerodinamico - , appoggiato sulla superficie, quasi a esaltare i colori Lucky Strike. La missione "speed record F.1" è già molto più di un semplice sogno...**

## OBIETTIVO: OLTRE 400 KM/H

IIII della monoposto, che non sono quelle di una macchina molto "fine" anche perché le ruote scoperte sono fonte di una resistenza elevata. A ben guardare, in ogni caso, le analisi che sono state effettuate con flap e correttori di flusso rendono una F.1 molto più aerodinamica di quanto sia possibile immaginare. Difatti, se si fanno per queste monoposto i rapporti cavallo per decimetro quadrato di area frontale totale, si vede che le velocità che riescono a raggiungere nei rettifili (non più esageratamente lunghi) appaiono più che rispettabili (350-360 km/h). Detto questo penso che quelli della BAR-Honda dovrebbero avvicinarsi in questo caso a valori di 450 km/h senza creare una monoposto estremamente instabile. E siccome la galleria del vento dice molto ma non tutto, toccasse a me il compito di curare questo progetto sarei prudente. E magari non farei toccare i 450 km/h... Comunque va anche detto che l'ala anteriore, poco curvata e opportunamente angolata, potrebbe essere utile a dirigere il flusso in modo ottimale.

Il tentativo della BAR è interessante anche per quanto riguarda le gomme: per imprese come questa si possono infatti fare dei pneumatici (senza modificarne la sezione) con delle forme di battistrada che riducono il contatto a terra, con mescole estremamente dure e di bassissima isteresi, quindi con delle costruzioni che lavorino poco e che abbiano poco rotolamento, ossia poca resistenza al rotolamento. Penso proprio che verranno realizzate delle gomme ad hoc per questa avventura, anche in questo caso con innegabili vantaggi promozionali. Certo, che se la BAR riuscisse ad arrivare, che so, a 500 all'ora il battage pubblicitario sarebbe immenso. In quel caso, scommetto che salterebbe fuori un altro team di F.1 pronto a tentare di battere quel primato. E allora ne vedremmo delle belle... ■

## Numeri da record

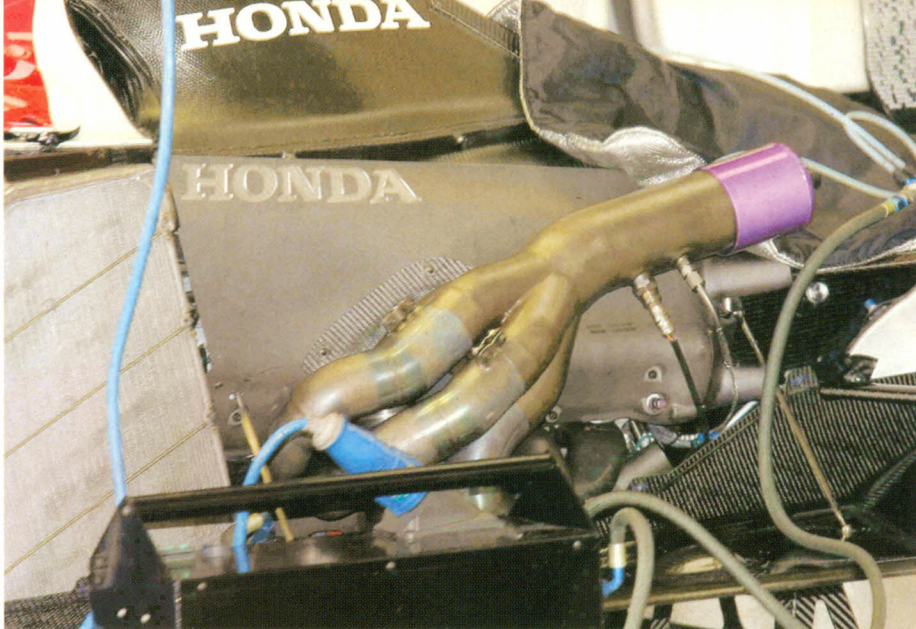
**368,9 Kmh:** la velocità più alta registrata per una vettura di F.1: alla "speed trap" di Monza durante l'edizione 2004 del Gp Italia. La vettura è la Williams di Pizzonia.

**1227,723 Kmh** (pari a 763,035 miglia orarie): il record assoluto per veicoli terrestri - con propulsione a jet - stabilito dal Thrust SSC;

**63,137 Kmh:** la velocità del primo record "omologato" sul miglio, stabilito in Francia nel 1898 da una Jeantaud.

**333,305 Kmh:** la media oraria in gara (sulla distanza) all'ultima edizione della 400 miglia IRL sulla California Speedway.

**1,609:** il rapporto di conversione miglio/chilometro. Per essere omologato, il record deve comprendere due passaggi sul miglio entro un'ora; quindi si calcola la media.



## CURIOSITÀ SUL LEGGENDARIO LAGO SALATO

### Bonneville tempio della velocità

■ Negli USA il Lago Salato di Bonneville (Utah) è il più classico dei teatri per i record di velocità e deve il suo nome al capitano B.L.E. Bonneville, che studiò a fondo l'area nel 1830. Già sede di una gara per... biciclette nel lontano 1896, nel 1914 il Lago Salato vide il tentativo di primato di Teddy Tezloff, che con la sua Blitzen Benz si spinse alla velocità (non riconosciuta dalle autorità come primato) di 228,043 km/h.

Ma il Lago è divenuto dalla metà degli Anni '30, grazie alle gesta di mostri

sacri quali Malcolm Campbell, il tempio dei record e ciò fino all'inizio degli anni '70. Craig Breedlove, Art Arfons e, infine, Gary Gabelich (appunto nel '70, con 622,4 miglia, pari a 1001,441 km/h) sono i nomi degli uomini che hanno legato per sempre il nome di Bonneville alla storia dei primati di velocità.

Il Lago Salato è inoltre tradizionalmente sede degli "Speed Trials" estivi, durante la classica "settimana della velocità" durante la quale sono stati battuti centinaia di primati di categoria. Per la

cronaca tra i più recenti traguardi ottenuti, va ricordato il record per motore a pistoni ad opera dello "Spirit of 76" di Al Teague nel 1991 (409 miglia, pari a 658,081 km/h), al quale ha fatto seguito la velocità di 413 miglia (664,515 km/h) fatta segnare dall'Autopower del compianto Nolan White. Ma al di là del fatto che l'unica cosa che accomuna questi veicoli alla BAR-Honda è appunto il fatto di avere un motore a pistoni, non saranno certo questi i... punti di riferimento per il pilota della BAR Anthony Davidson. ■





## Geoff Willis, d.t. della BAR

# «Non si andrà molto oltre i 400 km/h»

**Il tecnico spiega contesto e problematiche della iniziativa, ipotizzando un valore-limite raggiungibile**

■ **Utilizzare una vettura** di Formula Uno per un record di velocità su terra. Un'idea "folle" ventilata dal marketing della Lucky Strike, quella di portare una monoposto da Gran Premio su uno scenario a lei totalmente desueto, per vedere finalmente l'effetto che fa.

È chiaro che dicendo Lucky Strike si pensa alla BAR-Honda, e dicendo BAR-Honda viene da chiedersi che cosa attenderebbe Geoff Willis, il direttore tecnico del team, se fosse chiamato a preparare una delle sue vetture per una prova del genere. «È ovvio - dice il tecnico inglese, un po' sorpreso dal fatto che la storia sia già andata in giro - che un tentativo del genere avrebbe senso solamente con una monoposto il più possibile rispondente al regolamento tecnico della F1. Detto questo, mi pare il record di velocità per veicoli mossi da una trasmissione convenzionale, cioè non da un motore a razzo, sia intorno alle 400 miglia all'ora (circa 640 km/h) o addirittura oltre. Mentre non penso che una F1 potrebbe andare molto

oltre i quattrocento chilometri orari. Mi pare che anche le Champ Cars, in configurazione simile, non vadano molto oltre le 240 miglia orarie, cioè 386 chilometri. Il problema principale, per questa tipologia di vettura, è sempre rappresentato dalle ruote scoperte. Cerchi e gomme presentano una sezione frontale impressionante, che penalizza in maniera enorme il coefficiente di penetrazione aerodinamica. Non solo, ma anche la turbolenza generata dal moto stesso della ruota ha un effetto negativo. Certo, potremmo montare delle carenature, ma allora non sarebbe più una Formula Uno. Più che di calcoli, in questo momento, si può parlare di stime e congetture; ma sto pensando ai valori ottenibili togliendo il 20 per cento di resistenza aerodinamica, o incrementando di altrettanto la potenza del motore. Il valore massimo che si raggiunge in rettilineo, nel mondiale, è intorno ai 370 orari sul rettilineo di Monza. Togliendo tutte le ali si andrebbe più forte ma non penso sia possibile arrivare a 450 km/h, come ipotizza qualcuno. È abbastanza facile calcolare quali siano i rapporti al cambio più lunghi che è possibile utilizzare; basta considerare la curva di potenza del motore, la coppia, e la resistenza aerodinamica. Il punto in cui le curve si incrociano ci dà il valore massimo di demoltiplicazione. In pratica, ha senso "tirare" i rapporti solo fino al raggiungimento del regime di massima potenza; oltre quel limite, non importa quanto lungo sia il rettilineo che prendiamo in considerazione, la velocità si plafona. Magari ci sarebbero altre cose da considerare, come la parzializzazione di certe prese d'aria, sempre per minimizzare la resistenza aerodinamica, o l'assetto. Non sono affatto sicuro che un'altezza da terra maggiore aiuterebbe (togliendo effetto suolo), ma bisogna sempre considerare su quale "pista" si va a provare. Nel caso del famoso Lago Salato, la superficie in sé non crea problemi ai nostri pneumatici: è dura come la roccia. Ma credo che bisognerebbe studiare un tipo di gomma in grado di resistere alle fortissime sollecitazioni centrifughe dell'alta velocità». (a.a.)

■ In missione un V10, un 24enne e una... 006

Davidson, sopra, tenterà di stabilire il record poco prima di compiere 25 anni (è nato il 18 aprile 1979).

A sinistra il motore Honda V10 e, in basso, il tester della BAR alla guida della 006



# È un **Albers** della cuccagna

### L'olandese firma con la Minardi. Ancora da assegnare cinque volanti

SUTTON



Il 2005 si apre con 5 volanti ancora in cerca di un nome. L'ultimo colpo dell'anno vecchio è la conferma di Christijan Albers, olandese, sulla Minardi per la prossima stagione. Restano aperte due possibilità alla Jordan, una alla Red Bull Racing e, teoricamente, una alla Williams, anche se in questo caso si tratta di un affare privato tra Pizzonia e Heidfeld. L'annuncio di Albers è stato dato alla vigilia di Natale (quando AS non era in edicola) in Olanda. Nato ad Eindhoven il 16 aprile del '79, Christijan non è un nome del tutto nuovo per la Minardi. Aveva infatti pilotato spesso le vetture biposto di Paul Stoddart e anche sostenuto un test con la F.1; sempre per Stoddart aveva guidato in F.1 con i colori della European. Ha una dotazione di sponsor interessante nel suo Paese, anche se la cifra sborsata per il 2005 non dovrebbe essere superiore ai 3,5 milioni di dollari. Alla fine dell'anno scorso aveva anche provato la Jordan a Jerez, ma le

trattative non hanno avuto seguito. Il suo problema, trattandosi di un debuttante, è quello di arrivare a Melbourne con una preparazione fisica adeguata: non è un colosso e la stagione è appena sostenuta nel Dtm tedesco non può averlo allenato alle sollecitazioni di una vettura da Gran Premio. Per il secondo volante Minardi si continua a fare i nomi degli ex titolari Bruni e Baumgartner, ma non solo. Intanto a Faenza aspettano il primo esemplare del motore Cosworth con angolo delle bancate di 50 gradi, in grado di garantire un centro di gravità abbassato di 55 millimetri (solo nella zona del propulsore) rispetto alla vecchia unità. Che comunque verrà usata sicuramente per le prime tre gare, montata sul "solito" telaio adattato alle nuove specifiche regolamentari. La nuova monoposto, ammesso che arrivi, dovrebbe avere anche un nuovo cambio, sempre con fusione in titanio realizzata dalla Crp.

## Schumi, festa di compleanno

Michael Schumacher ha compiuto 36 anni il 3 gennaio: anche anagraficamente, è il veterano dei piloti in attività oggi in F.1, ma dice di non avvertire il peso dell'età: «Qualche piccolo acciaccio, ma nulla di grave. Mi sento dieci anni di meno». Fra l'11 e il 15 gennaio Schumi riapparirà in pubblico per la tradizionale settimana bianca di Madonna di Campiglio; poi, il 18 gennaio, dovrebbe rimettersi al volante in Spagna. Per quell'epoca sarà pronta la F2004B, versione evoluta della vettura ibrida vista nei test invernali. Dalla monoposto trionfante del 2004, la "nuova" monoposto si differenzia soprattutto nella veste aerodinamica, con nuove appendici e sfoghi sulle fiancate, che però probabilmente si vedranno del tutto solo nelle prove di febbraio, a Imola o Valencia. La F2005 è invece attesa per febbraio ma debutterà solo a mondiale iniziato. In una gara "dispari" (probabilmente il Gp Spagna dell'8 maggio, quinto della stagione) dato che gli attacchi fra motore e scocca sono diversi rispetto alla F2004B e la regola impone di usare lo stesso motore per due Gran Premi.

## McLaren: Wurz «fuori taglia» Ecco De La Rosa

È Pedro de la Rosa il futuro terzo pilota McLaren. Alex Wurz, come anticipato, non ha infatti la taglia giusta per l'abitacolo della MP4-20. La McLaren, quinta nel mondiale dell'anno scorso, ha la possibilità di svolgere due sessioni da un'ora di prove con tre piloti nel corso delle libere del venerdì. Ma mentre il team deve programmare più gente in F.1, i giornali di Woking annunciano il previsto licenziamento di 48 dipendenti che, nella vecchia sede (la stessa che dovrebbe ospitare la Dubai F.1) lavoravano al progetto di una supercar Mercedes stradale, destinata a essere l'erede della SLR. In Inghilterra, questo viene visto come un ulteriore segnale di cambiamento successivo alla decisione del management di Stoccarda.

## Button-Byfield, storia di un divorzio

Come previsto già dall'estate, le strade di Jenson Button e del suo manager, John Byfield, si sono divise. Byfield aveva avuto un ruolo fondamentale nel consigliare al pilota il colpo di mano che doveva portarlo alla Williams, sottovalutando le implicazioni contrattuali di Jenson con la Bar. Come sia andata a finire lo sanno tutti. Ora, il manager britannico potrebbe occuparsi della carriera di Albers.

## Nomina di cavaliere per David Richards

Il Casco d'Oro consegnatogli da Autosprint è stata l'ultima soddisfazione della sua carriera in F.1, ma David Richards ha già avuto un'altra onoreficenza per la sua attività nell'automobilismo. È stato, infatti, nominato Commander of the British Empire (una sorta di cavalierato) per i successi conseguiti con la Prodrive, nei rally e nel Turismo.



## L'8 gennaio giù i veli sulla Toyota TF105

Sabato 8 gennaio va in scena la Toyota: sul circuito di Barcellona, infatti, cadranno i veli dalla TF105, prima F.1 della nuova stagione a mostrarsi al pubblico. La monoposto di Jarno Trulli e Ralf Schumacher è la prima progettata interamente sotto la supervisione di Mike Gascoyne, e dovrebbe impressionare soprattutto per le prestazioni del motore. Nei test invernali, i piloti hanno dichiarato di non sentire grosse differenze rispetto al V10 usato l'anno scorso. Il giorno 16 sarà la volta della BAR007 (nome... avventuroso), che però potrebbe svolgere qualche test a porte chiuse prima della presentazione.

### Fornitore unico di pneumatici: a quando l'accordo?

Era illusorio aspettarsi un miracolo e infatti il Capodanno è trascorso senza che si trovasse un accordo, o anche solo una formula di compromesso, sul Costruttore unico di pneumatici. Questo significa che, in base alle regole vigenti, solo un accordo fra tutte le parti (più impossibile che improbabile) potrebbe portare a un monopolio di Bridgestone, o Michelin, o di qualsiasi altro Costruttore, a partire dal 2006. Viene così a mancare uno dei presupposti fondamentali sancito dal "gruppo di Interlagos" (tutti i team a eccezione della Ferrari) con l'obiettivo di ridurre i costi.

## Jackie Stewart lascia la Ford

Sembravano un binomio inscindibile per l'automobilismo britannico: ma dopo che la Ford ha tagliato il programma Jaguar, Jackie Stewart ha rotto un sodalizio che lo legava da sempre al marchio dell'ovale blu. Ora il suo nome viene fatto per il progetto di sponsorizzazione che dovrebbe portare il logo della Royal Bank of Scotland sulla Williams. La FW27 verrà presentata a Valencia il prossimo 31 gennaio.



# Emozioni passeggero

**I nostri lettori sulla Minardi biposto. Storia di una giornata indimenticabile tra brividi e pagine da libro Cuore, perché...**

**Metti** una F.1 e può davvero succedere di tutto. «La sera prima avevo letto l'intervista a Giancarlo Minardi e l'indomani l'ho conosciuto e sono salito sulla sua F.1 biposto guidata dall'ex campione GT Fia Matteo Bobbi». Ecco le prime parole che è riuscito a dire Alberto Salin, uno dei nostri lettori che ha avuto la fortuna (e anche la bravura nel rispondere ai quiz dell'iniziativa) di provare l'emozione di girare sulla Minardi F.1 biposto al Motor Show.

**Storie.** Se qualcuno pensa che salire su una F.1 biposto rappresenti una bella avventura, non può invece nemmeno immaginare che risvolti incredibili si sono intrecciati nel classico "dietro le quinte". Si perché Alberto Salin, prima di girare sulla Minardi F.1, ha vissuto un paio d'ore di quelle che non si augurano a nessuno. Il giovane lettore veneto sapeva di essere solo "la riserva": aveva registrato lo stesso numero di risposte esatte di Emanuele Rollone, ma aveva consegnato il "compito" un paio di minuti dopo Rollone. Ma la sorte aveva intanto congiurato contro l'autore del maggior numero di risposte esatte nel tempo più breve: nella fretta di arrivare prima possibile allo stand di Autosprint aveva dimenticato il cellulare in auto. Così, mentre tutti i tentativi di rintracciare Rollone andavano a vuoto, Salin vedeva la Minardi avvicinarsi.

Il secondo giorno abbiamo assistito a una storia di amicizia di quelle... d'altri tempi. Il nostro lettore Lorenzo Luci, vent'anni da Firenze, surclassava la concorrenza. Ma appena conosciuto il risultato chiedeva una cortesia: regalare il premio all'amico

(Simone Mugnai) che lo accompagnava. Superato lo stupore, arrivava la spiegazione di un ragazzo con un cuore a 18 carati. Lorenzo voleva farsi perdonare per avere dimenticato di fare il regalo di compleanno a suo tempo all'amico.

**Emozioni.** Raccontare che i nostri lettori erano al settimo cielo quando sono scesi dalla Minardi F.1 biposto è a dir poco banale. Per capire che cosa potevano avere provato siamo andati a controllare la telemetria. Se qualcuno pensa che una F.1 nel tracciato del Motor Show non vada poi così forte, possiamo rispondere che Bobbi e relativo passeggero superavano sistematicamente ad ogni giro i 180 km/h (malgrado il fondo a tratti bagnato!) nel rettilineo davanti al paddock. Se andare a 180 orari in quello che in fondo sembra impressionante, le frenate non erano da meno. Nella staccata più tosta (lunga 40 metri) la Minardi F.1 biposto registrava una decelerazione di 2,4 g. L'accelerazione si attestava invece su 1,3 g. Il motivo è semplice: la biposto al Motor Show era priva del traction control (il suo settaggio sarebbe stato troppo complesso in una simile situazione). E ciò spiega anche perché i lettori sono rimasti impressionati dalle repentine correzioni di Bobbi nelle accelerazioni. Finiamo con un paio di curiosità: Bobbi usava solo tre marce e faceva raggiungere al motore Cosworth un regime massimo di 15.500 giri, valore che lui non conosceva esattamente perché eseguiva le cambiate basandosi solo sui led della strumentazione.

Arturo Rizzoli

fotografie ORSI



# Brividi a Fiorano



■ **FIORANO** – Il miracolo è avvenuto una fredda giornata di dicembre. La pista di Fiorano era già stato teatro di imprese memorabili, al limite dello "spirituale": i record battuti a ripetizione da Michael Schumacher con monoposto magari al debutto, i primi giri di pista percorsi da Gilles Villeneuve al volante di una F.1 del Cavallino. Eventi indimenticabili, entrati di diritto nella storia dell'automobilismo. Questa volta però è successo qualcosa di impossibile. Grazie alla collaborazione della Scuderia Italia e del suo patron, Beppe Lucchini, siamo riusciti a mettere a confronto due modelli tra i più prestigiosi nella storia delle corse Gt, da sempre terreno di conquista per le vetture del Cavallino. Azzerando il rapporto con il tempo, abbiamo riportato in pista la Ferrari 250 Gt SWB, protagonista negli Anni '50-'60 della scena Gt, e la Ferrari 550 Maranello Prodrive, vincitrice degli ultimi due campionati Fia Gt e della pro-

pria classe alla 24 Ore di Le Mans nel 2003, per un confronto possibile e reale. Chi era più bravo in pista: Nuvolari o Senna? Chi giocava meglio a calcio, Pelè o Maradona? Chi era la più bella del cinema: Brigitte Bardot o Kim Basinger? Tanti confronti ideali e assoluti bloccati di fronte alla constatazione che ogni epoca è imparagonabile con la precedente. A Fiorano invece abbiamo provato a fondo, scoprendone pregi e difetti, due modelli Ferrari che, a distanza di oltre 40 anni l'uno dall'altro, hanno comunque saputo mantenere un denominatore comune: la propensione alla vittoria. Dal Tour de France alla 12 Ore di Reims al GP di Nassau. Dai trionfi nella serie Fia Gt, alla 24 Ore di Le Mans e di Spa, ecco a voi un confronto che sfida tempo e storia. Ferrari 250 Gt da una parte, Ferrari Maranello 550 Prodrive dall'altra. Passato e presente, parimenti illustre, della genealogia Ferrari nelle gare Gran Turismo. ■



# Un confronto impossibile? Una provocazione? Beh, noi abbiamo messo alla prova la regina del Fia Gt e la mitica berlinetta di 45 anni fa

di Cesare Maria Mannucci e Luigi Moccia - fotografie Orsi

## ■ Squadra d'attacco

La 550 Prodrive  
e la 250 SWB sono state  
portate in pista,  
a Fiorano, dal nostro  
tester Luigi Moccia  
e dai due piloti della  
Rossa nel Fia Gt:  
Gabriele Gardel  
e Matteo Bobbi



### In sintesi

■ La 550 costa  
800.000 euro

■ E la 250?  
1.300.000 euro!

■ Sono gioielli  
della Scuderia Italia

# Sembra facile andare **forte**

**Sulla 550 la risposta di motore, freni e cambio permette di arrivare subito al 90%, ma...**

■ **Il ruggito** della 550 campione del FIA GT ci dà il benvenuto appena arrivati al cancello di ingresso della pista di Fiorano. Sì perché il sound di questo 12 cilindri, capace di oltre 640 cavalli, lacera l'aria, in questa fredda mattina d'inverno, fin da quando inizia la procedura di riscaldamento del motore. Un vero rito, legato a regole ferree. L'accensione del propulsore può infatti avvenire solo alla presenza di un tecnico della Prodrive che, tra l'altro, appena concluso l'impiego della vettura, stacca dopo ogni gara o seduta di test la centralina di gestione del motore e, a quel punto, la 550 non può più funzionare. Quando arriviamo al cospetto della "regina" il suo V12 sta... tuonando a 4.000 giri, figurarsi che roba sarà portarlo a 7.200 una volta al volante! Il riscaldamento, dunque quasi concluso, prevede un inizio con il motore stabilizzato a 2.000 giri per 15-20 secondi, quindi con tappe successive, che prevedono aumenti di 1.000 giri ciascuna e della durata sempre di 15-20 secondi, si arriva fino a 4.000 giri. Man mano che il regime sale, il tecnico controlla l'andamento delle temperature e delle pressioni di olio, acqua e benzina. Olio e acqua vengono preriscaldati prima dell'avviamento. L'accensione del motore è inoltre preceduta da alcuni avviamenti, mandati volutamente a vuoto, così che olio e acqua riscaldati si mescolino con le quantità rimaste fredde nelle tubazioni o nei radiatori.

**Si sale.** Prima di entrare nell'abitacolo, l'occhio cade sulle gomme. Mancano le termocoperte. Strano in una giornata così fredda. Ed eccoci nel posto di guida. L'accesso è incredibilmente agevole per una vettura da corsa. La posizione che si assume è da monoposto: con il bacino ci si sistema talmente in basso che i piedi si trovano più in alto del fondo schiena. Il cruscotto è di una semplicità incredibile. I led colorati indicano il momento opportuno per le cambiate e al centro un piccolo indicatore digitale segnala la marcia inserita. Più in basso

un display visualizza le varie temperature. Ma la ciliegina sulla torta di questa strumentazione è rappresentata da un display sul quale, ad ogni frenata, compare l'esatta ripartizione tra i due assi, un aiuto eccezionale al pilota specie nelle gare di durata. Scorgiamo infine tre spie, l'unico oggetto di raccomandazione da parte dei tecnici della BMS-Scuderia Italia prima dell'inizio del test. Queste indicano: temperatura di acqua e olio, oltre alla pressione del lubrificante. Quando emettono una luce verde è tutto ok, il giallo segnala invece un'anomalia tale da potere raggiungere i box a bassa andatura, infine col rosso, come ai semafori, bisogna assolutamente fermarsi. Nei test viene consigliato l'arresto anche con il giallo. Un'altra sorpresa è costituita dall'elenco (scritto in italiano) di tutte le operazioni che il pilota deve eseguire da quando avvia il motore fino al rientro. Un modo per dare una mano ai gentleman driver meno abituati alle procedure complesse dei piloti professionisti.

**In pista.** Finalmente arriva il momento di scatenare la belva. Siamo al momento di innestare la prima e l'ingegnere di pista si è limitato ad illustrare le funzioni del cruscotto digitale e il senso delle varie spie e degli allarmi. Non ci sono state le pressanti "raccomandazioni" usuali quando si guidano vetture di questo livello. Strano! Accendiamo il motore con una facilità simile a quella di un'auto stradale, e in più tiene il minimo con una regolarità eccezionale. Il motore una volta in moto tiene con regolarità impeccabile il regime di 2.000 giri. La partenza si effettua lasciando il motore al minimo, senza accelerare. Così nell'uscita dai box non abbiamo rischiato figuracce! Per la verità lo start al minimo rappresenta una necessità imposta dal diametro ridotto della frizione che, peraltro, ne rende molto dolce il funzionamento. Il disco sottodimensionato su una vettura da corsa può lasciare interdetti, ma nelle gare del Fia-Gt si parte lanciati e nei



restart dai box bisogna comunque fare i conti col limite di velocità in pit-lane. Fin dai primi metri, ci si rende conto che la pedaliera è... da libidine. Il pedale del freno è enorme, così da permettere di frenare con il destro o con il sinistro senza problemi, generose sono anche dimensioni del comando dell'acceleratore. Percorriamo i primi due giri controllando con attenzione le spie, ma soprattutto restiamo sorpresi di come, a dispetto delle gomme fredde e malgrado il termometro ai box segnasse una temperatura di zero gradi rilevata sull'asfalto, la risposta delle gomme sia stata subito immediata, un chiaro indice che i pneumatici lavo-



## La scheda

**motore:** longitudinale 12 cilindri a-V di 65°; alesaggio x corsa 91 mm X 75 mm; cilindrata 5.853 cm<sup>3</sup>; rapporto di compressione n.d.; potenza max 640 Cv a 7.000 giri (con due restrittori da 32,1 mm); coppia max kgm 71,3 kgm a 5.500 giri; basamento e testate in lega leggera; distribuzione bialbero, quattro valvole per cilindro; alimentazione con iniezione elettronica Pectel T10.

**trasmissione:** ruote motrici posteriori senza controllo della trazione; frizione tridisco a secco a comando idraulico; cambio manuale sequenziale a 6 rapporti X-Trac; differenziale autobloccante.

**autotelaio:** sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti con doppi triangoli sovrapposti, ammortizzatori idraulici telescopici, molle elicoidali, barra antirollio anteriore; impianto frenante a doppio circuito idraulico; freni anteriori a disco autoventilanti (diametro 375 mm), posteriori a disco (diametro 375 mm); pinze ant. e post. AP; cerchi in lega leggera di magnesio OZ; pneumatici Michelin anteriori 30-65x18", posteriori 31-71x18".

### dimensioni e peso:

lunghezza 4.610 mm; larghezza 1.995 mm; altezza n.d.; passo 2.500 mm; carreggiate: ant. 1.680 mm, post. 1.630 mm; peso in ordine di marcia 1.170 kg con pilota; capacità serbatoio 100 litri.

**prezzo:** (indicativo) 800.000 euro.

**NON È DIFFICILE!** - La strumentazione della 550 può lasciare sconcertati, per rendere facile la vita ai gentlemen-driver sul volante c'è un "memo". L'erogazione del motore da 640 Cv è molto pulita. Le appendici aerodinamiche non hanno bisogno di commenti



rano bene e si scaldano rapidamente. Finiti i due giri di riscaldamento è d'obbligo il rientro ai box per i controlli di routine.

**Affondo.** Torniamo in pista decisi a cercare il limite, anche se con una vettura così... importante c'è sempre qualche remora ad osare più di tanto. Ma la facilità di guida risulta davvero notevole. E man mano che si spinge, la 550 risponde senza dare avvertimenti dell'approssimarsi del limite, pur arrivando già a circa tre secondi dai migliori tempi che la vettura ottiene a Fiorano con climi ben più favorevoli. Il rollio è inesistente, come pure la deriva della

gomma. Al termine del test Gabriele Gardel, che ha disputato il campionato Fia-Gt con la 550, dopo avere gareggiato in F.3000, ci ha confermato che portare la vettura al 90% è relativamente facile, ma colmare l'ultimo 10% senza una serie di test è davvero arduo. E ciò dimostra quanto sia professionale questa vettura. A rendere guidabile la belva contribuisce anche il motore, davvero eccezionale. Questo V12 spinge sempre con vigore, senza mai alcun vuoto e bisogna essere rapidissimi a mettere le marce in rapida successione per evitare che entri il limitatore. Il cambio non è da meno: anche nelle staccate più "impiccate" gli

innesti si dimostrano sempre perfetti. Dalla frenata ci aspettavano qualche problema viste la basse temperature, invece non si è manifestato mai nemmeno un accenno di bloccaggio di ruota. Alle staccate fantastiche questa 550 ha unito un inserimento in curva sempre precisissimo e immediato, tanto che su un tracciato tecnico come quello di Fiorano è emerso solo un po' di sottosterzo nella curva che immette nel rettilineo dei box. Notevole è risultata infine la motricità: qualche incertezza è infatti emersa solo nel saltino sul ponte. Anche questo è un risultato notevole per una vettura da 640 Cv guida con l'asfalto a zero gradi. ■

■ **Mentre** guardiamo i cerchi a raggi, che calzano gomme Dunlop Racing dall'impronta ridotta e con un profilo che oggi fa sorridere, già pregustiamo l'emozione di fare un tuffo nella storia, ma quella con la S maiuscola, dell'automobilismo da corsa. Subito però arriva una serie di raccomandazioni a dir poco accorate. Le metabolizziamo tutte e ci convinciamo ancor di più di godere di un privilegio senza pari. Guidare una Ferrari entrata nella leggenda, che costa due miliardi e mezzo di vecchie lire, non ha bisogno di commenti. A cosa bisogna prestare particolare attenzione con una vettura simile? È presto detto: con queste gomme "antiche" e visti i freni d'altri tempi bisogna fare attenzione a ogni piccolo avviso quando si forza. Semplice, no?

**Start engine.** Al momento della messa in moto, che avviene con una classica chiave, si sentono tutti gli odori che aleggiavano attorno alle auto da corsa di una volta. Su questa 250 SWB viene evidentemente usato un tipo di benzina dalla formulazione molto particolare, pensata per scongiurare rischi di rotture e non compromettere parti del motore nate per carburanti ricchi di piombo tetraetile, che appunto svolgeva una funzione protettiva. Il propulsore si avvia prontamente ma con un minimo a dir poco scalpitante, per niente regolare. E dallo scarico esce appena un filo di fumo azzurro. Tutte cose normalissime per le auto da corsa di una volta. Partiamo dai box pensando che quel regime massimo di 4.000 giri, consigliato dai tecnici, ci pare molto basso. Ma, prima ancora di provare a saggiare le doti di questo sempre arzillo 12 cilindri, ci rendiamo conto di quanto fosse lunga l'escursione della leva del cambio sulle auto da corsa di una volta. Roba da far venire in mente i comandi dei camion! Per smentire certi luoghi comuni, dobbiamo però subito aggiungere che manovrare la leva del cambio e spingere il pedale della frizione sono operazioni che richiedono uno sforzo tutto sommato contenuto. Il pedale del freno si dimostra spugnoso, ma la modulabilità è davvero buona. Il comando del gas è invece molto duro. Forse ci siamo viziati troppo con le vetture moderne dotate di comandi by-wire nei quali non c'è, ovviamente, traccia di tutte le resistenze meccaniche opposte dalle molle di richiamo delle farfalle dei carburatori dei tempi andati. Appena partiti ci colpisce il livello delle vibrazioni, forse sono amplificate dalle gomme che hanno la spalla alta e la carcassa (per quanto possibile) rigida. E il sedile a guscio, ricoperto in pelle e dotato di uno strato leggerissimo di gommapiuma, provvede a trasmettere fedelmente tutte le oscillazioni sul corpo. Notiamo che man mano che la vettura si scalda il motore canta che è un piacere. Così la raccomandazione di tirare solo 4.000



**Correre così era**  
**difficile**

**Bruschi passaggi dal sottosterzo al sovrasterzo, gas granitico e tante vibrazioni. Ecco la 250**



## La scheda

**motore:** longitudinale 12 cilindri a V 60°; alesaggio x corsa 73 x 58.8 mm; cilindrata 2.953 cm<sup>3</sup>; rapporto di compressione 9.5:1; potenza max 280 Cv a 7.300 giri; coppia max kgm 28,5 kgm a 5.500 giri; basamento e testate in lega leggera; distribuzione monoalbero a camme in testa, due valvole per cilindro; alimentazione tre carburatori Weber doppio corpo 46DC23.

**trasmissione:** ruote motrici posteriori; frizione monodisco a secco; cambio manuale a 4 rapporti sincronizzato.

**autotelaio:** sospensioni anteriori a ruote indipendenti con doppi triangoli sovrapposti, ammortizzatori idraulici telescopici, molle elicoidali, barra antirollio anteriore; sospensioni posteriori a ponte rigido, ammortizzatori idraulici telescopici, balestre semi-ellittiche, sterzo a vite e rullo; impianto frenante a doppio circuito idraulico, freni anteriori a disco (diametro 295 mm), posteriori a disco (diametro 265 mm); pinze ant. e post. Dunlop; pneumatici Dunlop anteriori 6.00x15, posteriori 6.50x15.

**dimensioni e peso:** lunghezza 4.150 mm; larghezza 1.690 mm; altezza 1.260 mm; passo 2.400 mm; carreggiate anteriore 1.354 mm, posteriore 1.349 mm; peso in ordine di marcia 1.050 kg con pilota; capacità serbatoio 120 litri.

**prezzo:** valutazione (indicativa) 1.300.000 euro.

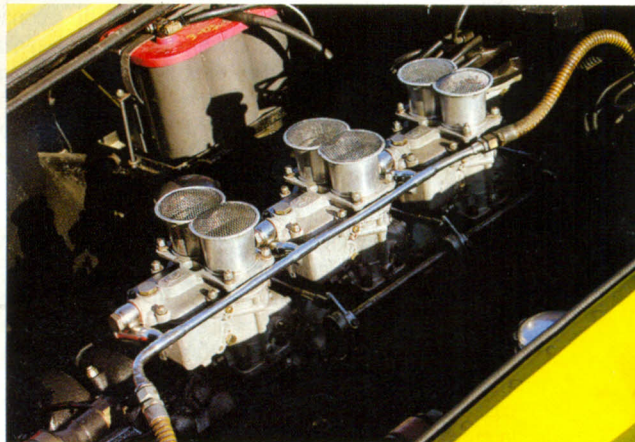
giri la accantoniamo, per un po'. Tentiamo di percorrere una tornata mettendo il nostro limitatore personale a 7.000. E subito capiamo come doveva essere dura la vita dei piloti d'un tempo. Nelle frenate più toste la 250 tira un po' a destra. Dev'essere, di sicuro, una questione di gomme. Ma è in curva che ci si rende conto che si tratta di una vettura per uomini veri. In inserimento emerge un leggero sottosterzo seguito da un repentino sovrasterzo, che arriva senza alcun avvertimento. Adesso capiamo perché i vecchi collaudatori dicono sempre ai colleghi più giovani: «Voi siete dei semplici ruotatori: perché fate giusto girare le ruote. Invece con le auto di una volta si faticava davvero a guidare».

Ma con un gioiello del genere per la mani è meglio tornare al presente. E il motore richiama subito la nostra attenzione per l'ottima coppia. Valutare correttamente l'erogazione non è invece facile: il pedale dell'acceleratore

è tanto duro da condizionare la modulabilità del comando e rendere così aleatoria ogni percezione, almeno per chi non guida tutti i giorni auto simili. Intanto continuiamo sul passo dei 7.000-7.500 giri, ma le vibrazioni si dimostrano davvero troppo forti. Si stacca perfino la cornice di un faro. Ecco perché nelle foto delle auto da corsa di alcuni decenni fa c'era il nastro adesivo sui fari! La 250 è oggettivamente difficile da guidare, ma la velocità di tutte le manovre del pilotaggio sono sensibilmente più basse di quelle delle auto da corsa di oggi, così cercare il limite diventa anche divertente. Pur con i patemi legati al valore dell'auto. Ad esempio lo sterzo, che non è particolarmente duro, ha un po' di corsa a vuoto, un fatto del tutto ammissibile per un comando a vite e rullo, così tutte le curve vanno anticipate parecchio, se si vuole andare forte. Per non parlare di quanto debbono essere anticipate le frenate... ■

### VIBRAZIONI

Le vibrazioni sulla 250 SWB sono state tanto forti che nel test è saltata via la cornice di un faro, ecco perché un tempo si usava lo scotch. Gomme alte con un'elevata deriva, volante enorme e l'irregolarità dei carburatori, roba difficile da gestire





# Prima sensibili, ora precisi

Con le Gt di un tempo si doveva amministrare la meccanica. Oggi si è sempre sotto stress

■ **Esaminare** il comportamento della Ferrari 550, plurivittoriosa nel Fia-Gt, e della 250 SWB, più di ogni altra cosa permette di capire come si è evoluta la guida delle auto da corsa. Oggi si sente spesso parlare di preparazione atletica dei piloti. La 550 è appunto una di quelle vetture che richiedono al driver una condizione fisica a dir poco perfetta. All'interno dell'abitacolo, a causa del motore anteriore (con relativi scarichi) molto vicino al posto guida e per via delle prese d'aria assai limitate per non compromettere l'aerodinamica, si sviluppano temperature nell'ordine di 60-70°. A titolo di confronto aggiungiamo che in una normale sauna si arriva a circa 80-85°. Così come un'aerodinamica molto efficiente porta il pilota a dovere guidare in condizioni di elevato caldo, anche altri plus della vettura si trasformano in un boomerang. La 550 è bilanciaticissima e può così assicurare elevate velocità di percorrenza in curva, con accelerazioni trasversali di 1,8 g.

Allo stesso modo l'eccezionale frenata fa sì che il corpo del pilota subisca tutti gli stress che derivano da decelerazioni longitudinali che arrivano a 2,1 g. E per chi corre con queste vetture è veramente difficile mantenere costante la concentrazione con simili sollecitazioni fisiche, senza compromettere il ritmo di gara per l'intera ora che dura uno stint. Ad esempio le frenate necessitano di spazi assai ridotti, ma richiedono per contro un elevato sforzo al pedale e una grande precisione di esecuzione. È vero che il cambio sequenziale della 550 ha un funzionamento impeccabile, ma allo stesso modo impone tempi di azionamento ridottissimi. La precisione di tutte le risposte della 550 evidenzia poi ogni minima sbavatura del pilota e la telemetria è sempre lì pronta sviscerare ogni fase della guida, impietosamente.

**Passato.** Guidare vetture come la Ferrari 250 SWB è impegnativo per motivi molto di-

versi. In primo luogo sono i limiti tecnici ad esaltare la sensibilità di guida. Ad esempio i freni, se non usati con intelligenza, vanno subito in crisi compromettendo, con effetti esponenziali, tutta la performance. Occorre trovare un perfetto equilibrio tra passo-gara, intensità delle frenate e salvaguardia della meccanica in generale. Le staccate con la 250 impongono infatti una manovra di punta-tacco perfetta, con movimenti dei piedi da fare invidia ai più bravi ballerini. Con la punta infatti si modula la frenata, senza arrivare a deleteri bloccaggi di ruota. Mentre con il tacco si calibra il colpo di gas per fare la doppietta (assolutamente indispensabile). Il pilota deve inoltre essere sempre molto attento a capire il grip della gomma, problematico e non certo costante con le coperture di un tempo. Eseguire una frenata un po' troppo "impiccata" con vetture come la 250 significa trovarsi con la vettura poco governabile, che procede occupando tutta la sede stradale. L'uso del cambio è un altro rebus. Bisogna essere veloci e trattarlo al tempo stesso con una certa delicatezza, altrimenti diventa subito rumoroso, e ad ogni innesto le marce iniziano a grattare. I "macinatori" dei cambi si ritrovano così con le marce che si disinnestano da sole. Anche lo sterzo mette dura prova l'abilità del pilota per una somma di circostanze. Gli apparati di un tempo non erano, chiaramente, pronti come quelli attuali, quindi la curva va anticipata. Ciò anche per non imprimere al corpo vettura uno shock troppo brusco. Infatti con vetture che hanno un rollio assai pronunciato si finirebbe per compromettere la governabilità della vettura e ritardare in modo incredibile il momento in cui si può tornare ad accelerare. Dunque oltre che più lente le vetture di un tempo risultano davvero difficili. ■

## La 550 a un soffio dai 250 orari

La 550 della BMS nel nostro testa Fiorano ha raggiunto una velocità massima di 249 km/h. Ma ciò che impressiona maggiormente è che la protagonista degli ultimi campionati del Fia-Gt è che ha raggiunto questo valore in 660 metri partendo da una velocità di 67,3 km/h nella curva che immette sul rettilineo. Ciò significa che dispone di un'ottima motricità anche con temperature ambientali attorno a zero gradi. Quanto al tempo ottenuto, in poche tornate, dal nostro tester, possiamo dire che è di circa 2-3 secondi superiore ai migliori valori ottenuti da chi corre nel Fia-Gt. E ciò conferma che portare la vettura al 90% è relativamente facile per un colaudatore professionista.

### 550

|                  |             |
|------------------|-------------|
| tempo            | 1'16"30     |
| velocità massima | 249,0 km/h  |
| velocità minima  | 42,5 km/h   |
| velocità media   | 138,7 km/h  |
| metri percorsi   | 2940,6 km/h |



### 250 SWB

|                  |             |
|------------------|-------------|
| tempo            | 2'05"6      |
| velocità massima | 157,5 km/h  |
| velocità minima  | 37,1 km/h   |
| velocità media   | 90,7 km/h   |
| metri percorsi   | 2948,2 km/h |

## Solo quattro marce, un gap pesante

La prima cosa che colpisce nell'analisi del tracciato della Ferrari 250 è il maggiore numero di metri percorsi rispetto alla 550. Infatti, malgrado le velocità di percorrenza relativamente ridotte, si nota come le vetture di una volta fossero assai poco precise nel seguire le traiettorie. Gran parte di questo gap va attribuito ai pneumatici, oggetto negli anni di un'evoluzione notevole. Il tempo sul giro della 250 risulta inoltre piuttosto alto perché la vettura sconta una serie di limiti comuni a tutte le vetture di quegli anni, come il cambio a soli quattro rapporti (assai lunghi) che, con la conseguente caduta del regime di rotazione nelle cambiate che non permette al motore di esprimere le sue potenzialità. E la velocità massima di 157,5 km/h ne è una riprova. Va aggiunto che il tempo ha un valore relativo: l'importanza e l'anzianità del mezzo ci hanno infatti indotto nelle staccate a tenere ampi margini di sicurezza.



## Un finanziere all'origine di questa 550

■ 1 luglio 2001, circuito di Hungaroring, Budapest, gara del campionato Fia Gt. Il giorno del debutto della Ferrari 550 preparata dalla Prodrive. Iscritta dall'organizzazione inglese, affidata a Richard Rydell e Alain Menu, la Rossa ottiene il 5° tempo in prova ma in gara si ritira per problemi elettrici. Il 26 agosto, in Austria, all'A-1 Ring, arriva la prima pole e la prima vittoria. Da quel giorno sono passati tre anni e mezzo. Un periodo intenso, trionfale per questa vettura: ha vinto due campionati Fia Gt e la propria classe alla 24 Ore di Le Mans nel 2003. Risultato storico, ottenuto da Davies-Enge-Kox, 29 anni dopo l'ultimo successo della Ferrari a Le Mans nella classe Gt, successo colto con una 365 GTB 4 "Daytona" affidata a Grandet-"Bardini". Dal giorno del debutto, la Ferrari-Prodrive ha ottenuto 30 vittorie, correndo nei campionati Fia Gt, American Le Mans e Le Mans Endurance. Quest'anno con poca fortuna ha disputato anche il campionato giapponese. La Ferrari 550 Maranello-Prodrive nasce dalla volontà di Frederic Dor, svizzero di 56 anni, con interessi finanziari nel settore petrolifero, minerario, immobiliare e nei trasporti marittimi, che possiede gli 8 esemplari in circolazione (altri due sono in costruzione) e la proprietà intellettuale del progetto. Inizialmente Dor, insieme a Deletraz, acquistò i tre modelli di Ferrari 550 finanziati da Ratel e costruiti dalla Italtecnica. La vettura però era afflitta da mille problemi ed era poco competitiva. Dor mostrò il progetto alla Prodrive, il responsabile tecnico George Howard-Chappell disse che la base di serie era eccellente, ma la preparazione era del tutto inadeguata per competere con Lister e Viper nelle gare Gt. Rivendute le tre Ferrari 550 Italtecnica a Ratel, Dor si buttò così nell'ambizioso e oneroso progetto Prodrive, nato senza ricevere nessun supporto tecnico o finanziario da Maranello. Ogni vettura costruita dalla Prodrive è infatti realizzata partendo dalla base di un'auto di serie regolarmente acquistata. ■



L'aerodinamica testimonia l'entità dei progressi fatti dalle Gt: l'ala è enorme, è il diffusore, con paratie verticali, è raffinatissimo. A destra, il patron della BMS-Scuderia Italia, Beppe Lucchini, con Matteo Bobbi che, a sinistra, spiega la 550 al nostro Moccia

## Lucchini: «La nostra 550 Prodrive è come una F.1 a ruote coperte»

■ Beppe Lucchini non è solo il proprietario della Scuderia Italia, squadra vincitrice delle ultime due edizioni del Fia Gt e che nel 2005 correrà la 24 Ore di Le Mans e il campionato endurance organizzato dall'Aco. L'industriale bresciano è anche un grande esperto di Ferrari: «La storia di questa 250 Gt SWB, telaio 3175 – spiega Lucchini – è singolare. Si tratta di una delle ultime prodotte nel '61 poi utilizzata dalla Ferrari come laboratorio per la successiva Gt. Riportata in configurazione originale, venne venduta dalla Ferrari in Perù, utilizzata in gare

locali da un pilota di nome Dibos. In Sudamerica è rimasta sino al '78. La 250 SWB direi che è una delle vetture più equilibrate, armoniose, tra le Ferrari Gt da competizione. Esteticamente, la trovo anche più indovinata della più famosa Gt. È forse l'ultima Ferrari Gt "facile" da guidare, alla portata dei gentlemen driver. Rispetto alla Gt, dispone di un motore meno potente, ma con una coppia più uniforme. Il cambio è facile negli innesti, mentre dal successivo modello 275 la Ferrari adotterà le griglie di inserimento che complicheranno parecchio il lavoro dei pi-

## Anche Stirling Moss vinse al volante della 250 SWB

■ La Ferrari Gt 250 SWB è una versione evoluzione del modello di base 250 Gt, costruito inizialmente dalla Ferrari nel 1955 e rimasto in produzione sino al 1963. La 250 Gt è stata la prima Ferrari denominata "2+2", ossia dotata di un piccolo spazio per i passeggeri posteriori. Costruita in versione spider e coupè era carrozzata da Pininfarina, ma alcune versioni speciali per le competizioni furono realizzate anche da Scaglietti. Per anni fu la vettura simbolo dei clienti sportivi Ferrari, e con la 250 primeggiarono nelle più importanti gare Gt. Nel 1956, affidata a De Portago-Nelson trionfò al Tour de France. Nel 1957 ottenne la vittoria di classe alla Mille Miglia, al Gp di Parigi, al Giro di Sicilia con Gendebien-Washer, alla 12 Ore di Reims con Gendebien-Frere, e persino al rally dell'Acropoli con J. Estagner-M. Estagner. Impiegata nelle gare Gt e Sport in America, non è sbagliato dire che con il successo commerciale del modello 250, la Ferrari finanziò anche l'attività in F.1. Nel 1958 la Ferrari 250 Gt trionfò alla 12 Ore di Sebring con Kessler-O'Shea e ancora al Tour de France con Gendebien-Bianchi. Plurivincitrice nelle gare in salita, la 250 Gt è stata tra i modelli più titolati nella produzione Ferrari. Nel 1959 e nel 1960 rivinse il Tour de France. Al volante di una Ferrari 250 Gt, Stirling Moss ottenne importanti vittorie a Brands Hatch, Goodwood e Nassau. Nel 1961 si impose ancora al Tour de France con Mairesse-Berger e alla 1000 Km di Parigi guidata dai fratelli Pedro e Ricardo Rodriguez. Nel 1962 cede il posto al modello più evoluto: la Gto, realizzato sulla base della 250 Gt SWB, progettato dalla Ferrari per contrastare l'arrivo dell'AC Cobra. L'ultima vittoria importante per la 250 Gt arrivò ad Albi, guidata da Henry Oreiller. L'esemplare della prova di Autosprint è del tipo SWB, ossia "short wheel base" ribattezzato così dagli inglesi per identificare la versione a passo corto. La SWB fu presentata al Salone di Parigi del 1959 e la produzione iniziò dal telaio tipo 539 a passo corto (240 cm invece degli abituali 260) per privilegiare la guidabilità nel misto. La meccanica è simile a quella dei precedenti modelli 250 Gt, tranne il motore, tipo 168 B, analogo a quello utilizzato sulle berlinette Gt a Le Mans nel 1959. La potenza variava da 240 Cv per la versione stradale a 280 quella da competizione. È stata la prima Ferrari prodotta in serie ad adottare i freni a disco, anteriori e posteriori. La 250 SWB è stata prodotta in 200 esemplari, prima di venire sostituita dalla più celebre Gto. ■



PHOTO4

lotti non professionisti. È una delle prime Ferrari Gt a disporre di freni a disco, anche se di diametro piccolo, e già per quell'epoca non molto efficaci. La versione per le competizioni aveva la carrozzeria in alluminio».

«La Ferrari 550 preparata dalla Prodrive, ripropone, 40 anni dopo, gli stessi contenuti di fascino che sempre hanno caratterizzato le Ferrari da competizione derivate dalla serie: motore anteriore, potenza elevata, linee aggressive. Da 4 anni al vertice della categoria, quando la Scuderia Italia ha deciso di correre nel Fia Gt, ci è sembrata una scelta quasi obbligata. Alcuni "puristi" storceranno il naso, sostenendo che è una Ferrari a metà perché sviluppata e preparata in Inghilterra. Per me invece è una Ferrari in toto: anche in passato è già successo che alcune Rosse fossero sviluppate e preparate all'e-

stero, rivelandosi più efficaci di quelle costruite a Maranello. Non dimentichiamo la Ferrari 512 M preparata da Roger Penske che nel 1971 teneva il passo delle Porsche 917 ufficiali. La Ferrari 550 Prodrive è una vettura estrema, esasperata, lontana dal concetto che 40 anni prima aveva fatto nascere la 250 SWB, ma sono le corse che sono cambiate. Una volta il pilota di Gt arrivava in circuito con la vettura da competizione, cambiava gli scarichi e correva. La 550 Prodrive è come una F.1 a ruote coperte, utilizzabile solo in pista e che necessita di un controllo costante. Dal 2005 la Scuderia Italia, in virtù di un accordo con Frédéric Dor, si occuperà della revisione di tutte le 550 Prodrive in circolazione. Un impegno tecnico pesante, ma che riconosce il lavoro svolto dalla mia squadra su questa vettura". Dopo 18 vittorie in tre anni

di presenza nel Fia Gt, la Scuderia Italia ha deciso di cambiare scenario nel 2005, perché? «Perché le regole devono essere uguali per tutti – dice Lucchini – e nel caso della Maserati la Fia ha chiuso un occhio. Non mi riferisco al regolamento tecnico ma a quello sportivo che vieta a un costruttore di partecipare al campionato in forma ufficiale. Nel 2004 e nel 2005 la Maserati invece ha corso e correrà in maniera diretta (anche se a iscriverne le vetture è stato il team di Amato Ferrari, ndr). Per questo motivo ho spostato il campo di azione della Scuderia Italia nella serie organizzata dall'Aco. Non è per paura di correre contro i team ufficiali, perché alla 24 Ore di Le Mans ci saranno General Motors e Aston Martin. Là però il regolamento lo consente, nel Fia Gt invece le regole non sono state applicate correttamente». ■

# Prime vis

**Dal Michigan alla California la tradizionale raffica di novità che apre l'annata automobilistica, con new entries interessanti anche per l'Europa**

di Massimo Mambretti

■ **Si annunciano** numerosissime le novità che sfileranno la prossima settimana ai due saloni nord-americani di Detroit e Los Angeles. Alcune di queste sono già anticipabili nei dettagli, altre lo saranno solo dopo l'apparizione sugli stand. L'indiscussa "regina" sarà la Ferrari Superamerica (vedi AS n.48) che al richiamo del marchio abbina caratteristiche ineguagliabili dovute alla carrozzeria convertibile derivata da quella della 575M e alla meccanica ereditata, pari pari, dalla 612 Scaglietti. Altra prestigiosa "scoperta" che debuta a Detroit è la Porsche 911 Cabriolet, logica evoluzione della coupé della serie 997 lanciata solo pochi mesi fa alla quale si allinea per il frontale in cui spiccano, nuovamente, i fari tondi e per le motorizzazioni. La normale monta un 3.600 da 325 cv, mentre la S è spinta da un 3.800 con 355 cv. Entrambe hanno la capote

elettrica, airbag laterali che proteggono anche la testa dei passeggeri e rollbar posteriori "automatici".

**Range Rover.** Land Rover propone la Range Rover Sport e la Range Rover 2006. La Sport si ispira alla Stormer, la prima concept-car di questa Casa presentata lo scorso anno proprio a Detroit, per le linee slanciate ma non per le lunghe porte ad "ala di gabbiano" sostituite da due porte su ogni fiancata alle quali si abbina un portellone incernierato sul padiglione, oltre che per la struttura monoscocca, identica a quello della Discovery 3, e per il sistema "Terrain Response" abbinato al "Dynamic Response" - destinato ad assicurare la massima agilità in fuoristrada e su strada - e per il più potente dei motori con cui sarà commercializzata ad aprile. È il V8 di 4,2 litri da 385

Cv con compressore volumetrico che, al pari dell'altro V8 ma di 4,4 litri con 295 Cv e del V6 turbodiesel di 2,7 litri da 190 Cv, è di origine Jaguar. Le stesse unità equipaggeranno, nel corso dell'anno, anche la generazione 2006 della Range Rover, che si presenta sotto gli effetti di un restyling che ne allinea lo sguardo e la personalità, in chiave più elegante che sportiva, a quella della più grintosa Sport.

**Ford.** Il gruppo Ford - accanto alla probabile concept-car raffigurante la futura famiglia delle Jaguar XK con carrozzeria in alluminio che debutterà a fine anno - proporrà la berlina Ford Fusion e l'aggressivo pick up a quattro posti Explorer Sport Trac, spinto da un possente V8 di 4,6 litri. Dal marchio Lincoln arriveranno analoghe proposte, ovvero la Zephir pick-up LT, mentre Mercury svelerà la concept Mer-




# ioni 2005



cury Meta One che stupirà più che per il design e la propulsione ibrida, formata da un motore elettrico e uno turbodiesel, per inedite soluzioni di sicurezza che vigilano su possibili salti di corsia, sull'eventualità di un impatto attivando automaticamente i freni e, in maniera evoluta, sulla stabilità. Non va scordato il prototipo Mazda MX-Crossport. Anch'esso affronta il territorio dei SUV d'impronta muscolosa ma futurista, grazie a soluzioni come i tre display sulla plancia - uno per la strumentazione, gli altri per la comunicazione e l'intrattenimento anche tramite immagini riprese nell'abitacolo - al tetto in vetro a "trasparenza variabile" sino alla leva del cambio automatico, che si "materializza" sulla console centrale quando si è stufi di usare i tasti al volante.

Infine, si vedrà la concept Volvo 3CC. Già svelata al Michelin Bibendum Challenge di Shanghai a settembre, è al debutto assoluto in Occidente. Si caratterizza per l'abitacolo "due + uno", per le dimensioni compatte e il peso contenuto che, unitamente all'aerodinamica molto avanzata, consente al suo piccolo motore elettrico di offrire prestazioni di rilievo con un'autonomia di 300 chilometri. La proposta più estrema è, invece, la Shelby GR-1, evoluzione della Cobra esposta lo scorso anno. Monta un motore V10 di 6,4 litri da 605 Cv abbinato a un cambio (transaxle) a 6 marce e tocca i 100 all'ora in appena 4", grazie alla leggerezza assicurata dalla struttura space-frame in alluminio.

**DaimlerChrysler.** La Mercedes, che potrebbe anche svelare l'aspetto definitivo della classe B, propone la nuova classe M. Alla linea "scolpita" abbina un interno raffinato e, soprattutto, una meccanica d'avanguardia dovuta sia alle motorizzazioni (i turbodiesel a 6 cilindri di 2,8 e 3,2 litri con 190 e 224 Cv e i benzina 3.500 V6 con 272 Cv e 5.000 V8 da 

## Negli USA dal resto del mondo

Molte novità europee e giapponesi impreziosiranno i saloni del nord America. In alto, la nuova Mercedes Classe M; qui sopra, la Mazda MX-Crossover. Sotto, la più recente versione della 911 cabrio, un classico della Porsche. Nell'altra pagina, la Range Rover Sport





**Presto sarà in gara**

Per la Ford Charger, sopra, un futuro nelle gare Nascar. A sinistra la nuova Mitsubishi Eclipse. A destra la Saab 9-7X: si tratta del primo SUV della Casa svedese



306 Cv) sia a sofisticate soluzioni. Si tratta dell'antiarretramento e il controllo della velocità in discesa ma anche dei bloccaggi automatici o manuali dei differenziali, delle sospensioni pneumatiche che possono elevare l'altezza da terra fino a 29 cm e, ancora, del Pre-safe in grado di riconoscere l'eventualità di un incidente e di sistemare i passeggeri nella maniera più consona all'... impatto con gli airbag. Dal gruppo DaimlerChrysler ci si attende anche la Smart ForMore - ovvero una ForFour a trazione integrale con un aspetto che ammicca a quello dei SUV - e alcune Dodge: la Charger e la Viper SRT-10. La prima è una berlina sportiva, ma con un frontale che richiama quello dei mini-truck di questo marchio; è proposta con motori V6 di 3,5 litri da 250 Cv e V8 di 4,7 litri con 340 Cv, e nel suo futuro ci sono anche le gare Nascar, come conferma l'iscrizione alla prossima Daytona 500. La seconda, sviluppata dall'atelier sportivo della Chrysler, ha un motore V10 da 506 Cv e un aspetto ancora più grintoso. La Chrysler ribadirà l'interesse verso le sportive con la concept Firepower, sinuosa e scultorea, che anticipa una coupé che potrebbe confrontarsi con rivali tipo la Corvette, grazie anche al motore V8 di 6 litri da 425 cv. La Jeep punterà sulla Gladiator, un'interpretazione moderna, ma non

troppo, delle jeep pick-up degli Anni Sessanta: si caratterizza per l'unica porta laterale, per i posti posteriori e per il cassone ampliabile sin nell'abitacolo ribaltando il lunotto.

**General Motors.** Molte le proposte del gruppo GM. Sono annunciati prototipi come i SUV GMC Graphyte e Suzuki Concept X, che alla grossa taglia esaltata dai passaruota imponenti affianca un sistema di trazione integrale con riduttore. Molte le novità di normale produzione come la monovolume Subaru B9X. Monta un 3 litri a 6 cilindri e, naturalmente, è a trazione integrale. L'abitacolo ospita 7 persone. C'è poi la Saab 9-7X. Il primo SUV della Casa svedese si basa sul pianale di un'analoga realizzazione GM americana, da cui eredita anche i motori V8 di 4,2 e 5,3 litri. Si vedranno anche la Cadillac STS-V e la Chevrolet Corvette Z06. Quest'ultima è l'evoluzione della più mitica sportiva d'oltre Oceano, grazie al peso di circa 1.300 kg equamente distribuito sui due assali e per i numeri del "solito" V8 di 6 litri, che salgono a 500 nel caso dei Cv e a 66,9 kgm in quelli della coppia. A Los Angeles sono attese anche due originali MPV: la Chevrolet HHR dalla linea rétro e la Pontiac Torrent.

**BMW.** Il gruppo presenterà le serie 5 con i

6 cilindri a benzina di 2,5 da 218 cv e 3 litri - quest'ultimo ampiamente realizzato in magnesio e con una potenza di 258 Cv - e la trazione integrale che si basa sulla X-Drive per ripartire la motricità sui due assali. Inoltre, svelerà un altro 6 cilindri "leggero", un 2.500 da 177 Cv destinato alla nuova 523i che sostituirà la 520i. Ma la vera sorpresa potrebbe essere la prima visione della M6, ovvero la versione più "cattiva" della grossa coupé bavarese. È frutto della Motorsport, monta un V10 da 507 Cv - che, come sulla M5, si può "limitare" a 400 Cv per... l'uso quotidiano - che la fa passare da 0 a 100 all'ora in 4"6. Tra le altre raffinatezze la gestione elettronica del cambio automatico che prevede undici logiche di gestione e il peso contenuto in 1.700 kg con l'impiego di materiali come l'alluminio, i termoplastici e la fibra di carbonio. A queste primizie si affiancherà anche la Mini CooperS con cambio automatico-sequenziale a 6 marce.

**Volkswagen.** Sarà presto commercializzata la Volkswagen Bora, ovvero la versione a tre volumi con quattro porte della Golf V, che si allontana totalmente dalle proposte precedenti per la linea elegante e dinamica, nella quale si intravedono stilemi "rubati" all'ammiraglia Phaeton. A Los Angeles il gruppo tede-



## Tutte le novità

### ■ Grinta e revival

È ancora più grintosa, sopra a sinistra, l'ultima versione della Chrysler Viper, la SRT-10, con motore V10 da 506 Cv. Sopra a destra, la Gladiator, interpretazione moderna delle Jeep pick up degli anni Sessanta. Sotto, la Honda Ridgeline, un massiccio pick-up con cabina allungata



sco dovrebbe esporre anche la versione "semidefinitiva" della nuova berlina Bentley, ossia la Continental che deriva dalla GT a trazione integrale.

**Giapponesi.** Tra le novità giapponesi rientra la concept dell'Acura, marchio premium della Honda. Si chiama RD-X e prefigura una crossover che sarà posta in vendita nel 2006. Incrocio fra una berlina e un SUV, ha una linea aggressiva, dimensioni importanti e interni con un impiego di pelle e radica. Sono due i prototipi che la Nissan porterà in nord America. Uno, l'Azeal, con il proprio marchio, l'altro con quello Infiniti. La prima è una compatta coupé che propone stile e concetti ripresi dalla 350Z. La seconda si chiama Kuraza e prefigura un SUV dalla linea stravagante, mentre l'abitacolo preannuncia nuove tendenze. È configurato a 6 posti su tre file e separati trasversalmente da una lunga console centrale. L'Infiniti svela anche la nuova generazione della M, una berlina elegante e sportiva proposta nelle versioni 35 e 45 che identificano la cilindrata dei motori: un V6 di 3,5 litri o un V8 di 4,5 litri. Mitsubishi trasforma da sogno in realtà la concept E esposta a Detroit lo scorso anno, presentando la coupé Eclipse che ne riprende le forme. Sarà in vendita con due mo-

tori: un 4 cilindri di 2,4 litri e un V6 di 3,8 litri. Anche il pick-up Raider deriva dal prototipo Sport Truck presentato a inizio 2004. Di linea meno estrema, ma sempre mastodontica, monta motori a benzina V6 di 3,7 litri e V8 di 4,7 litri e può avere due o quattro ruote motrici. D'impronta sportiva la concept Lexus LF-A, una coupé che anticipa sia il nuovo corso stilistico del brand di lusso della Toyota sia inedite scelte tecniche, che culminano nel possente V10 da 500 Cv.

**Coreane.** Dalla Corea arrivano due concept e una berlina pronta per la vendita. Le prime sono l'estrosa monovolume Hyundai NTT (va letto "entity") che coniuga un abitacolo per 8 persone e un padiglione studiato per trasportare... windsurf, e la più realistica Kia KCDII. Questa prefigura un SUV prossimo venturo, di taglia vicina all'attuale Sorento. Infine, la nuova generazione della berlina media Rio. Con l'attuale non c'entra nulla, riprende i moderni stilemi annunciati dalla Sport Concept vista a Parigi e, al momento, è proposta con carrozzeria a tre volumi con quattro porte. Successivamente si affiancherà anche la due volumi, che monterà gli stessi motori: a benzina di 1,4 e di 1,6 litri e turbodiesel common rail di 1,5 litri. ■

|               |                        |
|---------------|------------------------|
| BMW           | Series 5 AWD           |
| BMW           | M6                     |
| Cadillac      | STS-V                  |
| Chevrolet     | Corvette Z06           |
| Dodge         | Viper SRT-10           |
| Dodge         | Charger                |
| Ferrari       | Superamerica           |
| Ford          | Fusion                 |
| Ford          | F-150 Harley           |
| Honda         | Ridgeline              |
| Infiniti      | M                      |
| Kia           | Rio                    |
| Land Rover    | Range Rover Sport      |
| Land Rover    | Range Rover 2006       |
| Lexus         | GX 470                 |
| Lexus         | RX 330 thundercloud    |
| Lincoln       | Zephyr                 |
| Lincoln       | Mark LT                |
| Mercedes-Benz | M-Class                |
| Mini          | Cooper S Steptronic 6m |
| Mitsubishi    | Eclipse                |
| Mitsubishi    | Raider                 |
| Saab          | 9-7X                   |
| Saturn        | Sky                    |
| Subaru        | B9X                    |
| Toyota        | Avalon                 |
| Porsche       | Carrera S Cabriolet    |

### CONCEPT CARS

|                |                     |
|----------------|---------------------|
| Acura          | RD-X                |
| Chrysler       | Firepower           |
| Ford           | Explorer Sport Trac |
| Ford           | Fairlane            |
| Ford           | Shelby GR-1         |
| Ford           | SYN                 |
| General Motors | Sequel              |
| GMC            | Graphyte            |
| Infiniti       | Kuraza              |
| Jeep           | Gladiator           |
| Kia            | KCD II              |
| Lexus          | LF-A                |
| Mazda          | Crossport           |
| Mercury        | Meta One            |
| Nissan         | AZEAL               |
| Opel           | Astra diesel        |
| Saturn         | Aura                |
| Suzuki         | Concept X           |
| Volvo          | 3CC                 |

# Passeggiando per Modena tra le memorie di Ferrari

di Franco Gozzi

■ **Ai viandanti** che provengono da Bologna il centro di Modena presenta la sua facciata migliore offrendo al termine della via Emilia un ampio spiazzo sullo sfondo del quale svetta la torre Ghirlandina. Il piazzale si chiama Largo Garibaldi, con alberi secolari, verdi aiuole e nel mezzo i marmi della fontana del Grazioso sovrastata da due imponenti figure in bronzo. Intorno vi sono palazzi importanti, tra i quali spicca famoso quello "dei cento caproni" (così chiamato per una serie di capitelli che corrono lungo il sottotetto e hanno la forma di testa di ariete) che fu acquistato nel 1937 da Enzo Ferrari con le 520.000 lire avute come liquidazione dall'Alfa Romeo e nel quale attualmente abita Piero Ferrari con la sua famiglia.

In questo coreografico ambiente sei anni fa è stato collocato il monumento di Enzo Ferrari e va detto che non è un bel monumento, o perlomeno non è risultato come era stato immaginato nelle previsioni e in colpa mi ci metto anch'io essendo stato coinvolto nel progetto.

fotografie GIOVANELLI

**La storia** è che lo scultore convinse Piero Ferrari esibendo un paio di sue opere di arte sacra e pure io fui conquistato da quel tipo di figurazione, fatto di fedeli inneggianti e angeli in adorazione tutti disposti in un movimento ascensionale come una piramide tendente al cielo, molto spirituale, molto suggestiva. E poiché Enzo Ferrari aveva sempre bocciato l'idea di un monumento alla sua persona, lasciando addirittura esplicita disposizione di non volerlo, si pensò che questa poteva essere la soluzione: celebrare la memoria dell'uomo attraverso una spirale dei momenti-chiave della sua vita unendo alla sua figura quella degli uomini che hanno agito con lui. «Un fac simile della Colonna Traiana a Roma - ricordo che pensai - con le imprese, le battaglie e tutto il resto: non è un'idea malvagia e oltre tutto in questo modo viene rispettata la volontà di Ferrari di evitare il tanto esecrato simulacro personale». Così fu deciso, così fu fatto, e il monumento è là. Si nota poco, non esprime il Mito. Parlando a inaugurazione effettuata con l'autore, lo scultore modenese Marino Quartieri con il quale Enzo Ferrari ha cominciato a litigare fin da quando gli commissionò il primo bronzo del Cavallino

rampante, lui stesso non mancava di convenire che, effettivamente, sì, l'esito finale dell'opera non era proprio quello preventivato, anzitutto perché il piedistallo non "elevava" a sufficienza e poi - mi spiegava - modellare scene di officina e soste al box è meno celestiale che scolpire angeli: è arduo non farle sembrare statue di presepe.

Che questo fosse vero ero con lui d'accordo, ma di mio aggiungevo un'altra pecca, non tanto di gusto estetico quanto piuttosto di spirito allegorico: «Non ti perdono di avere modellato lassù in alto, al vertice della composizione, l'ala della vittoria piegata, quasi fosse stanca. Per come la vedo io, l'ala avrebbe dovuto puntare dritta verso il cielo, slanciata, vibrante di passione, protesa alla gloria». L'amico Quartieri è scomparso tempo fa e con lui se n'è andato il talento di un grande artista e tuttavia, senza mancargli di rispetto, non posso rinunciare alla critica: quell'ala non mi piace e quando passo davanti al monumento e la vedo così pudicamente ripiegata, se è estate mi vien da pensare che si è rinsecchita, se è inverno che è gelata.

Vedo spesso il monumento perché abito nelle vicinanze e passo lì davanti ogni volta che porto fuori il cane e questa novità, di far camminare il cane, me l'ha prescritta il medico per obbligarlo anche me a fare un po' di moto. Il cane, che poi è una femmina, è un Cavalier King Charles Spaniel, nome sproporzionato alla sua taglia. Si chiama Olly, diminutivo di Olivia, e oltre alla passeggiata spartisce con me una fame perennemente insaziata. Il giro standard ci conduce al Parco Enzo Ferrari, ricavato dall'area del vecchio Aerautodromo.

**Era un impianto** rudimentale, arrangiato nei modi e nei tempi della cosiddetta Ricostruzione del dopoguerra quando c'erano pochi mezzi e tante urgenze da soddisfare: doveva essere circuito di prova per le Case automobilistiche, pista di decollo per l'Aero Club, percorso di gara per il Moto Club, campo di manovre per i soldati e i veicoli dell'Esercito. Una coabitazione che apparve subito difficoltosa perché pur dividendo date e orari capitava per esempio che le nostre prove si svolgessero tra aerei in movimento e schiere di militari in marcia, ma la faccenda in qualche modo funzionò. Oltre all'utilizzo di mestiere cominciò un'intensa attività agonistica, il Moto Club ebbe le sue gare e anche il Gran Premio di Modena, che dal 1927 al 1938 si era disputato sui viali del parco cittadino trovò finalmente un suo appropriato ambiente.

Si inaugurò con una vittoria di Ascari su Ferrari che replicò l'anno successivo, poi fu la volta di Villoresi, sempre su Ferrari, poi vinse la Maserati di Fangio e nel 1957 quella di Behra. Nel 1960 vinse la Porsche di Bonnier (la corsa si disputò con macchine di F.2) e nel 1961 la Lotus di Moss, però ormai il tracciato del circuito era palesemente inadeguato e anche la sua ubicazione, fagocitata dallo sviluppo edilizio, era ormai



troppo al centro della città. Si pensò di costruirne un altro a Marzaglia, a metà strada tra Modena e Reggio Emilia, ma il progetto abortì e l'ambizione di un circuito modenese sfumò definitivamente quando Ferrari, tenace nel propugnare l'idea ma stanco di aspettare, si costruì la pista di Fiorano, si interessò al Mugello e soprattutto, per l'organizzazione di Gran Premi, volse l'attenzione a Imola.



dato dritto Cebianca e oltrepassando i cancelli aperti per i carri della fienagione ha fatto uno sconquasso andando a finire sulla strada aperta.

Dove adesso c'è il villaggio-giochi dei bambini c'era la curva che tradì Frascchetti, l'ingegnere della Ferrari sempre determinato a provare personalmente in pista

## Ricordi storici

In Largo Garibaldi a Modena, la casa acquistata da Enzo Ferrari nel 1937, di fronte alla quale si trova il monumento allo stesso Costruttore (a sinistra)

Sono passati molti anni. L'area del vecchio Aerautodromo è oggi un polmone verde nel bel mezzo dei cementi urbani, somiglia più in piccolo al Central Park di New York, ed è qui che vado a camminare con Olly. Tra prati, cespugli e boschetti si snodano viali e sentieri, ognuno dedicato a un pilota, col suo bravo busto in bronzo su una stele di marmo con relativa titolazione e questi cippi, come ogni angolo del posto, mi richiamano tutta una sequenza di ricordi che si sovrappongono alla realtà che ho davanti agli occhi. Qui, dove adesso c'è una pineta, c'erano i box e nei primi due della fila (posizione che pretendeva sempre re Enzo) ho spiato da spettatore abusivo Ascari limarsi la punta della suola della scarpa destra, come i meccanici raccontavano facesse abitualmente. Qui, dove il cane razzola le nocchie cadute, c'era la chicane che Castellotti ha sfilettato andando a sbattere sulle gradinate della tribuna del Circolo della Biella. Là è an-

le soluzioni meccaniche progettate, dove adesso c'è il laghetto con anatre e tartarughe Amon evitò per un pelo lo scontro con un aereo che decollava, più avanti veniva montato dopo ogni gara il podio e quando vinse Ascari ho beccato l'autografo di Nuvolari presente come ospite d'onore. Questo sentiero è il rettilineo opposto alle tribune, dalla parte della caserma, dove ci accampavamo lontano dai box per ripararci dai giornalisti quando c'erano da provare delle novità o quando andammo a fare il test di una covata di motociclisti come Hailwood e Redman mentre Villa e Agostini rimasero a piedi perché erano senza assicurazione.

Recentemente, assorto in questi pensieri, ho incontrato Francesco Stanguellini, concessionario Fiat e creatore di un Museo di cimeli e macchine che portano il suo nome. Suo padre Vittorio ha realizzato in FJunior l'identico percorso di Ferrari in F1. Anche lui ha il cane, anche lui ha bisogno di camminare. Ci siamo capiti al volo: «Ehilà, porti a spasso il cane o fai anche tu un bagno di ricordi?». ■



ineco

www.dealer.ferrari.com/ineco

**Campionato 2005: voglia di correre?**



### IL PALMARÈS DI INECO:

- Gare disputate: 524 dal 1993
- Gare terminate con podio: 159
- Campioni Italiani Piloti Coppa Shell: 1993, 2000, 2002, 2003
- Campioni Italiani Piloti Coppa Pirelli: 2000
- Campioni Italiani Coppa Concessionari: 1993, 2002
- Campioni del Mondo: 2002

**Unisciti a noi!**

PER MAGGIORI INFORMAZIONI :

ROBERTO RIOSA  
MASSIMO PEPE

DIRETTORE SPORTIVO 049 8725222  
DIRETTORE TECNICO 0471 280015

INECO CONCESSIONARIA FERRARI E MASERATI  
PER VENETO, TRENTO ALTO ADIGE E FRIULI VENEZIA GIULIA

# PistaSprint

a cura di Mario Donnini e Marco Ragazzoni

## La **Mégane** nasce adulta

### Primi test e prime soddisfazioni per il nuovo monomarca della Renault

È stato Stéphane Ortelli (foto sotto) a portare in pista, al Castellet, per la prima volta la Mégane Trophy, che correrà assieme alla World Series by Renault. La vettura si è comportata molto bene: «Non posso credere che si trattasse del primo test assoluto. Nessun problema al cambio, nessuna vibrazione», il commento a caldo di Ortelli. «Non abbiamo avuto cattive sorprese» - ha detto Jérôme Mortal, responsabile dello sviluppo - è confortante sapere che le nostre simulazioni si sono rivelate azzeccate. Ora bisognerà avere pazienza e percorrere tutti i gradini della messa a punto». Prove di efficienza e di affidabilità sono previste per tutto l'inverno.



## Gli allievi di Morrogh si danno battaglia per una stagione gratuita in F.Ford 1.6

**Martedì** 18 gennaio, all'auto-dromo di Magione, si terrà il tradizionale "Grand Prix" della scuola piloti di Henry Morrogh, riservata agli allievi che hanno partecipato a un corso completo durante il 2004. Potranno partecipare anche i piloti che hanno corso una sola gara del Challenge la stagione scorsa. Al vincitore andrà l'utilizzo gratuito di una

F. Ford 1600 per le 10 gare del campionato 2005; al secondo uno sconto del 50% sul medesimo pacchetto, al terzo e al quarto (purché non abbia mai corso in kart) il 30% di sconto. Sarà possibile usufruire del premio anche correndo con la 1800, detraendolo dal costo della stagione. Per iscrizioni e informazioni: tel. 075-841669.

## La scuderia W&D si concentrerà sull'Endurance Touring Cars Serie

Dopo due titoli conquistati con la BMW nel 2004, grazie a Meloni e Bernasconi, la W&D concentrerà i suoi programmi 2005 sull'ETCS. Tre le vetture al via. Una M3 E46 sarà per Mirko Venturi e Walter Meloni, affiancati da Paolo Meloni nelle gare di durata. Le altre due berline saranno una 320 E46 320 e una M3 E36, entrambe in configurazione 24 Hours Special, con equipaggi ancora da definire.

## Iscrizione gratuita per il CIP a Pergusa

Per la gara di Campionato Italiano Prototipi 2005 messa in calendario il 9 ottobre, gli organizzatori di Pergusa riconosceranno ai piloti l'iscrizione gratuita e qualche altro bonus allo studio. Questo per farsi perdonare l'annullamento della gara del 30 maggio scorso.

## Il team JMB punta anche alla Grand-Am

Il team Jmb, oltre all'impegno in GT Fia, nel 2005 punterà alla classe GT della Grand-Am. Nella serie Usa la squadra monegasca schiererà una Ferrari 360 Challenge, con la possibilità di aggiungerne una seconda, quantomeno per la gara iniziale, la 24 Ore di Daytona. I piloti certi per ora sono Anthony Pinto, Matt Plumb, Jim Michaelian, Mauro Casadei, ai quali si aggiungeranno due driver ancora da selezionare.

## Spedizione europea ad Interlagos

La prossima edizione della "1000 Miglia" di Interlagos si corre martedì 25 gennaio, giorno di festa a San Paolo. Numerosi gli equipaggi europei, fra cui Gollin, vincitore dell'ultima edizione, insieme a Cappellari, Matteuzzi e Perazzini su una Viper, Quester-Wolff-Peter con una BMW M3, Drudi-Rosa con una Ferrari 360 e forse Bartels-Alzen e quattro piloti brasiliani, tra cui Marques, con le due Saleen del team Konrad. È prevista la partecipazione della famiglia Negro (Alexandre e Augusto, driver della Stock brasi-

liana, e Xandhino, promessa della F.3) su un'Audi DTM e di Felipe Giaffone con una Riley&Scott.

## Nasce in Germania un'alternativa all'Euromontagna

La federazione tedesca AvD sta lavorando per offrire un'alternativa appetibile al campionato Europeo della Montagna, in crisi di iscritti e di interesse. Dopo l'incoraggiante esperienza del 2004, quest'anno l'AVD organizzerà di nuovo una serie internazionale su 8 gare, aperta a tutte le sport CN, cui sono già iscritte 15 biposto. L'obiettivo è quello di espandere la serie per portarla a livello di un vero e proprio campionato europeo nel 2006. Per informazioni: Hans Browatzki, tel. 0049-171-7850073. Ecco il calendario:

|              |                 |
|--------------|-----------------|
| 29 maggio    | Muhlnach (A)    |
| 12 giugno    | Trier (D)       |
| 3 luglio     | Schleiz (D)     |
| 31 luglio    | Hauenstein (D)  |
| 14 agosto    | Osnabruck (D)   |
| 28 agosto    | Oberhallau (CH) |
| 4 settembre  | Turkheim (F)    |
| 25 settembre | St. Agata (A)   |

## Trasferta giapponese con le GT in USA

A metà dicembre il GT giapponese ha disputato per la prima volta una gara negli Stati Uniti, sulla pista californiana di Fontana. Il successo è andato alla Nissan 350Z di Toshihiro Kaneishi e Erik Comas dopo la penalità di 60" inflitta a Matsuda e Lotterer - che avevano tagliato per primi il traguardo - per non aver effettuato il pit stop obbligatorio nell'intervallo regolamentare.



PHOTO4

## Torna in S2000 la sfida Larini-Iacone

Una delle rivalità più accese della 147 Cup 2004 potrebbe riproporsi nel Superturismo 2005. La Antonelli Sport ha infatti deciso di entrare nella neonata serie con una 156 pilotata da Andrea Larini (foto sopra). E alla S2000, insieme al PRS Group di Oriano Agostini, sta pensando anche il campione europeo Cup Simone Iacone, recente "medaglia" di Autosprint.

## Lopez e Fauzy i piloti della Dams nella GP2

Dopo l'Hitech Piquet, che ha ingaggiato Piquet jr. e Negro, la Dams è il secondo team della GP2 ad aver completato l'organico. La squadra francese ha ingaggiato l'argentino José Maria Lopez (vincitore della F.Renault V6 nel 2003) e il malese Fairuz Fauzy, proveniente dalla F.3 inglese. Si dà per sicuro che alla Arden approdi l'americano Scott Speed, pilota Red Bull e vincitore dell'ultima Eurocup di F.Renault 2000.

## Anche quest'anno 10 gare dei Cadetti

È uscito il calendario provvisorio relativo alla 41. edizione del Trofeo Cadetti di F.Junior. Il Trofeo, che come al solito partirà dalla pista amica di Monza, avrà ancora titolazione Csai e si articolerà nuovamente su dieci gare, sei delle quali "in trasferta". Ecco il dettaglio:

|              |         |
|--------------|---------|
| 20 marzo     | Monza   |
| 3 aprile     | Varano  |
| 24 aprile    | Magione |
| 22 maggio    | Adria   |
| 5 giugno     | Misano  |
| 26 giugno    | Monza   |
| 17 luglio    | Varano  |
| 11 settembre | Varano  |
| 25 settembre | Monza   |
| 23 ottobre   | Monza   |

## La famiglia France spinge i campioni delle Stock a correre nella Grand-Am

Squadrone di campioni Nascar alla 24 Ore di Daytona del 5-6 febbraio. Il team Multimatic ufficiale Ford metterà in campo Kurt Busch, neocampione della Nextel Cup, Matt Kenseth, che ha vinto il titolo 2003, e Greg Biffle, campione Nascar Busch 2002. I tre saranno affiancati da un altro specialista yankee, Scott Maxwell, già vincitore di classe nell'edizione 2003. Guideranno

l'ultima versione del Multimatic Daytona Prototype, con motore Ford V8 preparato da Roush-Yates Engines, struttura ufficiale Ford nelle gare Nascar. È la riprova dell'impegno della potente famiglia France, proprietaria sia del circuito delle gare Nascar che di quelle Grand-Am, a far crescere quest'ultima categoria schierandovi i migliori piloti delle Stock Car.

## Colleferro in festa per Marika Diana che quest'anno crescerà di cilindrata

Coppa e onorificenza per aver tenuto alto il nome di Colleferro (Roma) nel Challenge Morrogh 2004 con la F.Ford 1600. Serata indimenticabile per Marika Diana, premiata sul palco del teatro comunale di Colleferro, sua città natale, dal sindaco Silvano Moffa e dall'assessore allo Sport Mario Cacciotti. Nel 2005 Marika salirà di categoria disputando il Challenge con una F.Ford 1800.

## La Predator's cerca spazio nella F.Junior

### Collaudato un kit per cambiare il motore da motocicletta con il Fiat Fire 1.2

Primo test il 20 dicembre a Varano per la Predator's in versione Formula Junior, idonea a partecipare al Trofeo Cadetti o al Trofeo Aica. È realizzata utilizzando il telaio nato per motori motociclistici al quale è stato applicato il motore Fire 1.2 e il cambio Fiat a 4 marce (foto sotto) come da regolamento. Tutto nuovo anche il resto del retrotreno, con sospensioni a doppi triangoli, monoammortizzatore push-rod e antirollio registrabile. Ora la monoposto verrà definitivamente ultimata per affrontare una serie di test a metà gennaio.



BREVISSIME

**LMES.** La Creation Autosportif ha ingaggiato Nicolas Minassian e Jamie Campbell-Walter. Guideranno una DBA4-03S Zytek.

**REUTER.** È Manuel Reuter il quarto pilota Opel nel DTM 2005, accanto a Aiello, Frentzen e Fassler. È stato preferito a Dumbreck, Scheider e Bleekemolen.

**F.BMW.** 18 giovani americani sono stati invitati da BMW a una selezione che assegnerà cinque borse di studio di 40.000 \$ per il campionato 2005 della F.BMW Usa. Si terrà Valencia il 12 e 13 gennaio.

**FLUID.** Fluid Motorsport è il nome di un nuovo team della F.3 inglese che correrà nel 2005 nella classe B con due Lola Dome-Mugen (ex Promatecme). A dirigere la squadra sarà Roger Parkers.

**WALKINSHAW.** Tom Walkinsaw nel 2005 sarà il team manager in Australia del team Holden nella V8 Supercars.

**EUROSPORT.** Nel 2005, le gare del campionato Cart Champ Car verranno trasmesse in Europa da Eurosport.

**LUTTO.** La redazione di AS è vicina all'amico e collega Roberto Lonardi, responsabile Pubbliche Relazioni di Volvo Italia, che poco prima di Natale ha avuto la sventura di perdere il padre.

## Nuove date per la velocità

### Cambiato così il calendario 2005 dei campionati italiani in circuito

Due settimane fa, sul sito della Csaì, è apparsa la prima e prevedibile "scossa di assestamento" dei calendari tricolori di velocità. Rispetto alla prima stesura, quella di sabato 4 dicembre, vi sono interessanti novità, che vedete riassunte nella tabella qui sotto. In particolare, il Super Turismo ha due gare consecutive a Imola, la seconda delle quali il 19 giugno assieme agli altri campionati al posto di quella di Vallelunga, anticipata all'8 maggio. Magione cede la F.3 a Varano, che la inserisce al posto del Super Turismo nella sua data dell'11 settembre, mentre a fine stagione Pergusa e Misano invertono le rispettive date. Quanto alla neonata F. Azzurra, debutterà a Vallelunga l'8 maggio e chiuderà il 9 ottobre non più a Misano ma, ovviamente, a Pergusa.

|              | SUPERTURISMO CIVT | F.3        | CIP        | FAZZURRA   |
|--------------|-------------------|------------|------------|------------|
| 10 aprile    | Monza             |            |            |            |
| 17 aprile    |                   | Adria      | Adria      | Adria      |
| 8 maggio     | Vallelunga        | Vallelunga | Vallelunga | Vallelunga |
| 29 maggio    | Imola             | Imola      | Imola      | Imola      |
| 19 giugno    | Imola             |            |            |            |
| 3 luglio     | Mugello           | Mugello    | Mugello    | Mugello    |
| 24 luglio    | Magione           | Magione    |            | Magione    |
| 11 settembre | Varano            | Varano     | Varano     | Varano     |
| 25 settembre |                   | Monza      | Monza      | Monza      |
| 9 ottobre    |                   | Pergusa    | Pergusa    | Pergusa    |
| 16 ottobre   | Bmo               |            |            |            |
| 23 ottobre   |                   | Misano     | Misano     | Misano     |

## Audi vi insegna la guida su ghiaccio

Audi Sport Italia, che gestisce per conto di Autogerma la scuola di guida "Audi Quattro Experience", organizza dei corsi di guida su ghiaccio, della durata di un giorno, che si terranno a Sauze di Cesana (To) da 20 al 25 gennaio. Fra le vetture, anche una A4 adatta ai disabili. Info: tel. 045-6837560, e-mail audisportitalia@libero.it

## La Opel DTM cresce a Vallelunga

Test a Vallelunga per la nuova Opel Vectra GTS V8, che il prossimo

anno parteciperà al DTM. Nei tre giorni passati sulla pista romana Marcel Fassler e Manuel Reuter hanno percorso in tutto 1.200 km. Le condizioni meteo favorevoli hanno agevolato il lavoro della Casa tedesca, diretta da Volker Strycek.

## Una squadra tutta per Gomboso

Alan Gomboso correrà il Campionato Italiano Velocità Montagna con una Osella PA21-Honda in configurazione Fia. In questa ottica il padovano ha fondato un team, "G.F. Motorsport". Per le gare di Coppa Italia e per le altre salite sia nazionali che europee, la vettura sarà a disposizione di eventuali clienti.

## Due Ferrari 360 di Crugnola a Daytona

Alla 24 Ore di Daytona di inizio febbraio parteciperanno parecchi team italiani. Due Ferrari 360 saranno messe in campo dal team di Crugnola, di cui una per l'equipaggio Drudi-Rosa-Monzon, mentre una Porsche 996 GT3 Cup verrà schierata dall'EB Motorsport per Quester, Peter, Riccitelli e, con buona probabilità, Wendlinger.

## Il nuovo catalogo della OMP anche in internet

La OMP ha realizzato un nuovo catalogo dedicato interamente ai prodotti da competizione. Ricco di interessanti proposte, presenta le ultimissime novità tra cui le tute ignifughe ultratraspiranti, i sedili ad alto contenimento e la nuova linea di scarpe. Le novità 2005 saranno visibili a breve anche sul sito [www.ompracing.it](http://www.ompracing.it)



## Dal microfono all'abitacolo

Paolo Necchi, giornalista di Nuovolari Tv e commentatore dei Super Racing Weekend, è tornato a indossare la tuta in occasione della 100 Miglia di Magione, dove ha corso con una MG ZR 160 (sotto). Le prestazioni sono state buone e così Necchi e la Pai Tecnosport stanno trattando per disputare il CIVT 2005.



DA VEDERE IN TV

### Dakar 2005

- Martedì 4 gennaio
- Live - start 5° Eurosport 11.30
- Live - arrivo 5° Eurosport 17.30
- 5° tappa - sintesi Eurosport 22.30
- Mercoledì 5 gennaio
- Live - start 6° Eurosport 11.45
- Live - arrivo 6° Eurosport 17.30
- 6° tappa - sintesi Eurosport 22.30
- Giovedì 6 gennaio
- Live - start 7° Eurosport 12.00
- Live - arrivo 7° Eurosport 17.30
- 7° tappa - sintesi Eurosport 22.30
- Venerdì 7 gennaio
- Live - start 8° Eurosport 12.15
- Live - arrivo 8° Eurosport 18.15
- 8° tappa - sintesi Eurosport 22.30
- Sabato 8 gennaio
- Live - start 9° Eurosport 14.00
- Live - arrivo 9° Eurosport 18.15
- 9° tappa - sintesi Eurosport 22.30
- Domenica 9 gennaio
- Live Eurosport 12.45
- Live Eurosport 16.45
- Sintesi Eurosport 22.30

### Le rubriche

- Martedì 4 gennaio
- Rally al femminile Nuovolari 13.00
- Mercoledì 5 gennaio
- Memorial Bettega Nuovolari 15.30
- Supersport SportItalia 20.30
- Giovedì 6 gennaio
- DTM Nuovolari 19.30
- Sinistra 6 Channel Italia 23.00
- Venerdì 7 gennaio
- Euro F.3 Nuovolari 4.00
- Euro F.3 Nuovolari 5.00
- Obiettivo Motori UnoSat 23.00
- Rondò Sport Odeon 23.30
- Sabato 8 gennaio
- Crono Canale Italia 19.30
- Profili - Stewart Nuovolari 13.30
- Domenica 9 gennaio
- Euro F.3000 Nuovolari 9.00
- Motorsport SkySport2 10.15
- Grand Prix Italia Uno 12.00
- Tg2 Motori Rai2 13.20

hanno collaborato:  
Alessandro Bugelli,  
Sergio Remondino, Leo Todisco Grande

# Più sono turbolenti meglio funzionano

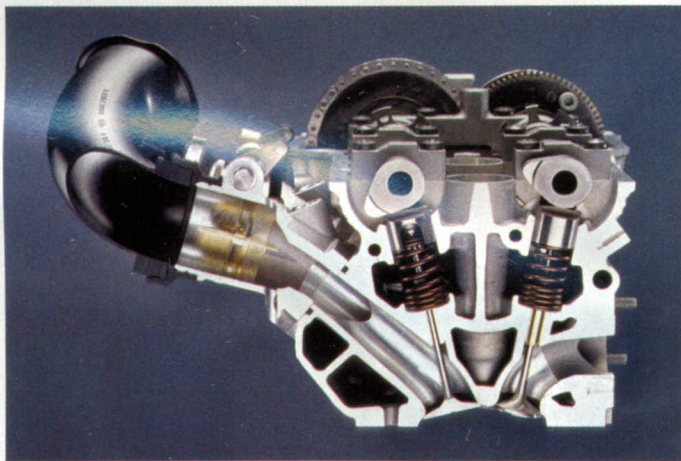
di Massimo Clarke

Tecnica

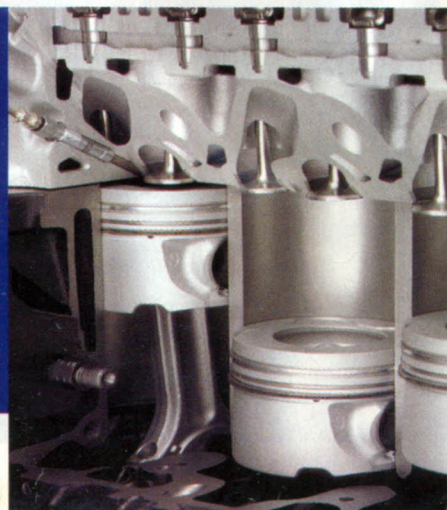
■ In tutti i motori alternativi il movimento della massa gassosa all'interno del cilindro alla fine della corsa di compressione risulta essenziale ai fini della rapidità e della completezza della combustione. Nei diesel una elevata turbolenza è essenziale, in quanto i getti di combustibile finemente polverizzato emessi dagli iniettori devono essere trasportati e frammentati, così da ottenere una distribuzione per quanto possibile uniforme del gasolio in seno alla massa d'aria. Se in certe zone c'è troppo combustibile in rapporto all'aria presente, non si potrà ottenere una combustione completa e di conseguenza il rendimento peggiorerà e la fumosità di scarico aumenterà. Conseguenze negative sono determinate anche dalla presenza di zone nelle quali, al contrario, c'è tanta aria in rapporto al poco gasolio che arriva. Ai lettori più attenti non sarà sfuggita la "strana" conformazione dei condotti di aspirazione dei motori diesel; possono essere molto arcuati, ma talvolta hanno addirittura una forma a spirale o a "chiocciola". Questa geometria è necessaria proprio per impartire all'aria che entra nel cilindro una vigorosa turbolenza del tipo a vortice orientato (detta swirl). La creazione di questa turbolenza non è gratuita; per ottenerla infatti si generano delle perdite di carico che non ci sarebbero se il condotto fosse rettili-

neo. Dunque, lo swirl viene generato a spese del rendimento volumetrico. È per questo motivo che i diesel aspirati hanno invariabilmente un coefficiente di riempimento inferiore rispetto agli analoghi motori a ciclo Otto, nel funzionamento con il pedale dell'acceleratore premuto a fondo.

La turbolenza è importantissima anche per i motori a benzina, in questi accelera notevolmente la miscelazione tra il carburante e l'aria. In pratica avviene qualcosa di analogo a ciò che si verifica quando si mescola un cappuccino: il latte e il caffè si uniscono rapidamente e in modo uniforme (diversamente da quanto avverrebbe se non si usasse affatto il cucchiaino). Molto vantaggiosa è anche l'azione di frastagliamento e di trasporto del fronte di fiamma che si verifica nel cilindro durante la combustione, che risulta quindi molto più veloce di quanto potrebbe essere se di turbolenza non ce ne fosse.



Sopra, l'immagine mostra la sezione della testata del V10 della BMW M5. Da sottolineare l'adozione, rara per un propulsore stradale, di una farfalla per ogni condotto di aspirazione. A lato, si nota la testata del motore 535d (il 3.0 litri BMW turbodiesel da 272 Cv) e spicca la particolare forma dei condotti di aspirazione, una scelta indispensabile per dare all'aria che arriva nei cilindri un'elevata turbolenza



Il movimento che viene impartito alla miscela aria-benzina può essere di diversi tipi. Possiamo infatti distinguere tra una macroturbolenza, con formazione di uno o più vortici orientati, e una microturbolenza, con creazione di tanti piccoli vortici disposti in maniera casuale. Quest'ultima è tipicamente costituita dallo squish, ovvero dall'effetto che si ottiene facendo sì che il pistone, al punto morto superiore, arrivi a sfiorare in alcune zone la parete della camera di combustione. Queste zone, dette aree di squish, presentano distanze (altezze di squish) tra il cielo del pistone e la testa che possono anche essere inferiori al millimetro. La loro estensione e la loro disposizione possono essere critiche, in particolare nei motori di prestazioni molto elevate. Quando il pistone si avvicina, ad elevata velocità, al PMS, letteralmente "strizza" fuori dalle zone in questione la miscela aria-benzina, sotto forma di autentici getti, con il risultato di concentrare la carica nella zona centrale della camera di combustione e di creare una serie di piccoli vortici di notevole intensità.

Per quanto riguarda la macroturbolenza, lo swirl viene ottenuto dotando i condotti di aspirazione di una forma lievemente arcuata o disponendoli con una certa inclinazione e non perfettamente perpendicolari al piano mediano del cilindro. Il vortice che si crea ha come asse di rotazione quello del cilindro stesso (o è ad esso parallelo).

Ancora più importante, per i motori molto veloci, è un altro tipo di turbolenza "macro", detto tumble. In questo caso, si formano uno o più vortici il cui asse di rotazione è perpendicolare rispetto a quello del cilindro. Il tumble viene ottenuto lavorando sulla conformazione e sulla disposizione della parte terminale dei condotti di aspirazione. La accurata "dosatura" dei tre tipi di turbolenza, più un meticoloso studio della loro intensità sono fondamentali per i motori di Formula 1, nei quali il rendimento volumetrico deve essere altissimo, il tempo a disposizione per la combustione è estremamente ristretto, l'alesaggio elevato e la forma della camera tutt'altro che ideale. In fase di messa a punto si lavora intensamente non solo con programmi di visualizzazione e di simulazione al computer, ma anche sperimentalmente, utilizzando flussometri e banchi di misurazione della turbolenza di tipo orientato. Piccole variazioni nella geometria della parte terminale dei condotti e nella conformazione e disposizione delle aree di squish nella camera possono avere conseguenze notevoli. ■

# Sospiri ora in pista pensa ai giovani talenti

di Arturo Rizzoli

leri&oggi

■ **Ho dovuto smettere di correre per un incidente banalissimo alla fine del '98.** Così Vincenzo Sospiri, 38enne forlivese, campione della F.3000 internazionale nel '95, inizia a raccontare il suo "addio alle armi". «E per di più si trattò di una situazione incredibile. Ero andato in pista a Cervia, tanto per fare un po' lo... "stupido" con il kart e fui investito mentre sollevavo il mio mezzo. Presi un tremendo strappo che mi fece letteralmente usci-

re la spalla destra dalla sua posizione. Fui poi operato, ma l'agilità dei movimenti non tornò più quella di prima. Non mi restò che appendere il casco al chiodo». Una "botta" tremenda per una bella carriera... «Beh, non fu l'unica: diciamo che fu quella cruciale. Avevo cominciato con i kart nel 1981. E in sei anni di kart conquistai un titolo mondiale della 100 Ic-A, quattro allori italiani, sempre nella 100 cm<sup>3</sup>; nella 125 cm<sup>3</sup> (i kart con il cambio, ndr) arrivai una volta 2° nel mondiale della 125. Per passare in auto mi trasformai in "emigrante del volante": andai a disputare la F.Ford in Gran Bretagna seguendo tutta la trafila della formule propedeutiche che mi portò alla F.1, passando per la conquista del titolo della F.3000 nel '95 e dopo avere contribuito alla nascita del team Supernova». Poi arrivò subito la delusione della F.1... «Trascorsi il '96 nel ruolo di collaudatore della Benetton e nel '97 approdai alla Lola. Mi avevano fatto firmare un contratto di quattro anni e prospettato grandi cose per il mio futuro. Ma alla seconda gara del campionato era già tutto finito. Mica male?». Però non ti perdesti certo d'animo... «Come sempre. Altrimenti non devi neanche pensare di fare il pilota. Trovai modo di correre nella IRL e riuscii addirittura a qualificarmi

in prima fila alla 500 Miglia di Indianapolis. Nel '98 passai al campionato ISRS per le Sport e vinsi il titolo con Emmanuel Collard su una Ferrari 333».

E, come nella trama di un film, partita dal momento cruciale della storia, eccoci di nuovo a quel tremendo '98. Che cosa pensasti allora?

«Che non potevo certo mollare. (Sospiri, non un tipo caparbio: di più! - ndr) Cercai di ritornare a correre, ma non ero più io. Però non volevo abbandonare l'ambiente. Pensavo di potere dare ancora molto all'automobilismo».

E così sei diventato un po' talent-scout, un po' team-manager, che cosa di più?

«Nel 2001 assieme alla Fortec ho messo in piedi un programma di Euro3000, ho lavorato con l'obiettivo di valorizzare giovani talenti. Nell'ultima stagione, con l'Euronova ero impegnato su due fronti: ho occupato il ruolo di team manager nel campionato Euro3000, mentre nella F.Renault il mio compito era di driver-coach».

Ma che cosa fa questo "assistente" dei piloti?

«Cerco di trasmettere loro la mia esperienza per aiutarli sotto tutti gli aspetti della non facile attività di pilota. Il mio futuro, anche se non più con la tuta addosso, lo vedo sempre in mezzo al mondo delle corse...» ■



**DRIVER COACH** - Ecco la qualifica di Sospiri (primo a sinistra) all'Euronova

## Risitano tutto corse studi e palestra

Junior Club

■ **Nel 2003** Nicolas Risitano, romano di 16 anni, aveva stupito tutti conquistando il titolo europeo della 100 Junior. Passato alla 100 Ic-A, sempre come pilota ufficiale Birel-Tm nella stagione scorsa, nel salto di categoria si è confermato al vertice, pur non cogliendo gli stessi risultati. Nel campionato italiano Open è giunto 2°, dietro a Waldschmidt (CRG-Maxter), mentre nell'europeo, affrontato in non perfette condizioni fisiche, è giunto 5°. Così il gio-

vane romano, ora trapiantato a Civitavecchia, si sta preparando a una rivincita per il 2005. «Lo scorso anno alcune cose non sono andate per il verso giusto. In questa seconda stagione nella Ic-A, sempre con la Birel, cercherà di rifarmi. Del resto i programmi prevedono addirittura la possibilità di un salto di categoria, a fine stagione, in F.A per disputare il mondiale». Allora ti aspetta un programma di lavoro in pista serrato come tanti tuoi rivali? «No. Io in pista ci vado solo per

correre. Sto continuando a studiare (a differenza di tanti altri giovani piloti, ndr), frequento il terzo anno del liceo linguistico. E cerco di non trascurare la scuola e le mie tre lingue che sono inglese, francese e spagnolo. So che provare sarebbe utile, ma ho sempre cercato di vincere anche senza tante prove». Oltre a correre che cosa fai? «Vado in palestra per svolgere un programma specifico per la guida e studio» Nessuna altro interesse? «Vincere in kart!» ■

SPORT IN PHOTO-BENEDETTI



**POLIGLOTTA** - L'ex campione europeo Junior Risitano quando non corre studia lingue straniere

## Gloria e onore al Biscione

### Il compleanno del RIAR festeggiato con un grande omaggio all'Alfa

Nel 2004 il Registro Italiano Alfa Romeo ha compiuto 42 anni. Ed è stato festeggiato anche da questo volume, curato direttamente dal presidente Stefano D'Amico e che ricorda il periodo in questione con un'affascinante sequenza di foto legate a manifestazioni specifiche. In 270 pagine viene evidenziato quanto ha fatto il "Registro" per mantenere viva l'immagine di un marchio che nel mondo è un ambasciatore costante del modo italiano di costruire automobili. Un marchio che in certi periodi ha rischiato di scolorirsi e che il RIAR ha sempre curato con amore. Grazie anche a personaggi di grande calibro, come Camillo Marchetti che nel volume viene giustamente definito «figura fondamentale per la promozione dell'immagine Alfa Romeo». Mar-

chetti, in Alfa dal '54, è stato direttore dell'ufficio stampa e relazioni esterne fino agli Anni '80, e ha letteralmente inventato gli eventi che da allora caratterizzano le presentazioni delle auto nuove. Un fatto epocale, sia perché in precedenza le presentazioni erano fin troppo minimaliste, sia perché la scuola è stata immediatamente seguita da tutte le altre Case d'auto. E naturalmente la sua vivacità è stata una spinta eccellente per il RIAR.

Ma la ricchezza del volume va anche oltre la celebrazione del "Registro": spesso si interseca con la storia della stessa Casa milanese, con racconti, aneddoti e avvenimenti curiosi. Tra questi ultimi, quelli legati alla filatelia dell'Alfa, un settore assolutamente poco noto. Una celebrazione ben riuscita.



**REGISTRO ITALIANO ALFA ROMEO**  
di Stefano D'Amico - 270 pag. - Edizioni RIAR

### Una intera vita legata all'amore per il Cavallino

Un atto d'amore nei confronti della Casa di Maranello, espresso da un appassionato che negli Anni '90 ha coronato un sogno: la gestione di una officina autorizzata Ferrari. La vita dell'autore, espressa in modo semplice e con una lezione di ottimismo verso la vita. Il ricavato delle vendite servirà per una operazione benefica.



**LA MIA STORIA... CON LA FERRARI**  
di Mauro Raccanello  
232 pagine - 20,00 euro

### Le stagioni delle 360 in un film... velocissimo

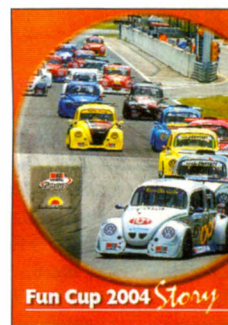
La stagione 2004 del Challenge Ferrari rivista attraverso le schede di tutti i piloti partecipanti, sia gli "esperti" del Trofeo Pirelli che i gentlemen della "Coppa Shell". Un volume soprattutto fotografico e che comprende le classifiche gara per gara. Un modo per rivivere uno dei campionati più combattuti che si disputano in Italia.



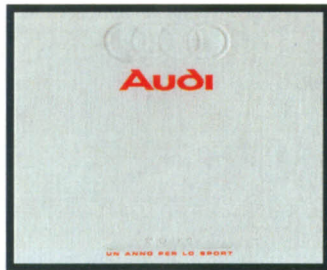
**QUI CHALLENGE**  
di Marco Vitali - 104 pagine  
40,00 euro - Ed. Legenda

### La carica dei Maggiolini sulle piste italiane

L'autore è il responsabile delle relazioni pubbliche di una grande Casa di pneumatici ma è anche letteralmente "asatanato" di corse. È anche uno dei promotori del campionato "Maggiolino Fun Cup" e nel volume sono ricordate, con brio e verve, le vicende della stagione da poco finita.



**FUN CUP 2004**  
di Alberto Bergamaschi - 122 pagine  
40,00 euro - Info: 0331/901075



## Un anno di sport (e non solo auto) legato al marchio Audi

**Grande** eleganza (la copertina ricorda l'alluminio!), massima cura nella scelta delle foto e testi ben calibrati. Questo volume, voluto dalla Autogerma, distributrice dell'Audi in Italia, sottolinea l'impegno della filiale della Casa tedesca nello sport. E non si tratta solo di automobili: l'Audi infatti ha legato il proprio nome anche al golf, alle regate veliche, allo sci, al polo e ai ra-

duni dei mitici motoscafi Riva. Accostamenti a volte non immediati con l'auto ma che le immagini riescono magicamente a collegare. Ma l'auto ovviamente viene celebrata a dovere, sia con le manifestazioni Audi che si sono svolte in Italia, sia con il top raggiunto dal Marchio tedesco nel 2004. In primo luogo la straordinaria vittoria alla 24 Ore di Le Mans.

**AUDI**  
Testi di Massimo Bartoccioli  
144 pagine  
A cura di Autogerma SpA

## Un annuario riservato ai cultori della Casa di Maranello

**Grande** esperto della Casa di Maranello, l'ingegner Gianni Rogliatti è il responsabile di questa particolare pubblicazione che per numero di pagine potrebbe essere assimilata a una rivista. Dal 1984 ne sono usciti 30 numeri, sempre con temi trattati con la cura che abitualmente viene riservata ai libri di pregio. Di recente è uscita l'edizione 2004: tema trattato, la Superamerica. È reperibile, come gli arretrati (prezzo 11 euro) presso l'autore: via Guinicelli 11/7 - 10132 Torino. Telefono e fax: 011/899 5775.

**FERRARI STORY**  
di Gianni Rogliatti - 32 pagine - 8,00 euro



## Da un Museo d'auto un sogno esaudito

**Luciano Nicolis** è un imprenditore di Villafranca Veronese con la passione delle auto storiche. O meglio, con l'amore e il rispetto di quanto ci tramandano il passato e la storia. Sia essa quella "generale" o quella di una famiglia. Questo volume, curato da Arnaldo Liberati, riprende le esperienze di vita di Nicolis fino alla realizzazione di un sogno: il magnifico Museo dedicato alle auto (ma non solo a quelle), aperto al pubblico proprio a Villafranca Veronese.

**L'UOMO E IL SOGNO**  
a cura di Arnaldo Liberati  
192 pagine  
Info: 02/3314593  
Ed. realizzata da Lamacart



## Anno dopo anno tutte le vicende legate alla Citroën

**Non è raro** che una Casa d'auto racconti la propria storia in un volume. Poche Case, però, possono raggruppare una serie di avvenimenti così importanti come la Citroën. Non scopriamo niente, sottolineando che il marchio francese ha spesso lasciato a bocca aperta per le sue anticipazioni tecniche sulle vetture. Come la celebre "Traction Avant" che nel 1934 ha tracciato le linee dell'auto moderna. Peccato solo che al momento questa storia sia solo in francese.

**DATES**  
154 pagine - Citroën: Direzione della Comunicazione - [www.citroen.com](http://www.citroen.com)



## La storia agonistica del mitico "Doctor" di Tavullia

**Tutto** il "fenomeno" Valentino Rossi in un volume di non grande formato ma dal prezzo accessibile, ricchissimo di ottime foto (di Mirco Lazzari) e dalla grafica accattivante. Nonché vivace negli agili testi curati da Marco Masetti. Ed è interessante notare che non viene trattato solo il Rossi dell'ultimo mondiale, bensì l'intera carriera del grande di Tavullia. Si parte così da Valentino che sembra ancora un bambino ma che nella classe 125 rivela già le doti che gli permetteranno di diventare "The doctor".

**VALENTINO ROSSI**  
di Mirco Lazzari e Marco Masetti  
186 pagine - 8,99 euro - Ed. Gribaudo



## Un cd umanitario dedicato alla Rossa

**Ommaggio** alla Ferrari con un cd che contiene 10 canzoni legate al mondo di Maranello. E con interpreti di prestigio: Fabio Concato, Riccardo Fogli, Michael Kleitmann, Dante Meschiarì, Andrea Mingardi, Pupo, gli Scorpions, gli Stadio, Toquinho e Edoardo Gubellini. È il primo cd di una serie di 10 che, di anno in anno, saranno dedicate alla Rossa. Con lo scopo di aiutare "Intervita Onlus".

**PER TE, FERRARI**  
cd con 10 canzoni  
Distribuito da Carosello  
Informazioni: 02/67074047  
[www.perte-ferrari.com](http://www.perte-ferrari.com)



## Gran Turismo all'italiana

### Il 2004 è stato un anno memorabile per i nostri nel GT FIA e non solo grazie alla BMS

Sono un grande appassionato di competizioni a ruote coperte e preferisco a tutte le altre le corse per vetture Gran Turismo. Scrivo per richiamare l'attenzione su di un dato che quest'anno non è stato a sufficienza evidenziato. Non solo ai primi tre posti del GT Fia ci sono state le tre Ferrari 550 Maranello della BMS Scuderia Italia: a rendere unica se non irripetibile l'annata per i rossi colori di Maranello è il fatto che ben 15 dei primi 16 classificati hanno corso con vetture realizzate in Italia, siano esse le 550 Maranello sopra menzionate o le 575 GTC della GPC e della JMB. Comunque vada (certo, sembra proprio che il futuro sia sempre "prenotato" dal gruppo di Maranello, stavolta con la Maserati MC12) sarà in ogni caso difficile riuscire a bissare un'annata così trionfale, visto che la sola vettura straniera che è riuscita timidamente a inserirsi nella top ten finale (non a caso solo... al decimo posto) è stata la Saleen S7R guidata dai tedeschi Uwe Alzen e Michael Bartels... Tutto questo non certo per togliere meriti alla BMS ma anche per attribuirne ad altri team italiani e non (come la JMB) che hanno schierato le Rosse.

**Luigi Scardogli**  
Treviso

*Hai specificato una serie di dati e particolari che rendono ancora più speciale l'annata delle Rosse e degli italiani nel GT FIA. Non dimentichiamo neanche che tra i primi quindici nella classifica piloti ci sono molti nomi tricolori: non solo i vincitori Gollin e Cappellari, ma anche Bobbi (secondo in coppia con lo svizzero Gardel, che comunque italiano lo è come formazione agonistica), Fabio Babini (settimo), Stefano Livio (dodicesimo) ed Emanuele Naspetti (quattordicesimo). E non possono certo essere "dimenticati" il terzo posto di Chri-*

*stian Pescatori nella N-GT con la Ferrari 360 GTC del team GPC, assieme al nono posto finale di Fabrizio De Simone con lo stesso modello schierato dallo stesso team. Anche se nella classe minore, per correttezza, è giusto ribadire che almeno in questo caso a dominare sono state le Porsche 911 GT3 RSR-Freisinger di Maassen-Luhr e Ortelli-Collard. Ma la cosa di per sé non ha scalfito in alcun modo un'annata vissuta all'insegna della "dittatura" tricolore nel GT FIA. E la logica dice che il 2005 sarà, sorprese inattese a parte, una stagione che vedrà la Maserati quale grandissima protagonista quasi a dare continuità (pur toccando ferro) alla striscia vincente delle vetture italiane.*

### La Ferrari fa bene a non fare... regali

Da parte della Ferrari sulla questione dell'abbassamento del limite relativo alle giornate dei test mi aspettavo un atteggiamento più morbido. In fin dei conti la Rossa può contare su di un forte vantaggio tecnologico e in fondo dare ragione da subito alle proposte propuginate dai "team principal" britannici avrebbe fatto il bene di tutti, portando a un rilevante risparmio.

**Alessio Mattotti**  
Milano

*Eh no, la Ferrari ha tutto il sacrosanto diritto di salvaguardare i propri interessi, di fare la sua corsa anche dal punto di vista politico-regolamentare, ci mancherebbe. Questo indipendentemente da quello che è ipotizzabile come punto d'approdo della "trattativa" sui test cui tu accenni. Anche perché la F.1 non è il SuperTurismo, dove i correttivi e i cambiamenti normativi per riequilibrare la competizione sono all'ordine del giorno e costituiscono parte del-*

**Nel gruppone del GT FIA, ben in evidenza nelle posizioni che contano, non c'erano solo le Rosse della BMS, ma anche quelle del team GPC e della JMB. Insomma, i piloti e le auto tricolori hanno dominato...**



la filosofia stessa della categoria. In F.1 se uno ha un vantaggio e questo è lecito, fino a prova contraria se lo tiene. Eppoi non crediate alla favola di una Ferrari egoista che se ne sta per conto suo, contrapposta a una confraternita benemerita di "fatebenefratelli": se il gruppo dei capi dei team britannici è stato da anni soprannominato dalla stessa stampa britannica "Piranha Club" qualche buon motivo deve pur esserci, non crede?

### C'era una volta l'A1-Ring

Vorrei sapere se avete informazioni aggiornate circa i lavori di ristrutturazione in corso all'A1-Ring. Da quello che ho letto in internet, pare purtroppo che il finanziatore dell'ammodernamento del circuito, il patron della Red-Bull, si sia ritirato a causa delle rimostranze sollevate dagli abitanti confinanti col mitico ex-Osterreichring, i quali temono un aumento dell'inquinamento ambientale. E cosa ben più grave, dopo aver distrutto il complesso del paddock e una parte del circuito, sembra che lo stesso resterà inutilizzabile per altre manifestazioni (DTM, ecc.). Peccato, un altro pezzo di storia della F.1 che se ne va...

**Stefano Bolla**

*Al momento la situazione è al punto in cui tu stesso l'hai descritta. Quin-*

*di questo pericoloso stallo del "Project Spielberg" non solo non assicura futuro alla struttura, ma rende impossibile anche un qualsivoglia presente. Peccato, perché lo stesso Mateschitz, boss della Red Bull, aveva intenzione di ricreare un circuito più degno di tale nome rispetto al "semi-kartodromo" che aveva poco degnamente raccolto l'eredità dello stupendo Osterreichring prima maniera. Non ci resta che sperare in una possibile svolta positiva anche se lo stesso Mateschitz ha detto chiaramente di averne abbastanza...*

### Quel nome Ascari in omaggio a «Ciccio»

Su AS ho notato che nelle competizioni Gran Turismo e endurance negli anni scorsi si è vista sporadicamente in pista una vettura chiamata Ascari. Vorrei sapere se si tratta di un nome in qualche modo collegato con il due volte campione del mondo di F.1 dell'inizio degli Anni '50, ossia l'indimenticabile "Ciccio" e se sì in che modo. Inoltre, se possibile, gradirei conoscere anche i futuri sviluppi dei programmi agonistici di questa Casa e sapere a chi fa capo.

**Mariano Mutti**  
Milano

*La scelta del nome Ascari è un dichiarato omaggio al pluri-campione del mondo di F.1 Alberto Ascari. An-*

## Un vero simpaticone di nome Tony Kanaan

**Non solo** ho preso parte l'11 dicembre con grande piacere alla serata dedicata ai Caschi d'Oro 2004: l'occasione è stata anche propizia per incontrare e farmi firmare un autografo dal campione in carica della serie IRL (o IndyCar che dir si voglia) Tony Kanaan. Ebbene, voglio dirvi che ho trovato il pilota brasiliano molto simpatico e disponibile, oltre che assolutamente aperto nell'atteggiamento. La cosa non mi stupisce, visto che so che lo stesso Kanaan ha avuto un passato in Italia ai tempi della F.Alfa Boxer e che la sua esperienza nel mondo "star and stripes", così aperto e rispettoso delle esigenze del pubblico, non può che aver reso ancora più gradevoli il suo atteggiamento spontaneo ed estroverso. Vi chiedo una cosa molto semplice, alla quale, credo, potrete rispondere senza problemi: in particolare vorrei sapere quanti anni ha Tony, per cercare di capire se in linea del tutto teorica è ancora in tempo per poter pensare a un futuro, anche non immediato, nella massima formula.

**Luca Batellini**  
Venezia

*Tony Kanaan proprio in questi giorni compirà 30 anni, essendo nato a Salvador de Bahia, in Brasile, il 31 dicembre 1974. Cogliamo quindi l'occasione per fare gli auguri al pilota, che è stato, hai fatto bene a sottolinearlo, uno dei personaggi più gradevoli e apprezzati presenti alla festa dei Caschi d'Oro di Autosprint. Quanto all'ipotesi di un suo eventuale interessamento alla Formula 1, non possiamo certo smentirlo, anzi, proprio durante la serata al Palacongressi Kanaan si è detto ben felice di poter provare più avanti la BAR-Honda. E non è un caso, visto che si è aggiudicato il titolo 2004 della IndyCar proprio portando in gara un propulsore della Casa giapponese sotto le insegne del team Andretti-Green. E, visto che anche il nostro buon Matitaccia è stato colpito da Tony, nella fattispecie oltre che dalla sua simpatia anche dal suo... naso, quale regalo di compleanno pubblichiamo una vignetta che ci mostra il campione IRL in tutto il suo splendore!*

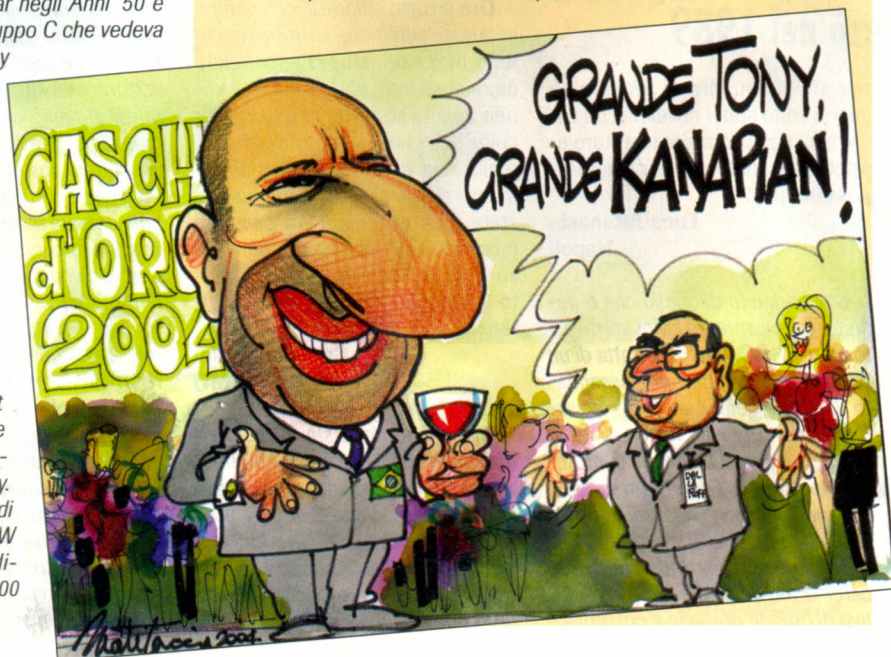


PHOTO4  
che se, a ben guardare, si tratta di un acronimo, visto che la sigla richiama le iniziali di Association of Scottish Automobile Constructors. La piccola Casa scozzese deve i suoi natali al magnate olandese Klaus Zwart, un gentleman driver che ha fatto della sua grande passione anche un oggetto d'investimento. La prima delle Ascari è stata sfornata alla metà degli Anni '90: si trattava di una biposto a motore centrale dotata di un motore Ford V8, il cui nome era Ecosse (per la cronaca, non aveva niente a che vedere con la mitica scuderia che schierava le Jaguar negli Anni '50 e con la biposto Gruppo C che vedeva interessato Ray Mallock alla metà degli Anni '80). Adesso il possibile futuro agonistico della Ascari - ancora tutto da definire - è tutto nelle mani della KZ1, una supercar (dal costo di 350.000 euro) che nelle intenzioni di Zwart dovrebbe essere prodotta in 50 esemplari a Banbury. La vettura, dotata di un motore BMW V8, dovrebbe disporre di circa 500 cavalli di potenza.

**Mauro Mauli, Verona**  
Vedi nel giusto quando ipotizzi problemi di distribuzione, quindi non dipendenti dalla volontà di Autosprint, quale motivazione dei ritardi cui accenni. In tal senso per quanto ci riguarda purtroppo possiamo fare ben poco per migliorare la situazione da te richiamata.

**Luigi Attanasio, Napoli**  
Gianni Giudici non ha alcuna intenzione di porre fine alla sua esperienza al volante di monoposto di F.3000. Anzi, dopo il primo assaggio nell'Euro 3000 al Nürburgring, oltre a schierare Gianmaria Gabbiani nella prima edizione della 3000 Pro Series organizzata da Peroni, potrebbe a sua volta scendere in pista con una delle sue Lola. Di certo con maggior allenamento e con migliori possibilità di ben figurare rispetto al suo affrettato debutto del 'Ring.

**Marco Veggetti, Milano**  
Grazie per i suoi suggerimenti. Ci fa piacere che gli interventi dell'ingegnere Mauro Forghieri siano di suo completo gradimento. Sappia che in proposito c'è una sorta di... plebiscito favorevole da parte dei lettori di Autosprint. Infine, contraccambiamo gli auguri per un buon 2005.

**Luigi Osti, Bergamo**  
Come avrà potuto leggere proprio sul nostro settimanale, il futuro agonistico della BMS con le Ferrari 550 è orientato su due fronti: Le Mans Endurance Series e Tricolore Gran Turismo.



ORSI

**VETERANO** - Coulthard è stato per dieci stagioni pilota del team che lo scoprì: davvero una scelta ispirata...

## Quando Dennis scoprì Coulthard

Ogni anno in Inghilterra un giovane prova la McLaren. A David toccò nel 1989

Leggendo Autosprint, ho saputo che in Inghilterra la McLaren attribuisce ogni anno un premio speciale al giovane pilota che si è messo più in evidenza nel corso della stagione. Mi sembra un'iniziativa molto lodevole e interessante, meritevole magari di un'imitazione anche in Italia. Vedere provare a ogni fine stagione un promettente virgulto al volante di una squadra italiana (magari la Rossa!) finirebbe, credo, per agevolare e rendere meno difficili molte carriere ancora in divenire. Detto questo, vi sottopongo comunque alcune mie curiosità, sperando che possiate soddisfarle. Da quanti anni esiste il premio che vede coinvolta la McLaren? È mai capitato che uno dei "rookie" sia poi divenuto un pilota vero e pro-

prio della squadra di Woking? E quanti sono stati i novellini che sono riusciti poi ad avere un futuro episodico o continuativo nella massima formula?

**Luca Attanasio  
Napoli**

*Stai parlando di quello che è definito "tecnicamente" McLaren-Autosport-BRDC Award. Si tratta di un riconoscimento che viene assegnato dalla fine degli Anni '80, precisamente dal 1989 e che consiste in una vera e propria competizione stile... notte degli Oscar, che vede le nomination di ben 6 giovani talenti in lizza per il premio. E va anche detto che solo il fare parte della ristretta cerchia dei finalisti è di per sé motivo di grande orgoglio e costituisce*

*anche un non indifferente lancio promozionale per la carriera dei piloti britannici prescelti. Quest'anno il vincitore decretato da un'apposita giuria di esperti è stato Paul Di Resta, cugino dello scozzese Dario Franchitti, 18enne "rookie" terzo nel 2004 nella serie britannica di F.Renault. Il trionfo di Di Resta ha fatto un po' rumore, anche perché si tratta del più giovane assegnatario del premio nei tre lustri di storia dello stesso. Quanto alle altre tue domande, sappi che dall'89 a oggi gli altri vincitori sono stati lo stesso David Coulthard, Gareth Rees, Oliver Gavin, Dario Franchitti, Ralph Firman Jr., Jamie Davies, Jonny Kane, Darren Turner, Andrew Kirkaldy, Jenson Button, Gary Paffett, Anthony Davidson, Steve Kane, Jamie Green ed Alex Lloyd. Quindi non solo la McLaren ha "allevato" futuri piloti di F.1 quali Coulthard, Firman, Button e Davidson: addirittura uno di loro, vale a dire proprio Coulthard, è poi stato per ben dieci stagioni un pilota del team di Woking, stabilendo anche un vero e proprio record di fedeltà che sarà assai difficile da battere. Tutto ciò, evidentemente, quale ulteriore testimonianza della validità e dell'autorevolezza del programma.*

## Chi arriva al posto della West?

Ora è tutto chiaro... Ecco perché in queste settimane è rimbalzata in tutto il mondo la notizia, correlata da relative foto, di un Kimi Raikkonen a volte sbronzo, si diceva, per colpa della fine del matrimonio... In realtà non è vero niente! Il matrimonio di Kimi va a gonfie vele! È stata tutta una manovra per dare maggior risalto alla notizia del nuovo sponsor "alcolico" che ha firmato un lauto contratto con la McLaren.

**Carlo Fiorentini  
Arese (MI)**

*Già, la battuta ci sta tutta. In effetti, visto che a fine luglio entrerà in vigore, almeno per quanto riguarda le corse nell'Unione Europea, il divieto di pubblicità per i prodotti collegati al tabacco, il Gruppo che controlla l'attuale sponsor della McLaren potrebbe sostituire sulla carrozzeria*

*nero-argentea delle vetture anglo-tedesche la marca di sigarette con una di whisky. Queste almeno dicono le voci. Per parte nostra speriamo che la cosa a Kimi Raikkonen non faccia né caldo né freddo, perché gli auguriamo di tutto cuore di non passare più "seratacce" come quella che è stata ampiamente documentata dai rotocalchi finlandesi circa un mese fa.*

## È ora che la F.1 dia... i numeri!

Sono un fedelissimo di As ormai da 25 anni. Vi scrivo a proposito di un argomento che mi sta a cuore, vale a dire la leggibilità dei numeri sulle monoposto del mondiale di F.1. Con i nuovi regolamenti in arrivo, considerando gli avanzamenti dell'ala posteriore e comunque le nuove misure imposte, vorrò proprio vedere che scusa troveranno i team per non applicare i numeri dei piloti nelle paratie "pubblicitarie" posteriori più grandi...

**Moreno Massei  
Lucca**

*Nessuna scusa. Però scommettiamo che i numeri stessi continueranno a essere assolutamente poco leggibili? Oramai si tratta di un vezzo, anzi, di una brutta abitudine che terminerà solo se la FIA emanerà una norma ad hoc, che peraltro noi riteniamo auspicabile, tale da rispettare finalmente le esigenze degli spettatori. Anche perché sui "musì" delle vetture, ormai tutti "alti" e quasi paralleli al piano di riferimento, i numeri stessi non sono più leggibili, sugli alettoni posteriori pure, visto che i contrassegni di gara vengono... diabolicamente nascosti. Una volta era possibile riconoscere il concorrente grazie ai colori del casco, ma con l'abitacolo più incassato e con il (giusto) fiorire delle protezioni laterali, anche questa possibilità è stata resa via via meno agevole. Insomma, è ora che la FIA faccia qualcosa e non sperì solo nella capacità di... autoregolamentazione dei team. Ma, vista la situazione e i problemi ben più pressanti in questo momento all'ordine del giorno delle massime autorità sportive, anche nel futuro immediato lo stato di cose rischia di rimanere lo stesso.*

## Un Lombardo a Battipaglia

### VELOCITÀ SPERIMENTALE

### La serie campana si è conclusa sul circuito del Sele con un successo di partecipanti

**BATTIPAGLIA** - Nell'ottava e ultima prova del campionato regionale campano di velocità sperimentale la palma è andata a Pasquale Lombardo, che nella media generale ha piazzato la sua Osella-Honda davanti alla Dallara di Antonio Vizzaccaro e alla F. Renault del padovano Flavio Mattaro. Bella la lotta fra Giuseppe Martino (Saxo) e Gianluca D'Alto (Fiat Punto) finiti nell'ordine nel Challenge Salita 1600, e quella fra Giovanni Duraccio ed Ettore Brenca nella Civt 1400-1600. Spettacolare la prestazione di Luigi Vinaccia che, partito in coda perché assente alle prove, è passato rapidamente al comando cogliendo l'ennesimo successo. Bella gara anche del poliziotto Giovanni Loffredo che nella N 1600 si è imposto su Celano. Sempre appassionanti le bicilindriche. Dopo un inizio equilibrato, Testa è... passato in testa vincendo con buon margine. Tutto amalfitano il discorso in F. Fiat Abarth, con Salvatore Di Palma davanti a Vincenzo Ferrigno e a Carlo Rumolo. Da segnalare Rosario De Fazio che, nonostante la non più verde età, ha ben figurato al volante della Osella PA 21.

Gino Papale

#### VELOCITÀ

Autodromo del Sele, Battipaglia (Sa)  
12 novembre 2004

#### Campionato Regionale Campano

**Classe SS 2000:** 1. Sasso, 12 giri in 10'24"499, media 103,764 km/h; 2. M. Cotumaccio a 0'706; 3. Ascione (Alfa GTV) a 1 giro; 4. Saponiero a 3 giri (gli altri su Alfa GT). **Gpv:** Sasso in 51"196.

**Classe Civt 1400/1600:** 1. Duraccio, 12 giri in 10'41"866, media 100,955; 2. Brenca a 6'724; 3. Stola (Honda Civic) a 7"193; 4. Iervolino a 52"268; 5. Acunzo (Citroën AX Sport) a 1 giro (gli altri su Peugeot 106 Rallye). **Gpv:** Duraccio in 51"310.

**Classe CS 1600:** 1. Martino (Citroën Saxo Vts) 12 giri in 10'32"087, media 102,817 km/h;

2. D'Alto (Fiat Punto) a 2'470; 3. Bonanno (Citroën Saxo Vts) a 17"633; 4. Maione (Peugeot 106) a 19"089; 5. Visto (Peugeot 106) a 1 giro. **Gpv:** Martino in 50"828.

**F. Fiat Abarth:** 1. Di Palma, 12 giri in 10'15"269, media 105,319 km/h; 2. Ferrigno a 0'419; 3. Rumolo a 1'575; 4. R. Russo a 2 giri. **Gpv:** Rumolo in 49"827.

**Classe CS 2000:** 1. Vinaccia (Fiat X1/9) 12 giri in 10'16"303, media 105,143 km/h; 2. Cola (Ford Sierra Csw) a 10'424; 3. Casillo (Renault Clio Rs) a 10"693. **Gpv:** Vinaccia in 48"835.

**Classe N/A 2000:** 1. Cesarano (Renault Clio) 12 giri in 11'14"111, media 96,126 km/h; 2. Castellano (VW Scirocco) a 11"991; 3. Gorgone (Peugeot 205 Gti) a 45"430. **Gpv:** Cesarano in 55"203.

**Classe gr.2/81:** 1. Testa, 12 giri in 12'09"596, media 88,616 km/h; 2. Aletta a 3"661; 3. Sannino a 18"522; 4. Sepe a 1'04"365; 5. Benvenuto a 1 giro (tutti su Fiat 500/700). **Gpv:** Testa in 59"613.

**F.3 Club/F.Renault:** 1. Vizzaccaro (Dallara-Alfa) 12 giri in 9'07"109, media 118,440 km/h; 2. Mattara (F.Renault) a 25"508; 3. Paolillo (F.Renault) a 2 giri. **Gpv:** Vizzaccaro in 44"973.

**Classe Civt 2000:** 1. Marinaro (Peugeot 306) 12 giri in 10'32"531, media 102,445 km/h; 2. M. Russo (Peugeot 306) a 26"749; 3. Vivone (Opel Vectra) a 28"673; 4. T. Cotumaccio (Alfa 155) a 50"199; 5. M. Vecchiarelli (Peugeot 205 Gti) a 5 giri. **Gpv:** Fezza (Renault Clio Williams) in 51"407.

**Classe CN:** 1. Lombardo (Osella PA21-Honda) 12 giri in 8'58"819, media 120,307 km/h; 2. De Fazio (Osella PA21) a 56"687; 3. Incalza (Osella PA20) a 1'07"376. **Gpv:** Lombardo in 44"123.

**Classe SS 1600/P1:** 1. Santulli (Fiat Ritmo) 12 giri in 10'31"204, media 102,648 km/h; 2. Lo Sapiro (Fiat X1/9) a 4"921; 3. M. Vecchiarelli (Peugeot 205) a 1 giro; 4. Arpaia (A112) a 1 giro; 5. T. Cotumaccio (Lancia Fulvia Z) a 1 giro. **Gpv:** Santulli in 51"648.

**Classe A 1400:** 1. D'Angelo, 12 giri in 10'34"410, media 102,142 km/h; 2. Rondino a 3"387; 3. La Manna (Peugeot 205) a 3"845; 4. Germanò a 35"279 (gli altri su Peugeot 106). **Gpv:** D'Angelo in 50"464.

**Classe N 1400:** 1. Loffredo, 12 giri in 11'02"755, media 97,773 km/h; 2. Celano a 16"880; 3. Zoccola (Peugeot 205) a 22"088; 4. Cuoco a 23"046; 5. Coppola a 26"627 (gli altri su Peugeot 106). **Gpv:** Loffredo in 54"470.



### F. CHALLENGE

## È di Irlando il Super Master di Sarno

**SARNO** - 75 piloti si sono sfidati sulla pista kart di Sarno dando vita alla 1ª edizione del Super Master Racing. Tra le Sport, Pasquale Irlando ha voluto confermare anche a Sarno il suo blasone e non ha avuto difficoltà ad avere ragione di Rosario laquinta nello scontro diretto finale tra le Osella Pa21-Honda, segnando il miglior tempo assoluto. Nella F. Gloria è stato necessario ricorrere alla "bella" per decretare il vincitore tra Salvatore Nitto e Antonio Lubrano, che alla fine l'ha spuntata.

#### F. CHALLENGE

Sarno (Sa), 19 dicembre 2004

#### Super Master Racing 2004

**Sport SP1:** 1. Eugenio Boganio (Bogani-Suzuki) in 6'49"291; 2. Cuomo (Lola-Suzuki).

**Sport CN:** 1. Sambuco (Osella PA20-BMW) in 6'31"523; 2. Maglione (Osella PA20-BMW); 3. Esposito (Lucchini-Alfa Romeo);

4. Carbone (Lucchini-Alfa Romeo). **Sport CN2:** 1. Irlando in 6'09"273; 2. laquinta; 3. Pezzolla; 4. Vinaccia (Osella Pa9-Alfa Romeo);

5. Giordan (Osella PA21 Junior); 6. Lombardo (tutti gli altri su osella Pa21-Hon-

da). **F. Gloria:** 1. Lubrano in 6'22"136; 2. Nitto 6'19"646; 3. Giordano; 4. Federico Glorioso; 5. Carlucci 6'32"635; 6. Caldarelli; 7. Enrico Glorioso; 8. Russo. **Touring oltre 2000:** 1. Testa (Lancia Delta HF) in 7'21"195; 2. Molinaro; 3. Caldarelli; 4. Graziano (tutti gli altri su Ford escort Cosworth). **Touring 2000:** 1. Galiani (Alfa 147 Cup) in 6'54"704; 2. Sambuco (Renault Clio Cup); 3. Casillo (Renault Clio Cup); 4. Russo (Peugeot 205 Gti); 5. Laudato (Renault Mégane); 6. Murano (Alfa 147 Cup). **Gruppo 2:** 1. Durante (Peugeot 106 Rallye 16V) in 6'55"745; 2. De Simone (Renault Clio Williams); 3. Persico (Renault 5 Gt Turbo); 4. Esposito (Peugeot 205 Gti). **Gruppo 1:** 1. Eugeni (Peugeot 106 Rallye 16V) in 7'17"072; 2. Marzuillo (Peugeot 106 Rallye 16V). **Rallye N3:** 1. Nicoloro in 7'16"207; 2. Baiano; 3. Russo; 4. Mainiero (gli altri su Renault Clio RS). **Rally Gruppo 2:** 1. Casula (Renault Maxi Clio) in 6'49"132; 2. D'Alto (Fiat Punto); 3. Gianfico; 4. Vallario; 5. Baiano; 6. Cafaso; 7. De Lucia (Lancia Delta HF) (tutti gli altri su Mitsubishi Evo7). **Touring 1600:** 1. Vuolo in 7'01"846; 2. Martino (Citroën Saxo); 3. Maione; 4. Vivone; 5. Franzese; 6. Barbone (Citroën Saxo); 7. Pezzolla (Skoda Felicia) (gli altri su Peugeot 106 Rallye 16V). **Slalom:** 1. Vinaccia (Fiat X1/9) in 6'37"923; 2. Emanuele (Fiat X1/9); 3. D'Anziano (Citroën AX-Honda); 4. Nunziata (Fiat 126).



## L'Osella fa faville

A sinistra, la Pa21-Honda di Lombardo, miglior tempo nell'ultima gara del Campionato Campano. Sopra a destra, Villa-Cuminetti si sono aggiudicati il rally internazionale di Taormina. Una vittoria maturata nella prima frazione sotto il diluvio, nella quale Villa ha accumulato un vantaggio incolmabile per tutti



GIORDANO

# Grande Villa a Taormina

## RALLY

### Il piacentino ha azzeccato gomme e assetto e nella prima tappa ha strapazzato tutti

**SANTA TERESA RIVA** - Con una tattica ben calibrata ed una invidiata scelta di gomme, il piacentino Angelo Villa, con a fianco Paola Cuminetti, su Renault Clio, ha vinto la sesta edizione del Rally di Taormina disputato in due tappe e in condizioni climatiche completamente diverse. Pioggia fitta il sabato e tempo soleggiato la domenica.

Sotto il diluvio della prima giornata è diventata determinante la condotta di gara e Villa in queste condizioni è riuscito ad acquisire un vantaggio notevole su Stracuzzi-Salvo e Briguglio-Mondello. Due i ritiri importanti nella prima tappa: nel corso della terza prova speciale si fermava l'equipaggio Laganà-Guzzardi per la rottura del cambio. Nella settimana invece era la volta di Ferrara-Bettino per la rottura del motore mentre era in seconda posizione.

Tutta di Stracuzzi-Salvo la seconda tappa. Il pilota messinese segnava il miglior tempo nelle cinque prove speciali in programma ma è riuscito a recuperare solo poco più di un minuto sul 1'21"2 che accusava da Villa al termine delle prove di sabato.

**Edo Murabito**

## RALLY

S.Teresa Riva (Me), 18-19 dicembre 2004

**6° Rally Internazionale di Taormina-Trofeo Val d'Agrò**  
Gara internazionale

**Assoluta:** 1. Villa-Cuminetti (Renault Clio Williams) in 1.19'39"1; 2. Stracuzzi-Salvo (Renault Clio Williams) a 18"2; 3. Briguglio-Mondello (Mitsubishi Lancer Evo7) a 54"9; 4. Galipò-

"Davis" (Fiat Punto S1600) a 1'47"; 5. Bruno-Lo Schiavo (Peugeot 206 RC) a 2'49"4; 6. Campochiaro-Chambeyront (Ford Escort Cosworth) a 4'03"4; 7. Mazza-Manganaro (Renault Clio Williams) a 4'51"4; 8. Sturiale-Andò (Renault Clio Williams) a 4'55"2; 9. Guidara-Maurotto (Peugeot 106 Rallye) a 5'22"9; 10. Scibilia-Messina (Renault Clio RS) a 5'50"3.

## GRUPPO N

**Classe 1400:** 1. Pintaudi E.-Pintaudi A. (Peugeot 106 Rallye) in 1.32'19"4; 2. Di Giacomo N.-Di Giacomo D. (Peugeot 106 Rallye) a 15'45"4.

**Classe 1600:** 1. Cambria-Greco (Opel Corsa Gsi) in 1.33'16"8; 2. Angelino-Bonafede (Peugeot 106 Rallye) a 55".

**Classe 2000:** 1. Bruno-Lo Schiavo (Peugeot 206 RC) in 1.22'28"5; 2. Mazza-Manganaro (Renault Clio Williams) a 2'01"9; 3. Sturiale-Andò (Renault Clio Williams) a 2'05"8; 4. Scibilia-Messina (Renault Clio RS) a 3'00"9.

**Classe oltre 2000:** 1. Briguglio-Mondello (Mitsubishi Lancer Evo7) in 1.20'34"1.

## GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Impollonia-Pittella (Fiat Seicento) in 1.42'40"4; 2. Chillemi-Maimone (Fiat Seicento) a 35"1.

**Classe 1400:** 1. Restuccia-Mignani (Peugeot 106 Rallye) in 1.36'43"2; 2. Brancato-Sansone (Peugeot 106 Rallye) a 6'22"5.

**Classe 1600:** 1. Guidara-Maurotto (Peugeot 106 Rallye) in 1.25'02"; 2. Cisca-Di Biasi (Opel Corsa Gsi) a 7'51"9.

**Classe 2000:** 1. Villa-Cuminetti (Renault Clio Williams) in 1.19'39"1; 2. Stracuzzi-Salvo (Renault Clio Williams) a 18"2; 3. Beccaria-Migliore (Renault Clio Williams) a 6'24"9; 4. Venuti-Santoro (Peugeot 205 Gti) a 7'42"9.

**Classe oltre 2000:** 1. Campochiaro-Chambeyront (Ford Escort Cosworth) in 1.23'42"6.

**Classe Super 1600:** 1. Galipò-"Davis" (Fiat Punto S1600) in 1.21'26"2.

## VETTURE

### CON OMOLOGAZIONE SCADUTA

**Classe oltre 1600:** 1. Cattabiano-Intelisano (Peugeot 309 Gti) in 1.31'38"1.



FOTOSPEEDY

## Dalle salite ai circuiti

Sopra, Pasquale Irlando con l'Osella Pa21-Honda, miglior tempo nella gara Master Racing di Sarno. Sotto, Russo vincitore della "finalina" per il terzo posto nella classe riservata alle vetture rally



FOTOSPEEDY

fotografie ZINI



## Debutto con vittoria

### RALLYRONDE

## Navarra corre e vince la prima gara con la Mitsubishi. Una supremazia schiacciante

**SAVIGNANO SUL RUBICONE**  
- Tutto in due giorni. Andrea Navarra prima ha reso ufficiale il suo già oramai scontato divorzio da Subaru Italia per iniziare il nuovo legame biennale con Mitsubishi, poi ha preso in mano il volante della Lancer Evo8 andando a vincere in scioltezza la terza edizione della Ronde del Rubicone. Il movimento fine anno del campione italiano, creato dall'inaspettato addio alla Subaru, ha dunque sortito il miglior calmante che un medico possa prescrivere: la vittoria. Nei quasi undici chilometri della prova, dal primo all'ultimo passaggio, su un fondo stradale assai insidioso per l'umidità, è riuscito a migliorarsi di ben venti secondi. Una lotta impari, nella quale la seconda posizione è

andata a Paolo Valli, con la Subaru Impreza WRC, la stessa che la settimana prima aveva portato Navarra a mettere il suo settimo sigillo al Motor Show. Terzo Felice Re: per il

comasco, su una Toyota Corolla WRC, si è trattato solo di controllarsi, visto che è in odore del titolo del Rally Ronde, e di controllare soprattutto chi lo insidia per il campionato, il piemontese Roberto Novara, in questa occasione soltanto nono. Di spessore la gara di Fabio Gianfico, quarto, partito alla grande con un 2. assoluto nella prima prova, poi rallentato dalla rottura di una semiasse e da una leggera toccata anteriore. Al di sotto delle aspettative la prova del vincitore della passata edizione, Oscar Vettore. Ancora alla guida della Peugeot 306 Maxi, è stato penalizzato in modo decisivo dai circa quattro minuti persi nel secondo passaggio a causa di una uscita di strada, cosa che

non gli ha comunque impedito di vincere tra le vetture a due ruote motrici davanti a Jader Vagnini, con la Fiat Punto Abarth. Sfortuna invece per altri due attesi romagnoli, Edo Ottaviani e Riccardo Errani. Per entrambi è stata fatale la terza prova: il primo è stato tradito dal motore della sua Lancer e l'altro, tornato sulla Subaru Impreza WRX gruppo A, ha perso tempo con una foratura. Nostalgia, infine, per la gara di addio alla Lancia Delta HF Integrale, che dall'anno prossimo sarà una "scaduta omologazione": il momento storico è stato firmato dal sanmarinese Marcello Colombini, 12. assoluto con il suo esemplare grifato "Jolly-Totip".

**Alessandro Bugelli**

### La consolazione di Jader

**Una stagione 2004 senza un programma definito che non ha soddisfatto Vagnini. Così il sanmarinese si è consolato con il 7° posto assoluto e la vittoria tra le S1.6. In alto, Navarra con la "Mitsu" Evo8 ufficiale**



## ■ RALLYRONDE

Savignano sul Rubicone (Fc), 17-18 dicembre

### 3. Rally Ronde del Rubicone

Gara nazionale

**Absoluta:** 1. Navarra-Fedeli (Mitsubishi Lancer Evo8) in 24'18"6; 2. Valli-Stefanelli (Subaru Impreza WRC) a 22"8; 3. Re-Mometti (Toyota Corolla WRC) a 31"3; 4. Gianfico-Mongillo (Mitsubishi Lancer Evo8) a 43"2; 5. Vettore-Marchetti (Peugeot 306 Maxi) a 49"2; 6. Tosi-Zonzini (Ford Focus WRC) a 1'26"6; 7. Vagnini-Ceci (Fiat Punto Abarth) a 1'14"8; 8. Errani-Casadio (Subaru Impreza WRX) a 1'17"7; 9. Novara-Barrera (Toyota Corolla WRC) a 1'32"8; 10. Verbilli-Albertini (Subaru Impreza STI) a 1'37".

### ■ GRUPPO N

**Classe 1400:** 1. Alberti-Bologna in 27'53"4; 2. Borghi-Barozzi a 3"8; 3. Solitro-Sansone a 16"9; 4. Frazzani-Vescovi a 1'12"4 (tutti su MG ZR 105).

**Classe 1600:** 1. Violetti-Amadori (Peugeot 106 Rallye) in 27'28"0; 2. Lessi-Lamonato (Peugeot 106 Rallye) a 5"6; 3. Neri-Campana a 21"7; 4. Bizzocchi-Ercolani a 2'08"9; 5. Lo Giudice-Brischi a 3'13"3 (tutti gli altri su Opel Corsa GSi).

**Classe 2000:** 1. Della Vittoria-Bolognesi (Opel Astra GSi) in 27'07"0; 2. Gazziero-Valente a 6"0; 3. Muratori-Muratori (Seat Ibiza 16V) a 31"21; 4. Delli Colli-Persichilli (Renault Clio RS)

a 2'16"8; 5. Zambiasi-Valmassoi a 2'44"1 (tutti gli altri su Opel Astra OPC).

**Classe oltre 2000:** 1. Navarra Fedeli (Mitsubishi Lancer Evo8) in 24'18"6; 2. Gianfico-Mongillo a 43"2; 3. Verbilli-Albertini (Subaru Impreza STI) a 1'37"0; 4. Proh-Franzi (Mitsubishi Lancer Evo8) a 1'37"1; 5. Benacchio-Parise a 2'52"1; 6. Martellucci-Finotti a 3'12"7; 7. Colmegna-Ponti a 3'24"4; 8. Morassi-De Pellegrin (Subaru Impreza STI) a 3'37"8 (tutti gli altri Mitsubishi Lancer Evo7).

### ■ GRUPPO A

**Classe 1400:** 1. Grani-Bucciarelli (Peugeot 106 Rallye) in 29'41"2; 2. Zani-Gabellini (Peugeot 106 XSi) a 38".

**Classe 1600:** 1. Marchioro-Dall'Olmo (Peugeot 106 Rallye) in 27'09"9; 2. Campedelli-De Rizzo (Citroën C2) a 47"1.

**Classe 2000:** 1. Trentin-Coletti in 26'18"6; 2. Scopel-Michelet a 15"9; 3. Vitali-Garattoni (Seat Ibiza 16V) a 1'05"7; 4. Vidori-Poggi a 1'43"1; 5. De Vico-Silvaggi (Renault Mégane) a 2'58"2 (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

**Classe oltre 2000:** 1. Valli-Stefanelli (Subaru Impreza WRC) in 24'41"4; 2. Re-Mometti (Toyota Corolla WRC) a 8"5; 3. Tosi-Zonzini a 49"2; 4. Errani-Casadio (Subaru Impreza WRX) a 54"9; 5. Novara-Barrera (Toyota Corolla WRC) a 1'10"0; 6. Colombini-Selva (Lancia HF integrale) a 1'17"7; 7. Fidanza-Taccini a 1'36"2 (tutti gli altri su Ford Focus WRC).

**Classe Super 1600:** 1. Vagnini-Ceci (Fiat Punto Abarth) in 25'33"4; 2. Barausse-Benini a 41"3; 3. Fassio-Bollito (Renault Clio) a 54"2; 4. Greselin-Panella a 1'37"1; 5. Berretti-Bianchini a 2'02"7 (tutti gli altri su Citroën C2)

### ■ KIT CAR

**Classe 2000:** 1. Vettore-Marchetti (Peugeot 306 Maxi) in 25'07"8.

**Classe 1600:** 1. Picone-Piacentini (Citroën Saxo) in 29'46"7.

**Classe 1150:** 1. Petracci-Onofri (Fiat Seicento) in 28'10"8.

### ■ VETTURE

#### CON OMOLOGAZIONE SCADUTA

**Classe 2000:** 1. Bartolini-Carbonai (Peugeot 309 16V) in 28'02".

# D'Avelli non scivola sull'olio

## RALLYSPRINT

### Tradito da un condotto di lubrificazione sulla penultima p.s. Testa abdica al rivale

**CASERTA** - L'avvincente battaglia sul filo dei secondi che ha caratterizzato l'intera gara, alla fine si è decisa per un banale guasto meccanico. È stata una lotta senza esclusioni di colpi, che ha visto i contendenti alternarsi continuamente al vertice della classifica. Da una parte Testa-Molinari, decisi più che mai a bissare, con la loro Peugeot 306 GT, la vittoria dello scorso anno, e dall'altra D'Avelli-Moscardini, che non avevano alcuna intenzione di accontentarsi della piazza d'onore, con la loro Renault Clio Williams. E mentre la gara si apprestava a vivere le fasi finali è arrivato il colpo di scena che ha deciso il rallysprint.

Nella penultima prova, quella di Puccianiello, Testa-Molinari sono stati traditi da un condotto dell'olio e hanno dovuto lasciare via libera agli avversari, che sono così andati a cogliere un meritato successo. Piazza d'onore per Bucciarelli-Innocenzi, che hanno "veleggiato" sem-

pre nelle primissime posizioni. Ottima la prestazione di De Maio-Salzilla, terzi assoluti con una "vecchia" Alfa 33 al terzo posto assoluto. In Gruppo N successo di Francescucci-Piccirillo.

Gino Papale

### ■ RALLY SPRINT

Caserta, 18 dicembre 2004

#### 12° Rally provincia di Caserta

Gara nazionale

**Absoluta:** 1. D'Avelli-Moscardini (Renault Clio Williams) in 14'13"9; 2. Bucciarelli-Innocenzi (Renault Clio Williams) a 27"9; 3. De Maio-Salzilla (Alfa Romeo 33) a 1'12"5; 4. Zaccari-Bovino (Renault Clio Williams) a 1'24"3; 5. Francescucci-Piccirillo (Renault Clio Williams) a 1'33"7; 6. Corrado-Greco (Citroën Saxo VTS) a 1'37"9; 7. Iannaccone-Di Iasi (Seat Ibiza) a 1'47"0; 8. Laurenza-Spiriti (Peugeot 106 16V) a 1'51"3; 9. Langella-Durante (Peugeot 106 16V) a 2'18"8; 10. Corbo-Ballarino (Peugeot 106 16V) a 2'20"7.

### ■ GRUPPO N

**Classe 1400:** 1. De Riso-Russo (Peugeot 106 Rallye) in 17'04"6; 2. Di Caprio-Alba (Peugeot 106 Xsi) a 21"4.

**Classe 1600:** 1. Corrado-Greco (Citroën Saxo Vts) in 15'51"8; 2. Laurenza-Spiriti (Peugeot 106 16V) a 13"4; 3. Corbo-Ballarino (Peugeot 106 16V) a 42"8;

**Classe 2000:** 1. Francescucci-Piccirillo (Renault Clio Williams) in 15'47"6; 2. Iannaccone-Di Iasi (Seat Ibiza) a 13"3.

### ■ GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Ciuffrida-Falcone (Fiat Seicento) in 17'49"3.

**Classe 1400:** 1. Langella-Durante (Peugeot 106 Rallye) in 16'32"8.

**Classe 1600:** 1. De Maio-Salzilla (Alfa Romeo 33) in 15'26"4; 2. Catalano-Perilli (Peugeot 106 16V) a 3'44"7.

**Classe 2000:** 1. D'Avelli-Moscardini in 14'13"9; 2. Bucciarelli-Innocenzi a 27"9; 3. Zaccari-Bovino a 1'24"3 (tutti su Renault Clio Williams).

**Classe Kit Car:** 1. Tufino-Gianmasi (Peugeot 106 16V) in 16'34"8.

### ■ VETTURE

#### CON OMOLOGAZIONE SCADUTA

**Classe oltre 2000:** 1. Bianco-Libertino (Renault 5 GTT) in 17'49"3.

## ► Canta il gallo padovano

Trentin-Coletti sono arrivati in Romagna da Carmignano di Brenta, in provincia di Padova, con l'idea di "raddrizzare" una stagione non proprio brillante. Ci sono riusciti vincendo la classe 2000 Gruppo A con la Clio Williams



# Cuore

## impavido

Dopo un'annata culminata con il riscatto nel Dubai, il bolognese annuncia un 2005 «maximum attack»

di Mario Donnini - fotografie Photo4

■ Dove eravamo rimasti? C'è un filo sottilissimo ma tenace che lega la corsa al Lausitzring 2001 con una monoposto della CART a gara-2 dell'ETCC nel Dubai. E cuce armoniosamente due storie lontane. Sì, ovvio, quella del dramma

dell'incidente a quella della rinascita, ma soprattutto le vicende di due uomini differenti. Lo Zanardi d'America che sfrecciava dagli ovali al mitico talk show di David Letterman e quello formato famiglia che guida, Dio-sa-come, una

BMW Turismo e spara speranza dal salotto di Bruno Vespa con il suo inesauro sorriso lanciarazzi. Quel filo sottilissimo unisce due piloti con il vizio maledettamente stupendo di starse ne al comando. Davanti a tutti. Due top driver che, incredibile a dirsi, si chiamano e "sono" entrambi Alessandro Zanardi. E poco importa se "Zanna" nel Dubai in testa c'è stato per un giro solo. Come dicono certe zie quando fanno regali inaspettati, è il pensiero quello che conta.

- Comunque vada, nessuno potrà mai più dire che al Lausitzring nel 2001 sei stato in testa per l'ultima volta in una corsa internazionale. Cosa hai sentito in gara nel Dubai?



«Ho sentito una gran "tronata", anzi due. Ma non era il mio cuore: la prima volta, in gara 1, si trattava di Priaulx che mi sfiorava per farsi strada. La seconda botta me l'ha tirata Farfus. Poi gli ho chiesto spiegazioni e Augusto mi ha detto: "Era Thompson, non io". Ho rivisto l'episodio in TV ma ho notato che è stato proprio Farfus a centrarmi. Credo che lui sia in buona fede, sennò, cavolo, sarebbe bugiardo più di Giuda».

– **Fatto sta che sei tornato lassù in cima.**

«Prima del Dubai i miei amici a cena mi avevano regalato una crema contro le irritazioni della pelle. Avevano paura che i gas di scarico degli avversari alla lunga mi potessero portar danno. Diciamo pure che stavolta per un giro ho respirato bene».

– **Contento dell'annata?**

«Forse non pensavo di impiegare molto tempo per mettere a posto le cose. Sai, quando cerco di perfezionare gli automatismi con i sistemi che mi permettono di guidare "recupero" decimi su me stesso, quando poi riesco ad andare forte "guadagno" decimi agli aver-

## In sintesi

■■■■ Alex crede nella BMW

■■■■ Il mondiale? Una sfida esaltante

■■■■ Ma la Indy 500 lo solletica ancora...



## ■■■■ Un'infinita serie di sorprese

A fianco, Zanardi in un fuoripista: la voglia di lottare proprio non gli manca. E anzi fonte di infinite sorprese per chi segue le sue gesta. Sopra, Alex al paddock in un momento di relax



**|||** sari. Insomma, per me la fatica e la sfida sono doppie, ma io non mi tiro indietro».

**- Il tuo momento più brutto.**

«A Oschersleben, nel penultimo appuntamento. Provavamo di tutto sempre con lo stesso risultato: un secondo e mezzo dai migliori».

**- E il momento più bello?**

«A Spa, in prova. Andavo alla grande anche se poi non ho concretizzato».

**- L'errore più grave?**

«Mmmhh... Ci devo pensare... Buon segno. Ah, ecco: la sfuriata fuori luogo che ho fatto a Tavano a Brno. Me la potevo risparmiare. È stata una caduta di stile, oramai ho un'età che mi deve far evitare queste cose. Gli devo solo chiedere scusa. Il fatto è che io m'incazzo solo perché credo al 100% in quello che sto facendo».

**- Il tuo più bel sorpasso.**

«A Donington, sempre con Tavano. Finta e poi infilata a fine rettilineo in frenata. Una cosina costruita, cerebrale, mica casuale. E, credimi, quando uno senza gambe stacca tardi e passa in frenata è una libidine allo stato puro».

**- Secondo te, al di là del titolo andato a Priaulx, qual è complessivamente il pilota più bravo dell'ETCC?**

«Joerg Müller. Ha gran classe ed è una bella persona. I tedeschi in genere corrono con lo stile "occhio per occhio", ma lui è un vero galantuomo pure in pista».

**- Quali sono i tuoi margini di miglioramento?**

«Onestamente devo migliorare il mio stile, visto che corro ancora come uno che ha 1000 cavalli dietro la schiena, uno che guida una monoposto. Poi avverto delle lacune anche nell'approccio ai sistemi di guida, non a caso a volte devo ricorrere a un gesto, a uno sprazzo in più per recuperare il tempo perduto nell'attivare gli automatismi. Infine c'è margine anche nella macchina. Nel mio caso diciamo che rispetto alle vicende di corsa godo di più del bene che ottengo e risento di più del male. Credo sia naturale. Nel Dubai è andato tutto bene soprattutto perché abbiamo fatto uno stupendo lavoro di sintonia fine nella messa a punto della macchina. E la cosa mi ha davvero esaltato».

**- Il tuo circuito preferito.**

«Imola. Anche se per farci restare la F.1 la pista è stata castrata, per le vetture Turismo trovo che la pista sia meravigliosa, capace di tenerti impegnato al 100%».

**- Una volta hai detto che il vero campione pensa alle corse in ogni momento della giornata. Tu quanto ci pensi, ora?**

«Beh, chi non ha trofei a casa ci pensa sempre, sì. Per me è diverso. Non me la sentirei di sostenere un impegno tipico di F.1 o IRL, ma è anche vero che nel mio programma meno pressante riesco comunque a trovare, grazie alla mia squadra che è una vera famiglia per me, degli stimoli da ragazzino alle prime armi. Quel-

**||| Al comando nel Dubai**

A fianco, "Zanna" in testa in gara-2, davanti a Joerg Müller. Sotto, Alex con la moglie Daniela



lo nel Turismo è un impegno su misura che mi dà entusiasmo senza farmi sentire pressione. Anche per questo devo dire grazie al mio patron Ravaglia, al mio tecnico Trevisan e al team».

**- Hai voglia di rifare qualche giro in monoposto?**

«La voglia c'è. Via, mica per sputare nel piatto in cui mangio... però un monoposto è proprio il top. Pensa che Robert Clark, responsabile dei motori Honda nelle gare IndyCar, mi ha detto giorni fa che per me una monoposto per la 500 Miglia di Indianapolis sarà sempre disponibile».

**- Ipotesi pazza: tenti il debutto alla Indy 500. Riusciresti a qualificarti?**

«(Lunga pausa, ndr)... Sicuramente. Mi qualificherei e in gara lotterei con quelli che vanno davvero forte».

**- Cambiamo discorso, sennò va a finire che lo farai davvero.**

«Guarda che a me meno mi dai da frenare e meglio è. E a Indy si tratta solo di dare del gas. E poi, vuoi mettere, sugli ovali ne so una più del diavolo, ormai. Pensa che nel 2003 ne ho dette di tutti i colori al mio amico Tony Kanaan perché secondo me avrebbe potuto vincere... La verità?»

Di un'avventura alla Indy 500 ne ho una voglia matta. Ma non capiterà».

**- Beh, perché?**

«Perché ho già dato».

**- Un aggettivo per definirti nel tuo 2004 con la BMW del team Italy-Spain, al secondo Ravaglia Motorsport.**

«Testardo».

**- Dal 2005 il campionato è mondiale. Cosa cambia, in soldoni?**

«Ci saranno più Case e vetture ufficiali. E poi da noi, a differenza delle corse GT, non ci sono i gentlemen driver. Qui spingono tutti da matti ed è molto dura stare davanti. Già nel 2004 avere

**IL MOMENTO MAGICO 2004**

**Zanardi l'ha vissuto nelle prove di Spa**

**Alex non ha dubbi.** Nel suo impegno con la BMW non è stata la gara del Dubai il suo "magic moment. Nell'antologia dei bei ricordi di 2004 "Zanna" mette le prove dell'appuntamento di Spa, non a caso il circuito per antonomasia: «Nelle libere del mattino addirittura ero 3°, poi in qualifica abbiamo avuto una serie di piccoli guai. Alla fine, finalmente mi lancio per fare il tempo e al traguardo in effetti sono ottimo 5°, ma la fotocellula è piazzata poco dopo, superata la curvetta della Source. Bene, io la percorro ma quando vado a riaccelerare un sensore va in tilt e mi taglia la potenza del motore. Metto la seconda marcia, ma il motore continua a borbottare, così in 100 metri perdo 6 decimi. Mi ributto dentro per un altro giro con le gomme sfruttate e poter utilizzare il sensore di cambio marcia, provvedendo quindi manualmente. Risultato: faccio lo stesso tempo e sono 11° in griglia. Una prestazione che, letta e interpretata alla luce di quanto è avvenuto, ha per me un valore che reputo del tutto speciale».





## AUTOMATISMI E CORSE

### Ecco come Alex domina la BMW 320

**Il 30 novembre** a Dearborn-Michigan USA, alla BMW Motorsport è stato consegnato il premio speciale della Conferenza mondiale dell'Ingegneria da competizione (Motorsport Engineering Conference) per l'innovativo sistema di comandi speciali sviluppato dall'italiana FADIEL e Ravaglia Motorsport che ha permesso a Zanardi di ritornare alle corse. Alex utilizza un solo pedale, quello del freno, su cui agisce distribuendo la forza sulla protesi destra, che all'estremità è infilata in una sorta di sandalo aperto. Non a caso dice di frenare con la... natica destra. Il comando del gas è posto invece su di una corona messa sotto quella dello sterzo. Analizzando i dati di telemetria, si vede che sin da subito Zanardi ha mostrato velocità in fase di cambiata e accelerazione a livello dei top driver della categoria: il suo problema, semmai, è stato nel riuscire a esprimere e modulare la forza in frenata. Ma sorprendentemente i riscontri della telemetria dicono che il suo miglioramento è costante. Per lui molti erano i tracciati da scoprire (tipo Oschersleben e Brno) e il formato "lampo" delle prove (due sessioni di 30' di libere più le qualifiche) non l'ha aiutato. Nel Dubai, pista sconosciuta a tutti i piloti, "Zanna" ha disputato la gara più bella dell'annata. E non è stato certo un caso.

una BMW non era più una garanzia per stare nella top ten. Bisogna guadagnarsi tutto con i denti. Quanto alla serie mondiale, credo molto negli organizzatori e nel futuro della categoria».

#### – Che dice tuo figlio, il piccolo Niccolò?

«L'altro giorno gli ho chiesto se è consapevole del mio mestiere. Lui, che mi vede sempre a fare lavoretti domestici tipo bricolage, mi ha risposto: "Certo, papà, tu aggiusti le cose in casa". E io: "Ma dai!". Allora ha aggiunto: "Ma no, lo so che corri con le macchine"».

#### – Un pronostico per il WTCC.

«Ho piena fiducia nella BMW, ma prenderci è un vero terrore al lotto. Certo che Priaux avrà l'appoggio diretto della Motorsport e ci saranno tanti nuovi ingressi a mettere più pepe».

#### – E come vedi la F.1?

«Solo McLaren-Mercedes e Williams-BMW possono dar fastidio a Schumi e alla Ferrari, che potranno comunque strafavoriti».

#### – E la IRL-IndyCar?

«Ho sentito strane voci circa un possibile ritorno della Toyota. Fosse vero sarebbero dolori, perché a quel punto la stessa Honda, restando da sola, farebbe fatica a giustificare ingenti investimenti. Sarebbe un bel guaio per la serie».

#### – Di certo la rivale Champ Car ha trascorso un brutto periodo.

«È vero, ma credo che dopo l'inferno passato stia ripartendo bene. E resta la serie più completa negli USA, visto che da sempre corre ovunque - stradali, cittadini, ovali - e con continuità. Credo che abbia il futuro dalla parte sua. Vedi, nell'IRL io stimavo tanto Hornish, ma poi lo visto all'opera su di uno stradale: beh, prende regolarmente 2 secondi al giro dai più bravi. Questo la dice lunga. Se a un giovane dovessi consigliare la FAtlantic o la Indy Pro Series, che si corre solo sugli ovali, gli raccomanderei la prima. Anzi, un ragazzo per le mani ce l'ho».

#### – Prego?

«È il 17enne inglese Martin Blowman. Quello che con il mio telaio, lo Zanardi marchiato Crg ha vinto di recente la Coppa del Mondo a Suzuka. Una grandissima soddisfazione per me e

anche per Dino Chiesa, il mio ex meccanico ai tempi dei trascorsi in Kart, che ha un ruolo fondamentale in questa iniziativa».

#### – Tornando agli USA, in fondo la politica minimalista della Champ Car, divenuta una sorta di monomarca Lola-Cosworth, è un segnale di "medioevo sostenibile" in un automobilismo preda della crisi economica generalizzata, no?

«Certo. Secondo me alla "Champ Car" manca solo di far conoscere e apprezzare i nomi dei suoi top driver, poi il resto verrà da solo. D'altra parte negli USA ho sfondato perché da subito ho infastidito mostri sacri tipo Michael Andretti, Bobby Rahal e compagnia...».

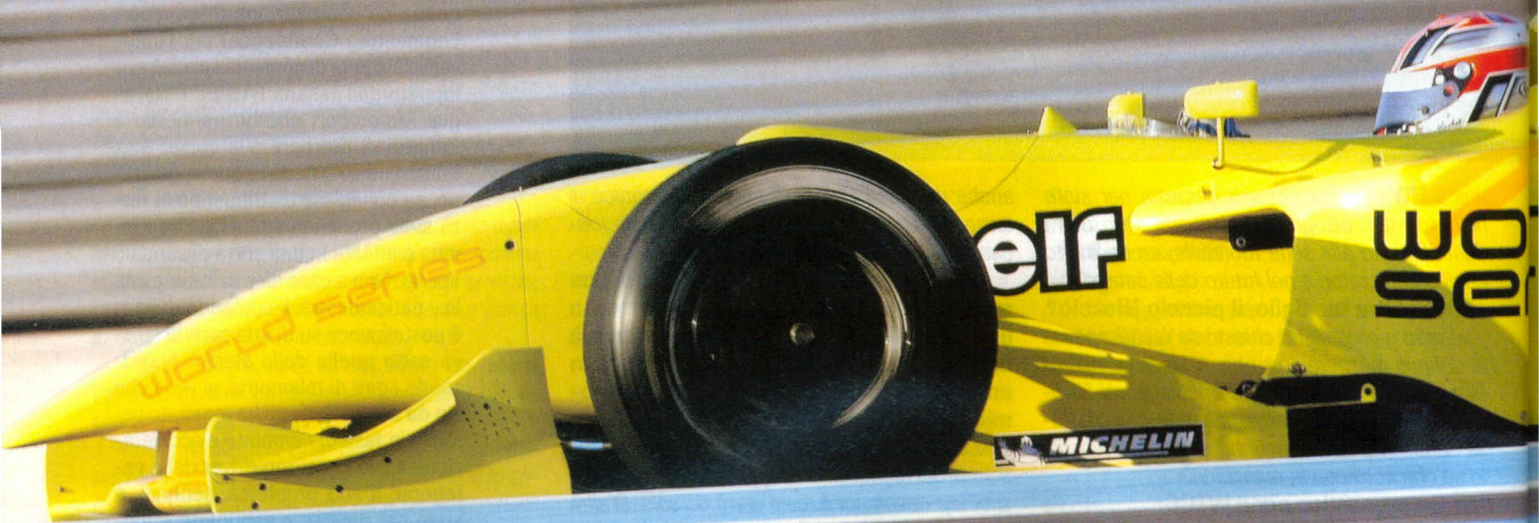
#### – E il 2005?

«Punto a un podio. Magari anche di rapina. E se solo penso che nel 2006 la BMW metterà in pista la nuova Serie 3, che per gli avversari sarà una vera macchina ammazza-speranze...».

#### – Alex, giunto a questo punto, va a finire che tu non ti ritirerai mai dalle corse.

«Mah, chissà. Va a finire che una garetta ogni tanto... insomma, una botta e via la farò anche da vecchio». ■





■ **Nella perenne** sfida tra le categorie che si pongono tra la F.1 e la F.3, la New F.Renault V6 3.5 è quella che è partita col piede giusto. Addirittura lo scorso ottobre si conoscevano con certezza i nomi delle squadre che vi avrebbero preso parte, il calendario 2005 e i costi per una stagione, non superiori ai 600.000 euro.

Con una maggiore elasticità mentale da parte di alcuni team spagnoli della World Series, già il mese di novembre avrebbe visto le 15 squadre iscritte in pista per una serie di test. Ma il problema di affitto, o vendita, delle Dallara-Nissan creatosi con le squadre provenienti dalla F.Renault V6, ha rimandato tutto alla metà dello scorso dicembre quando finalmente, per tre giorni al "Le Castellet", si sono dati appuntamento tredici team e ben ventisette piloti paganti. Sottolineamo la voce "paganti" perché non si è trattato di un test dimostrativo, organizzato dalla Renault o dalla Rpm per promuovere la categoria, ma di una sessione di prove atta a valutare piloti per un possibile ingaggio futuro. Segno inequivocabile di un interesse reale per la New F.Renault V6 che si appresta a vivere una stagione da grande protagonista.

La Casa francese che ha in Jean Paul Marie

# Scuola dell'obbligo

**Ventisette i giovani piloti in coda a Le Castellet per testare la nuova monoposto della Régie**

di Massimo Costa

il suo factotum, aveva deciso già nell'estate del 2003 di uscire dal guscio del Super Racing Weekend, dove era relegata al ruolo di antipasto e di dessert del succoso menu che aveva nell'ETCC e nel FIA GT i piatti prelibati. Erano

così partite le trattative con la Rpm, la società spagnola di Jaime Alguersuari organizzatrice della World Series, la nuova categoria che con un solo anno di vita era riuscita a porsi all'attenzione di tutti nel mondo delle corse. Nel



## Freccia gialla

Ecco la New Formula Renault V6 durante i primi test ufficiali a Le Castellet

marzo del 2004, l'accordo era praticamente fatto: la Renault avrebbe cancellato con una stagione di anticipo sul programma la V6 3.5 che vedeva protagoniste le Tatuus, affiliandosi alla Rpm/World Series utilizzandone le monoposto Dallara, riviste e aggiornate da quest'anno, portando in dote il motore Renault V6 3.5 preparato dalla Solution F in luogo del Nissan V6 3.0 della Advanced & Research, e proseguendo la filosofia vincente della Rpm. Cioè, prove libere il venerdì, qualifica il sabato, due gare alla domenica, una sprint e una lunga con pit-stop (nel 2002 fu una vera novità per una serie di 3.0 litri), paddock aperto al pubblico, iniziative mirate per gli spettatori.

*«L'unione tra la RPM e la Renault ha solidificato la World Series e dato ulteriore valore al gran lavoro svolto dagli organizzatori spagnoli che hanno inventato dal nulla questa bella categoria nel 2002. E il fatto che la Casa francese abbia puntato ancora sulla Dallara, vettura che si è dimostrata affidabile, solida e veloce, è un segnale di credibilità per tutto l'ambiente». Le parole di Migliavacca (RC Motorsport), che fin dalla prima stagione è stato presente nel campionato World Series, ora New F.Renault V6, sintetizzano al meglio l'entusiasmo che sta vi-*

endo la categoria in questa fase interlocutoria: *«Prima di Natale abbiamo organizzato un test collettivo, con le vecchie Dallara-Nissan, al quale hanno partecipato 27 piloti, ma potevano essere 35, il problema è che non c'erano più posti disponibili! Considerando il difficile momento economico che stanno attraversando le altre categorie tre litri, l'entusiasmo mostrato per la New F.Renault V6 è confortante»,* conclude Migliavacca che nel 2005 potrebbe schierare una coppia di piloti tutta tricolore: Tedeschi, già confermato, e forse Filippi. Insomma, il futuro sembra essere roseo per la serie che quest'anno conterà nove appuntamenti su nove diversi Paesi europei ed avrà al via quindici squadre di cui ben sette italiane: AFC Draco, Avelon, Cram, Eurointernational, GD Racing, RC Motorsport, Victory.

Uno degli scogli principali era rappresentato dal travaso dei team della F.Renault V6, che utilizzavano monoposto Tatuus, nel contesto

della World Series: *«Inizialmente eravamo arrabbiati per il trattamento subito dalla Renault - sottolinea Rosei della Cram - . La Casa francese ha infatti, di punto in bianco, chiuso la nostra categoria con un anno di anticipo. Ma ora stiamo cambiando idea. La Renault ci ritirerà le Tatuus e anche i pezzi di ricambio, e ci fornirà qualche agevolazione. E inoltre stiamo osservando che stanno organizzando veramente un bel campionato, che godrà di una buona visibilità. La Dallara, nella nuova versione, è bellissima e i costi, tra i 500.000 e i 550.000 euro, pur essendo alti sono sostenibili rispetto alle altre serie come la GP2 e la Superfund. L'interesse dei piloti è notevole».*

La Cram al Le Castellet ha girato con i piloti Meneghello e Campaniço, ma ancora non vi è nulla di ufficiale per la stagione. *«Volevo aggiungere - prosegue Rosei - che ho notato una buona collaborazione tra i team manager. Certo, ci sarà sempre la persona che la penserà diversamente, ma l'importante è*

### In sintesi

600.000 euro per una stagione

Si parte il 1° maggio da Zolder

Quindici le squadre iscritte

non vi è nulla di ufficiale per la stagione. *«Volevo aggiungere - prosegue Rosei - che ho notato una buona collaborazione tra i team manager. Certo, ci sarà sempre la persona che la penserà diversamente, ma l'importante è*

## NEW FORMULA RENAULT V6

«far crescere la nostra serie. Sono rimasto molto colpito, per esempio, da Saulnier, dal quale abbiamo affittato una Dallara-Nissan per i test del Le Castellet. Ci ha ospitato nel suo box e ci ha aiutato a capire meglio questa monoposto, per noi nuova».

La World Series era sempre riuscita a mixare piloti di una certa esperienza, provenienti anche dalla F.1 o dalla Champ Car, con giovani usciti dalle formule minori. Ora la New F.Renault V6, è terra di conquista dei piloti in carriera, in arrivo dalla F.3 o dalla F.Renault 2000. Questo perché la potenza rimane sui 450 cavalli, mentre la GP2 e la Superfund hanno fatto un salto di qualità e ne disporranno di 200 in più: «La World Series era partita per impressionare il pubblico - spiega Giardina della GD Racing - e per scuotere l'establishment. L'esperimento è riuscito tanto che ha rilanciato gente come Zonta, Gené, Bernoldi e Montagny, oggi tutti ben sistemati in F.1. La Renault è notoriamente una Casa cui piace allevare i piloti e di conseguenza, col nuovo corso, vedremo giovani in ascesa e non più ex di qualche categoria superiore. Ritengo che non ne soffriremo dal punto di vista dell'immagine e sarà divertente assistere al prossimo campionato dove non mancheranno le scintille. I nomi che girano sono di primo piano e alcuni li abbiamo già visti in azione al Le Castellet. Certo, tanti big usciti dalla F.3 europea puntano sulla GP2, il cui fascino è senza dubbio elevato, ma noi possiamo offrire una monoposto decisamente valida e collaudata, veloce e difficile, a un prezzo nettamente inferiore». ■



### Nove sfide

|              |               |
|--------------|---------------|
| 1 maggio     | Zolder        |
| 22 maggio    | Monte Carlo   |
| 12 giugno    | Magny-Cours   |
| 3 luglio     | Oschersleben  |
| 24 luglio    | Bilbao        |
| 11 settembre | Donington     |
| 18 settembre | Zandvoort (?) |
| 2 ottobre    | Estoril       |
| 16 ottobre   | Monza         |



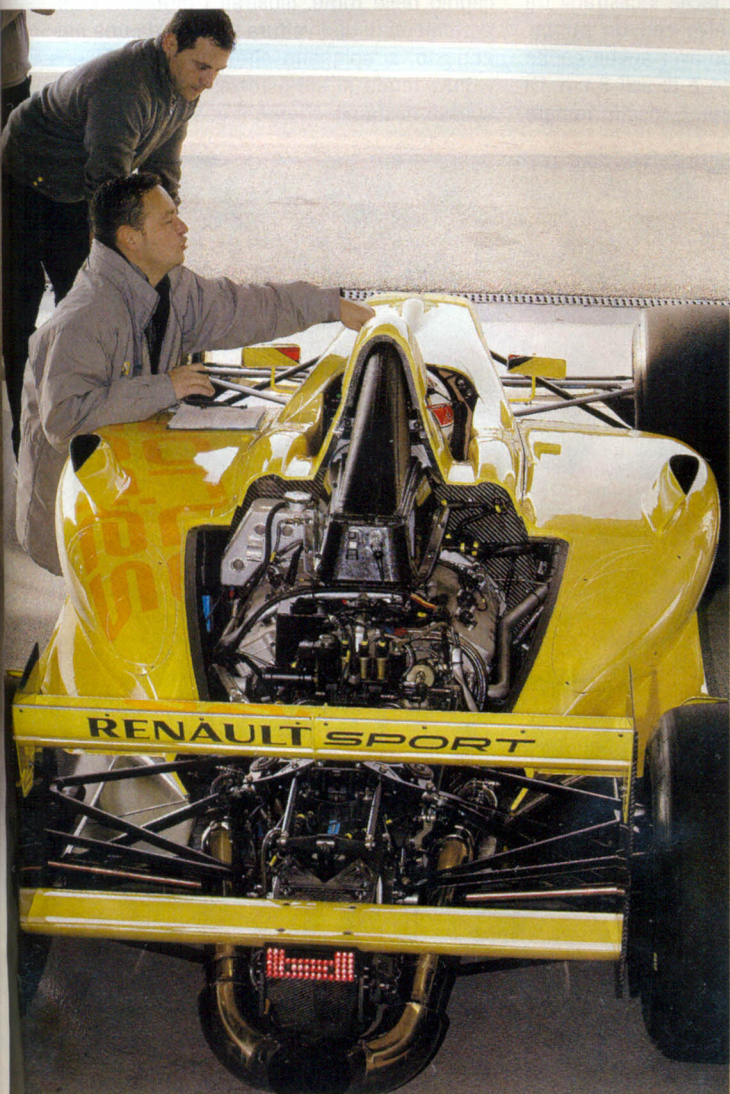
### Potenza e spettacolo

Altre immagini della nuova monoposto equipaggiata con il Renault V6 3.5 da 450 cv, a destra. La serie, con un calendario di nove gare, punta sullo spettacolo e su giovani piloti in arrivo da categorie inferiori



## 15 team iscritti

|                   |
|-------------------|
| AFC Draco         |
| Avelon            |
| Carlin            |
| Cram              |
| Dams              |
| Epsilon           |
| Eurointernational |
| GD Racing         |
| Interwetten       |
| Jenzer            |
| KTR               |
| Pons              |
| RC Motorsport     |
| Saulnier          |
| Victory           |



## LA PATTUGLIA TRICOLORE

# Sette piloti italiani soddisfatti dei test

■ **Ivan Bellarosa**, Alessandro Ciompi, Luca Filippi, Fausto Ippoliti, Matteo Meneghello, Christian Montanari e Giovanni Tedeschi. Sei italiani e un sammarinese hanno partecipato ai test pre natalizi a Le Castellet. Della pattuglia tricolore, Tedeschi, che ha solo 17 anni, ha partecipato a metà campionato World Series 2004 mentre Montanari aveva provato la Dallara-Nissan in una giornata di test a Valencia e Bellarosa aveva disputato un paio di gare nel 2002. Tutti vorrebbero far parte del campionato 2005. Filippi, terzo nella Renault 2000, è apparso entusiasta della vettura: «*In un mese ho provato la Lola B2/50 della Arden e la Dallara-Nissan della RC. Devo dire che quest'ultima ha un telaio eccezionale che permette di percorrere le curve veloci col pedale giù e quindi ci vuole un certo feeling prima di raggiungere il limite. Immagino che la nuova vettura sarà ancora migliore. Con la Lola, invece, praticamente mi dovevo fermare prima di buttarmi dentro la curva.*»

Entusiasta Meneghello, nel 2004 in F.Renault V6, ma che ha corso anche nella F.3000 e nella Euro 3000: «*La Dallara-Nissan ha una minore potenza in basso rispetto a una Lola-Zytek Tremila ed ha una erogazione più docile. Ma il telaio e l'effetto suolo rendono la Dallara più veloce in curva e sensibile alle regolazioni. Ed è anche molto faticosa!*».

Soddisfatto anche Ciompi che ha guidato per la Avelon: «*All'inizio sono sceso in pista con gomme vecchie e non avevo capito bene il comportamento della macchina, poi montate le coperture nuove sono rimasto stupito dalla grande velocità e stabilità in curva. Spero di concretizzare con la Avelon e correre con loro quest'anno.*»

Montanari, da San Marino, sta pianificando il 2005: «*Vorrei esserci anch'io nella New F.Renault V6, credo molto nei programmi della Casa francese. Con la Epsilon al Le Castellet mi sono trovato benissimo e così anche con la RC, che ho provato a Valencia. Sono alla finestra.*» ■

# Corso accelerato

■ La Bmw era stata chiara. Voleva un giornalista che non fosse test driver. E neanche un pilota, per frequentare la sua scuola di guida sportiva di Valencia. Così il vostro cronista, esperto solo di statali ed autostrade, non ci ha pensato due volte, saltando sul primo aereo per la Spagna. In hotel ci ritroviamo in 14: 12 giornalisti tedeschi, un inglese ed il sottoscritto. Si tratterà di una full immersion.

Un corso accelerato di una sola giornata al volante di una F.Bmw nella scuola voluta per insegnare ai giovani (dai 15 ai 17 anni) come passare dal kart alle monoposto. Il programma è denominato "Education and coaching", quello che ha fatto dire con orgoglio a Mario Theissen, direttore di Bmw Motorsport: «Noi non offriamo solo una monoposto, ma un vero corso di istruzione per entrare nel mondo delle corse». In pista arriviamo di buonora, accolti dal direttore della scuola Mike Strotmann.

Prima di tutto c'è la vestizione: entriamo in un box con i jeans, ne usciamo in tenuta da gara con i colori Bmw. Si parte dalla teoria. Queste le regole base: attenzione alle bandiere e agli specchietti; se si esce dal tracciato, rientrare ai box per gli opportuni controlli; in caso di incidente, l'avventura finisce e si diventa spettatori.

Il primo contatto con la monoposto è per sistemare il sedile. Calati nell'abitacolo, ci vengono spiegati strumenti e comandi. Risulta un po' ostica la manovra per sbloccare il cambio e mettere la retro. Una volta dentro non è tanto lo spazio che manca, ma la visibilità. Poi il primo contatto con la pista, o meglio con il rettilineo principale. Serrate a morte le cinture, il primo esercizio si chiama shifting: giriamo intorno al muretto dei box, percorrendo al contrario la pit lane, per prendere dimestichezza con il cambio. È un sequenziale Hewland a 6 marce, precisissimo. Indispensabile è lasciarlo

## Un giorno di scuola sulla piccola monoposto che anima il monomarca della serie bavarese

di Enrico Rosi Cappellani

subito dopo la cambiata e fare la doppietta in scalata. E qui cominciano i problemi. Dal 37 cm di piede in avanti, è facile incastrarsi tra pedaliera e scocca. Risolvo con un punta-punta e vado avanti, dopo aver anche capito che la corsa della frizione è di soli 3 cm. Di nuovo in aula per la teoria. È meglio frenare

sul dritto che in curva dove, con meno velocità e pressione aerodinamica, è più facile il bloccaggio delle ruote. Illustrati i differenti comportamenti di una vettura turismo da una monoposto, ci spiegano che normalmente una F.Bmw tende al sottosterzo. Per correggerlo spesso basta alleggerire il gas per cari-

### In sintesi

50mila euro come borsa di studio

Teoria e pratica Istruzione totale

Una «serie» in ascesa





## Passaggio obbligatorio per chi viene dal kart

La scuola della F.BMW è stata istituita per insegnare ai giovani (dai 15 ai 17 anni) come passare dal kart alle monoposto. molta importanza viene data alla teoria, sopra. Sono quattro i monomarca della Casa bavarese organizzati in tutto il mondo



care l'avantreno. Nel caso di sovrasterzo, invece, il motore non serve, ma ci si può aiutare con frizione e volante. Poi finalmente il primo giro di pista, completo. Si comincia in fila indiana dietro una M5, che illustra le traiettorie. Tornata dopo tornata il primo della fila si fa da parte e si mette in coda, per consentire a tutti di seguire da vicino l'istruttore. I 140 Cv del motore si sentono tutti, il rumore non è quello di una moto, i freni sono un po' duri ma, quando serve, mordono l'asfalto.

Il gioco si fa duro con l'aumentare della velocità. Gli input da gestire sono parecchi: led dei giri motore, display della marcia, strumenti di bordo. Comincio a prendere dimestichezza con il cambio. Con staccate e traiettorie, al contrario, è molto più difficile trovare la misura. Mi rimangono molte delle imprecazioni rivolte ai piloti che per anni ho giudicato stando seduto in poltrona o in sala stampa. Nel pomeriggio possiamo "volare" da soli.

**Due turni** di mezz'ora per ciascuno. Ci sono solo due punti della pista dove si può superare, ma con cautela. E devi anche guardare gli specchietti, visto che alcuni compagni di scuola vanno come il vento. È difficile prendere il ritmo, girare con regolarità, calibrare le staccate. E non dipende dalla macchina, che risponde perfettamente e diverte, ma dal manico. La F.Bmw è azzeccata ed assolve al suo scopo: mettere tutti alla pari, in sicurezza ed a costi abbordabili. Un campionato di 20 gare costa tra i 200 e 250.000 euro. Ma prima di spenderli è utile frequentare la scuola di Valencia. Per vedere se c'è la stoffa e per tentare di vincere un'utilissima borsa di studio di 50.000 euro. I più fortunati, nel corso della stagione agonistica, riceveranno anche nozioni di tecnica, di pubbliche relazioni, oltre ad essere curati da specialisti nel fisico e nell'alimentazione. Peccato avere 50 anni suonati e qualche problema di budget. In condizioni diverse il vostro tester avrebbe valutato l'ipotesi di trasferirsi per un anno... in Germania! ■



### Formula col sorriso

A fianco la vettura di Vettel: nelle piccole icone sul cofano spicca l'andamento della stagione. Sopra, il nostro tester a lezione sulla pista di Valencia



### LA VETTURA

## Identikit: piccola, brillante e sicura

La Bmw ha realizzato nel 2002 la FB02, la prima monoposto addestrativa della Casa bavarese, che dal 1991 per 10 anni aveva fornito solo i motori alla F.Junior tedesca. Le linee della vettura sono opera della Bmw's American Subsidiary Design Works, in collaborazione con il Motorsport di Monaco e con

la francese Mygale. Il cuore della monoposto è costituito dal motore motociclistico della K 1200 RS, montato orizzontalmente: si tratta di un 4 cilindri a 16 valvole da 140 cavalli a 9.250 giri, capace di mandare la monoposto a 100 all'ora in meno di 4" e poi di spingerla sino a 230 km/h. Il propulsore è piombato e solo il preparatore Schnitzer può aprirlo. La vettura monta un cambio sequenziale Hewland a 6 marce con differenziale autobloccante. Le sospensioni, pushrod, sono regolabili ed utilizzano am-

mortizzatori Sachs, mono sull'avantreno e doppio sul posteriore, con barre antirollio. La FB02 dispone di un "data recording" con display sul volante che fornisce temperature d'esercizio, pressioni, tempo sul giro e marcia inserita. Una serie di led indica i giri del motore ed il momento migliore per cambiare. Tutti i dati sono scaricabili per le opportune analisi. La vettura pesa 540 kg, in assetto di gara e con il pilota. Particolarmente curata la sicurezza, che eccede i limiti della categoria, sia in campo

statico che dinamico. Dalla F.1 l'auto ha recepito la tecnologia "FORS", per la ritenzione delle gomme in caso di incidente. Ulteriore dispositivo è il "Formula Rescue Seat": in caso di necessità, il pilota può essere estratto assieme al sedile per evitargli ulteriori lesioni. Il sedile inoltre può essere sottoposto ai raggi X ed alla Tac. La vettura, in carbonio, oltre a rispettare le norme Fia per la F.3, è l'unica categoria junior ad adottare il collare "Hans". Il tutto per euro 55.900, oltre Iva.



## Il campione e il ragazzino

Tutta la carriera del bimbo prodigio dell'automobilismo tedesco nelle tre foto a destra. Sin da piccolo Sebastian Vettel ha goduto dei consigli di Schumi. E dell'attenzione di Theissen

## Sebastian Vettel

# In kart ha vinto più di Schumacher

**In due stagioni si è imposto ben 23 volte nelle gare della serie. In Germania è nato il nuovo Michael?**

■ **Ha 17 anni** (è nato il 7 marzo 1987 ad Heppenheim) e da giovane ha vinto, in kart, più di Michael Schumacher. Sebastian Vettel in due stagioni nella F.Bmw tedesca si è imposto 23 volte. Nel 2003 (team Eifelland) ha vinto 5 volte, terminando 2° assoluto e miglior rookie. Nel 2004 Vettel (team Mücke) ha dominato 18 gare su 20, ottenendo 19 partenze in prima fila e 15 pole position.

Nelle altre due gare Sebastian è andato a podio, conquistando 387 punti su 400, con una serie di 14 vittorie consecutive. Il ragazzo sta con i piedi per terra: «Il 2004 è stato un anno duro, ma fantastico. Oltre a vincere ho imparato tanto: nella guida, nella tecnica, nei rapporti con la stampa. Alla mia età è ancora presto per sapere cosa mi riserverà il futuro. Sicuramente, oltre a correre,

dovrò conseguire la maturità. E non sarà facile conciliare le due cose».

Sebastian ha cominciato in kart nel '95, categoria che ha lasciato nel 2002 dopo essersi cimentato nei campionati tedesco ed europeo della Ica. Nel 2003 l'esordio in auto: due stagioni al top in F.Bmw e nel 2005 è previsto il salto nell'Euroseries di F.3: «Sarà difficile. Cercherò di essere subito uno dei più veloci. Poi si vedrà. Oggi non chiedetemi cosa farò tra 3 o 4 anni: non lo so. Certo, la F.1 è nei miei sogni».

Ha una volontà di ferro il tedesco, che quando corre si alza alle 4,30 per fare jogging e una grande passione per i videogiochi: «Mi aiutano a conoscere le piste della F.1. In genere scelgo la macchina bianco-blu, ma talvolta anche quella... rossa». Che sia proprio lui l'erede di Michael? ■

## In pillole

**ETÀ MEDIA.** Nel 2004 quattro i campionati di F.Bmw: Germania, Asia, Usa e Inghilterra. 68 le gare a cui hanno partecipato 79 piloti di 28 Paesi. 18,79 anni l'età media dei piloti 2004.

**ABBINAMENTI.** Cinque gli abbinamenti 2004 della F.Bmw ai Gp di F.1: Bahrain, Nürburgring, Montreal, Indianapolis e Shanghai.

**ESORDI.** L'attuale F.Bmw ha preso il via in Germania nel 2002. L'anno successivo è partita la serie asiatica. Nel 2004 sono iniziati i campionati americano e inglese della categoria.

**ROSBERG JR.** Nico Rosberg, vincitore del campionato tedesco 2002 della F.Bmw: il più giovane pilota a salire su una F.1, a 17 anni, 5 mesi e 6 giorni. Ho Pin Tung, primo nel campionato asiatico 2003 della F.Bmw: il primo cinese a provare una F.1. Tom Sutherland, partecipante alla F.Bmw Usa: il più giovane a girare ad Indianapolis, a soli 15 anni, 2 mesi e 16 giorni.

**VINCITORI.** Nel 2004 Marchy Lee, pilota di Hong Kong, ha dominato la serie asiatica. Andreas Wirth si è imposto negli Stati Uniti: in 14 gare è sempre arrivato tra i primi 6. Tim Bridgman, unico pilota a gestire direttamente la propria vettura, ha artigliato la vittoria nella serie inglese della F.Bmw.

**EX DI LUSSO.** Tre piloti di F.1 provengono dalla F.Bmw: Ralf Schumacher, Christian Klien e Timo Glock. La Minardi ha uno Junior Team che ha disputato la F.Bmw in Asia. Nel 2004 6 partecipanti dell'Euro F.3 hanno corso in F.Bmw. Nel mondo 50 piloti ex F.Bmw corrono in F.3.

Gt-Fia

PROGRAMMA MASERATI

# Poli positivi

Claudio Berro, capo del reparto corse, spiega che nel 2005 il Tridente si concentrerà al top e nella categoria base del Gt. Mentre per la 24 Ore di Le Mans...

di Daniele Buzzonetti



## Fine stagione esaltante

Bandiera a scacchi e vittoria per la Maserati MC12 di Bertolini-Salo a Zhuhai. A lato, Claudio Berro, capo di Maserati Corse

■ Nel settembre del 2004 la Maserati è tornata ufficialmente alle corse dopo una assenza di quasi 40 anni. Con la affascinante MC12 ha debuttato nel campionato Fia-Gt ed è stata subito protagonista, tanto da aggiudicarsi le gare di Oschersleben e Zhuhai. Lo strapotere tecnico della MC12 ha fatto giustamente sognare, tanto da fare ipotizzare una stagione 2005 basata sia sul Fia-Gt ma anche sulla 24 Ore di Le Mans. Un sogno bellissimo ma, come ci spiega Claudio Berro, responsabile di

Maserati Corse, la realtà è un po' diversa.

«La realtà è che dobbiamo stare con i piedi per terra. Abbiamo una vettura dal potenziale elevatissimo ma per la 24 Ore erano necessarie risorse economiche e il tempo per modificare la MC12 in funzione del regolamento ACO-Le Mans. Non dimentichiamo che Maserati Corse, nata due anni fa con me e l'ingegner Ascanelli, occupa 80 persone ma deve occuparsi anche del Trofeo e delle Light per i clienti privati. Inoltre, come è noto, avremmo do-

■

### In sintesi

■ MC12 Gt: sette anni di vita

■ Il motore può coprire tre gare

■ Interessante la nuova Gt3 da 450 Cv

PHOTO4



## PROGRAMMA MASERATI

Il voto modificare le misure della MC12. In quanto alla lunghezza, a fine gennaio saremo pronti con la vettura portata a 5 metri per le regole Fia mentre per rispettare le regole ACO avremmo dovuto procedere in modo diverso (accorciare in percentuale sia l'anteriore che il posteriore, ndr) oltre che diminuire la larghezza. Cosa fattibile, non fosse stato per il pochissimo tempo a disposizione».

### - Dunque, vi concentrerete nel Gt...

«Dove la MC12 nella nuova versione Gt1, con la nuova ala posteriore più stretta, lunghezza pari a 5 metri e con lunghezza 2004, può correre per sette anni con un leggero handicap di peso. Con l'altezza da terra finalmente libera - l'anno scorso la MC12 doveva stare a ben 60 mm! -, abbiamo calcolato che perderemo in media, sul giro, 1" per l'aerodinamica e 1" per i nuovi restrittori regolamentari all'alimentazione. Stiamo trattando con vari team e le cinque vetture disponibili saranno schierate. Gli accordi sono basati sul leasing: 1.000.000 di euro a vettura test compresi, con rotazione motori - che arrivano a 5.000 km, quindi tre gare, senza alcun problema - e ricambi vari. E comprendendo l'assistenza in pista con 12 unità, tra ingegneri e tecnici, oltre agli esperti della Marelli. Disponiamo di sei MC12 corsa ma quella che ha vinto le due gare nel 2004 verrà messa all'asta da Sothebys in maggio, in occasione di un evento speciale. Aggiungo che, volendola schierare nel Tricolore Gt, la MC12 non deve subire alcuna modifica rispetto alla versione 2004. Ma per tanti aspetti, il 2005 sarà un anno di transizione per il Gt; di sicuro nell'anno successivo ci sarà il boom, anche perché se esiste un interesse, le risorse economiche alla fine saltano fuori...».

### - E in merito alla presunta poca coerenza della MC12 con il regolamento Gt...?

«Questa è una storia davvero assurda. E non solo perché ovviamente il regolamento è stato rispettato alla lettera. Il fatto è che siamo profondamente convinti che una Gt debba avere delle caratteristiche di base. Una Casa non può pretendere di competere se non dispone di una vettura adatta. Altrimenti cadiamo nel tranello del Turismo, dove in teoria possono correre tutti ma dopo avere completamente stravolto il modello di serie. Ecco perché non sono d'accordo sulle liberalizzazioni delle vetture Gt2, quelle che fino al 2004 erano le N-Gt. Sono partite con circa 400 Cv, ora ne hanno circa 500: è un errore, anche perché i costi sono arrivati a 400.000 euro per vettura e possono arrivare a 500.000 se non si danno una calmata. E a quel punto, se una Gt2 costa come una economica Gt1, il pilota preferisce correre con con quest'ultima».

### - Maserati però non è soltanto MC12...

«Infatti, ci siamo concentrati sulla vettura derivata dalla Trofeo, cioè la Light che ora sta diventando Gt3, cioè la nuova categoria che ha

preso il meglio dei vari regolamenti Gt nazionali che esistono in Europa. Per intenderci, quello che in Italia si chiamava Gt Csaì. La Maserati Gt3 si presenta con caratteristiche molto interessanti; prima di tutto il prezzo: 200.000 euro e con il cambio giusto, cioè concepito per le corse anche se con le limitazioni regolamentari che d'altronde vanno del tutto a vantaggio del portafoglio. L'auto sfrutta le esperienze fatte l'anno scorso con la Light (3 vendite in Italia e 3 negli Usa) e deriva dalla GranSport di serie. Il motore

è normale ma arriva tranquillamente a 450 Cv e con un limite di ben 12.000 km! Questo è il particolare più importante perché abbassa enormemente i costi di utilizzo. Pensiamo ad esempio alle gare di 24 ore, nelle quali, con quella potenza, la Maserati Gt3 può difendersi bene: il prezzo finale non è proibitivo come nel caso di molte altre vetture. Si tratta di una categoria che avrà certamente un notevole sviluppo in futuro, a patto di non distorcere i concetti di base».



PHOTO4



PHOTO4



## Come sarà il Trofeo 2005

# Una finale mondiale anche per il Tridente

**Premiazione di fine anno con una gradevole sorpresa per i gentlemen che correranno con la GranSport**

■ **Mettere** assieme il vecchio e il nuovo, il presente e il futuro, la professione e la passione. La formula di successo è tutta qui. Maserati conclude il suo novantesimo anno con la premiazione del Trofeo a Fiorano, presenti De Simone, Herbert (nella foto da sinistra, assieme a Claudio Berro e all'amministratore della Maserati, Martin Leach) e una stupenda MC12 nero carbonio. Assenti giustificati Bertolini e Salo, impegnati nei test a Estoril. E apre a un 2005 sempre più internazionale. La novità della serie, per l'anno appena iniziato, è proprio questa: abbinare alla formula classica del Trofeo Europa, articolato su sette gare, un appuntamento "mondiale" a inviti. Soprattutto per dare modo ai colleghi del Trofeo Brasile di cimentarsi con i gentlemen drivers di casa nostra. Ma c'è di più: è la volontà - per ora soltanto un progetto - di richiamare altri appassionati del marchio dai nuovi mercati, dagli Usa e anche dalla Cina, per dare vita a un vero evento iridato. Per il momento è stato fermato l'autodromo di Vallelunga, ma potrebbero esserci sorpre-

se. Quest'anno la protagonista, per tutti, è la versione GranSport della Coupé, capace di 425 cavalli a 7200 giri (ma il limitatore è tarato a ottomila), alleggerita di oltre 25 chilogrammi e dotata di un'aerodinamica rivista e molto più corsaiola, con interventi sul frontale ora dotato di splitter, fondo piatto ridisegnato e ala posteriore più grande. Nuove anche dimensioni e mescole delle gomme Pirelli.

Intanto, il 2004 si è chiuso con la premiazione di Andrea Palma, Cattori-Notter e Alberto Cerrai ai primi tre posti della classifica Trofeo, con il riconoscimento speciale ad Alessi-Rovasio per l'en plein di sette pole position su altrettante gare, con premi a concessionari e sponsor. Martin Leach, amministratore delegato di Maserati, guarda avanti ma si richiama alla tradizione di un marchio che solo oggi riscopre le corse come linfa vitale. E forse pensa, il manager inglese, al suo primo incontro con il Trofeo, due anni fa come copilota a Silverstone, prima ancora di mettersi al... timone del Tridente. ■



### Tra passato e presente

Accanto alla MC12 di Herbert-De Simone, prima del via a Zhuhai, solita, gradevole, coreografia. A sinistra, la Maserati Trofeo 2005; sopra, la Light 2004 di Corradi-Cipolli

# Il segreto? Pensare a chi corre

### L'organizzatore romano spiega che cosa c'è dietro al successo di partecipazione nelle sue gare

di Arturo Rizzoli - fotografie Photo4

■ Sergio Peroni rischia di diventare più famoso per la polemica sorta circa i due campionati italiani di F.3000 piuttosto che per un'attività di organizzatore, che dura da 34 anni e che lo ha portato a mettere in pista migliaia di gare, con vetture di ogni tipo; e ogni anno sono circa 750 i piloti che corrono nelle manifestazioni da lui allestite.

**- Ma questa 3000 Pro Series, oggetto di tante discussioni e polemiche con Enzo Coloni, come è nata?**

«Intanto inizio con il sottolineare che aspetto le azioni legali di Coloni circa le mie dichiarazioni. Io ho sempre detto di credere un errore il fare correre assieme le Lola 99 e 02 perché non è possibile trovare un'equiparazione di prestazioni che soddisfi piloti e team.

Punto e basta. Tornando alla nostra iniziativa, tutto è partito dopo avere monitorato lo scenario generale, nazionale e internazionale ed esserci assicurati che ci fosse uno spazio. Come facciamo con tutti i nostri progetti. E in questo caso abbiamo visto che, con la nascita della GP2 e della nuova serie della Superfund, si creava un'opportunità. Preso atto della disponibilità delle Lola dell'Euro3000, che sono in mano a

team che ne hanno già ammortizzato il valore, abbiamo iniziato qualche mese fa a lavorare al progetto. I sondaggi presso tutte le squadre ci hanno dimostrato l'interesse verso un campionato che avrà un costo di 250.000 euro, grazie

alla limitazione dei km stagionali a 2.800 e delle prove private: solo due giornate di test collettivi da oggi fino alla prima gara. Il programma di ogni evento prevede inoltre un'ora di prove libere il venerdì, due turni di mezz'ora ciascuno per le qualifiche il sabato e una gara di circa un'ora. In questo modo è stato possibile ottenere dalla Zytec un leasing per il motore al costo di 25.000 sterline, con la possibilità di riscatto del propulsore alla fine del contratto».

**- Vediamo il discorso più in generale: in che modo la F.3000 si integrerà nei campionati della Peroni Promotion?**

«Inseriremo la 3000 Pro Series nell'ambito di eventi che vedranno in pista le F.Renault 2000 e la F.Renault 1600. In modo da offrire una "scala" sia ai piloti sia ai team: chi gareggia ai livelli inferiori può toccare con mano la realtà di un possibile, e concreto, approdo futuro».

**- Però la CSAI ha posto dei vincoli. Come quello relativo ai piloti che debbono provenire dalla F.3 italiana o dalla World Series.**

«Che un campionato come la F.3000 debba avere dei controlli è giusto, ma non debbono diventare degli "ostacoli". Il non accettare chi proviene dalla F.Renault 2000 mi sembra sbagliato. E poi Raikkonen non è arrivato in F1 facendo il salto da questa categoria? Quanto alle monoposto ho scritto alla CSAI (prima della riunione dell'Esecutivo che ha accettato questa posizione, ndr) che mi sembra-



## Il successo dell'endurance

Tra i fiori all'occhiello dell'attività della Peroni Promotion ci sono le gare di durata come la 6 Ore di Vallelunga e quella di Misano

va sufficiente (dopo sentito anche il parere dell'ingegner Dallara) il controllo che eseguono normalmente i tecnici della CSAI. A parte le questioni dei vincoli, le undici squadre che hanno già pagato le iscrizioni per schierare venti monoposto sono il segnale che stiamo andando nella direzione giusta».

**- Ma da quanti anni Sergio Peroni va nella direzione giusta come promoter?**

«Diciamo che ho iniziato 34 anni fa partendo dalle considerazioni che potevo fare un giovane di 21 anni che voleva correre con pochi soldi in tasca. Avevo iniziato, appena presa la patente, con una Fiat 850 Gr.1 e poi ero approdato alla F.850. Ma con il mio stipendio da dipendente dell'Agipgas le corse normali erano improponibili. Nacque così l'idea delle gare Club pensate

## In sintesi

Prima regola: ascoltare i team

Porta in pista 750 driver all'anno

Era un pilota con pochi soldi





2006 WAKAO

## Tremila per venti... piloti

| TEAM                    | NR. VETTURE |
|-------------------------|-------------|
| ADM Motorsport          | 2           |
| Azeta Racing            | 2           |
| Discovery Racing        | 2           |
| Draco Racing            | 2           |
| I Motori di Carlotta    | 1           |
| John Village Automotive | 2           |
| Pro Motorsport          | 2           |
| Scuderia Famà           | 2           |
| Team Ghinzani           | 2           |
| Vanni Racing Team       | 2           |
| Giudici Corse           | 1           |

per ridurre tutti i costi. All'inizio organizzavo competizioni solo a Vallelunga, poi fu inserito anche a Magione. Per qualche anno organizzare gare fu il mio secondo lavoro: non potevo certo permettermi di lasciare l'Agipgas perché solo con le corse non potevo vivere».

**– Un vero inizio dalla gavetta. E poi l'attività come ha fatto a crescere?**

«Sono sempre partito dall'esame della situazione reale. Tante volte vedo che vengono prese decisioni ragionando in astratto. Poi ci si meraviglia che non c'è nessuno a correre. Io ho sempre se-

guito un percorso preciso. Bisogna partire dai mezzi disponibili, poi si deve avere la pazienza di parlare con le squadre per capire che cosa vogliono per portare le macchine in pista. Trovare i piloti è a quel punto affare loro, ma dopo che io ho pensato a creare la manifestazione più adatta alle esigenze emerse. È chiaro che non è possibile accontentare tutti: bisogna mediare. Risultati come quelli dell'ETCS o delle gare di durata come la 6 Ore di Vallelunga o di Misano, o la risposta avuta sul fronte delle diesel penso siano indice di buon lavoro, che vogliamo continuare». ■

## 3000 PRO SERIES

# Le squadre sicure? Undici hanno già pagato l'iscrizione

■ Sergio Peroni e Piero Mancini, organizzatori della 3000 Pro Series, si sono incontrati a metà dicembre a Bologna con i team che nell'occasione hanno ufficializzato, pagando la quota di iscrizione, il numero di vetture con cui prenderanno parte alla prossima stagione. Undici le conferme per un totale di venti vetture iscritte, tutte Lola B99/50. Giudici ha ceduto le sue

monoposto alla Azeta Racing ma ne ha acquistata un'altra che schiererà già a Vallelunga, mentre manca la Uboldi Corse, le cui macchine saranno portate in pista dalla Discovery Racing. Il team guidato da Luciano Traini ha cambiato nome: si chiama Vanni Racing Team lasciando la titolazione Euro3000 Racing. L'appuntamento è servito per definire ulteriori particolari sulla se-

rie, che durerà per il triennio 2005-2007, fissando a 24 il limite di vetture ammesse sulla base della capienza degli autodromi in cui la 3000 Pro Series correrà. La prossima uscita collettiva dei team per una sessione di test è stata fissata a febbraio. Per garantire la massima sicurezza gli organizzatori hanno reso obbligatorio, sin dalla prima gara, l'uso del collare Hans. ■



# McRae lo scozzese

**Colin in testa dopo tre tappe. La sorpresa è Robby Gordon che vince la prova d'esordio**

di Elisabetta Caracciolo - foto Dppi-Soldano

■ **RABAT** - Ultimo dell'anno con i "botti" per quelli che vanno a Dakar. E che sono sempre di più per vivere il sogno africano che si coronerà, non per tutti, con l'arrivo nella capitale senegalese.

Partenza ufficiale il 31 dicembre da Barcellona, poi 27 km di trasferimento per arrivare alla prima "mini" speciale di 4 km. La sabbia molle e i dossi a punta mettono subito a dura prova i piloti che capiscono, dopo pochi metri, che non è il caso di rischiare. Così arriva la sorpresa del miglior tempo. Robby Gordon, il californiano pilota della Nascar, che corre con una Volkswagen Touareg ufficiale, vola sulla sabbia e vince strappando un ottimo 4'20". È il campione della gare americane il primo leader della Dakar 2005 che festeggia il suo 36esimo compleanno alla grande. Masuoka con la Mitsubishi è staccato di 2" e De Villiers di 3". Fra gli italiani il migliore è Tempestini con il 41° tempo seguito da Edi Orioli.

La seconda tappa, quella di Capodanno 2005, la Barcellona-Granada, è una "pura formalità" visto che si tratta solo di un trasferimento autostradale.

La terza tappa porta i "dakariani" in Marocco a Rabat. La speciale (di Granada) è lunga 10 km. Si impone Colin McRae (fresco reduce dal Memorial Bettega di Bologna), dietro c'è il vincitore 2004 Peterhansel con la "Mitsu" Evo e terzo Ari Vatanen in coppia con il nostro Tiziano Siviero. Dopo la traversata in nave, si arriva a tarda notte al bivacco di Rabat con Colin McRae in testa alla gara, seguito a 2" dall'americano Robby Gordon e terzo De Villiers.

Una classifica destinata ad essere sconvolta presto, con il primo vero tratto cronome-



# e d'Africa

## Si vola in riva al mare

Colin McRae decolla con la Nissan Pick Up sulle dune della spiaggia di Barcellona. L'ex ralista ha iniziato bene la Dakar 2005 vincendo la terza tappa



### DAKAR 2005

Rabat (Marocco), 2 gennaio 2004  
Dopo la 3ª tappa

**Assoluta:** 1. McRae-Thorne (Nissan Pick Up) in 12' 22"; 2. Gordon-Von Von Zitzewitz (Volkswagen Touareg) a 1"; 3. De Villiers-Lurquin (Nissan Pick Up) a 2"; 4. Peterhansel-Cottret (Mitsubishi Pajero Evo) a 7"; 5. Saby-Perin (Volkswagen Touareg) a 7"; 6. Vatanen-Siviero (Nissan Pick Up) a 8"; 7. Alphand-Picard (Mitsubishi Pajero Evo) a 9"; 8. Masuoka-Schulz (Mitsubishi Mitsubishi Pajero Evo) a 9"; 9. Kleinschmidt-Pons (Volkswagen Touareg) a 23"; 10. Al Atiyah-Guehneec (BMW X5) a 29"; 11. Servia-Debrond (Ford-Raid) a 35"; 12. De Mevius-Dubois (Nissan Pick Up) a 40"; 13. Kankkunen-Repo (Volkswagen Touareg) a 42"; 14. Sousa-Delli Zotti (Nissan Pick Up) a 1'03"; 15. Henrard-De Rois-saed (Volkswagen Buggy) a 1'03"; 16. Shinozuka-Maimon (Nissan Pick Up) a 1'03"; 17. Mayer-Polato (Mitsubishi L200) a 1'07"; 18. Monterde-Tornabell (BMW X5) a 1'22"; 19. Roma-Magne (Mitsubishi Pajero Evo) a 1'23"; 20. Errandonea-Igoa (Buggy-Smg) a 1'25".

#### Gli italiani

38. Tempestini-Di Persio (Macmotor) a 2'27"; 45. Orioli-Rosolen (Isuzu) a 2'38"; 77. De Lorenzo-De Lorenzo (Nissan Patrol) a 3'41"; 114. Grigoletto-Mellon (Toyota LN 110L) a 18' 11"; 130. Brezzi-Picchi (Toyota Land Cruiser) a 19'10".

#### Classifica camion

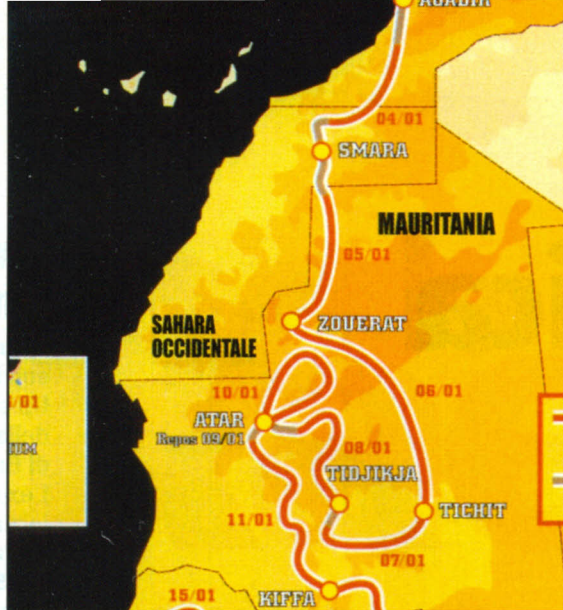
**Assoluta:** 1. Bekx-Willems-Maessen (Daf) in 15'16"; 2. Kabirov-Belyaev-Mokeev (Kamaz) a 24"; 3. De Rooy-Colebunders-Smolders (Daf) a 40"; 4. J. De Rooy-Colsoul-Slaats (Daf) a 47"; 5. Mardeev-Konopko-Golub (Kamaz) a 1'04".

#### Gli italiani

11. Vismara-Bellina-Cambiaghi (Mercedes) a 1'58"; 20. Chionni-Fogliani-Piana (Daimler) a 3'06"; 23. Alen-Toni-Micozzi (Iveco) a 3'19"; 24. Biasion-Albiero-Diamante (Iveco) a 1'37"; 30. Pezzotta-Zambelli-Minelli (Mercedes) a 3'56"; 38. Ginestra-Montano-Capsada (Mercedes) a 19'44"; 46. Trucco-Pattono (Mercedes) a 5'17"; 51. Capoferri-Fumagalli (Man) a 5'53".

## DAKAR 2005

trato desertico. Peterhansel, vincitore lo scorso anno, è pronto a scatenarsi così come il suo compagno Masuoka. Ma attenzione a McRae: quest'anno potrebbe fare sul serio, così come Vatanen. Intanto un plauso a Tempestini-Di Persio che a Rabat hanno chiuso al 38° posto assoluto, migliori tra (i pochi) italiani in auto. Tra i camion spicca il nome di Miki Biasion al rientro, dopo due anni da "leone" in Mitsubishi, tra i "bestioni" Iveco. In squadra con lui anche Markku Alen. Al primo bivio africano, comunque, migliori dei nostri erano: Vismara-Bellina-Cambiaghi. Alen-Toni-Micozzi 22° davanti a Biasion-Albiero-Diamante. ■



### Le prossime tappe

#### MARTEDÌ 4 GENNAIO 5° TAPPA

Agadir-Smara

Lunghezza totale: 654 km  
Di prova speciale: 381 km

#### MERCOLEDÌ 5 GENNAIO 6° TAPPA

Smara-Zouerat

Lunghezza totale: 622 km  
Di prova speciale: 492 km

#### GIOVEDÌ 6 GENNAIO 7° TAPPA

Zouerat-Tichit

Lunghezza totale: 669 km  
Di prova speciale: 660 km

#### VENERDÌ 7 GENNAIO 8° TAPPA

Tichit-Tidjikja

Lunghezza totale: 538 km  
Di prova speciale: 520 km

#### SABATO 8 GENNAIO 9° TAPPA

Tidjikja-Atar

Lunghezza totale: 399 km  
Di prova speciale: 361 km

#### DOMENICA 9 GENNAIO riposo

#### LUNEDÌ 10 GENNAIO 10° TAPPA

Atar-Atar

Lunghezza totale: 499 km  
Di prova speciale: 483 km



### Un americano a Dakar

Sopra a destra, il californiano Robby Gordon, pilota Nascar di primo piano, è riuscito nell'impresa. Mettersi tutti alle spalle nella prima speciale. È la prima volta che un americano ci riesce. E c'è chi l'impresa di vedere Dakar la tenta, come Cyril Ribas, con la 2 Cv, sopra a sinistra. Sotto, Masuoka testa la "Mitsu" sulla sabbia di Barcellona



## La prima volta del finlandese

# Voglio arrivare in fondo magari nei primi 10

**A 53 anni dice di essere un pensionato, ma non ha resistito alla richiesta di correre con l'Iveco. In squadra con Biasion**

■ **Ha aspettato** di avere 53 anni per disputare la prima Dakar. Era uno dei pochi finlandesi che fino ad oggi aveva resistito al fascino della gara africana. Markku Alen ha capitolato e si trova ad affrontare la Dakar 2005 al volante di un Iveco, un Eurocargo 4x4 in team con Miki Biasion proprio come ha fatto nei rally per 12 anni, un bel po' di tempo fa.

«Mi avevano chiesto più volte di correre alla Dakar, alla fine degli Anni Ottanta, ma avevo sempre detto di no. Non so perché! Mi sembrava una gara tanto pericolosa, c'erano tanti incidenti. A marzo del 2004 alcuni amici, Patrizio Dono e Alessandro Trezzi del team Motorsport, con cui andavamo insieme a correre in motoslitte, mi hanno proposto di correre la Dakar con un camion e così ho cominciato a pensarci su».

– **Un incontro a Torino, in Iveco, una prova in pista, su asfalto e poi cinque giorni in Tunisia, con le nuove Pirelli, subito dopo l'estate. È lì che ha capito che poteva piacerli?**

«L'esperienza in Tunisia è stata molto positiva e così ho deciso che si poteva fare. Volevo prima capire se ero capace di portare un camion, e se davvero potevo affrontare una gara come la Dakar».

– **Che impressioni ha avuto dalla prima prova speciale sulla spiaggia poco lontano da Barcellona?**

«Se la prova in Tunisia fosse andata come la prima ps in Spagna avrei detto subito di no e non sarei mai partito».

– **In realtà la sua prima prova non è andata male.**

«Mi si è spento il motore in un dosso, perché ho

rallentato troppo e poi faccio fatica con questo cambio, non capisco mai che marcia sto usando, sono ancora "giovane" per questo settore, dovrò andare un po' a scuola. Ma so che le cose miglioreranno. Andiamo avanti giorno per giorno».

– **L'obiettivo di Alen?**

«Per me è importante arrivare in fondo, raggiungere Dakar. Certo daremo un'occhiata anche alla classifica, con Miki vorremmo arrivare entro i primi dieci».

– **Ancora una volta in squadra con Biasion?**

«All'inizio il programma della ATL (il team che ha preparato i camion n.d.r.) era di fare solo un mezzo per la Dakar ma poi, a ottobre, è arrivato anche Miki e così abbiamo deciso di portare due camion in gara. Conosco Biasion da talmente tanto tempo. Abbiamo corso insieme per quasi 12 anni».

– **Un ritorno alle competizioni in forma smagliante?**

«Ho fatto le mie ultime gare nel 2001, con una Ford Focus, in Finlandia e in Inghilterra. Poi nel 2003 il Costa Smeralda con una Subaru Gr.N oltre ad alcune sfide in

rallycross, ora corro da pensionato».

– **Si sente pronto ad affrontare il deserto, la sabbia, le speciali di notte?**

«So che viaggeremo di notte perché i camion sono gli ultimi a partire, ma questo mi fa tornare ai vecchi rally quando si correva spesso di notte».

– **Intanto i suoi due coéquipier sono già stati ribattezzati con nomi finlandesi: Guido Toni, è diventato Timo e Adriano Micozzi è Anti.**

«L'ho fatto per parlare un po' finlandese in camion, la Dakar è lunga, non possiamo sempre e solo parlare italiano». ■



**BREVISSIME**

**BRIEFING.** Per la prima volta alla Dakar è stato organizzato un briefing per le assistenze, visto l'alto numero di mezzi iscritti, oltre 230 fra auto e moto per un totale di oltre 500 fra meccanici e piloti.

**SENTINEL.** Già sperimentato nelle altre gare di tout terrain, arriva anche alla Dakar il "sentinel". Si tratta di un sistema che avverte il pilota dell'arrivo di un altro mezzo più veloce che vuole sorpassarlo e al quale lui dovrà lasciare strada. Se il sistema non funziona l'equipaggio verrà multato con una sanzione di 500 euro.

**SERVIA.** C'è anche Salvador Servia al via della 27ª edizione della Dakar. Il pilota spagnolo si è iscritto davvero all'ultimo minuto con una BMW X5 del team Motor Cadi affiancato da Enrique Palacios.

**DEBUTTANTI.** Ci sono due debuttanti fra le cinque vetture italiane iscritte alla gara. Si tratta di due toscani, Vladimiro Brezzi e Piero Picchi che corrono con una Toyota Land Cruiser. Curioso il nome scelto per il team: Maremmadakar!

**FANGO.** Il regolamento 2005 impone alle vetture un solo tipo di pneumatico per tutta la gara. Ma l'eventuale presenza di neve e fango, come lo scorso anno a Granada, ha convinto il direttore di gara ad autorizzare, solo nella ps 2, una gomma diversa in base alle condizioni meteo.

# Rally Sprint

a cura di Andrea Cordovani



fotografie PHOTOA

## Svezia, Subaru a tre punte

Oltre a Petter Solberg e Atkinson al via anche l'asfaltista Sarrazin

**Non è uno** che si accontenta, Stéphane Sarrazin. E dopo aver ottenuto il contratto da ufficiale con il Subaru World rally Team, l'ex-formulista francese ha chiesto a Babbo Natale un paio di treni di pneumatici chiodati con i quali macinare chilometri durante le feste su una delle tante piste ghiacciate in funzione sulle Alpi. Con la collaborazione della Pirelli, il Grande Vecchio canuto e barbuto lo ha accontentato e per premiarlo dell'impegno con il quale seguita ad allenarsi, David Lapworth gli ha fatto sapere che sarà schierato anche in Svezia. Dove oltre a Petter Solberg e a lui, il Blu Team farà correre anche Chris Atkinson.

## Solà e H.Solberg nel giro Ford

**Non sarà** a Montecarlo e forse neppure in Svezia, ma grazie al generoso appoggio dell'Ac catalano Dani Solà sarà al via di almeno sei prove del Mondiale con una Focus Wrc in tutto e per tutta uguale a quelle che useranno Toni Gardemeister e Roman Kresta. E come Henning Solberg, altro pilota entrato nel giro della M-Sport, pure lui potrebbe essere occasionalmente designato da Malcolm Wilson per portare punti al Grande Ovale Blu.

## Anche Valimaki con Ralliart Italy: Correrà 5 gare con la Lancer Gr.N

**Dopo** aver dato uno scossone alla serie tricolore con l'ingaggio di Navarra e Perego, Ralliart si sta dando da fare per il mondiale. Disputerà infatti alcune gare iridate con Jussi Valimaki, 30 anni, finlandese di Tampere, al quale verrà affidata una Mitsubishi Evo8 Gr. N. Il programma per ora prevede il debutto all'Arctic Rally e due gare del Mondiale 2005: lo Swedish Rally e il Rally d'Italia. Valimaki non nasconde il desiderio di approdare a un sedile da pilota ufficiale Wrc, dopo le sue sporadiche apparizioni nel 2004 e cercherà di tenersi il più possibile vicino a Mitsubishi, puntando al volante della Lancer Wrc05 che Ralliart Italy potrebbe avere a disposizione nella seconda parte della stagione per affiancare le vetture ufficiali affidate a Rovannerpa, Galli e Panizzi.

## Rossetti-Vieffe verso la riconferma

**Il ritardo** con cui Citroën Italia comunicherà la consistenza del proprio impegno tricolore nel 2005 ha fatto segnare il passo alla Vieffe Corse. Non c'è ancora la certezza matematica, ma voci sempre più insistenti danno per oramai certa la riconferma di Luca Rossetti alla guida della C2 ufficiale. La squadra bresciana culla comunque l'idea di raddoppiare ed una delle ipotesi è l'arrivo di Matteo Gamba.

## In Portogallo prove generali di Mondiale

**In Portogallo** fanno dannatamente sul serio. Rafforzato con uomo di grande esperienza come Joao Pasos uno staff organizzativo già di prim'ordine al quale potrebbe aggiungersi come super-consulente anche Carlos Sainz, Domingo Piedade e i dirigenti dell'AC Portugal sono più che mai decisi ad allestire questa primavera un'edizione memorabile di quello che era "O melhor rali do mundo". L'obiettivo è quello di riportare in Lusitania il Mondiale nel 2006 e per dimostrare che sugli sterrati dell'Algarve è possibile disegnare un percorso valido si sono già assicurati l'appoggio di Ford, Peugeot, Subaru e Suzuki, tutte disposte a schierare almeno un'auto al via. Due le tappe in programma fra venerdì 1 e sabato 2 aprile per un totale di 802 km di cui 239 di prove speciali.

## La Fiat Palio regina nella serie brasiliana

**La Palio** è il modello trainante delle vendite Fiat in Brasile. E l'anno scorso è stata anche l'elemento vincente nei rally del paese sudamericano. È stata infatti la Palio condotta da Luis Tedesco e da Sidinei Broering, ad imporsi nel campionato brasiliano di rally nella categoria A6, quella riservata alle vetture 1.6 con preparazione libera. La vittoria è stata ottenuta nell'ultima gara della serie, disputata nello Stato di San Paolo, e per la Fiat rappresenta l'ottavo titolo nazionale consecutivo. Che è giunto a coronamento di una marcia da parte della Palio nella categoria più competitiva del campionato, in cui sono presenti ben 17 concorrenti, alcuni dei quali possono vantare l'appoggio ufficiale di Peugeot e Vw. «È stato un campionato avvincente, che ci ha visto impegnati in una lotta molto serrata con avversari molto agguerriti - ha affermato - ma grazie alla professionalità di tutto il team e all'efficienza ed alla robustezza della nuova Fiat Palio siamo riusciti ad ottenere la vittoria nella gara e quel che più conta nel campionato». L'ultima prova di stagione è stata anche l'occasione per il "battesimo" della Palio 2 porte - fino a quel momento è sempre stata utilizzata la versione 4 porte - che sarà impegnata nelle gare per il 2005.

## Medeghini si toglie la ruggine all'Arctic

**Adesso** è fatta: dopo aver formalizzato la propria iscrizione al prossimo Mondiale Produzione, Angelo Medeghini s'è accordato con Mauro Nocentini per disporre di una delle sue Mitsubishi Lancer Evo8 in Svezia e nelle restanti 5 prove prescelte fra le quali non compaiono il Cyprus e il Japan Rally. Per togliersi di dosso la ruggine accumulata nelle sei stagioni senza corse e per prendere le misure della Mitsu, a fine gennaio il bresciano sarà al via dell'Arctic Rally. Ovviamente navigato dalla moglie Barbara Capoferri.

## Aghini e Dallavilla nelle mire Top Run

**Top Run** è in fermento. L'allestimento delle Impreza Specifica C prosegue a ritmo serrato ed i primi test hanno rivelato una vettura altamente performante. Le strade che batteranno i fratelli Agnello nel 2005 sono diverse: sicuramente il mondiale produzione, dove dal '98 al 2001 il titolo è stato loro e per il quale si sono assicurati le prestazioni di Mark Higgins. Poi l'Asia-Pacifico, dove sicuramente sarà al via nuovamente Nico Calderola, mentre un pensiero concreto lo fanno pure per il tricolore, dove l'intenzione è bellicosa: una o anche due vetture, per le quali ci sono in ponte trattative importanti con Andrea Aghini e il neopapà Andrea Dallavilla.

## Perego passa alla Ralliart Italy

Sarà Andrea Perego, il compagno di squadra per il 2005 di Andrea Navarra nella squadra ufficiale di Ralliart Italy. Dopo aver assaggiato le Mitsubishi in alcune gare della Evo Cup, il venticinquenne valtellinese, figlio d'arte, è stato chiamato da Mario Stagni a svolgere il ruolo di spalla del campione in carica oltre che per confermare la notevole crescita agonistica degli ultimi anni, sfociata l'anno scorso con la vittoria del Trofeo Fiat Stilo.



## Mondiale Gr. N con 18 iscritti

È di 18 protagonisti la lista degli iscritti al mondiale produzione. Tre gli italiani pronti a salpare per questa nuova avventura, con la grande

novità del rientro alle corse di Angelo Medeghini ci saranno Riccardo Errani, con la Rubicone Corse e Fabio Frisiero. Di seguito la lista completa:

|    |                        |     |
|----|------------------------|-----|
| 31 | Toshihiro Arai         | J   |
| 32 | Xavier Pons            | E   |
| 33 | Nasser Al-Attiyah      | QT  |
| 34 | Fumio Nutahara         | J   |
| 35 | Karamjit Singh         | MAL |
| 36 | Marcos Ligato          | RA  |
| 37 | Mark Higgins           | GB  |
| 38 | Fabio Frisiero         | I   |
| 39 | Joakim Roman           | S   |
| 40 | Gabriel Pozzo          | RA  |
| 41 | Natalie Barratt        | GB  |
| 42 | Federico Villagra      | RA  |
| 43 | Angelo Medeghini       | I   |
| 44 | Sebastian Beltran      | RA  |
| 45 | Riccardo Errani        | I   |
| 46 | Thomas Bleiner         | A   |
| 47 | Marcelo Sbetlier       | PY  |
| 48 | Luis Ignacio Rossetlot | RCH |

## Campagna turca per Hyundai

**Vincitore** del campionato turco con 5 successi su 7 gare, Serkan Yazicy, ritenta la scalata allo scudetto quest'anno lasciando la Ford Focus per salire su una Hyundai Wrc, con un impegno che gode dei favori del costruttore giapponese che ha aumentato la propria penetrazione nel mercato auto turco. L'obiettivo del campione in carica, ingaggiato dal Hyundai Assan MotorSports Team's, È il doppio titolo piloti e marche nel 2005. Per Yazicy, vincitore di 3 titoli nazionali, è data per scontata la presenza al via del Rally di Turchia, 7ª prova del Mondiale oltre a qualche altra partecipazione fuori dei confini nazionali.

**BREVISSIME**

**SUREDA.** Aria nuova alla Skoda Motorsport: a dirigere le operazioni sul campo in quello che sarà a tutti gli effetti l'anno della verità, i vertici dell'azienda ceca hanno chiamato Juan Sureda, quarantacinquenne spagnolo con le stesse esperienze agonistiche maturate nell'ambito della Seat Sport del dimissionario Antonio Rodriguez.

**SNOW TROPHY.** Utilizzare pneumatici da neve! È questo l'imperativo che compare al fondo del programma della 7ª edizione dello Snow Trophy, gara di regolarità per autostoriche e moderne che si correrà in Trentino sabato 12 febbraio. Organizzata dalla San Martino Corse Autostoriche la gara sarà come sempre riservata alle vetture delle categorie "Storiche", "Rallye Revival" e "Vetture Moderne". La partenza sarà dalla piazza principale di Fiera di Primiero sabato 12 febbraio alle 13,30. Qui ritornerà, per un controllo orario, dopo aver percorso le prime tre prove cronometrate, Gobbera, Fratte e Giare. Dopo altre due, Val Canali e Laghetti, alle 15,51, arriverà al riordino di Agordo, a metà gara. Il percorso verrà poi ripreso al contrario e i concorrenti torneranno a Fiera di Primiero.

hanno collaborato:  
Alessandro Bugelli  
Guido Rancati

## Travaglia-Autorel di nuovo insieme

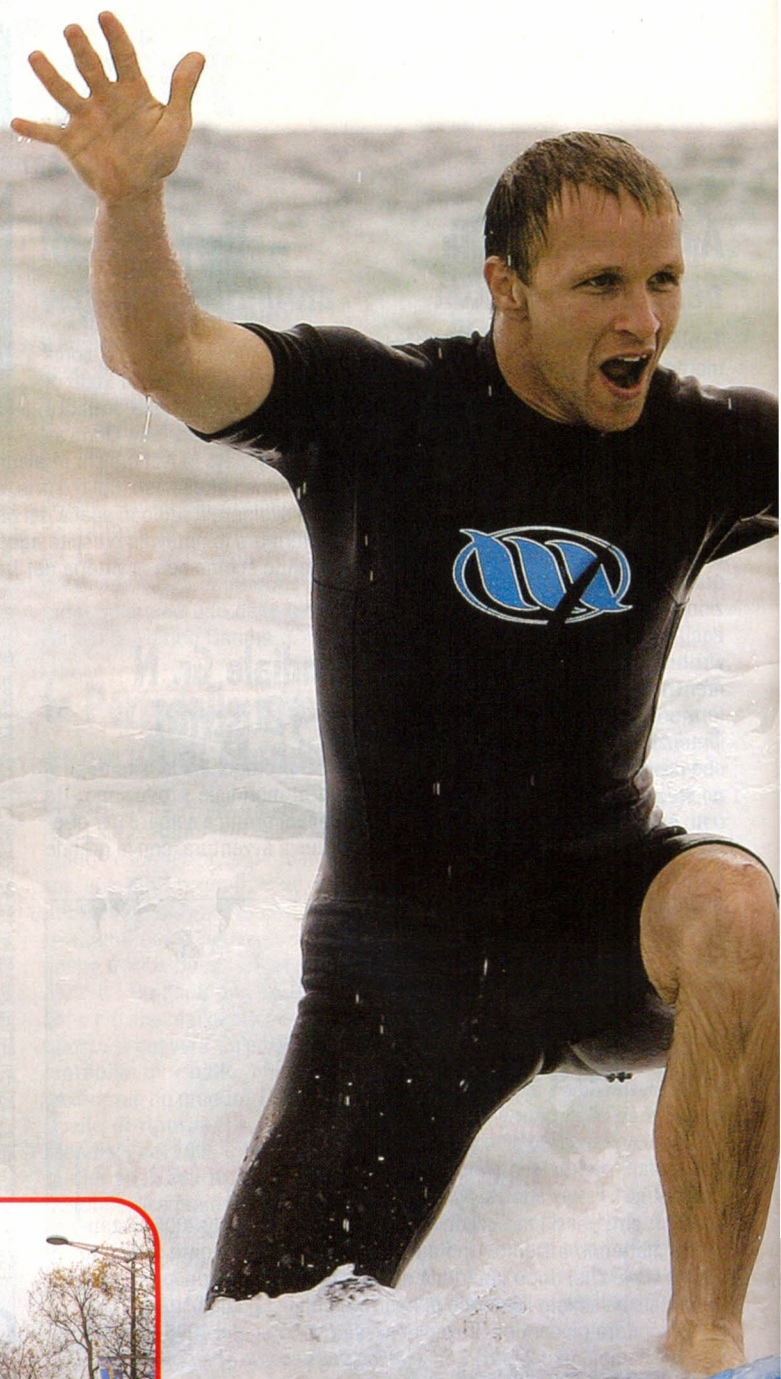
**Il trentino torna a guidare la Clio col team di Piacenza. Gli sviluppi futuri**

A piccoli passi i tasselli del campionato italiano rally 2005 si stanno mettendo insieme. Uno dei più importanti era legato a Renato Travaglia che, dopo una ridda di voci sul suo futuro, poco prima di Natale ha siglato l'accordo per correre con la Clio dell'Autorel. Con la squadra piacentina Travaglia aveva già corso nel 1995 (vincendo il campionato 2 Litri). «Sono felice dell'accordo - ha detto il trentino - si apre una nuova esperienza professionale che mi motiva molto, anche perché il progetto che mi è stato prospettato è molto importante, avremo l'ufficialità di Renault con tutto il materiale migliore e la previsione di sviluppi futuri molto importanti». Travaglia utilizzerà due copiloti, il suo "storico" Flavio Zanella e Lorenzo Granai, già visto al suo fianco in quattro occasioni lo scorso anno e da tempo collaboratore del trentino per le sessioni di test.



# Rally


## VERSIL MONDIALE



### III Sulla cresta dell'onda

A fianco, Petter Solberg si diletta col surf in Australia. Sotto Sebastien Loeb sfilava con la Xsara ai Campi Elisi a Parigi. A pochi giorni dal via del Montecarlo tra i due è già tempo di proclami





# Solberg Vacanze al

**Il norvegese avverte: «Vincerò 10 gare». Anche in ferie è sempre al massimo. Pronto per un 2005 al top**

**di Guido Rancati - fotografie Photo4**

■ **Annuncia** Petter Solberg: «Vinciamo dieci rally, io mi riprendo il titolo che ho dovuto lasciare alla fine della scorsa stagione e la squadra torna a guardare la concorrenza dall'alto del primo posto della classifica del Mondiale Costruttori». Il biondino ha già riacceso il motore, forse non l'ha neppure spento. Se l'ha fatto è stato comunque per poco: il Rally d'Australia è finito ieri l'altro e già è tempo di ricominciare. Anche per lui le vacanze sono state corte e spezzettate da giornate spese a provare e da altre consumate per contratto a fare atto di presenza a feste e convention. Ma gli è bastato starsene un po' con la sua Pernilla e con il terribile Oliver per ricaricarsi. È davvero unico, lui. Con quella bocca e quegli occhietti vispi che si illuminano in un sorriso ogni volta che parla, può dire qualsiasi cosa. Può avventurarsi in pronostici che per gli altri

sono off limits. Lo sa e un po' ne approfitta. Giusto per non dare l'impressione di esser stato troppo vago, chiarisce che uno dei tappi di champagne lo farà saltare a metà febbraio. Sulla piazza principale di Karlstad. Spiega: «Non ho ancora vinto un rally sulla neve, la prossima puntata in Svezia sarà quella buona». Lancia la sfida senza se e senza ma. Come se fosse davvero con- ■■■■

## In sintesi

■■■■ Petter rinnova la sfida con Loeb

■■■■ Francesi a caccia del riscatto

■■■■ Le strategie nella corsa all'iride

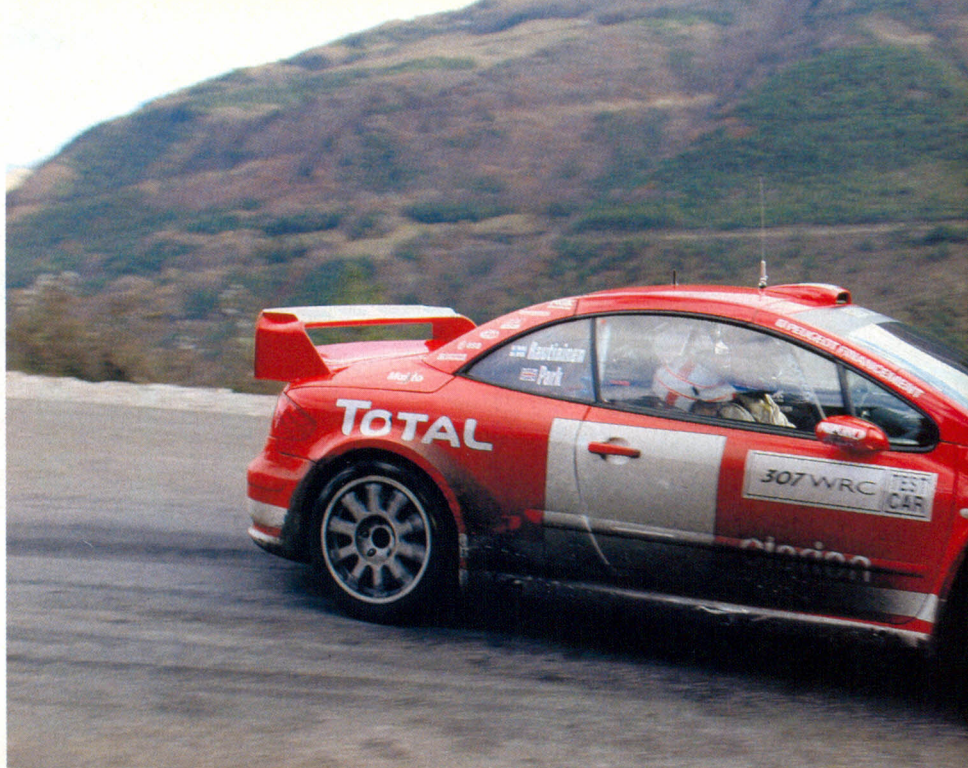
vinto di poter stabilire un primato finora neppure sfiorato. Per dare consistenza alle sue parole, si guarda indietro: «In Messico, in Turchia e a Cipro ho raccolto meno di quanto avrei ragionevolmente potuto e in Argentina, in Finlandia e in Australia mi sono addirittura fermato», osserva ripensando all'annata appena archiviata. I conti li lascia fare a chi lo ascolta, tanto son presto fatti: 5 gare le ha vinte, 6 di quelle che ha perso erano alla sua portata e fanno 11. Messa così, l'obiettivo non pare neppure tanto esagerato.

## Lapworth preferisce lo sballo dei debuttanti

David Lapworth ascolta i propositi del ragazzo norvegese e come sempre sorride. Senza sbilanciarsi, però. È per riportare a casa una corona conquistata alla fine del '95 e persa alla fine del '98 che al supermercato dei piloti s'è dato un gran daffare, ma si guarda bene dal raccontarlo in giro. Mette le mani avanti, fa notare che scegliendo di affiancare a Petter due giovani che non hanno mai disputato gran parte delle prove iridate, ha preso una decisione rischiosa. Ma è piuttosto evidente che di rischio calcolato si tratta. In attesa di dimostrare di sapersela cavare bene dappertutto, Stéphane Sarrazin ha già fatto vedere di poter dare una grossa mano a dare competitività all'Impreza sull'asfalto. E non c'è bisogno di saper leggere nei fondi del caffè per capire che Chris Atkinson farà comunque meglio di Mikko Hirvonen.

## Citroën vuol far cambiare idea ai vertici del Gruppo Psa

L'eco dei fin troppo fieri propositi del norvegese arriva anche in Alsazia, ma non riesce a mettere in agitazione Sebastien Loeb. «Beh, vedremo...», ribatte il francese dagli occhi di ghiaccio. Evitando proclami. Il numero 1 se l'è conquistato mettendosi tutti dietro sei volte e piazzandosi sei volte secondo. Ha continuato a vincere sull'asfalto e ha cominciato a farlo pure sulla terra, è stato il primo pilota nato sotto il 55° parallelo a imporsi in Svezia e tuttavia ancora non è appagato. Non lo è nessuno degli effettivi della Citroën Sport, non possono permetterselo. Nei due anni appena passati, l'Armata Rossa ha vinto tanto. Per dire, 11 dei 30 rally mondiali, due campionati Costruttori e un campionato Piloti. Eppure dalle parti di Versailles continuano a darci dentro come se non avessero vinto niente. Per orgoglio e per provare a far cambiare idea a Jean-Martin Foltz. Il comunicato diramato in autunno dal Gruppo Psa non pare lasciar molto spazio ai ripensamenti, ma Guy Fréquelin è



un tipo troppo tosto per arrendersi e ha chiesto ai suoi di moltiplicare gli sforzi per aggiungere altri trofei a quelli già in bacheca. Palla lunga e pedalare, sempre con la Xsara per sperare in un contordine che permetta alla C4 di correre. Senza più Carlos Sainz, ma con François Duval che è molto più di una promessa. Con buona pace di tutti quelli che andavano raccontando in giro che era solo un raccomandato, uno dei molti che di tanto in tanto arrivano nel giro mondiale trascinandosi dietro una valigia piena di soldi.

## Gronholm-Martin: Peugeot si affida al Dream Team

La sfida fra la prima guida della Subaru e quella della Citroën divide gli appassionati. E non solo perché ha il sapore tutto particolare di una bella fra i due che hanno lasciato i segni più profondi negli ultimi due campionati del mondo, quelli delle delusioni in serie per Marcus Gronholm. 37 anni il prossimo febbraio, il lungagnone di Espoo non può essersi imbroccato. Ha sempre tanta fame, più che abbastan-

# Linea verde al gran ballo degli ufficiali

## Bengué, Paasonen, Sarrazin, Tuohino: scelte oculate o autentiche scommesse? Ecco chi può farcela

■ Gilles Panizzi: confermato. Ma con un ruolo un po' meno importante: non proprio a mezzo servizio e tuttavia da schierare in alternanza a Galli sulla seconda Lancer Wrc. In ogni caso non più capitano della squadra nippo-inglese con forti connotati italiani rafforzati dall'accordo con la Pirelli. Per quello che sarà a tutti gli effetti un anno fondamentale per il futuro della Ralliart nel Mondiale Rally, Isao Torii ha voluto Rovvanpera. Che sarà anche troppo buono come ripetono da sempre i suoi connazionali, però è uno che a 38 anni può ancora dare molto. «Il Mondiale è ormai una faccenda per terraioli e Harri, sulla terra, ha accumulato un'esperienza enorme», osserva il giapponese che ha preso il posto di Quandt.

Dando una spiegazione logica a una scelta per niente azzardata. Quelli della Skoda sono stati più coraggiosi. Non se la sono sentita di dare il benservito a Schwarz che veleggia verso i 42 anni, ma gli hanno affiancato ben tre "Under 30": Bengué, Paasonen e Tuohino. Un francese che pur se ancora un tantino fallosso è stato l'unico a far soffrire Sarrazin nella serie transalpina e due finlandesi in cerca di consacrazione. Hanno una panchina lunga, a Mlada Boleslav. Forse un po' troppo perché gira e rigira il miglior modo di tirar su dei ragazzi è farli correre. Ma se il tempo è galantuomo - e se trovano il modo di schierare con una certa frequenza tre Fabia - ci sta che anche i cechi riescano a togliersi qualche soddisfazione. ■



## **■ Martin con ghiaccio**

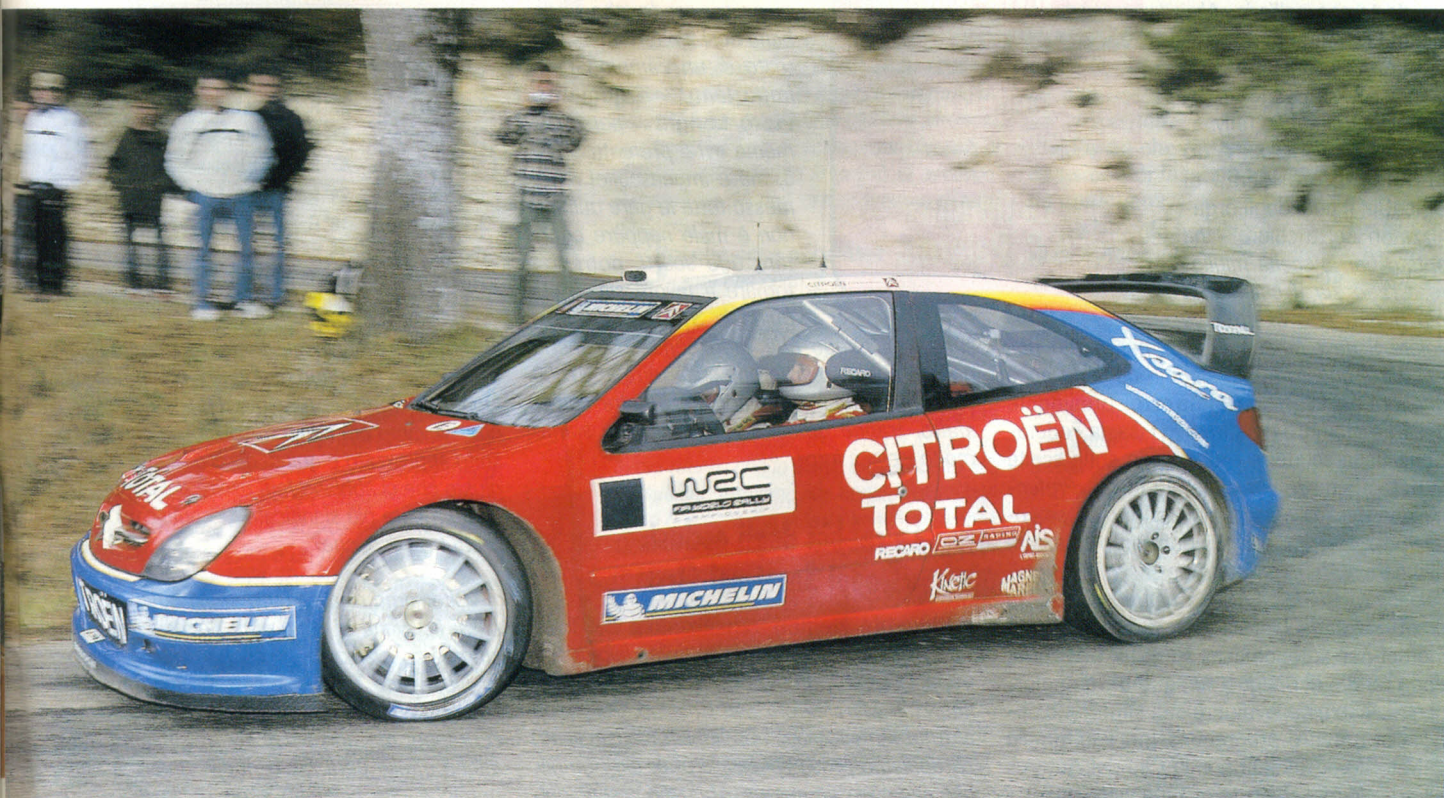
**Primi test per Martin, a lato, sulla 307 Wrc. L'estone, che nella stagione scorsa ha raccolto tre vittorie con la Focus, potrà lasciare già il segno sulle strade ghiacciate del Montecarlo, appuntamento di apertura quest'anno, in programma dal 21 al 23 gennaio. Sotto, Duval durante i primi test con la Xsara: il belga andrà a caccia del primo successo in carriera**

za per complicare i piani del trentenne di Spyderberg e del quasi 31enne di Hagenau. Per lui, 16 successi in carriera, "quota venti" è un traguardo reale, mica un miraggio. A stimolarlo ci penserà Markko Martin, l'estone che Provera e Nicolas hanno ingaggiato per chiudere alla grande l'avventura della Peugeot nella serie iridata. Quella bocca spalancata con la quale si presenta ora la 307 Wrc è una minaccia. Per tutti, anche per chi ha progettato il cambio che una volta si e l'altra pure ha rallentato la marcia della versione corsaiola della Cabrio-Coupé. ■

## **CON HIRVONEN, SOHLBERG E SOLÀ**

# **Loix guida la pattuglia degli esclusi eccellenti**

■ **Gente** che va e gente che viene, come in ogni grand'hotel. Dopo una permanenza incredibilmente lunga, se n'è andato Carlos Sainz e gli ascensori hanno avuto un bel daffare a trasportare i bauli pieni di medaglie d'oro, d'argento e di bronzo che il madrilenio ha collezionato in diciotto stagioni di più che onorato servizio. Non è stato l'unico a lasciarsi dietro le spalle i saloni lucenti della serie iridata. Pure Freddy Loix s'è infilato nella porta girevole ed è uscito: era un buon cliente, distribuiva buone mance. Ma neppure il munifico sigarettaio che pagava i suoi conti è riuscito a garantirgli un altro anno nella bella camera con vista sui piloti veri, quelli che vanno forte sul serio. Un terzetto si aggira nella hall con le valigie in mano, in cerca di un'altra sistemazione. Sfrattati dalle suites che hanno occupato fino a qualche mese fa, da ufficiali, cercano di convincere i portieri a non buttarli in mezzo a una strada. Pur di restare in qualche modo nel giro, sono disposti a spendere una mezza fortuna per affittare una cameretta, un ripostiglio, un sottoscala. Uno è l'evanescente Mikko Hirvonen, gli altri due sono Kristian Sohlberg e Dani Solà. «Non capisco perché Malcolm Wilson non mi abbia preso per pilotare una delle due Focus ufficiali», dice il catalano a tutti quelli che incrocia. Prima o poi, qualcuno gli spiegherà perché il team-manager inglese, persi Markko Martin e François Duval, ha preferito puntare su Toni Gardemeister e Roman Kresta. Una scommessa. Ma tale sembrava anche quella che l'ex-pilota aveva fatto dando un volante a Petter Solberg... ■



# Veleni all'italiana

**Fa ancora discutere il calendario 2005. Grande esclusa, la Targa Florio vuol rientrare. Sotto accusa le scelte Csai**

di Alessandro Bugelli - fotografie Photo4

■ **Alla fine** è stato deciso per 4 gare su terra e 6 su asfalto. Fuori Targa Florio e Tutta Terra Toscana, dentro il Rally San Crispino. Il tricolore 2005 potrebbe considerarsi quello disegnato con maggior logica. Se la defezione del Tutta Terra Toscana è arrivata come un fulmine a ciel sereno, quella della Targa Florio è era da tempo nell'aria. Abbiamo chiesto ai protagonisti che cosa pensano della nuova conformazione del campionato italiano rally.

«La Csai - afferma **Aldo Malchiodi**, presidente di UnicoCir, il pool degli organizzatori del tricolore - ha optato per la scelta migliore. Credo sia il calendario più giusto che si potesse volere. Si deve rimanere nel Cir per merito, non per altro, questo è uno stimolo per tutti noi a migliorare». **Walter Calcinotto**, presidente del Trt e membro del direttivo Fisa, la Federazione delle scuderie è d'accordo sulle scelte attuate anche se vorrebbe più terra: «Preferirei una gara in più su sterrato perché se vogliamo formare i giovani, dobbiamo guardare alle gare su terra, il Mondiale si svolge in prevalenza su strade bianche. Comunque la scelta credo sia stata giusta». Uomo da due ruote motrici per antonomasia, **Renato Travaglia**, dopo l'addio di Peugeot nel giro di venti giorni è riuscito a capovolgere una situazione difficile in un altro programma ufficiale, quello del ritorno di Renault con la Clio dell'Autorel. «A prescindere che la terra a me piace molto, il

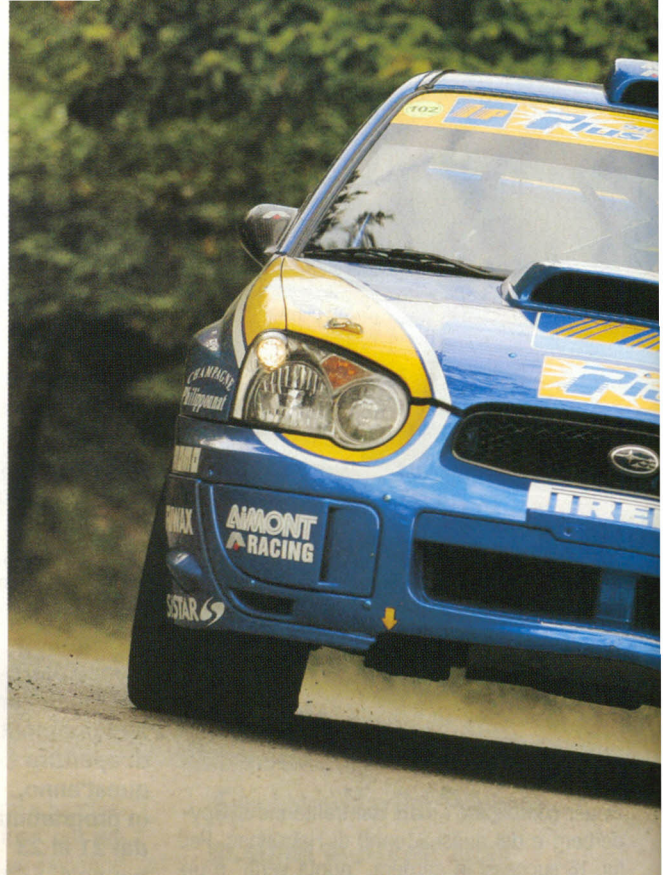
*campionato così com'è strutturato non lo vedo per nulla equilibrato. Sarebbe stato opportuno adottare la soluzione di 7 su asfalto e 3 su terra e forse non sarebbe stato sufficiente a livellare i valori. C'è troppa disparità regolamentare, le Gruppo N sono quasi delle Wrc con la flangia». «Anche se posso sembrare troppo di parte, credo che vada bene così. La terra nel contesto di un campionato è importante - argomenta*

*Piero Longhi - personalmente avrei preferito 5 più 5, ma è impensabile! Avrei messo tutte le gare utili ma non è male neppure adottare due scarti, potrebbe tornare a favore sia di chi guida la S1600 o di chi è*

*sulle 4x4. Credo che vada bene così anche perché abbiamo visto che sulla terra le S1600 sono nettamente svantaggiate mentre sull'asfalto, tranne qualche raro caso noi siamo molto vicini a loro».*

## La rabbia degli esclusi: «Troppi Santi nel Cir»

**Riccardo Heinen**, organizzatore del Tutta Terra Toscana sottolinea: «Da buon laico, vedo troppi... santi, nel Cir 2005: Sanremo, San Marino, San Martino, ora San Crispino. Purtroppo al Tutta Terra Toscana non abbiamo alcun santo ed abbiamo prove speciali brutte, direi orribili, che non conosce nessun. Abbiamo la sede del-



**C'ERAVAMO TANTO AMATI** - Sopra, Navarra in azione con la Subaru Gr. N. A destra, il romagnolo festeggia la conquista del Cir con Alberto Zambelli

## Ecco le dieci sfide

|                 |                                    |
|-----------------|------------------------------------|
| 18-19 marzo     | 28° Rally del Ciocco               |
| 8-9 aprile      | 29° Rally 1000 Miglia              |
| 6-7 maggio      | 12° Rally dell'Adriatico (terra)   |
| 27-29 maggio    | 33° Rally di San Marino (terra)    |
| 17-19 giugno    | 39° Rally del Salento              |
| 7-9 luglio      | 25° Rally San Martino di Castrozza |
| 25-27 agosto    | 41° Rally delle Alpi Orientali     |
| 22-24 settembre | 47° Rally di Sanremo               |
| 13-15 ottobre   | 24° Rally Costa Smeralda (terra)   |
| 3-5 novembre    | 18° Rally San Crispino (terra)     |
| <b>riserva:</b> |                                    |
| 12-13 novembre  | 89° Targa Florio                   |

la gara in un edificio fatiscente, veramente brutto, la Piazza dei Priori di Volterra che è uno dei luoghi più brutti in assoluto, l'unica cosa bella che avevamo era il Parco Assistenza che non è stato apprezzato e quindi devo dire che è stato giusto che ci abbiano fatti uscire dal Cir, per far posto a gare più significative, "santificate" e soprattutto più ricche».

«Riteniamo di aver fatto sforzi concreti ed i passi in avanti ci sono stati riconosciuti dalla stampa specializzata ed anche dall'Osservatore Fia - dice **Tullio Lauria**, presidente A.C. Palermo - tant'è che la gara sarà valida per l'Europeo, ma non per il Cir... Abbiamo dato anche quelle certezze e quelle garanzie economiche che ci erano state richieste e oggi



siamo senza dubbio tra i rally italiani con il budget più consistente ed un montepremi di ben 100.000 euro per l'edizione del 2005. Ma tutto questo non è bastato! Forse abbiamo sopravvalutato il poter disporre di un pubblico numeroso, appassionato e competente, di una partenza affollata e prestigiosa, di un nome glorioso da tutelare ed a un passo dal celebrare il "centenario", tutti aspetti che dovrebbero interessare in termini di promozione alle Case, ma che evidentemente non sono stati sufficientemente valutati. Siamo comunque fiduciosi che le nostre formali proteste e quelle degli sportivi siciliani, possano portare ad una revisione del calendario che renda alla Targa Florio il giusto posto nel panorama automobilistico italiano ed europeo. ■

## Parla Alberto Zambelli Rain

# «Navarra mi aveva già tradito nel '99»

**Il responsabile delle pr di Subaru Italia parla del divorzio dal cesenate. Futuro con Cantamessa**

■ Sarà stato il pandoro (da veronese, preferito al panettone) o il Santo Natale, quando tutti sono più buoni, il fatto è che l'arrabbiatura ora è un po' passata. Solo un po' però. Perché questo divorzio si è consumato tra rancori e risentimenti. Certo a lasciarsi sono stati Andrea Navarra, campione italiano, e la Subaru Italia, squadra in cui il romagnolo appariva come la stella polare. L'arrabbiato è Alberto Zambelli Rain, direttore sportivo della suddetta squadra.

«A me dispiace molto che Andrea sia andato via - dice - ma ciascuno è libero di prendere le decisioni che vuole assumendosi le proprie responsabilità».

**- Il giorno stesso della conquista di Navarra del tricolore lei disse: "squadra vincente non si tocca"...**

«Furono proprio quelle le parole. Chiamai Navarra e Longhi, dissi loro che avremmo ripetuto il solito programma tricolore alle stesse condizioni. Loro si dichiararono disposti, ci stringemmo la mano in segno di accordo. Per me vale più una stretta di mano di tanti discorsi».

**- Poi che cosa accadde?**

«Durante una cena, a fine novembre, l'amico Gabriele Favero del Moring Club Seragnaglia mi domandò se per il 2005 ci sarebbero state novità. Io risposi di no. Ma visto che era presente anche Navarra invitai il pilota a confermare la mia tesi. Qualche ora prima di quella cena, una "lingua lunga" mi aveva riferito che lo aveva visto in visita alla Mitsubishi. Torniamo alla cena. Andrea balbettò qualcosa ma di fatto non disse niente. Quando rimanemmo soli cercai di farmi dare una spiegazione, ma Navarra temporeggiò dicendomi che mi avrebbe chiarito tutto il lunedì successivo».

**- Zambelli, è chiaro che lei cominciò a sentire puzza di bruciato...**

«Dissi a Navarra che già una volta, nel 1999, mi aveva tradito andando al Jolly Club. Poi lo "perdonai" accogliendolo nuovamen-

te, nel 2002, in Subaru Italia. Nella vita si perdona una sola volta».

**- Torniamo al famoso lunedì. Ci fu il chiarimento?**

«Assolutamente no. Non sapevo cosa fare. Da lì a pochi giorni, al Motor Show, ci sarebbe stata la festa della vittoria con in grandi capi arrivati dal Giappone. E io cosa gli andavo a dire... "scusate ma il nostro campione non si sa se correrà con noi o con un'altra squadra". Ero veramente incazzato».

**- Alla fine che successe?**

«Al Motor Show Navarra mi disse che avrebbe lasciato la squadra per passare alla Mitsubishi».

**- La sua reazione quale fu?**

«D'istinto gli avrei sequestrato le chiavi della macchina per non fargli correre il Memorial Bettega. Poi mi resi conto che sarebbe stato controproducente per la Subaru e per gli sponsor».

**- Pensa che Navarra abbia preso la decisione di lasciare la Subaru spinto da qualcuno?**

«Certamente sì. Alcuni personaggi molto vicini a Andrea lo hanno stratonato per la giacca e lo hanno portato in Mitsubishi. Un'operazione esclusivamente legata a interessi monetari di chi lo segue».

**- Vogliamo dire di chi si tratta?**

«A qualcuno in Romagna le orecchie fischieranno».

**- Voltiamo pagina. Come sarà il team Subaru Italia quest'anno?**

«Piero Longhi sarà il nostro n°1. Nei prossimi giorni sceglieremo il nuovo pilota. Di sicuro c'è l'impegno per Umberto Scandola e per Patrizia Sciascia. Per loro realizzeremo una squadra tecnica parallela all'Aimont Racing. Stiamo pensando anche a un coinvolgimento di Gigi Ricci».

**- Chi sarà il futuro pilota?**

«Abbiamo scelto di far tornare con noi Luca Cantamessa».

Pietro Gasparri

# Campioni a...

# Zona

**Speciali più brevi, tetto massimo di 150 iscritti. Ecco alcune tra le novità di quest'anno. Intanto scopriamo i vincitori 2004**

■ È la base del rallismo italiano, il punto di partenza per chi aspira a crescere o il feudo dorato di chi si accontenta di diventare il reuccio "del quartiere". Comunque la si veda, la Coppa Italia è una dimensione imprescindibile dei rally nostrani e rimane lo zoccolo duro, anche a livello numerico, degli affezionati del traverso nel nostro Paese. È una realtà in salute, come testimonia anche la media dei partenti che ha subito solo in parte la flessione che ha

investito i campioni maggiori. Anche la rivoluzione che ha portato ad assegnare il titolo di zona ai vincitori delle classi più numerose (i punteggi vengono attribuiti in base ai verificati di ogni classe n.d.r.), e l'esclusione delle vetture Kit Car 2000 e delle Gruppo A turbo a trazione integrale è stata ormai meta-

bolizzata, e per il 2005 la Csa ha pensato a qualche intervento correttivo a livello regolamentare.

**NOVITÀ 2005** - Innanzitutto è stato deciso di abbassare il limite massimo del chilometraggio totale a gara delle prove speciali, che passa dai vecchi 100 chilometri a soli 85. Così facendo le gare diventano sempre più sprint svilendo ancora una volta lo spirito dei rally. Accolta con grande favore è la nuova norma che riguarda il tetto massimo di iscrizioni ammesse. Dal

## In sintesi

Una serie in ottima salute

La Sardegna sarà la nona zona

Competizioni sempre più sprint

## 1ª ZONA (Piemonte e Val d'Aosta)

## La scheda

**Nome:** Gianluca  
**Cognome:** Verna  
**Nato a:** Tortona (Alessandria)  
**Età:** 32 anni  
**Abita a:** Rosignano Monferrato (Alessandria)  
**Professione:** Commerciante  
**Esordio agonistico:** 1999

## L'ultima gara decreta Verna

**Il vero obiettivo era il Trofeo Rover e alla fine mezzo punto lo ha premiato**

■ **Piede pesante** delle piccole cilindrate già da alcuni anni, Gianluca Verna ha disputato una stagione 2004 che è andata al di là delle più ottimistiche previsioni. Primo in Coppa Italia 1ª zona, nella classe 1400 Gruppo N del Trofeo Piemonte e Valle d'Aosta e nella classifica del Trofeo Rover 1ª zona. Davvero un bel bottino.

«Sono partito motivatissimo soprattutto per quanto riguardava il Trofeo Rover, che era l'obiettivo principale della stagione. I buoni risultati mi hanno poi portato a prendere in considerazione anche la Coppa Italia».

– **Non è stata certo una passeggiata, visti gli esigui distacchi che lo hanno separato dai più pericolosi avversari.**

«È stata una lotta dura ed incerta, con uno "sprint" finale nei confronti di Rebutti e Fontanone. Il risultato si è deciso solo nell'ultima gara. Lo ripeto, io ero interessato più che altro al Trofeo Rover ed infatti al 111 Minuti ho controllato la situazione e mi sono accontentato del terzo posto di classe, che comunque mi è bastato per impormi anche in Coppa Italia».

– **Qualche polemica ha un po' riscaldato l'ambiente nell'ultima decisiva gara...**

«Non mi sono preoccupato più di tanto. Ho notato qualche gioco di squadra ma non ci sono problemi. Penso che l'ambiente dei rally sia ancora sano e sportivo».

## La classifica

|              |      |
|--------------|------|
| 1. Verna     | 64,5 |
| 2. Rebutti   | 64   |
| 3. Fontanone | 61,5 |
| 4. Bocchio   | 45   |
| 5. Morina    | 41   |
| 6. Romano    | 38   |
| 7. Botta     | 36   |
| 8. Ameglio   | 33   |
| 9. Baduini   | 32   |
| 10. Zenoni   | 31,5 |

Massimo Dellepiane

## III Sono le «piccole» a fare la differenza

Gianluca Verna con la Mg Zr campione in 1° zona. A destra, Zenoni ha vinto la 3° zona con una Fiat Seicento. In basso a destra, Leoni si è imposto in 2° zona con una Peugeot 106 Rallye



ZOOM

### La scheda

**Nome:** Andrea  
**Cognome:** Zenoni  
**Nato a:** Savona  
**Età:** 34 anni  
**Vive a:** Roccavignale (Savona)  
**Professione:** autoriparatore  
**Esordio agonistico:** 1991

### La classifica

|                |      |
|----------------|------|
| 1. Zenoni      | 57   |
| 2. Fontanone   | 54,5 |
| 3. Amorisco    | 43   |
| 4. Sala        | 42   |
| 5. Mezzogori   | 41   |
| 6. Ameglio     | 40,5 |
| 7. Amerio      | 30,5 |
| 8. Bocchio     | 25   |
| 9. Confetti    | 24   |
| 10. Bertolotti | 18   |
| Craviotto      | 18   |

## 3ª ZONA (Liguria, Piemonte - Al, At e Cn -, Sardegna)

# Con la Seicento spunta Zenoni

Una grande passione, trasmessa dal padre, così si vince anche con una piccola Kit

■ **Millesimo**, ai confini tra Piemonte e Liguria, oltre ad essere la capitale della Valbormida, è anche il paese a più alta densità rallistica del savonese. Basta entrare in un bar qualsiasi dove foto recenti e passate di funamboli del controsterzo domi-

nano le pareti. «Sono cresciuto nell'officina di mio padre - attacca Andrea Zenoni - che curava diverse vetture di piloti locali. Nello stesso tempo dava una mano al Rally Club per l'organizzazione del Valli del Bormida».

– **Quali difficoltà ha avuto per conquistare il titolo di zona?**

«La stagione si è messa subito bene con una serie di risultati positivi ma le buone prestazioni di Fontanone e Amorisco hanno lasciato tutto aperto sino all'ultima gara. Ho rischiato di perdere nel finale per non avere visto la bandiera di un commissario. Ho avuto anche un po' di fortuna. Del resto senza fortuna non si va lontani».

– **Programmi per il 2005?**

«Sicuramente sarò ancora al volante di una Fiat nelle gare di zona. Pedrazzani, della locale concessionaria, mi ha infatti confermato il suo supporto. Forse avremo una Stilo, se si farà il trofeo nelle gare di Coppa Italia, altrimenti proseguirò con l'affidabile Seicento».

Walter Leverone

### La scheda

**Nome:** Marco  
**Cognome:** Leoni  
**Nato a:** Como  
**Età:** 42 anni  
**Abita a:** Casasco Intelvi (Como)  
**Professione:** Imprenditore  
**Esordio agonistico:** 1983 (navigatore)

### La classifica

|                      |      |
|----------------------|------|
| 1. Leoni             | 50,5 |
| 2. Contento          | 48,5 |
| 3. Ciofolo           | 46   |
| 4. Proh              | 40,5 |
| 5. Ambrosini Zanetti | 40   |
| 7. Butti             | 39,5 |
| 8. Carpelli          | 39   |
| 9. Benoni            | 35   |
| 10. Roggiani         | 29,5 |

## 2ª ZONA (Lombardia)

# In Lombardia ruggisce Leoni

Due vittorie di classe ad inizio stagione hanno convinto il pilota di Como che ce la poteva fare

■ **«La partecipazione all'intera Coppa Italia non era nei programmi stabiliti all'inizio del 2004 - dice Marco Leoni - a Varese siamo subito partiti con il piede giusto cogliendo la vittoria di classe, risultato che abbiamo bissato in Valtellina. Dopo la gara di Sondrio abbiamo deciso di disputare l'intero campionato anche se ciò comportava uno sforzo economico superiore al previsto».**

– **Gli sforzi alle fine sono stati premiati?**

«Sì, abbiamo vinto ed è stata una bellissima soddisfazione. Per questo risultato devo prima di tutto ringraziare la mia navigatrice e compagna Lorenza Prioni e l'amico Roberto Saldarini che sono stati fondamentali. Lorenza è brava, precisa e dotata di una buona dose di sangue freddo. Roberto invece mi ha messo a disposizione una vettura che per tutta la stagione non ha avuto il minimo problema».

– **L'avversario che avete temuto di più?**

«L'amico Gianluigi Carpelli anche lui in gara con una Peugeot 106 Gruppo A, ma fortunatamente siamo sempre riusciti a tenerlo a debita distanza».

Gianfranco Reduzzi

ALQUATI



2005 in tutti i rally italiani, di qualunque ordine e grado, sarà possibile accettare un massimo di 150 iscrizioni. Viene così a cadere quella distinzione che permetteva alle gare con coefficiente 1,5 di accettare appunto 150 iscritti e che imponeva a tutte le altre un massimo di 130. Rimangono comunque i coefficienti, che però andranno ad influire soltanto sul punteggio. Altra novità: viene abolita la Coppa Csaì di zona Kit Car. Viene istituito un premio riservato al vincitore di ogni zona. Potrebbe consistere in un corso presso la Scuola Federale, e i vincitori verranno premiati nella cerimonia annuale di tutti i campioni Csaì. È stata ritoccata anche la regola che disciplina la precedenza nelle iscrizioni per dirimere le controversie che possono insorgere nelle gare più affollate. Nel 2005 avranno una precedenza di primo grado i conduttori che si trovano nelle prime 10 posizioni in una delle classifiche generali di zona dell'anno precedente. A seguire, in ordine di priorità, verranno ammessi i primi dieci nella classifica generale della zona in cui si svolge la gara, i conduttori che occupano le prime due posizioni di un Trofeo monomarca approvato dalla Csaì, i conduttori residenti nella provincia dove si svolge la gara e poi tutti gli altri in base alla data di spedizione della domanda di iscrizione. Novità per quanto riguarda le zone che passano da 8 a 9: la Sardegna non sarà più accorpata alla terza ma avrà una zona tutta per sé con appena due gare, anche se in questo caso sarà possibile "marcare" punti in un massimo di cinque gare extra.

Daniele Sgorbini



**4ª ZONA (Triveneto)**

**La scheda**

# Quanta fatica per Nucibella

**Cinque vittorie di classe, eppure il padovano ha sofferto fino all'ultimo**

**Nome:** Francesco  
**Cognome:** Nucibella  
**Nato a:** Padova  
**Età:** 32 anni  
**Abita a:** Padova  
**Professione:** Agente di commercio  
**Debutto agonistico:** 1993

**La classifica**

1. Nucibella 56
2. Uliana 55
3. Brik 47,5
4. Consigli 45
5. Favero 45
6. Gaspari 43
7. Gubertini 39
8. Scagnol 35,5
9. Dal Ben 27
10. Spagolla 25,5

■ **«C'è l'abbiamo fatta».** Il noi raggruppa tutti: se stesso, il navigatore Paolo Vianello, preparatore, amici e parenti. Il padovano Francesco Nucibella non si esalta per la vittoria di Coppa Italia, primo anche nel Trofeo Mg Rover, ma gli si legge in faccia la soddisfazione di un risultato importante, al termine di una stagione sempre al massimo. Primo di Classe N1 a Montebelluna, Benacus, Monte Avena, Città di Schio e Polizie Europee (e si potrebbe aggiungere anche il successo al Bassano).

- **Alla fine, però, un solo punto separa lei e il suo rivale Alessandro Uliana.**

«A Gemona Uliana faceva corsa a sé nella N2 mentre io ho dovuto vedermela con l'irriducibile Riccardo Favero, che non voleva assolutamente mollare di un centimetro. Però non ho avuto alcun problema, tutto ha funzionato a dovere. Semmai ho dato fondo alle gomme, senza risparmio. Ne valeva la pena».

Carlo Ragogna

**La scheda**

**Nome:** Roberto  
**Cognome:** Sordi  
**Nato a:** Aosta  
**Età:** 37 anni  
**Abita a:** Aosta  
**Professione:** impiegato Asl  
**Esordio agonistico:** 1992

**La classifica**

1. Sordi 44,5
2. Federici 31,5
3. Gubertini 29,5
4. Beneventi 26,5
5. Giovani 25
6. Assirati 24
7. Marti 24
8. Pugnaghi 21
9. Venturi 18,5
10. Leonardi 15,5

**5ª ZONA (Emilia Romagna e Marche)**

# Sordi ripiega con onore

**Costi troppo elevati, e il valdostano dal Cir ha scelto la Coppa Italia**

■ **Roberto Sordi** è uno specialista dei monomarca. Nella sua lunga carriera il valdostano si è praticamente sempre cimentato in una delle serie organizzate dalle Case. Quest'anno ha fatto bingo vincendo il Trofeo Mg Rover in 5ª zona, laureandosi anche campione. «È l'unico modo, per chi non ha grandi mezzi, per riuscire a correre con una certa continuità - spiega Sordi - anche se le cose sono cambiate in peggio nel corso degli anni. Una volta con i premi si riusciva a coprire circa il 70-

80% delle spese, ora non si va oltre il 40-50%».

- **È già il secondo anno che Sordi si cimenta con la piccola Mg. Lo scorso anno ha preferito la Coppa Italia, perché?**

«Nelle stagioni precedenti ho disputato i monomarca organizzati nel Trofeo Rally e nel Cir, ora però i costi sono diventati insostenibili e dunque ho preferito la Coppa Italia».

- **Pilota d'esperienza quindi in grado di giudicare.**



ZINI

«In Coppa Italia diciamo che le cose vanno bene, però vorrei criticare la tendenza delle Case a spostare la maggior parte dei Trofei nelle gare dell'Assoluto e con vetture di 2000 cc. Gare e vetture troppo costose!».

- **La Coppa Italia invece no?**

«La Coppa Italia è più a misura d'uomo. Quest'anno per me erano tutte gare nuove. Era sufficiente partire da casa il giovedì, provare il venerdì, fare le verifiche al sabato e la gara alla domenica. Più comodo di così».

(d.s.)



ANGIOLELLA

## La scheda

## 6ª ZONA (Toscana)

**Nome:** Rudy  
**Cognome:** Michelini  
**Nato a:** Lucca  
**Età:** 26 anni  
**Abita a:** Pescia (Pistoia)  
**Professione:** Impiegato  
**Esordio agonistico:** 2000

# Michelini d'oro

### Grande soddisfazione ma il titolo non lo gratifica

■ **Disputare** un buon trofeo Rover. Era questo l'obiettivo prioritario per Rudy Michelini all'inizio della stagione. Poi strada facendo, con l'arrivo dei primi verdetti positivi, si è profilata la possibilità di poter lottare per la conquista del titolo di Coppa Italia 6ª zona. E alla fine il ragazzo di Pescia c'è riuscito. «È una grande soddisfazione - sottolinea Michelini - anche se vincere il titolo di zona non è affatto gratificante per com'è il regolamento della Coppa Italia attuale».

– **Ha trovato subito il giusto feeling con la Rover Mg?**

«La vettura è stata perfetta. Un bel feeling davvero. Come del resto lo è stato quello con il mio navigatore Max Menchetti».

– **Quando ha pensato di poter vincere?**

«È stata una grande lotta con Bianucci e Dini. Soltanto all'ultima gara è arrivata la conferma del successo».

– **Quali progetti per il futuro?**

«Uscire dalla zona e partecipare ad un monomarca nel CIR oppure, nel Trofeo Italiano Rally. Deciderò nei prossimi giorni».

**Gianni Mancini**

## La classifica

|                               |      |
|-------------------------------|------|
| 1. <b>Michelini</b>           | 68   |
| 2. <b>Bianucci</b>            | 58   |
| 3. <b>Dini</b>                | 51   |
| 4. <b>Matteucci</b>           | 43,5 |
| 5. <b>Danesi</b>              | 40   |
| 6. <b>Bertonati</b>           | 39   |
| 7. <b>Sardelli</b>            | 37,5 |
| 8. <b>Cecchi</b>              | 32,5 |
| 9. <b>Oliani</b>              | 31,5 |
| 10. <b>Baldassari Bianchi</b> | 30   |

## La scheda

## 7ª ZONA (Umbria, Lazio, Basilicata, Campania, Puglia e Calabria)

**Nome:** Antonio  
**Cognome:** Pascale  
**Nato a:** Cusano Mutri (Benevento)  
**Età:** 34 anni  
**Abita a:** Cusano Mutri (Benevento)  
**Professione:** Imprenditore edile  
**Debutto agonistico:** 1992

# Fa tutto Pascale

### Cinque gare e cinque vittorie per l'assessore

■ **Dominatore** della zona centro-meridionale della Coppa Italia. Antonio Pascale è uno cresciuto nei Trofei Fiat Cinquecento e Seicento e approdato quest'anno alla serie Rover. E con la Mg Zr105 ha vinto la settima zona. Antonio Pascale, che nella sua Cusano Mutri è assessore allo sport, dopo l'improvvisa morte di Peppino Picariello, che insieme a Marco Vallario, ha "tirato su" il rallista beneventano, da due anni ha ripiegato sulla Coppa Italia.

«Lo scorso anno è stata una stagione esaltante anche grazie alla buona qualità della vettura inglese. Vorrei sottolineare ai giovani la bontà di correre in trofei monomarca, dove oltre a spendere cifre ragionate, si può ambire ad un montepremi e, soprattutto, lottare per una classifica, con avversari diretti».

– **Cosa c'è dietro l'angolo per Pascale?**

«Insieme alla Vomero Racing stiamo pensando al Trofeo Italiano Rally, anche se a me piacerebbe correre sulla terra. In condizione di aderenza precaria infatti ho sempre ottenuto i risultati migliori, con notevole divertimento».

**Alessandro Biagi**

## La classifica

|                             |      |
|-----------------------------|------|
| 1. <b>Pascale</b>           | 61,5 |
| 2. <b>Girardi</b>           | 47   |
| 3. <b>Angrisani Galella</b> | 40,5 |
| 5. <b>Imbimbo</b>           | 40   |
| 6. <b>Maggi</b>             | 34,5 |
| 7. <b>Sapio</b>             | 30   |
| 8. <b>Cologgi</b>           | 29   |
| 9. <b>Sulpizio</b>          | 27   |
| 10. <b>De Dominicis</b>     | 22,5 |

## La scheda

## 8ª ZONA (Sicilia)

**Nome:** Tino  
**Cognome:** Leo  
**Nato a:** S. Alessio Siculo (Messina)  
**Età:** 31 anni  
**Abita a:** S. Alessio Siculo (Messina)  
**Professione:** Impieg. nell'azienda di famiglia  
**Esordio agonistico:** 1999

# In Sicilia Leo si appunta il tris

### Terzo titolo per il messinese che da sportivo si rammarica per il rivale battuto

■ **Quella del 2004** è per Tino Leo la terza vittoria in Coppa Italia, in coppia con la moglie Giuliana Duro. «Ritengo che la stagione 2004 sia stata da ricordare. La nostra vettura, la Mg Zr105 Gruppo N, ha marciato sempre come un orologio, grazie anche all'impegno della Ferrara Motors. Abbiamo dato sempre il massimo».

– **Certo, ma la vostra classe non è stata mai super affollata...**

«Per questo abbiamo cercato sempre di andare veloci, per confrontarci con vetture di cilindrata superiore. Ad inizio anno non siamo partiti con l'idea di vincere la Coppa Italia».

– **Un pensiero sul vostro rivale Mistretta?**



GALLA

«Se avesse vinto Bartolo Mistretta non avremmo avuto niente da ridire, poiché ha corso in una classe più affollata ed agguerrita della nostra. Lo abbiamo sopravanzato con una gara di anticipo e ci dispiace non abbia potuto vincere il relativo premio, dato che ha sicuramente speso più di noi».

– **Per il 2005 che progetti ha?**

«Se riuscissimo a vendere le due vetture che abbiamo in garage vorremmo tentare qualche uscita più impegnativa. Magari in qualche gara di Campionato Italiano, per vedere cosa saremmo in grado di fare, prima di smettere con le corse e mettere su famiglia».

**Piero Libro**

## La classifica

|                           |      |
|---------------------------|------|
| 1. <b>Leo</b>             | 46,5 |
| 2. <b>Alessi Trupiano</b> | 39   |
| 4. <b>Mistretta</b>       | 35   |
| 5. <b>Palermo</b>         | 32,5 |
| 6. <b>Mazza</b>           | 30   |
| 7. <b>Serio</b>           | 28   |
| 8. <b>Ciffo</b>           | 27   |
| 9. <b>La Rosa</b>         | 22,5 |
| 10. <b>Sicilia</b>        | 21   |

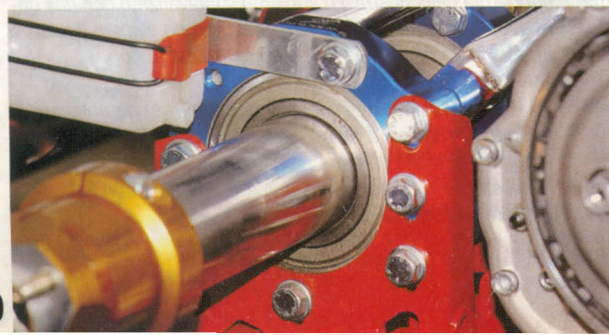
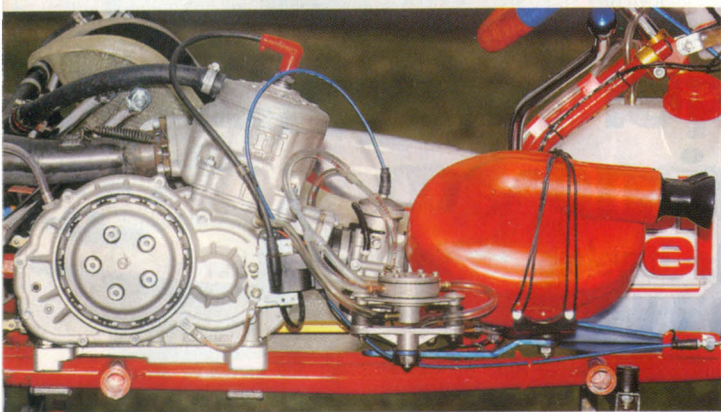


# Promozione mondiale per il

# Birel

**Ecco come va il kart iridato della 125  
che è la base delle evoluzioni per la serie**

di Riccardo Piergentili - fotografie E. Giovanelli



## Motori small torrette a 6 viti

Due delle modifiche tenute a battesimo dal Birel-Tm che ha vinto il titolo mondiale della 125 Super Ic-C hanno riguardato il motore e l'assale. L'unità K9B, a lato, era dotata di una luce di scarico maggiorata e di carter più piccoli. Mentre sull'assale impiegava torrette a sei viti, così da assicurare una maggiore rigidità ai cuscinetti

■ **PARMA** - Gli anni passano, i piloti cambiano, ma i telai della Birel, spinti dai motori TM, continuano a vincere titoli iridati. Nel 2004 Ennio Gandolfi e Francesco Laudato (i due piloti ufficiali Birel) si sono addirittura piazzati primo e secondo nel campionato del mondo della 125 Super Ic-C, lasciando le briciole agli avversari.

Nonostante il periodo natalizio non sia quello ideale per prove del genere, abbiamo avuto il piacere di guidare, in esclusiva, il Birel-TM 125 ufficiale sul veloce circuito di Parma, riasfaltato di recente. Per l'occasione erano presenti anche il neocampione del mondo, Gandolfi e un personaggio noto nel mondo del kart, Gianluca Beggio, un'ex di lusso oggi a capo delle attività agonistiche della Casa di Lissone.

Com'è. Il telaio campione del mondo è contraddistinto dalla sigla CM 32 ST. Anteriormente la scocca ha un profilo monopiega e viene utilizzata la traversa di irrigidimento, che è smontabile. Al retrotreno i piloti della squadra corse hanno sempre gareggiato senza il quarto tubo. Durante il 2004 sono state utilizzate con successo alcune soluzioni che andranno in produzione nel 2005.

Le più importanti sono: il paraurti posteriore imbullonato e non in pezzo unico saldato, il supporto destro del sedile con profilo ad "S", dei cuscinetti più rigidi di quelli di serie e dotati di ben sei punti di attacco sulle torrette e i due supporti del silenziatore in alluminio.

Le finiture di questo Birel sono veramente di buon livello. Il pedale del freno e quello dell'acceleratore sono realizzati in alluminio anodizzato blu e le rispettive molle di ritorno sono state occultate, sia per motivi pratici, sia per motivi estetici. L'impianto frenante, composto da due pompe color oro, tre dischi autoventilanti forati e tre pinze flottanti, è molto potente ma non per questo pecca in quanto a modulabilità, che anzi è il suo punto di forza. La strumentazione impiegata durante la stagione 2004 è stata quella realizzata dalla AIM.

Sul CM 32 ST è montato un motore TM 125 K9B, un'unità che rispetto a quella del 2003 ha una luce di scarico di maggior diametro e dei carter più piccoli. L'alimentazione è affidata a un carburatore Dellorto VHS di 30 mm Ø.

**In pista.** Il nostro test si è svolto in parte sull'asciutto e in parte sul bagnato. Ciò che ci è piaciuto di questo Birel-TM 125 è la facilità con cui si lascia guidare. In staccata non ha rivali, un po' grazie al suo favoloso impianto frenante, un po' per via del cambio. Anche quando è necessario togliere più di due marce contemporaneamente il TM K9B non oppone mai resistenza. Basta sfiorare la leva e il gioco è fatto. Niente bloccaggi al retrotreno o rumori anomali, sembra quasi di aver usato la frizione! In accelerazione il discorso cambia perché il kart, a causa dell'erogazione aggressiva del motore, perde parte del suo magico equilibrio, diventando leggermente sovrasterzante. Sarebbe comunque sbagliato definirlo nervoso, in quanto l'esuberanza del propulsore viene tenuta a freno dal telaio e anche girando con la pista umida è possibile tenere la situazione sotto controllo... ■

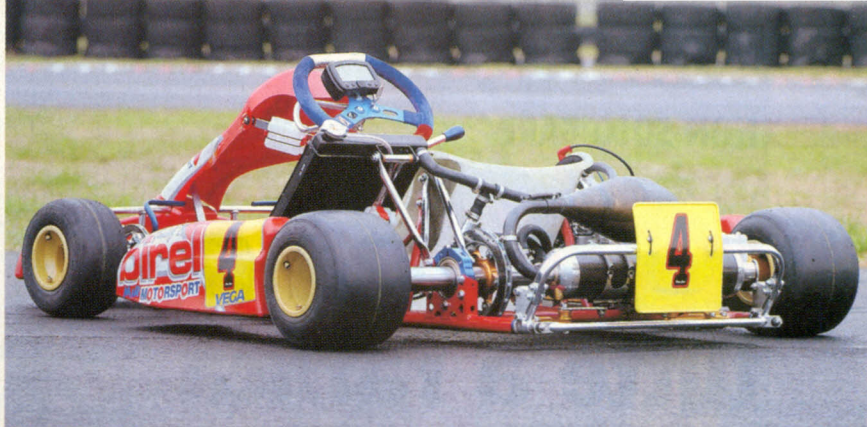
### In sintesi

▄▄▄▄ prezzo  
6.180 euro + iva

▄▄▄▄ potenza  
40 Cv (di serie)

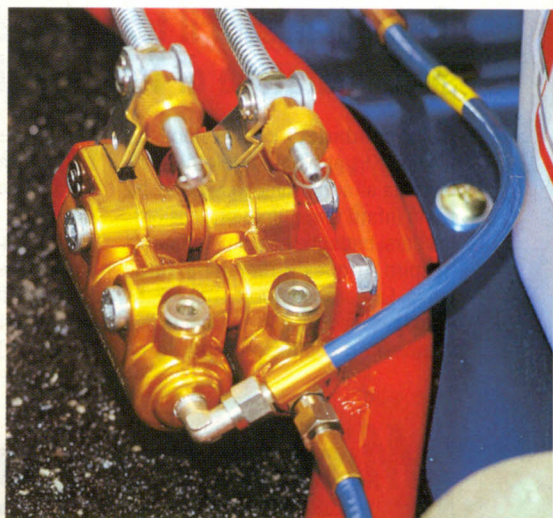
▄▄▄▄ peso  
90 kg a secco

▄▄▄▄ contatto  
info@birel.it



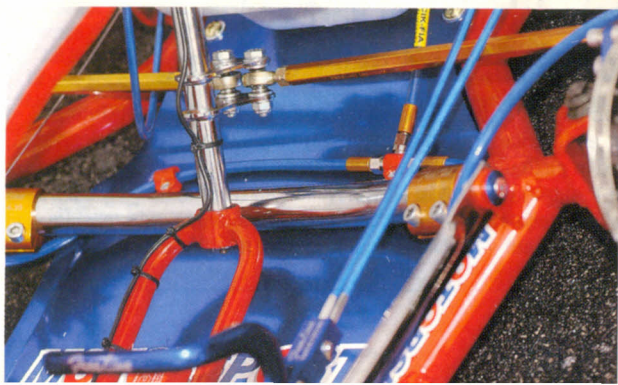
### ▄▄▄▄ Freni potenti e modulabili

A lato, le due pompe dell'impianto frenante di cui è dotato il Birel CM 32 ST, uno dei punti di forza del mezzo: i freni infatti garantiscono una risposta potente, unita a un'ottima modulabilità



### ▄▄▄▄ Paraurti imbullonato

A lato, il paraurti imbullonato e non saldato al suo supporto. Questa scelta è stata adottata per ottenere un retrotreno più morbido. Nell'altra foto, la barra dell'avantreno



# Beretta 24 Ore tutte a raffica

## Batte di misura il team Amadori nella maratona di Telethon al Santamonica

La solidarietà corre veloce. La 24 Ore KF1 abbinata a Telethon, disputata all'autodromo di Misano, ha visto infatti tanti piloti professionisti darsi battaglia senza un attimo di respiro in questa maratona kartistica. La gara, disputata nel weekend in cui attraverso tante iniziative venivano raccolti fondi per la ri-

cerca scientifica finalizzata a combattere gravi malattie genetiche, è stata tiratissima dal primo all'ultimo giro. Non solo all'arrivo il team Beretta era separato da Amadori (che aveva ottenuto la pole) di appena 25", ma tutta la gara nei primi posti si è giocata come se ogni turno (di 30 minuti) fosse una sorta di gara

## Misano punta sul kart e pensa a una fiera

Il kart con la 24 Ore legata Telethon ha debuttato sull'inedito tracciato di Misano (sotto, illuminato a giorno nella notte), con un percorso ricavato tra la zona box e la curva del rio. A parte qualche aggiustamento, necessario come sempre nelle fasi iniziali in casi simili, il neonato circuito "semipermanente" ha superato bene la prova

soddisfando anche i piloti. Infatti, malgrado la limitata potenza dei mezzi in gara (Birel con motore Honda 4 tempi da 270 cm<sup>3</sup> con circa 10 Cv), tutti i piloti hanno trovato il tracciato divertente, oltre che capace di premiare la miglior guida, superando ai "limiti" dei motori. All'autodromo Santamonica erano soddisfatti di questo debutto e il direttore dell'impianto, Maurizio Damerini, ha aggiunto

che Misano sta studiando anche altre iniziative rivolte al kart, come una fiera dedicata al settore, con l'area espositiva ricavata nei box e porzioni del tracciato destinate a piste di prova dei mezzi.



**FORMULISTI - Il team Beretta, 1° nella 24 Ore di Misano, era stato organizzato da Bonanomi con vari piloti di monoposto**

sprint. Le prime due ore hanno visto in testa il team Amadori. La squadra Beretta (organizzata dal pilota di F3 Marco Bonanomi) è quindi stata al comando dalla 3<sup>a</sup> alla 6<sup>a</sup> ora. Dalla 7<sup>a</sup> fino al traguardo delle 12 ore il primo posto è stato nelle mani di Hot Wheels. Poi alla 13<sup>a</sup> Beretta ha ripreso in pugno la gara, restando al vertice sino alla bandiera a scacchi pur con il team Amadori avvicinosi pericolosamente.

### ■ CIRCUITO DI MISANO

Misano (Rn), 18-19 dicembre 2004

KF1 24 Hours International Race

**Assoluta:** 1. **Beretta** (Bonanomi, Zappa, Bontanti, Beretta, Monfardini, Dourdan, Montin, Rugolo) 911 giri in 24.00'18"244; 2. **Amadori** (Tampellini, P. Montanari, Rangoni, G. Montanari, Gattelli, Casadei, A. Montanari, Pedrini, Lucchi, De Plano, Macori) a 25"723; 3. **Hot Wheels** (Petroni, Merante, Venturi, Staskin, D'Aste, Grassetto, Moro, Amaduzzi, Cozzaglio) a 5 giri; 4. **Mokart-Midland** (Moretti, Quaranta, Ottini, Moretti, Boccardo, Pagano) a 9 giri; 5. **Rock No War piloti** (Varini, A. Piccini, Toccacielo, Gabbiani, G. Piccini, Mediani, De Angelis, Marchetti, Papis, Zippoli, Sabbatani) a 12 giri; 6. **All Stars** (Tatini, Piccini, Nocentini, Torsellini, Martini, P. Lastrucci, Pollastini, Cardella, C. Lastrucci, Baldi, Biagioni, Tonoli) a 24 giri; 7. **Scuola di guida sicura Vito Popolizio** (Popolizio, Papagni, Zani, Malucelli, Romanini, Giorgio, Capella, Persiani, Mengozzi, Iannaccone) a 28 giri; 8. **Santamonica press** (Mattei, Mazzotti, Rizzoli, Perma, Ciora, Ragazzoni, Martelli, Faccini, Sterzel, M. Braschi, V. Braschi, Pierini) a 31 giri; 9. **Kong** (Colombo, Gentile, Bono, Lo Vetro, Del Monte, Moggia, Grispo, Botto, Renon) a 33 giri; 10. **Project Pro Racing** (Ciappetta, Lorenzoni, Fulligni, Faggioli, Vernagallo, Tesi, Ricci, Bindi, Vescovi, Nuti) a 35 giri; 11. **Minardi F1 Team** (Rivola, Malavolti, Tredicine, Salaroli, Famiracoli, Salvi-

ni, Silimbani, Campoduni, Marabini, Vergnana, Bruni, Sanzone) a 38 giri; 12. **Scuderia Tuscany** (Ferruzzi, Rosei, Buscemi, Puddu, Giommoni, Verini, Santoni, Arzini, Castellani, Campobasso) a 41 giri; 13. **Automedica** (Morelli, Colli, W. Marti, Dodi, L. Pastorelli, A. Marti, Mapelli, N. Pastorelli, E. Rossini, L. Rossini) a 43 giri; 14. **Gresini Racing-Silvercross** (Resta, Agostinacchio, Cecchini, Furlan, Sartori, Brandi, Tomba, Bernardi, Rovelli, Bonassoli, Trabattoni, Alessandrini) a 46 giri; 15. **EL Electronics** (Piran, Broggin, Preda, Gussoni, Bolco, Begg, Donnini, Biglieri) a 49 giri; 16. **Rock No War artisti** (F. Ferri, Alloro, Mambelli, Romano, Salimbeni, Galeri, Battaglia, Gargiulo, Zanieri, Balzo, Pepi, Manfredola) a 62 giri; 17. **Bianchi - CRS** (Giacometti, Trapletti, Zambaiti, Toniutti, Bianchi, Dall'Olio, Arena, Civettini, Bonacina, Acerbis, Bonalumi, Colpani) a 64 giri; 18. **Tower Systems** (Grossi, Degl'Innocenti, Marconcini, Pini, Caccianti, Meli, Bascherini, Boccacci, D. De Riu, Galli, Zanasi, S. De Riu) a 65 giri; 19. **Scuderia Biondetti** (Biondetti, Masini, Maggiorrelli, Steinhäuslin, Seri, Fortuna, Bellandi, Roncucci, Aiuzzi, Bencini, Stralanchi, Francalanci) a 70 giri; 20. **Giovani Imprenditori Perugia** (A. De Poi, Renzini, Colaiacono, F. De Poi, Ridolfi, Bacchi, Bianconi, Pantini, Cantarelli, Tacconi, Fragola) a 72 giri; 21. **BMW International** (Gibbs, Pletsch, Junk, Kirsch, Thomas, Luft, Leontaris, Pellegrini) a 76 giri; 22. **Sara Assicurazioni** (Tedoldi, Muratori, Benassi, Lanese, Giromini, Longhin, D'Andrea, Andalo, Briolini, Gagliano) a 76 giri; 23. **TIM Spa** (De Nigris, Pignatelli, Marini, Sette, Sammarini, Bizzardi, Franco, Sabbatini) a 78 giri; 24. **BMW Group Italia** (Bacconi, Camplone, Ottaviano, laboni, Martini, Natali, Come, Riboli, Mastromonaco, Rovelli, Vitaliano) a 92 giri; 25. **Medtronic** (Chisari, De Fabrizio, Zannotto, Di Stefano, Biscardi, Rossi, Corrao, Tiene, Vaccari, Datteri, Spampinato, Ceoldo) 101 giri; 26. **Fiamm Friendly Power** (Curci, Lanfranco, Sabtelli, Mezzadri, Guarducci, Monti, Regis, Jannis, Boschiero, Bernardi, Ragnolini, Ranieri) a 117 giri; 27. **Tin.it** (Tempesta, Rameni, Iacocangeli, Iacobini, Galante, Mancini, Marrullo, Ferri, Fumasoli, Aventaggiato, Bracaglia, Spaziani) a 149 giri.

## La Hot Wheels debutta nel kart endurance con un podio e il successo delle «12 Ore»

**Hot Wheels**, marchio leader per i modellini d'auto, ha fatto un debutto nel kart endurance. Oltre a sponsorizzare la 24 Ore di Misano legata a Telethon, ha messo in pista una squadra composta da dirigenti ed esperti piloti giunta 3<sup>a</sup> assoluta e 1<sup>a</sup> al traguardo delle 12 ore. Nella foto (a lato) il cambio tra il campione europeo 2003 della 125 Ic-C Manuel Cozzaglio, a destra, ed Emilio Petrone, amministratore delegato della Mattel, cui fa capo il marchio Hot Wheels.



## Ferrara dribbla Massaro nella 125

### PISTA VALLE DEL LIRI

Arce (Fr), 19 dicembre 2004

Villeneuve Memory

**Classe 50 Babykart:** 1. Partigianoni in 8'20"0; 2. Fioravanti 8'21"9; 3. Moriconi 8'34"3; 4. Pasquini 8'34"7; 5. Eugeni 9'22"3 (tutti su Top-Comer).

**Classe 100 Junior:** 1. Graziani (Lgk-Tm) 18 giri in 15'04"3; 2. Bernardi (Energy-Tm) 15'05"2; 3. Alno (Crg-Maxtor) 15'23"9; 4. Mastracci (First-Tm) 15'39"3; 5. Sgamma (Mari-Maxter) a 1 giro.

**Classe 100 Ic-A:** 1. Fabretti (Tony-Italsistem) 18 giri in 14'39"4; 2. Caponi (Energy-Vortex) 14'40"5; 3. Mancini (Intrepid-lame) 14'43"5; 4. Cervoni (Tony-Tm) 14'56"3; 5. Russo (Tony-Fox) 14'57"2.

**Classe 100 Club:** 1. Cervoni (Tony-Vortex) 18 giri in 15'06"0.

**Classe 125 Nazionale:** 1. Ferrara (Delta-Seven) 18 giri in 14'19"5; 2. Massaro (Kosmic-Vortex) 14'21"6; 3. Frassinetti (Birel-Crs) 14'21"8.

**Classe 125 Senior:** 1. Caringì (Red Speed-Pavesi) 18 giri in 14'22"0; 2. Cinti (First-Pavesi) 14'27"2; 3. Galuppi (First-Crs) 14'27"4; 4. Erasmo (Birel-Tm) 14'29"0; 5. D'Amico (First-Pavesi) 14'33"3.

**Classe 125 Club:** 1. Valentini (Birel-Tm) 18 giri in 14'29"8; 2. Terenzio (Birel-Tm) 14'39"7; 3. Parente (Birel-Tm) 14'41"3; 4. Centonni (Birel-Crs) 14'43"6; 5. Ricci (Kosmic-Vortex) 14'51"3.

## A Luciani gara e trofeo nella 60

### PISTA VAL VIBRATA

S. Egidio alla Vibrata (Te), 19 dicembre 2004

18° Trofeo Invernale

3° e ultima prova

**Classe 50 Babykart:** 1. Scalzotto 8 giri in 9'17"628; 2. Savona a 0"186; 3. De Zen a 3"110; 4. Virgili a 9"170; 5. Ciucci a 9"664.

**La classifica del Trofeo:** 1. De Zen 99 punti; 2. Virgili 68; 3. Savona 67; 4. Scalzotto 63; 5. Verrocchio 59.

**Classe 60 Minikart:** 1. Luciani 12 giri in 11'46"066; 2. D'Alonzo a 0"418; 3. Sorrentino a 1"310; 4. Complesse a 2"016; 5. Beretta a 2"273.

**La classifica del Trofeo:** 1. Luciani 95 punti; 2. Complesse 85; 3. D'Alonzo 81; 4. Beretta 73; 5. Santilli 73.

**Classe 100 Junior:** 1. Camponeschi 20 giri in 15'44"473; 2. Zampieri a 0"285; 3. Berardinucci a 2"263; 4. Di Leonardo a 3"371; 5. Nava a 3"468.

**La classifica del Trofeo:** 1. Zampieri 98 punti; 2. Camponeschi 90; 3. Berardinucci 81; 4. Nava 71; 5. D'Amico 59.

**Classe 100 Ic-A:** 1. Nolè 20 giri in 15'00"594; 2. Brenna a 7"699; 3. Mancinelli a 7"934; 4. Piccioni a 3"200; 5. Cinti a 10"059.

**La classifica del Trofeo:** 1. Brenna 94 punti; 2. Mancinelli 88; 3. Cinti 76; 4. Piccioni 74; 5. Di Sabatino 65.

**Classe 100 Senior:** 1. Mariotti 20 giri in 15'15"681; 2. Sini a 5"372; 3. Paparusso a 5"647; 4. Di Francesco a 9"833; 5. Noal a 10"995.

**La classifica del Trofeo:** 1. Sini 96 punti; 2. Mariotti 88; 3. Paparusso 86; 4. D'Elia 73; 5. Di Francesco 70.



RICCIOTTI



ANGIOLELLA



ANGIOLELLA

**Classe 125 Nazionale:** 1. Profico 20 giri in 14'32"811; 2. Giulietti a 7"881; 3. Giacchetti a 9"917; 4. Tarabelli a 13"764; 5. Laurenzi a 21"805.

**La classifica del Trofeo:** 1. Profico 81 punti; 2. Giulietti 72; 3. Giacchetti 54; 4. Rusconi 53; 5. Ottaviani 49.

**Classe 125 Senior:** 1. Lodo 20 giri in 14'36"832; 2. Magnani a 1"218; 3. Ambrogio a 1"876; 4. D'Ercole a 6"974; 5. Di Angelo a 8"737.

**La classifica del Trofeo:** 1. Vimini 73 punti; 2. Ambrogio 71; 3. Magnani 60; 4. Lodo 55; 5. D'Ercole 53.

**Classe 125 Club:** 1. Di Loreto 20 giri in 14'51"079; 2. Crescenzi a 2"715; 3. Vallorani a 12"092; 4. Siena a 22"146; 5. Crescenzi a 22"734.

**La classifica del Trofeo:** 1. Ferrini 98 punti; 2. Di Loreto 95; 3. Crescenzi 83; 4. Siena 73; 5. Capponi 71.

**ARCE - Sopra, Valentini seguito da Terenzio nella 125 Club a Valle del Liri. In alto a destra, Fabretti tallonato da Capponi nella 100 Ic-A, sempre ad Arce. In alto a sinistra, Profico vincitore sia della gara sia del Trofeo a Val Vibrata**

## IL CALENDARIO

**16 gennaio 2005**

- **Pista d'Orto**  
Bagni di Tivoli (Rm)  
50, 60, 100, 125  
tel. 0774.378998

**23 gennaio**

- **Pista di Termoli (Cb)**  
50, 60, 100, 125  
tel 0875.526021

**30 gennaio**

- **Pista Kinisia-Trapani**  
50, 60, 100, 125

- **Pista di Sarno (Sa)**  
100, 125 Int.

- **Pista di Arce (Fr)**  
50, 60, 100, 125

## Vuoi diventare un pilota vero? Gloria è la tua vera chance

**PREISCRIZIONE ENTRO IL 15.01.05  
GRATUITA E NON IMPEGNATIVA  
dà diritto a 15 km in più**

**Una selezione, molto seria,** aperta a tutti i nati tra il 1.1.84 e il 30.9.90. La partecipazione ha un costo di 390 € + Iva (spese personali escluse): la percorrenza minima prevista per ogni partecipante è di almeno 40 chilometri (chi sarà ammesso alle giornate successive ne percorrerà ben di più).

**3 categorie per max equità**

I partecipanti saranno suddivisi in 3 categorie secondo la loro esperienza:  
**Esordienti assoluti • Con esperienze in kart e/o auto • Molto esperti.** Una ulteriore divisione per età porterà a 6 o 7 categorie. Ogni categoria avrà un vincitore che si assicurerà la **partecipazione gratuita** (incidenti e spese personali escluse) a 2 gare (nello stesso week end). Tra i vincitori delle categorie i **2 considerati più meritevoli vinceranno la partecipazione ad ulteriori 2 week end** (4 gare). Forme di incentivo per la partecipazione alle gare-Gloria sono previste per tutti i partecipanti alla selezione.

**Per giovani ed esordienti**

Per i più giovani e gli esordienti è prevista una ulteriore ed approfondita formazione teorica.

Il regolamento definitivo di partecipazione sarà pubblicato sulla stampa specializzata nelle prossime settimane, insieme alla Scheda di Partecipazione.

**www.gloriacars.com**  
**info@gloriacars.com**

Tel. 011.944.24.04 - Fax 011.944.15.75

La via  
possibile  
per la  
Formula 1

## VELOCITÀ

### SCUOLA FEDERALE CSAI

Autodromo di Vallelunga  
00063 Campagnano di Roma  
Tel. 06/9042949 (rally)  
06/9041600 (velocità)

### SCUOLA PILOTI

#### HENRY MORROGH

Autodromo di Magione  
06063 Magione (Pg)  
Tel. 075/841669 - 843993 (velocità)  
Fax 075/8472035  
www.morrogh-motorsport.com  
morrogh@morrogh-motorsport.com

### F.1 INTERNATIONAL

Tel. 0362/915549  
Fax 0362/978440  
Cell. 0335/5224295  
Corsi di pilotaggio su F3 e F.1  
Magny-Cours, Spa, Vallelunga

### AGS F.1

Circuito di Le Luc-Francia,  
Tel. 0033/94734608  
Fax 0033/94609319  
(Corsi F.1 e F.3)

## RALLY

### VITTORIO CANEVA

#### RALLY SCHOOL

Piazza Mazzini, 18  
36012 Asiago (Vicenza)  
Tel. 0424/64318 - 348/2475911  
Fax 0424/64111

www.canevarally.com

#### RALLY SPORT SCHOOL

C/o Motori&Motori,  
Via A. Zanetta, 18  
00143 Roma  
Tel. 06/5192425 - Fax 06/5192426  
(Corsi guida sicura,  
Corsi agonistica Rally)  
www.motorimotori.it

## KARTING

### SCUOLAKART-MONDOKART

Via XXVI Maggio, 32  
20014 Nerviano (MI)  
Tel/fax 0331/588998  
www.mondokart.it

## SICUREZZA

### CENTRO GUIDA SICURA ACI

c/o Autodromo di Vallelunga  
00063 Campagnano di Roma  
Tel. 06/90155071  
guidasicura@vallelunga.it  
(guida sicura con auto, moto, camion,  
camper e pullman)

### CENTRO INTERNAZIONALE

#### GUIDA SICURA

Località Autodromo  
43040 Varano dè Melegari (Pr)  
Tel. 0525/5510 - Fax 0525/551125  
www.guidasicura.com  
info@centroguidasicura.it

### GUIDAREPILOTARE

#### DI SIEGFRIED STOHR

Autodromo Santamonica  
47843 Misano Adriatico (Rn)  
Tel. 0541/612540 - Fax 612536  
www.guidarepilotare.com  
(guida sicura, sportiva, agonistica)

### PORSCHE DRIVING SCHOOL

Porsche Italia - Barbara Toffanin  
Telefono 049/8292911  
Fax 049/8706832  
marketing@porsche.it  
www.porsche.com

### GUIDA SICURA SEAT

Fraz. Sessant, 213/a - 14020 Asti  
Tel. e Fax 0141/216688

## SANDRO MUNARI GUIDA

### SICURA PER MERCEDES BENZ

Tel. 0542/30975 - Fax 0542/32577  
sandromunari@tin.it  
info@sandromunari.com  
www.sandromunari.com

### DRIVING CAMP BY C. ROSSI

Viale Marconi, 2/C  
28021 Borgomanero (No)  
Tel. 0322/846222 www.drivingcamp.it  
- corsi a Monza, Imola e Vallelunga  
(guida sicura, sportiva, su neve)

### TOP DRIVING SCHOOL

c/o Autodromo del Levante  
Binetto (Ba)  
Tel. 080/7835022 - 0338/5936678  
guida pratica e guida agonistica  
(guida sicura, sportiva)

www.renzozorzi.com

renzo@renzozorzi.com

### STUNT CARS HOLER TOGNI

Guida Sicura Acrobazia  
Monza Imola 0522/648157  
postmaster@holertogni.it

### SECURITY

#### DRIVE RACING SCHOOL

di Gigi Taverna  
Strada Torino Bottina,  
38D Lombardio (TO)

Tel. 011/9956339

Fax 011/9956724

(sicura, sportiva, agonistica)

#### SCUOLA DI PILOTAGGIO

##### V. FLORIDIA

Autodromo Pergusa, tel. 091/344448

www.sadriving.com

info@sadriving.com

afloredia@sadriving.com

(scuola sportiva veloce)

#### SPORT & SAFE

##### DRIVING SCHOOL

Scuola di Guida sicura e sportiva  
Via Laurentina km 27.150  
00040 Pomezia (RM)

Tel. 06/91821085

Fax 06/91821653

www.sportsafedriving.com

#### PROGETTO GUIDA SICURA

Via G. De Benedetti, 41, 00144 Roma

Tel. 06/5002132 - Fax 5005457

#### SPEED CONTROL

Via Baldassarre 4

48027 Solarolo (Ra)

Tel. 0546/53101-0348/3032313

www.speedcontrolcar.com

#### SCUOLA PILOTI

##### FABIO SPATAFORA

Via Carlo Forlanini 12, 96100 Siracusa

Tel. 347/8230463 - Fax 0931/35790

spfmagazine@libero.it

#### SCUOLA FEDERALE

##### PILOTAGGIO FISAPS

Via del Quartaccio 29

00166 Roma - Tel. 06/6140447

#### CORSO GUIDA

##### IN FUORISTRADA

Federazione Italiana Fuoristrada

Tel. 035/237711 - Fax 035/233339

www.fif4x4-italia.com

#### SCUOLA DI PILOTAGGIO AQUILA

di Roberto Vacca

Via Marconi 143

09045 Quarto S.E. (CA)

Tel/fax 070/882676 - 347/8530123

Guida sportiva e agonistica su pista

#### SCUOLA DI GUIDA SICURA D6

Via Magenta 31 - 50123 Firenze

Tel. 055/2088947 - 329/4267715

#### DRIVE CENTER

Centro di perfezionamento guida

Fano - tel. e fax 0721/861617

e-mail: info@squadracorselana.com

**RENAULT CLIO RS** Autostar Motorsport noleggia per Civt e Driver's 2005. Telefonare 0131-940175.

**IL SETTIMANALE MOTORISTICO LEADER IN EUROPA**

**IL MARTEDI' IN EDICOLA**

## SELEZIONE NAZIONALE PILOTI

lo staff della Selezione Nazionale Piloti si complimenta con i piloti: **Giuseppe Torrisi**, campione della classifica Silkolene - **Roberto Catalano**, campione della classifica LeCont - **Carlo Bevilacqua**, campione della classifica Sparco. Inoltre continuano i corsi promozionali in collaborazione con: corso di pilotaggio + tuta omologata Sparco a sole **Euro 200**. Inoltre, il miglior pilota di tutti i corsi vincerà la partecipazione assolutamente gratuita alla "Selezione Nazionale Piloti 2005". Non perdere questa occasione. Rimangono aperte le iscrizioni per la Selezione Nazionale Piloti 2005. Per saperne di più telefona allo 0935-73547.



Giuseppe Torrisi



Roberto Catalano



Carlo Bevilacqua



**SLC SRL** società attiva nella progettazione, produzione e commercializzazione di veicoli superleggeri ricerca per il proprio **Dipartimento Competizioni** con sede a Colonnella (TE) - Italia. **DISEGNATORE MECCANICO/PROGETTISTA**. La risorsa - da inserire a supporto della Direzione Tecnica - ha la responsabilità della progettazione del disegno del prodotto: realizza i calcoli per il dimensionamento e sceglie le procedure più adeguate alla realizzazione del progetto. Controlla fase per fase i lavori in modo da sviluppare, se necessario, elementi di innovazione che possano essere aggiunti al progetto. Il candidato - con laurea in Ingegneria o con titolo di maturità tecnica preferibilmente meccanica - vanta conoscenze di disegno tecnico, delle funzionalità dei software di progettazione 2D e 3D, utilizzando software di progettazione CAD tridimensionale (CATIA 5) e di archiviazione dati di progettazione (PDM product data management) e ha maturato **significative esperienze nel settore auto da competizione** con capacità di sviluppare e gestire il design dallo "studio di fattibilità" al prodotto finito. Capacità organizzative e di analisi, doti relazionali, motivazione all'apprendimento, tolleranza allo stress, completano il profilo della risorsa. I curricula potranno essere inviati ai seguenti recapiti: SCL S.r.l. zona ind.le Valle Cupa 64010 Colonnella (TE). Telefono: 0861-74161 - fax 0861-7416216 - curriculum@superlightcars.it

**SQUADRA CORSE LIGURE** con programmi internazionali, cerca meccanici esperti, ingegneri/disegnatori. Telefonare 0184-41885 - 320-5699767.

**STUNT CARS HOLER TOGNI** guida sicura acrobazia, Monza-Imola. Telefono 0522-648157 - postmaster@holertogni.it

Direttore responsabile  
**Tommaso Valentineti**  
t.valentineti@autosprint.it

Vicedirettore  
**Daniele Buzzonetti**  
d.buzzonetti@autosprint.it

Redazione

**Marco Magri** (vicedirettore)  
m.magri@autosprint.it - 051.62.27.253  
**Andrea Cordovani** (caposervizio)  
a.cordovani@autosprint.it - 051.62.27.258

**Alberto Antonini** (inviato)  
a.antonini@autosprint.it - 051.62.27.300

**Cesare Maria Mannucci** (inviato)  
c.mannucci@autosprint.it - 051.62.27.220

**Mario Donnini**  
m.donnini@autosprint.it - 051.62.27.227

**Pietro Gasparri**  
p.gasparri@autosprint.it - 051.62.27.322

**Marco Ragazzoni**  
m.ragazzoni@autosprint.it - 051.62.27.219

**Arturo Rizzoli**  
a.rizzoli@autosprint.it - 051.62.27.222

Grafica e impaginazione (051.62.27.249)

**Alberto Rondelli** a.rondelli@autosprint.it

**Max Mattioli** m.mattioli@autosprint.it

**Roberto Rinaldi** r.rinaldi@autosprint.it

Collaborano

**Agnès Carlier, Franco Gozzi,  
Giorgio Piola, Ercole Colombo,  
Angelo Orsi, Roberto Gurian,  
Mauro Forghieri, Massimo  
Mambretti, Giorgio Serra, Guido  
Rancati, Sergio Remondino,  
Alessandro Stefanini, Leo Turrini,  
Piero Vivarelli, Alex Zanardi**

Roberto Argenti, Michele Benso, Alessandro Biagi, Alessandro Bugelli, Francesco Candi-  
do, Enrico Rosi Cappellani, Pino Casamassi-  
ma, Lito Cavalcanti, Adriano Cimarosti, Mas-  
simo Costa, Andrew Cotton, Alberto Crippa,  
Cesare De Agostini, Massimo Dellepiane,  
Valerio Faccini, Franco Fiorucci, Alessandro  
Gargantini, Marco Giordo, Sergio Gradara,  
Eraldo Guglielmetti, Barton Keyes, Andrea Ia-  
longo, Francesco Ippolito, David Legan-  
gneux, Walter Leverone, Alfonso Liberi, Pie-  
tro Libro, Domenico Luiso, Gianni Mancini,  
Carlo Marzetti, Michele Merlino, Ricardo  
Muñoz, Giovanni Paterlini, Gianni Perotti,  
Maurizio Rigato, Daniele Sgorbini, Leo Tod-  
sco Grande, Tetsuya Suzuki.

Grafica di copertina

**Eugenio Loi**

Segreteria

**Clelia Musolesi**

051.62.27.202

Responsabile del trattamento dati  
(Legge 675/96) Tommaso Valentineti  
051.62.27.253

Tutti gli articoli contenuti nel presente periodico sono  
da intendersi a riproduzione riservata ai sensi  
dell'Art.7 Reg.18 Maggio 1942 n.1369.



ASSOCIATO ALLA FIEG  
FEDERAZIONE ITALIANA  
EDITORI GIORNALI



Accertamenti Diffusione  
Stampa Certificato n. 990

# DoveQuando

Appuntamenti dall'8-9 al 29-30 gennaio



DPPI

## Velocità

### 7-9 GENNAIO

■ **TEST GRAND-AM** Daytona International  
Speedway (USA). [www.grandamerican.com](http://www.grandamerican.com)

### 23 GENNAIO

■ **TROFEO SOTTOZERO** ■ **TROFEO ALFA 33  
100 MIGLIA** Autodromo di Magione (Perugia).  
Seconda gara della serie. Tel: 075-840303.

## Neve e Ghiaccio

### 8-9 GENNAIO

■ **TROFEO ANDROS** Terza gara della serie. Iso-  
la 2000 - Alpes Maritimes (Francia).

[www.tropheeandros.com](http://www.tropheeandros.com)

■ **MOLINA DI FIEMME** Campionato Italiano,  
prima gara della serie. Maso Sorte (Trento). Tre  
Cime e Scuderia Val Fiemme. Tel: 339-6815750.

■ **FUN ICE TROPHY** Prima gara della serie. Val  
di Fiemme. Scuderia Girasole. Tel: 0331-901075.

### 15-16 GENNAIO

■ **SLIDE MASTER INTERNATIONAL** Gara in-  
ternazionale. Pragelato (Torino). Associazione  
Sport e Motori. [www.sportmotori.it](http://www.sportmotori.it)

■ **TROFEO ANDROS** Quarta gara della serie.  
Lans en Vercors (Francia).

[www.tropheeandros.com](http://www.tropheeandros.com)

■ **ALTOPIANO DELLA PAGANELLA** Gara na-  
zionale. Fai della Paganella (Trento). Scuderia  
Adige Sport. [www.adigesport.it](http://www.adigesport.it)

■ **GARA A LIVIGNO** Campionato Italiano. Se-  
conda gara della serie. Livigno (Sondrio). Ac Son-  
drio. Tel: 0342-212213.

### 22-23 GENNAIO

■ **TROFEO ANDROS** Gara internazionale. quin-  
ta gara della serie. Serre Chevalier (Francia).

[www.tropheeandros.com](http://www.tropheeandros.com)

■ **VAL FIEMME** Campionato italiano. Terza gara  
della serie. AS 3 Cime Promotor - Belluno.  
Tel: 0437-931721.

Tra le gare  
su ghiaccio  
quelle del  
Trofeo Andros  
sono le  
più belle  
e interessanti.  
In calendario  
ogni  
week end  
di gennaio

### 29-30 GENNAIO

■ **TROFEO ANDROS** Gara internazionale. Sesta  
gara della serie. Clermont-Ferrand (Francia).

[www.tropheeandros.com](http://www.tropheeandros.com)

■ **GARA A LIVIGNO** Campionato Italiano. Quar-  
ta gara della serie. ■ **FUN ICE TROPHY** secon-  
da gara della serie. Livigno (Sondrio). Ac Sondrio.  
Tel: 0342-212213.

■ **TROPHÉE DE LA GLACE** Seconda gara della  
serie. Pragelato (Torino). Associazione Sport e  
Motori. [www.sportmotori.it](http://www.sportmotori.it)

## Rally

### 20-23 GENNAIO

■ **RALLY DI MONTECARLO** Mondiale Rally, e  
Mondiale Junior. Prima gara della serie. Montecarlo  
(Principato di Monaco). [www.acm.mc](http://www.acm.mc)

### 29-30 GENNAIO

■ **9° RALLY DEI CASTELLI ROMANI** Gara in-  
ternazionale ad inviti. Frascati (Roma). Promogest srl -  
Roma. Tel: 06 - 5192425. [www.motorimotori.it](http://www.motorimotori.it)

## Rally Raid

### 1-16 GENNAIO 2005

■ **27ª DAKAR** Gara internazionale. Barcellona-  
Dakar. [www.dakar.com](http://www.dakar.com)

## Slalom

### 23 GENNAIO

■ **1° CIRCUITO DEL VOLTURNO** Gara nazionale.  
Benevento. Asa Motorsport 2C - Benevento.  
Tel: 0823-44704.

VRI RACING  
SAE 5W-50

**Valvoline**  
Valvoline & Racing  
un'alleanza perfetta

Tel. 02 381 93292 - [www.valvoline.it](http://www.valvoline.it)

# PUNTA IN ALTO



## AERONAUTICA MILITARE



**Info concorsi - [www.aeronautica.difesa.it](http://www.aeronautica.difesa.it)  
U.R.P. Tel. 06.49866626 - (06.49866615 segr. tel.)  
RAI Televideo pag. 147**