

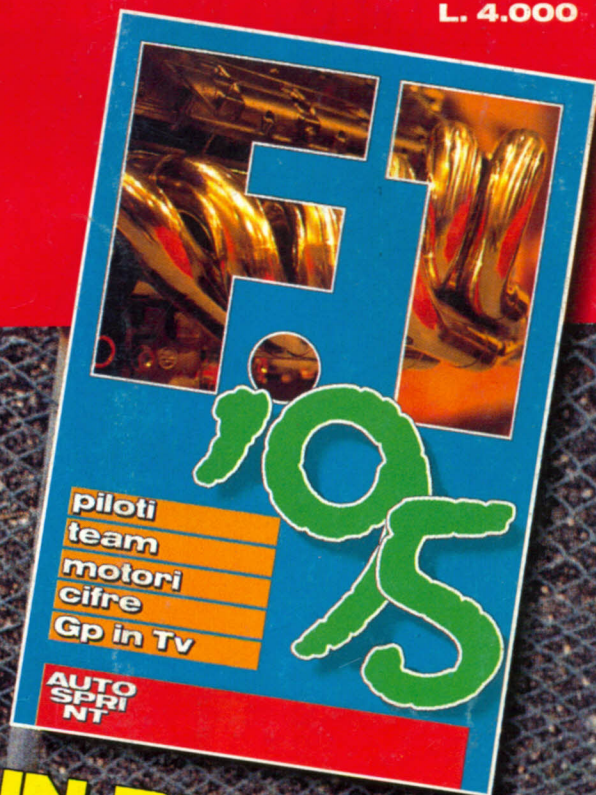
AUTO SPRI NT

SETTIMANALE **12**
Anno XXXV - 21-27 marzo 1995
Sped. in abb. postale - Pubbl. inf. 50%
L. 4.000

**PARTE IN BRASILE
LA CACCIA
A SCHUMACHER**



PHOTO4



**IN REGALO
QUESTO
POCKET**

Non fatelo scappare!

ED È SUBITO... SERRA



sommario

12

SETTIMANALE
Anno XXXV
21-27 marzo 1995

L. 4.000

VELOCITÀ

- FORMULA UNO
10 Guerra mondiale!
- FORMULA UNO
16 La nuova Simtek
- IL PERSONAGGIO
36 Gianni Morbidelli
- FORMULA 3
44 Riparte da venti
- FORMULA INDY
94 Gara a Surfers Paradise
- IMSA
100 12 Ore di Sebring



GIANNI MORBIDELLI

RALLY

- MONDIALE
76 Birra di Madeira
- ITALIANO
84 1000 Miglia

ALTRA DOMENICA

- 76 Le gare in Italia**

OPINIONI

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

RUBRICHE

- 6 lettere**
- 8 news karting**
- 30 news velocità**
- 50 news modelli**
- 68 notiziario csal**
- 70 news estero**
- 72 news on the road**
- 106 domenica sprint**
- 107 area box**
- 110 portobello**
- 111 crucisprint**
- 114 dove si corre**

**AUTO
SPRINT**

REDAZIONE: 40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Via del Lavoro 7 - telefono 051/62.27.111
casella postale AD 1734 - 40100 Bologna
telex: 051/625.83.10

DIRETTORE RESPONSABILE **CARLO CAVICCHI**

VICEDIRETTORE **FRANCO NUGNES**

CAPISERVIZIO

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

INVIATI SPECIALI

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

REDATTORI

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

SERVIZI SPECIALI

ROBERTO BOCCAFOGLI - **PAOLO BOMBARA**
GIANNI COGNI - **GIORGIO PIOLA** - **FABIO RAVAIOLI**
ALESSANDRO STEFANINI - **ENRICO ZANARINI**

GRAFICA E IMPAGINAZIONE

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

SEGRETERIA

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

DISEGNI

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

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

DISTRIBUZIONE:

Italia, Concessionario esclusivo PARRINI & C. - Piazza Colonna 361
00187 Roma - tel. 06/69940731 - Telefax 06/69940697 - Telex Dipari 626169.
All'estero, A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione S.p.A.
Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (Mi) - teleFax: 02/57512606.

FOTOLITO: Zincografica Felsinea Srl - via S. P. Tommaso 18/G - 40139 Bologna
tel. 051/492250 - fax 051/541182.

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



AUTOSPRINT IL SETTIMANALE DA CORSA
FONDATO NEL 1961
ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990



CONTI EDITORE S.p.A.

40068 S. Lazzaro di Savena - (Bo) - tel. 051/6227111 - fax 051/6227309

divisione **Pubblicità**

Sede - Via del Lavoro 7

Resp. Loredana Malaguti

tel. 051/6227111 - fax 051/6227309

Uffici di Milano: Direttore Dr. **Dino Bichisao** - Via Aleardo Aleardi 12
20154 Milano - tel. 02/33100528 - fax 02/33603610

Emilia-Romagna, Marche, Umbria, Toscana: **Biellezeta** S.r.l.
Via Frassinago 12/a - 40123 Bologna - tel. 051/332322 - fax 051/333574

Padova: **Union Group** s.n.c.
Galleria Brancaleone 2/1 - 35137 Padova - tel. 049/655044 fax 049/652004

Roma: **C.D. Media** s.a.s.
Via G. Calderini 68 sc. G int. 5 - 00196 Roma - tel. 06/36001694/95

io, canaglia



Errata corrige

■ **GIORGIO FALETTI**

Didier Auriol ha fatto sapere di non aver mai detto ad alta voce ciò che gli è stato attribuito dopo il capottamento al Rally del Portogallo ma di averlo solo pensato e che, in ogni caso, si trova da alcuni giorni in confessione presso il reverendo Leclerc. Il pilota francese si è dichiarato fiducioso e spera che la lunghezza della penitenza gli permetta di disputare la prossima gara.

Christian Fittipaldi ha precisato in una conferenza stampa che l'esatta esclamazione nel vedersi superare in gara da Emerson era, giustappunto, riferita allo zio e non alla divinità che, da buon credente, non si permetterebbe mai di nominare invano, tantomeno in modo blasfemo. Le autorità ecclesiastiche brasiliane hanno tirato un sospiro di sollievo mentre suo zio gli ha tirato un posacenere.

Nigel Mansell ha minacciato querela ai giornali che hanno riportato certe sue dichiarazioni negative nei confronti della nuova McLaren «Ancora una volta la stampa si è permessa di attribuirmi commenti che non mi appartengono. Adesso basta. Se la vedranno con i miei legali...». Il motivo del risentimento pare legato al fatto che le sue autentiche dichiarazioni erano molto peggiori di quelle riportate...

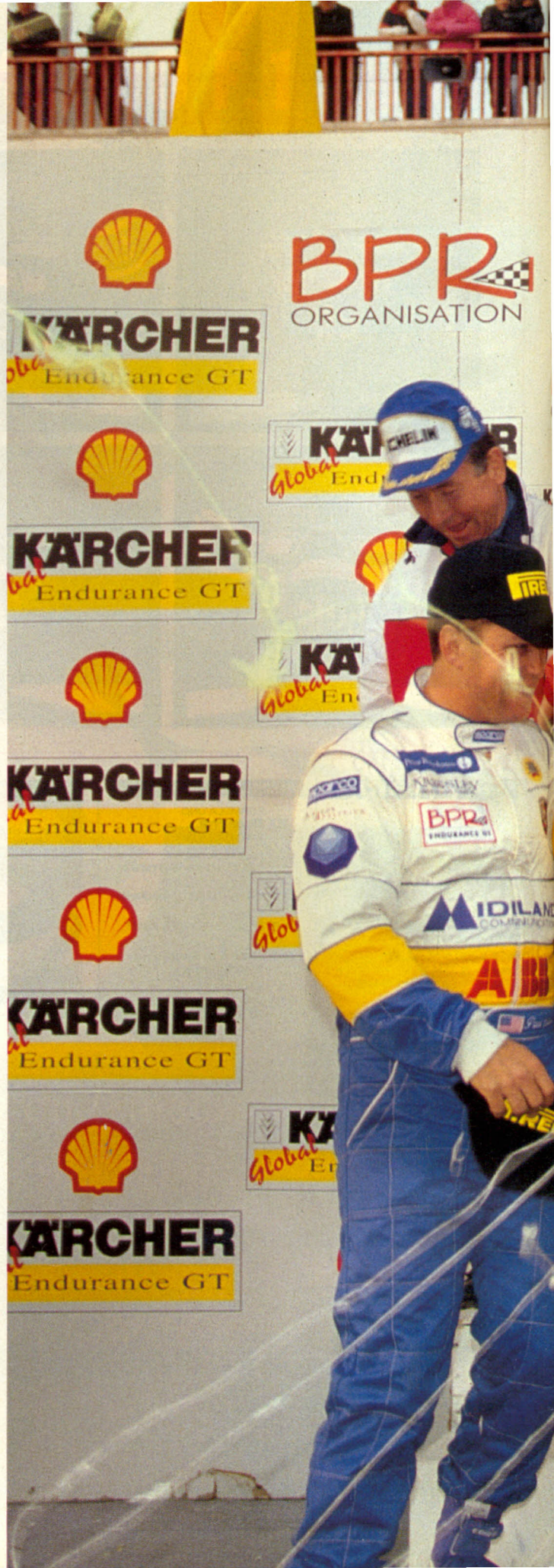
Il team Larrousse ha annunciato che, contrariamente a quanto riportato dai giornali, sarà presente ai due primi Gran Premi della stagione con due vetture '94 modificate in modo da poter cucinare gli hot-dog. L'accordo con Bernie Ecclestone è stato raggiunto dopo avergli promesso una percentuale sulle vendite.

Il team Footwork ha puntualizzato che il contratto di Morbidelli non è da prima guida ma che l'equivoco è sorto in occasione della richiesta di stipendio da parte del pilota, al quale Oliver avrebbe risposto «Vuoi lo stipendio? Prima guida!».

Riccardo Patrese ha rettificato l'annuncio del raggiunto accordo con la Mercedes per il Dtm. La Mercedes in questione, con la quale è stato raggiunto un accordo con soddisfazione delle due parti, è in effetti la sua colf di Padova, che lo ha affettuosamente definito «...un bravo toso!».

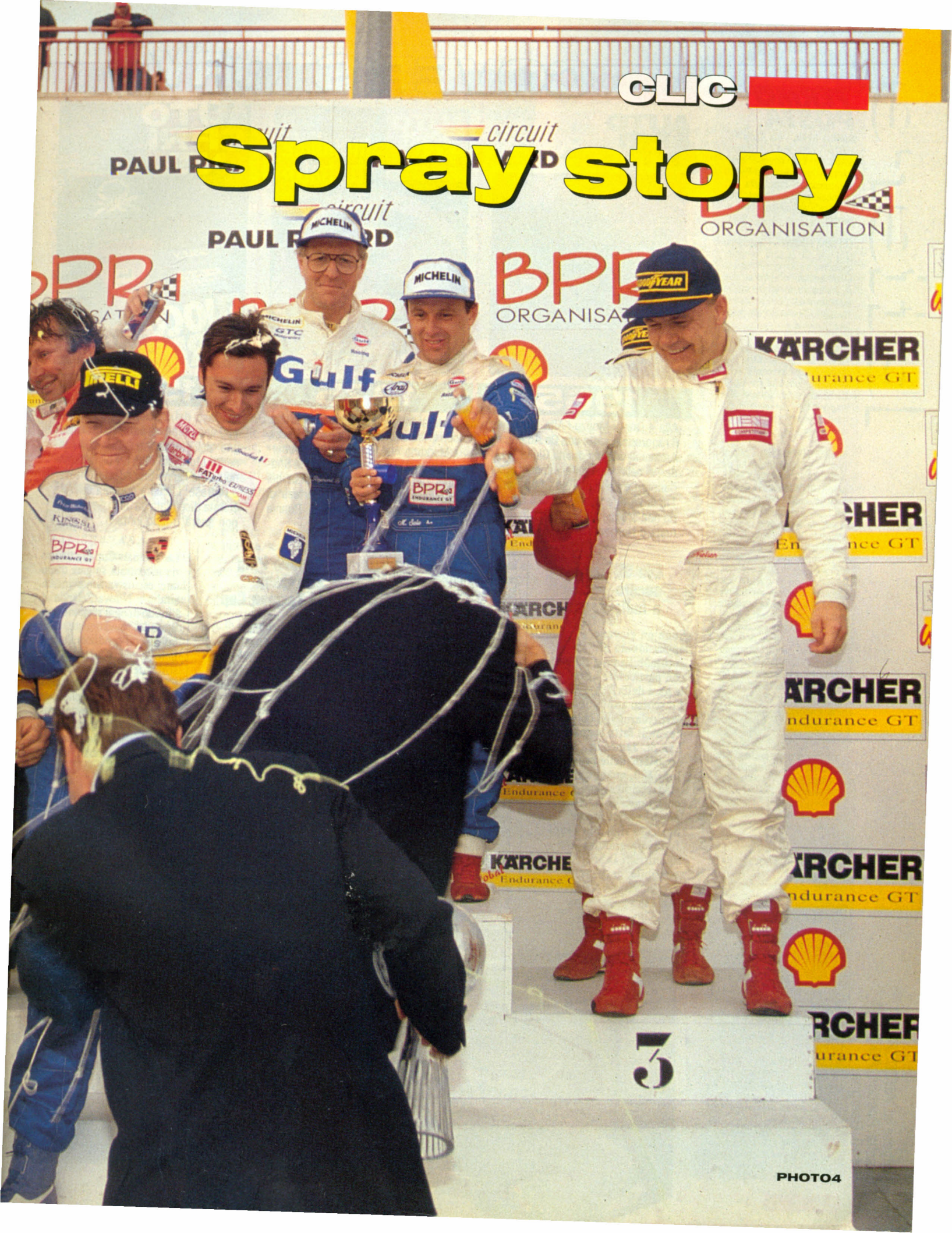
La Rai ha posto fine a una serie di festeggiamenti popolari dichiarando che a commentare i prossimi Gran Premi sarà ancora Mario Poltronieri.

La Fininvest ha smentito un sondaggio secondo il quale, durante le gare commentate da Andrea de Adamich, il consumo di caffè e stimolanti in genere aumenti a dismisura. Ha fatto tuttavia scalpore l'acquisizione, da parte dell'azienda, di quote azionarie di Kimbo, Lavazza e Segafredo.



CLIC

Spray story



COVER STORY

FERMO POSTA

MONICA NERVI - Via Dania 15, 15076 Ovada (Al) — Questa nostra lettrice vorrebbe corrispondere con tifosi della Ferrari e appassionati fans della F.1. Chiunque fosse interessato può contattarla all'indirizzo sopra riportato.

LETTERA FIRMATA - Bussoleno (To) — Ci sembra di poter escludere a priori che in passato il suo beniamino abbia cercato di instaurare (o viceversa) un rapporto diretto con la Casa di Maranello finalizzato alla fornitura di motori.

FRANCESCO ASSENNATO - Via Longo 99, 94100 Enna — Chiunque fosse in possesso delle registrazioni Vhs dei Gp di Germania, Belgio e Spagna della stagione 1991, è pregato di entrare in contatto con questo nostro lettore.

ANDREA MARCHIORO - Mirano (Ve) — Philippe Streiff ha debuttato in F.1 nel Gp del Portogallo 1984 al volante di una Renault. In seguito ha corso anche per Ligier, Tyrrell e Ags. Proprio al volante di una delle monoposto costruite a Gonfaron lo sfortunato pilota francese è incorso in un gravissimo incidente nei test antecedenti al Gp del Brasile 1989 in cui ha riportato delle gravissime lesioni alla colonna vertebrale che hanno provocato una tetraplegia. Streiff, comunque non si è dato per vinto, restando vicino al mondo delle corse grazie anche all'organizzazione della sfida kartistica di Bercy, cui prendono parte a fine stagione i migliori piloti di F.1.

PIO PISCITELLI - Canosa (Ba) — Questo nostro lettore assieme ad un gruppo di appassionati locali ha fondato un fans club intitolato al pilota pugliese Massimo De Mola. Chiunque fosse interessato può contattare il numero 0883/616129.

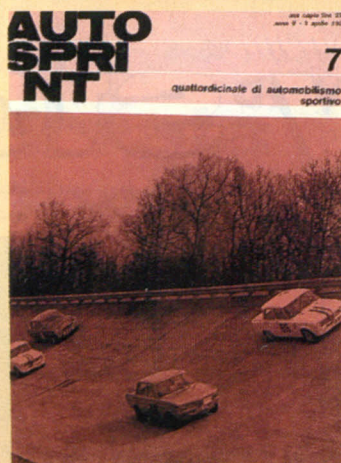
MARCELLA SCAGLIONE - Siena — Purtroppo non siamo in grado di soddisfare la sua richiesta. Il fascicolo arretrato che lei desidera è ormai da tempo esaurito.

PIERO TANSINI - Codogno (Mi) — In effetti le premesse sembrano essere proprio positive per un'annata all'altezza delle aspettative dei tifosi ferraristi. Speriamo bene e... tocchiamo ferro!

MARCO DI GERONIMO - Isernia — Può provare a contattare la Libreria dell'Automobile (tel. 02/273014620) per verificare la disponibilità della videocassetta da lei desiderata.

LUIGI CALCAGNO - Pomezia (Roma) — Purtroppo non siamo in grado di accontentarla: il servizio «Fotoshop» è stato sospeso oramai da anni...

MASSIMO - S. Gennaro (Lucca) — Abbiamo letto le sue lettere su Roland. Per favore ci contatti...



1965

Alla 4 Ore di Monza l'Alfa trionfa nel raggruppamento con De Adamich e Arcioni al volante di una Giulia Ti Super e nella categoria superiore con Cappio-De Leonibus su 2600 Sprint. Tra le vetture fino a 1000cc la vittoria non sfugge alla Fiat Abarth di Demetz e Herrmann.



1975

Parte al Mugello il Mondiale Marche, con l'Alfa che avrà sulla 33 Tt12 Ickx e Merzario. Nel frattempo la F.1 sbarca in Europa e Tom Pryce con la Shadow Dn5 si aggiudica la Corsa dei Campioni, precedendo la Surtees di John Watson e la Lotus di Ronnie Peterson.



1985

La Casa del Biscione sfodera la Ar 185 che prenderà parte sotto le insegne dell'Euroracing all'ormai imminente Mondiale di F.1. I piloti saranno, come l'anno precedente, Cheever e Patrese. L'ultima creatura dell'Alfa è stata disegnata da John Gentry, ma non andrà troppo lontano...

Lyn St. James ancora a Indianapolis

Sono un giovane appassionato di automobilismo e seguo con particolare attenzione le gare della F.IndyCar. Lo scorso anno mi ha particolarmente colpito l'exploit fatto segnare da Lyn St. James in occasione delle prove della Indy 500, quando riuscì a piazzarsi in sesta posizione. Vi scrivo perché vorrei sapere qualcosa riguardo i suoi futuri programmi agonistici. Infine, se possibile, desidererei sapere qualcosa in più circa la sua carriera.

Enzo De Francesco, Napoli

PHOTO 4



Lyn St. James prenderà parte alla prossima 500 Miglia di Indianapolis al volante di una Lola schierata dal team di Dick Simon. La 48enne pilota dell'Ohio ha debuttato in F. Indy nel '92, dopo aver iniziato la sua carriera nel 1981. Sino ad oggi la categoria in cui ha militato più frequentemente è stata la Imsa, in cui ha corso soprattutto nella classe Gt, dove sarà ricordata come la prima donna ad essersi aggiudicata una gara, ad Elkhart Lake nell'85. Nella sua carriera la St. James, che è sposata con Roger Lessman, un uomo d'affari della Florida, ha preso parte anche a due edizioni della 24 Ore di Le Mans e alla serie Trans-Am, ottenendo nel 1990 quattro piazzamenti entro i primi cinque classificati.

Quando i big correvano la Tasman Cup

Leggendo la rubrica di As dedicata alle copertine degli ultimi 30 anni ho notato per la prima volta un accenno alla Tasman Cup che si correva, se non vado errato, all'inizio di ogni stagione. Vorrei sapere se le monoposto utilizzate erano le stesse schierate in F.1, visto che i piloti citati erano tutti dei protagonisti del Campionato Mondiale, come Clark, McLaren, Amon e Brabham. Infine gradirei sapere quante edizioni sono state disputate.

Franco Fontana Como

La Tasman Cup era una serie incentrata su gare disputate esclusivamente in Australia e Nuova Zelanda all'inizio di ogni stagione, approfittando, ovviamente, delle favorevoli condizioni climatiche, e della contemporanea sosta del Mondiale di F.1. Ciò permetteva la partecipazione dei migliori piloti del Circus, che prendevano così parte alla serie misurandosi con i migliori piloti locali su circuiti come Levin, Christchurch, Pukekoe, Teretonga, Oran Park e Sandown Park. La prima edizione fu disputata nel 1964 e vide l'affermazione finale di Bruce McLaren al volante di una Cooper-Climax, mentre l'anno successivo vinse Jim Clark con la Lotus, che riuscì a ripetersi anche nel '67 e nel '68. Tra i big va segnalata anche la vittoria di un giovanissimo Stewart con la Brm nel '66 e di Chris Amon al volante della Ferrari nel '69. Il campionato veniva disputato con monoposto dotate di motore di 2000 cc, quindi non rispondenti alle caratteristiche della massima formula. All'inizio degli anni '70 il Campionato australe fu praticamente disertato dai big del Circus iridato, e fu disputato quasi esclusivamente da piloti locali al volante di monoposto di F.5000 costruite artigianalmente.

I punteggi nel Mondiale Rally

Vi scrivo perché vorrei una spiegazione delle differenze che intercorrono tra il Campionato Marche e quello Costruttori, entrambi all'interno del Mondiale Rally. Inoltre vorrei capire quali sono i metodi prescelti per l'attribuzione dei punteggi.

Attilio Incontri
Bergamo

Mentre nel campionato Costruttori gareggiano le vetture Gruppo A e Gruppo N 4x4, nel campionato Marche prendono parte le cosiddette «F.2», dotate di motore due litri aspirato e con due ruote motrici. Per quanto riguarda l'assegnazione del punteggio, il metodo (comune ad entrambi i campionati) prevede l'attribuzione di punti alle Case classificate entro i primi 15 nella seguente scala: 25-20-17-14-12-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1. Inoltre, altri punti sono assegnati ai primi dieci classificati del Gruppo A e del Gruppo N nella seguente scala: 10-9-8-7-6-5-4-3-2-1. Il punteggio finale scaturisce quindi della somma dei risultati ottenuti nella classifica generale della gara e in quelle particolari relative ai singoli raggruppamenti, potendosi sommare i punti delle due vetture meglio classificate di ogni costruttore.

SALUZZI



I prototipi della velocità su terra

Sono un ragazzo di 19 anni, accanito lettore di As. Vi scrivo perché avrei bisogno di notizie e dati dettagliati sulle vetture della categoria Vst, in particolare su quelle appartenenti alla classe prototipi. Inoltre, se possibile, vorrei il nome di qualche pubblicazione in cui trovare specificamente le caratteristiche dei telai impiegati in questo genere di corse.

Gianni D'Amore,
Firenze

I prototipi che prendono parte al Campionato Italiano Velocità su terra, secondo il regolamento tecnico della Csai, hanno una trasmissione a due ruote motrici e una cilindrata pari a 1600 cc, con divieto di qualsiasi sovralimentazione. Non sono ammessi i propulsori accoppiati e il peso minimo è di 410 kg. Per quanto riguarda il telaio, le vetture partecipanti alle gare nazionali devono essere dotate di una cellula di sopravvivenza realizzata in tubi aventi le stesse caratteristiche di quello previsto dall'Allegato J per il roll-bar. I prototipi devono essere dotati anche di una protezione laterale, costituita da una struttura in tubo d'acciaio. La carrozzeria non deve presentare spigoli vivi e deve essere realizzata in materiale rigido e non trasparente. Queste le indicazioni di massima: per avere tutte le specifiche prescrizioni relative alla categoria, può consultare il regolamento tecnico pubblicato nell'Annuario della Csai.

RISPONDE L'ESPERTO

Seguo con molto interesse gli aspetti tecnici riguardanti le monoposto della massima formula. A tal proposito vorrei una spiegazione semplice sulla funzione del tubo di Pitot, che viene utilizzato da molte vetture di F.1 specialmente nel corso dei test.

Giacomo Marengi, Treviso

Il tubo di Pitot deriva dal nome del suo scopritore Henri Pitot, uno scienziato francese del XVIII secolo. Grazie alla sua invenzione, è possibile avere la velocità dell'aria (ossia la vena fluida) con estrema precisione. Si tratta di un parametro fondamentale che risulta utilissimo per la correlazione di tutti gli altri parametri necessari al controllo dell'effetto suolo in una monoposto (come, ad esempio, l'altezza delle sospensioni ed il momento di beccheggio). Come dice la stessa denominazione, siamo in presenza di un tubo che raccoglie la pressione dell'aria durante il moto del veicolo, mediante una presa dinamica posta all'ingresso del tubo stesso, dove si misura

appunto sia la pressione dinamica (o d'impatto) dell'aria che la pressione statica. La pressione totale, infatti, è data dalla somma tra la pressione statica e quella dinamica. Il tubo di Pitot ovviamente è orientato nel senso del moto del veicolo ed è collegato opportunamente ad un manometro differenziale per calcolare appunto la differenza tra la pressione dinamica e quella statica. Nel tubo sono posti anche dei fori periferici, che rappresentano delle prese statiche, parallelamente al senso della velocità in modo da non essere influenzate dalla pressione dinamica, ma solo da quella statica della corrente indisturbata. Nel manometro si viene a creare un dislivello e questo ci fornisce la differenza di pressione che è proporzionale alla velocità della vena fluida e che fornisce quindi il valore della velocità. Il tubo di Pitot, che viene utilizzato anche in aeronautica, viene applicato sulle monoposto di F.1 non solo in corrispondenza di test, ma anche in condizioni di qualifica e in gara, per avere una serie di riscontri costanti. L'informazione fornita dal sistema viene quindi raccolta dalla centralina, che elabora il dato e lo trasmette ad ogni passaggio davanti al box all'impianto telemetrico.

L'ingegnere
Enrico Benzing
spiega
come funziona
e a cosa serve
il tubo
di Pitot



ORSI

Partenza a Jesolo del regionale Friuli

Scatta il 26 marzo il campionato regionale del Friuli con la prova di Jesolo. Sono otto gli appuntamenti in programma, di questi solo sette saranno aperti sia alle classi nazionali che a quelle amatoriali. La manifestazione del 23 luglio a Zoppola ammetterà infatti al via solo le classi nazionali. Un'ultima nota riguarda la gara del 5 agosto, in programma sul circuito cittadino di Majano, che ha la particolarità di svolgersi in notturna.

DATA	PISTA
26 marzo	Jesolo
9 aprile	Fiera di Udine
14 maggio	Jesolo
2 luglio	Verde
23 luglio	Zoppola
30 luglio	Talmassons
5 agosto	Majano
27 agosto	Verde

Un nuovo delegato in Lucania

La Basilicata ha un nuovo delegato regionale: per il biennio '95-'96 la Fik ha infatti chiamato a coprire questa carica Sergio Lo Sardo. Il rappresentante lucano potrà essere contattato ai seguenti numeri telefonici: 0971-22644 oppure 0330-354795.

Meeting della Toscana il 25 marzo

Presso il circolo Arci di Fontebecci, nei pressi dell'uscita autostradale di Siena Nord, si terrà la riunione dei tesserati della Toscana per discutere dei problemi del karting con la partecipazione dei rappresentanti della Fik. Sempre nel corso di questo incontro verranno premiati i vincitori dei titoli regionali della passata stagione. Ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta al delegato della Toscana Fulvio Muzzi al numero telefonico 0577-45483.

■ **MONTEBELLUNA.** Nella riunione tenuta nei giorni scorsi a Castelnuovo Veneto, il Montebelluna karting club ha eletto presidente Patrizia Coslop, mentre alla carica di vicepresidente è stato chiamato Renzo Sernagiotto.

LONATO — Colpi di scena e spettacolo non sono mancati nella seconda e conclusiva prova del Trofeo di Primavera disputata sulla pista South Garda. I 185 piloti iscritti non hanno infatti lesinato nulla sul piano del confronto agonistico. Vediamo, classe per classe, quel che è accaduto.

60 MINIKART. Montosi parte dalla pole, ma si ferma già al 1. giro per noie meccaniche. Va brevemente al comando Stefani, poi superato da Piu e Ardigo che lottano tutta la gara per il successo. All'ultima tornata i due si toccano, Ardigo finisce su un cordolo e deve così cedere anche la 2. posizione a Iacone, poi nel dopo-gara viene retrocesso dai commissari all'ultimo posto per la manovra effettuata sul vincitore Piu.

100 JUNIOR. La gara vive sul duello tra Laudani, scattato subito in testa al verde, e Liuzzi per sei dei venti giri in programma. Alla 7. tornata Laudani è costretto alla resa per noie meccaniche e Liuzzi ha via libera verso un successo incontrastato.

100 NAZIONALE. Pavlovic allo start va in testa. La leadership del serbo dura però solo quattro giri: un contatto con Toninelli lo mette fuori causa, mentre esce di scena anche Toninelli, con una bandiera nera. Nelle retrovie non può passare inosservata la rimonta di un determinatissimo Gamba, partito dalla 13. posizione in griglia. In testa intanto sale Russomando rimanendovi sino a due giri dal termine. L'epilogo arriva quando Russomando e Molini escono di scena, con quest'ultimo che riesce però a riprendere la gara attardato, Gamba corona infatti la propria eccezionale rimonta agguantando il primo posto seguito da Quintarelli.

100 INTERNAZIONALE. È una corsa a senso unico nel nome di Pantano. L'iridato della Junior domina fin dall'inizio senza problemi. In seconda posizione si insedia Boscolo senza mai riuscire ad avvicinarsi al battistrada. A ravvivare la gara ci pensano Moro e Moiola, che duellano per il 3. posto concludendo in quest'ordine.

125 NAZIONALE. Si inizia con un serrato confronto a quattro in testa, i protagonisti sono De Palma, Antonini, Pasquinuzzi e Peroni, quest'ultimo esce di scena alla 6. tornata. Poi De Pal-



ORSI

GRAN RIMONTA DEL BERGAMASCO

In... Gamba a Lonato

BIONDO



Gamba, in alto, si è imposto nella 100 Nazionale a South Garda dopo essere partito dalla settima fila della griglia. Antonini (n. 87) e De Palma (n. 28), a lato, hanno dato vita a un serrato duello per la vittoria nella 125 Nazionale concludendo in quest'ordine

ma e Antonini allungano. All'11. giro Antonini prende il comando per tenerlo sino al termine, pur con De Palma che non gli concede respiro.

125 INTERNAZIONALE. I brividi arrivano già a metà del 1. giro: Piccini, dopo una partenza poco felice, cerca di infilare Maggio, i due si toccano e la gara finisce lì per entrambi. Biasuzini, in testa fin dall'inizio, viene marcato stretto per tutta la gara da Tarabelli che

poi si accontenta del 2. posto.

100 AMATORI. Tonon va in testa al verde e duella con Donadei che lo supera alla 7. tornata. Tonon non si dà per vinto, ma Donadei resiste al comando sino alla fine.

125 AMATORI VALVOLA. Fiortato prende la testa della gara fin dal via con Pierluigi Bozzoni subito alle costole. I due marciano vicinissimi in quest'ordine fino alla bandiera a scacchi.

TROFEO DI PRIMAVERA

Lonato (Bs), 12 marzo 1995

Classe 60 Minikart: 1. Piu (Haase) 9 giri in 9'00"800 alla media di 61,109 kmh; 2. Iacone (Kali) a 0"889; 3. Palli (Crg) a 1"633; 4. Pierguidi (Top) a 2"860; 5. Stefani (Dap) a 3"275. Tutti i motori sono Comer.

La classifica del trofeo: 1. Iacone p. 84; 2. Piu 82; 3. Pierguidi 80; 4. Stefani e Montardini 77.

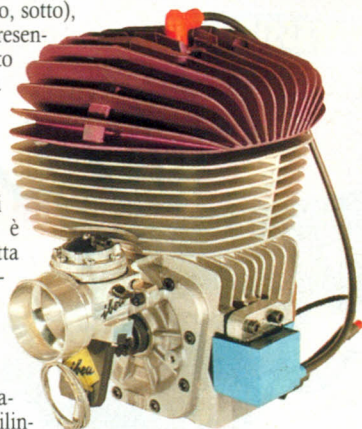
Classe 100 Junior: 1. Liuzzi (Kali-Comer) 20 giri in 16'27"791 alla media di 74,394 kmh; 2. Roana (Tibikart-lame) a 9"677; 3. Pelizza (Pcr-Pcr) a 14"822; 4. Filippini (Crg-lame) a 19"261; 5. Cavaciuti (Pcr-Pcr) a 22"601.

La classifica del trofeo: 1. Liuzzi punti 90; 2. Laudani 76; 3. Roana 75; 4. Filippini e Pini 74.

UN VALVOLA E UN LAMELLARE

Due Sirio superquadri

Figli della famiglia lame come i Parilla, i due Sirio (un valvola e un lamellare) omologati per il prossimo triennio differiscono dai fratelli per la proporzione tra alesaggio e corsa. Mentre i Parilla propongono una soluzione a corsa lunga, i Sirio sono dei superquadri: le due misure sono infatti di 50 mm, con l'alesaggio che può arrivare fino a un valore massimo di 50,46 mm. Esternamente, sia il lamellare (a lato, sopra), identificato come Rap '95, che il valvola (a lato, sotto), che ha la sigla Tt53, presentano forme piuttosto squadrate, frutto di una rivisitazione della termica per avere un migliore smaltimento del calore rispetto ai progenitori. Nel cilindro di entrambi i propulsori è stata collocata un'aletta in meno rispetto al passato, ciò per migliorare i flussi d'aria. La canna è stata realizzata in ghisa trattata sia per il valvola che per il lamellare. Soffermandoci sul cilindro, troviamo un diagramma, uguale per i due motori, piuttosto classico, con lo scarico ovale e due booster e tre luci di ammissione. A livello di basamento, il valvola presenta rilevanti novità rispetto al progenitore: il carter è stato infatti riprogettato per assicurare una migliore resistenza alle sollecitazioni, inoltre presenta due cuscinetti grossi sull'albero motore. I prezzi, infine, sono identici a quelli dei Parilla. Il lamellare viene infatti venduto a 2.083.000 lire più Iva, completo di scarico; mentre il valvola costa 2.833.000 lire, sempre iva esclusa e completo di scarico.



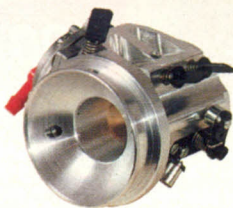
È UN'IDEA DI MILIZIANO

Il carburatore sta inclinato

Il preparatore milanese Miliziano ha recentemente realizzato un carburatore (sotto), omologato per i gruppi 1 e 2, pensato per essere impiegato nelle classi 100 Nazionale e Internazionale. La sigla del carburatore è MP1. Caratteristiche peculiari in

questo componente sono la realizzazione in blocco unico di alluminio con lavorazione dal pieno, oltre alla posizione di montaggio inclinata, studiata per garantire un maggior spazio per la manovrabilità delle viti di regolazioni in corsa. Troviamo poi il power-jet inserito nel corpo del carburatore per ridurre i rischi di bagnare la candela. Il prezzo di vendita è stato fissato in 530.000 lire, Iva inclusa. Ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta a Miliziano allo 02/66301091.

PATERLINI



Classe 100 Nazionale: 1. Gamba (Crg-Crg) 20 giri in 15'56"422 alla media di 76,786 kmh; 2. Quintarelli (Gold-Italsistem) a 0"704; 3. Pichler (Crg-Crg) a 4"744; 4. Giordan (Tony-Italsistem) a 7"264; 5. Rabaglia (Tony-Italsistem) a 7"724.

La classifica del trofeo: 1. Gamba punti 90; 2. Quintarelli 82; 3. Giordan 81; 4. Mangeri e Varano 68.

Classe 100 Internazionale: 1. Pantano (Crg-Rotax) 20 giri in 15'44"930 alla media di 77,720 kmh; 2. Boscolo (Gold-Italsistem) a 4"842; 3. Moro (Haase-Titan) a 7"875; 4. Moiola (Crg-Rotax) a 8"358; 5. Culcasi (Tony-Rotax) a 17"657.

La classifica del trofeo: 1. Pantano punti 90; 2. Boscolo 80; 3. Moiola 76; 4. Moro 74; 5. Bontempi 69.

Classe 125 Nazionale: 1. Antonini (Birel-Tm) 20 giri in 15'27"174 alla media di 79,208 kmh; 2. De Palma (Crg-Pavesi) a 3"810; 3. Pasquinuzzi (Crg-Pavesi) a 12"476; 4. Mazzocchi (Tony-Pavesi) a 14"085; 5. Zanelli (Crg-Pavesi) a 15"817.

La classifica del trofeo: 1. Antonini punti 90; 2. De Palma 84; 3. Mazzocchi 78; 4. Lotito e Zanelli 75.

Classe 125 Internazionale: 1. Biasuzzi (Birel-Tm) 29 giri in 15'24"874 alla media di 79,405 kmh; 2. Tarabelli (Gold-Pavesi) a 0"307; 3. Azzolina (Gold-Pavesi) a 5"975; 4. Sala (Kali-Pavesi) a 12"583; 5. Ghiotto (Tony-Pavesi) a 12"955.

La classifica del trofeo: 1. Azzolina punti 87; 2. Biasuzzi 45; 3. Damioli 81; 4. Sciola 71; 5. Savoldi 69.

Classe 100 Amatori: 1. Donadei (Top-Comer) 20 giri in 16'44"178; 2. Tonon (Pcr-Pcr) a 16'47"876; 3. Casiraghi (Tony-Sirio) 16'55"226; 4. Giacioletto (Teco-Parilla) 16'55"656; 5. Emanuele Rossi (Tony-Italsistem) 16'55"971.

La classifica del trofeo: 1. Casiraghi punti 85; 2. Giacioletto 81; 3. Emanuele Rossi 76; 4. Bonanni 75; 5. Tonon 74.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Fiorato (Gold-Pavesi) 20 giri in 15'45"137 alla media di 77,703 kmh; 2. Pierluigi Bozzoni (Crg-Pavesi) a 11"702; 3. Faini (Crg-Pavesi) a 12"404; 4. Alberto Iacchelli (Crg-Tm) a 12"807; 5. Ravera (Birel-Pavesi) a 13"136.

La classifica del trofeo: 1. Fiorato punti 87; 2. Faini 85; 3. Campanini 77; 4. Pirovano 75; 5. Alberto Iacchelli e Medeghini 73.

LE GARE

PISTA KINISIA

Contrada Runza (Tp),
12 marzo 1995

Classe 60 Minikart: 1. Centamore (Top) 8 giri in 7'42"29; 2. Lo Bue (Top) a 0"26; 3. G. Costanzo (Tony) a 0"61; 4. Polizzano (Tony) a 1"26; 5. Cocola (Tony) a 1"52. Tutti i motori sono Comez la classifica è sub-judice.

Classe 100 Junior: 1. Buonvicino (Nannik-Parilla) 20 giri in 15'55"49; 2. Di Bella (Crg-Parilla) a 0"37; 3. Terranova (Tony-lame) a 2"81; 4. E. Priulla (Crg-Parilla) a 3"10; 5. Alessandro Arcuri (Birel-Parilla) a 30"40.

Classe 100 Nazionale: 1. Spada (Pcr-Pcr) 20 giri in 15'12"50; 2. Giuseppe Greco (Top-Sirio) a 2"80; 3. S. De Matteo (Npk-Atomik) a 8"07; 4. V. Ampolo (Top-Comer) a 11"67; 5. Tagliavia (Merlin-Mrc) a 41"44.

Classe 100 Internazionale: 1. P. Pignataro (Kali-Rotax) 12 giri in 9'12"02; 2. Lipari (Merlin-Atomik) a 3"55; 3. Imperato (Npk-Pcr) a 23"62; 4. Filippone (Kali-Pcr) a 25"65.

Classe 125 Nazionale: 1. Fabio Giuliano (Birel-Pavesi) 20 giri in 14'57"88; 2. G. Giuliano (Birel-Pavesi) a 0"41; 3. D'Anna (Npk-Pavesi) a 3"16; 4. A. Priulla (Crg-Tm) a 12"10; 5. Vassallo (Tony-Pavesi) a 18"87.

Classe 125 Internazionale: 1. D. Cascio (Kali-Tm) 13 giri in 9'39"07; 2. Fortuna (Tony-Pavesi) a 4"05; 3. Castellana (Gold-Pavesi) a 11"81; 4. Giuseppe Spanò (Kali-Tm) a 30"30; 5. P. Barbera (Tony-Pavesi) a 2 giri.

Classe 100 Amatori: 1. Galioto (Gold-Pcr) 20 giri in 16'02"27; 2. Branciamore (Pcr-Pcr) a 9"43; 3. Firrincieli (Tony-Parilla) a 15"28; 4. «Billy» (Tony-Parilla) a 15"80; 5. L. Pignataro (Top-Parilla) a 16"27.

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. D'Angelo (Kali-Tm) 20 giri in 15'42"57; 2. Mustazza (Crg-Tm) a 1"05; 3. C. Bellomo (Crg-Tm) a 8"84; 4. Selvaggio (Gold-Tm) a 14"04; 5. Incammisa (Tony-Tm) a 14"38.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Castro (Gold-Pavesi) 20 giri in 15'17"67; 2. Rosolia (Kali-Tm) a 0"86; 3. Gaspare Spanò (Kali-Tm) a 2"31; 4. Pollara (Kali-Tm) a 6"36; 5. Ciampi (Gold-Pavesi) a 24"53.

Gara club 100: 1. Modica 8 giri in 6'52"43; 2. Mazza a 1"80; 3. Lana a 5"56; 4. Manisi a 3 giri.

Gara club 125 Nazionale: 1. Raiti 8 giri in 18'48"45; 2. Lotta a 1"35; 3. Solina a 3"90.

Gara club 125 Internazionale: 1. G. Battista Martinico 8 giri in 18'39"63; 2. Ciaramita a 1"33; 3. Giuseppe Martinico a 9"68.

CIRCUITO FORLIMPOPOLI

Forlimpopoli (Fo), 12 marzo 1995

Classe 60 Minikart: 1. Serra (Top) 20 giri in 10'18"086; 2. Zanfani (Top) a 0"470; 3. Spighi (Top) a 0"894; 4. Mallucelli (Dap) a 2"104; 5. Zani (Birel) a 21"385. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Panelli 34 giri in 14'39"489; 2. Andrea Montanari a 6"067; 3. Paolo Montanari a 13"581; 4. Zani a 13"965.

Classe 100 Nazionale: 1. Catani (Kali-Parilla) 33 giri in 14'59"471; 2. Bertozzi (Crg-Pcr) a 13 giri.

Classe 100 Internazionale: 1. Di Ubaldo (Tony-Italsistem) 20 giri in 8'18"790; 2. Fabrizi (Birel-Italsistem) a 0"859; 3. Bonavita (Birel-Saetta) a 16"816; 4. Cecchetti (Birel-Italsistem) a 26"334; 5. Uttini (Top-Comer) a 3 giri.

Classe 125 Nazionale: 1. Daniele Fabbrizi (Kali-Tm) 33 giri in 13'49"208; 2. Ferretti (Kali-Pavesi) a

13'51"054; 3. Zappi (Crg-Tm) a 1 giro; 4. Del Mastro (Crg-Tm) a 2 giri.

Classe 125 Internazionale: 1. Franco Ricci (Tony-Tm) 34 giri in 13'42"441; 2. Dall'Olio (Kali-Pavesi) a 1 giro; 3. Martelli (Birel-Tm) a 7 giri; 4. Christian Venturi (Tony-Pavesi) a 10 giri; 5. Conti (Crg-Tm) a 10 giri.

Classe 100 Amatori: 1. Zani (Birel-Italsistem) 34 giri in 14'32"628; 2. Bosi (Best-Pcr) a 7"973; 3. Collini (Birel-Parilla) a 17"333; 4. Zoli (Mari-Italsistem) a 2 giri; 5. Bassenghi (Kali-Parilla) a 2 giri.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Sanchini (Mari-Tm) 34 giri in 13'58"015; 2. Corbari (Tony-Balen) a 7"043; 3. Laghi (Kali-Balen) a 13"879; 4. Neri (Kali-Tm) a 3 giri; 5. Valentini (Top-Tm) a 6 giri.

PISTA DUEMILA

Ampugnano (Si), 12 marzo 1995

Classe 100 Junior: 1. Corsetti (Feral-lame) 18 giri in 11'22"780; 2. Berti (Birel-Parilla) a 1 giro.

Classe 100 Nazionale: 1. Pollastrini (Feral-Sirio) 18 giri in 10'56"507; 2. Bindi (Mari-Sirio) 11'05"234; 3. Brogi (Tibikat-Comer) 11'05"995; 4. Scocati (Birel-Italsistem) 11'12"583; 5. Martino (Feral-Sirio) 11'13"668.

Classe 125 Nazionale: 1. Cerbai (Crg-Pavesi) 18 giri in 10'32"170; 2. Bicchi (Npk-Pavesi) 10'35"610; 3. Nocentini (Crg-Pavesi) 10'40"935; 4. Di Marco (Npk-Tm) 10'43"595; 5. Angelini (Top-Tm) 10'48"237.

Classe 125 Internazionale: 1. Pallavivini (Kali-Tm) 18 giri in 10'35"468; 2. Tempesti (Tony-Pavesi) 10'40"763; 3. Bonci (Kali-Tm) 10'47"133; 4. Campigli (Crg-Pavesi) a 1 giro; 5. Cozza (Kali-Tm) a 5 giri.

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Borri (Crg-Tm) 18 giri in 11'01"256; 2. Imperio (Kali-Tm) 11'01"870; 3. Convalle (Tony-Tm) 11'02"292; 4. Guerrieri (Feral-Tm) 11'23"979; 5. Cottini (Kali-Tm) a 2 giri.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Muzzi (Tony-Tm) 18 giri in 10'51"981; 2. Narducci (Tony-Pavesi) 10'52"741; 3. Lunetta (Tony-Pavesi) 10'55"829; 4. Baldasseroni (Tony-Pavesi) 10'58"405; 5. Pacini (Tony-Pavesi) 10'58"800.

CALENDARIO

26 marzo

- Pista Azzurra Jesolo (Ve) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Cogis Corridonia (Mc) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Romea S. Giuseppe di Comacchio (Fe) 60, 100, 125, Amatori riservata soci Uisp
- Pista Tibikart Gordona (So) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Cilento Casalvelino (Sa) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Le Sirene Cavaglià (Vc) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Ionica Mottola (Ta) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Nika Torretta Cruccoli (Kr) 60, 100, 125, Amatori
- Pista S. Venere Acireale (Ct) 60, 100, 125, Amatori



domenica notte

■ CARLO CAVICCHI

Per la serie facciamoci del male, il campionato mondiale di F.1 riparte tra pochi giorni con un assente di lusso: Nigel Mansell. Le ragioni sono note e da una settimana nell'ambiente non si parla d'altro in quanto rinunciare alla presenza di un campione del mondo solo perché non riesce ad entrare nell'abitacolo della vettura che avrebbe dovuto guidare è a dir poco un suicidio. Della sua squadra, prima di tutto, ma anche di tutto quanto ci sta attorno. La faccenda la si può vedere in due maniere molto diverse: per i tecnici si è trattato di un errore di progettazione, per i non tecnici di un grosso errore di presunzione. Sono anni che andiamo dicendo che uno dei problemi più grossi di questa F.1 malaticcia è lo strapotere dei progettisti o anche, più in senso lato, dei troppi ingegneri. Sono i tecnici che dettano le regole, che le interpretano, che le aggirano, che le violano. Per loro le corse sono dei numeri scritti su dei tabulati. Non ci sono delle imprese sportive, ma solo dei parametri più o meno rispettati. Mansell, campione celebrato e super pagato, può permettersi di dire no a una scatola inospitale, altri oggi come ieri non possono o non hanno potuto farlo. Mansell pesa 75 chili, 5 in meno di quando era in Ferrari nel '90. Là ci stava largo, qui è definito «troppo grasso». Fare i titoli sul «ciccione» è facile, sicuramente più facile che dire a chiare

lettere che la McLaren è una monoposto troppo stretta, infelicitemente ideata e costruita. Eppure non è la prima volta che succede: i più attenti ricorderanno le vicissitudini di Berger, costretto a correre con paragoni e paraginocchia e pur con questo terminare i Gran Premi con le giunture sanguinanti. E la storia della F.1 è ricca di diktat di correre o essere messi a piedi da parte di team manager senza scrupoli a piloti ubbidienti (in passato ben più di adesso). Questo semplicemente perché è più facile far guidare raggomitato un uomo anziché costruire ex-novo una vettura. Mansell si è ribellato, Berger gareggiò patendo le pene dell'inferno, Senna un anno fa fu accontentato, ahimé, con una modifica dell'ultima ora. È la legge del più forte, quella dei tecnici che hanno stravolto la F.1, e non solo la F.1, portando come elemento primario di valutazione la scienza esatta, non certo l'impresa sportiva, l'abilità di guida, la temerarietà. Prima fu la potenza, poi venne la tenuta di strada, quindi l'aerodinamica e infine l'elettronica. Dopo aver esplorato tutte le strade si era arrivati persino a un programma di cambiata-programmata, ricordate in McLaren quella di Senna da trasferire anche al suo compagno di squadra. In Benetton si è addirittura programmato Schumacher: tanti settori di pista memorizzati durante le prove del mattino, poi via: ecco il giro record, la pole, gli applausi. Fantascienza, roba da far fumare il cervello al verificatore tecnico della Fia, uno schiaffo agli spettatori che non ne vogliono sapere dei marchingegni e vogliono invece vedere le lotte ruota contro ruota, le staccate, i sorpassi nella convinzione che sia tutta roba genuina e non frutto di uno studio al calcolatore. Ed eccoci allora al primo via dell'anno senza un protagonista schierato dalla parte di chi ama le corse. La regola, in questi casi, è quella di non lasciarsi la testa in anticipo, di credere che comunque sarà una bella stagione, però se il buon giorno si vede dal mattino diciamo pure che lo sgarbo agli appassionati c'è già stato. Accettare un Mansell in pensione, per quanto dispiaccia, è pur sempre un segno del tempo cui rassegnarsi, ma rinunciare a un Mansell che ha voglia di divertire solo perché non entra nell'abitacolo della sua vettura, beh sa più che altro di presa per i fondelli. Di chi paga il biglietto, naturalmente, ma anche di chi finanzia la McLaren.

IL MONDIALE NON È ANCORA PARTITO E IO HO GIÀ MAL DI TESTA!



UN PIENO *di* SPERANZE

Chi sono, cosa cercano ma soprattutto quali quotazioni hanno i piloti e i team che questo fine settimana affrontano in Brasile la prima sfida della stagione

ALBERTO ANTONINI

Una volta si chiamava Descida do Sol, discesa del sole. Da qualche anno, è intitolata ad Ayrton Senna. È la prima curva del mondiale, a Interlagos. E anche se i piloti che si buttano a sinistra dopo il rettilineo box avranno altro a cui pensare, c'è un bel po' di simbologie da tenere a mente. Da venerdì a domenica saranno tutti di scena lì, a San Paolo del Brasile. Tredici squadre, aspettando la Larrousse. Ventisei monoposto profondamente diverse da quelle dell'anno scorso, e teoricamente meno performanti. Ventisei piloti — cinque

italiani — dai ventitré ai trentasei anni, visto che nonno Mansell si è chiamato fuori. Ventisei storie diverse. Mesi di speranze, lavoro, soldi spesi e incassati. Strategie da mettere a punto per il secondo anno — forse l'ultimo — nella nuova era dei rifornimenti. Come sempre, c'è chi arriva più in forma e chi si presenta col fiatone, stringendo gli ultimi bulloni in corsia box. In queste pagine abbiamo cercato di dare una valutazione complessiva del potenziale di ogni squadra. Non solo, cioè, di quello emerso dalle prove invernali, che danno al più la misura di come funziona un telaio, di quanto spin-

ge un motore; ma anche quello degli uomini dietro a ogni marchio. Partendo dai favoriti d'obbligo, e passando poi agli outsiders che quest'anno sono più scomodi del solito. A parte leggete più diffusamente di altri casi, come quello della McLaren o di qualche team arrivato troppo tardi per poter essere annoverato nel gruppo. Per tutti, un punto di riferimento: Michael Schumacher. Un uomo solo al comando, nel '94. Un esempio, quest'anno, da seguire. E se possibile, da superare. Vediamo chi può farcela e perché...

I meccanici del
team Sauber
addetti al
rifornimento si
preparano a
effettuare
l'operazione:
anche quest'anno
le strategie in
questa fase della
corsa saranno
determinanti
per i risultati



Forse Michael Schumacher non sarebbe quello che oggi è senza la Benetton. Sicuramente è vero il contrario. Anche le prime battute del '95, le prove del Castellet e dell'Estoril, portavano il suo segno. Michael è stato l'unico a ottenere tempi interessanti, a sfidare le Williams. Johnny Herbert, titolare dalla fine dell'anno scorso, ha fatto per lo più prove di durata. Michael ha detto di recente che «non vorrebbe un altro top driver in squadra»; poi, intuita la gaffe, si è corretto: «Non voglio dire che Johnny non lo sia, ma fino ad ora non ha avuto la possibilità...» eccetera. Di fatto le gerarchie sono ben chiare. E anche le strategie, perché Schumacher cercherà di sfruttare ancora il vantaggio che gli dava, l'anno scorso, la tattica dei tre pit-stop per gara. La Benetton si è allenata a lungo, effettuando settantacinque prove statiche di rifornimento. Altre venticinque sono in programma il giovedì a Interlagos. Ma non tutto è tranquillo: lo spettro del rogo di Hockenheim aleggia ancora e la squadra non nasconde le perplessità e le preoccupazioni circa la nuova apparecchiatura della Inter-technique applicata alle monoposto '95. Questo per la sicurezza. Un altro batticuore, e grosso, è l'affidabilità. Diceva un team manager inglese, la settimana scorsa: «Quelli (la Benetton, ndr) se la fanno sotto, hanno paura di rompere qualcosa in gara». I dubbi riguardano soprattutto, il cambio semiautomatico, e in particolare la gestione elettronica del sistema. Il motore Renault era uno sconosciuto fino a dicembre, quando Schumacher ha girato con il tre litri e mezzo montato sulla Ligier. L'abbina-



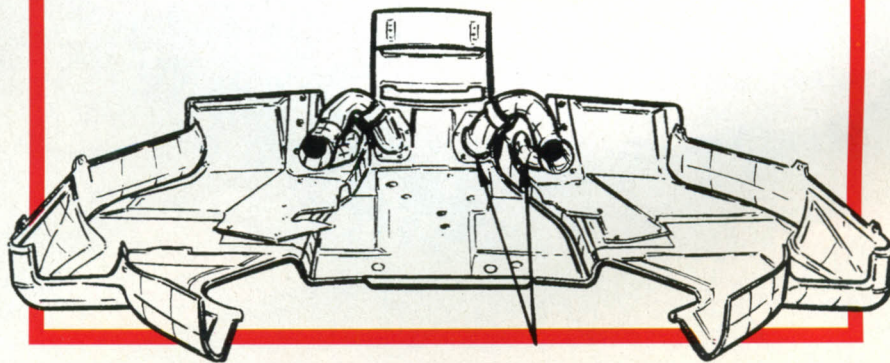
fotografieSOLDANO-DPPI

LA BENETTON TEME SOLO L'AFFIDABILITÀ

Schumacher resterà il faro

La B 195 soffia al centro

La Benetton B195 è la sola monoposto ad avere gli scarichi che soffiano nel canale centrale. È l'unico che parte dal piano di riferimento e che garantisce quindi un buon sigillo al suolo. A differenza di quanto fatto dalla McLaren lo scorso anno, al centro convergono gli scarichi principali, mentre quelli piccoli vanno a soffiare vicino alle pareti verticali esterne al canale centrale.



mento alla trasmissione è tutto da verificare e, a quanto sembra, non esente da problemi. La squadra di Briatore ha perduto Tom Walkinshaw, passato armi e bagagli alla Ligier. Può contare ancora, in pista, sul team manager Villadelprat e sulla direzione tecnica di Ross Brawn. Deve migliorare la capacità di reagire nel corso della stagione: l'anno scorso la Williams progredì molto più in fretta. In Brasile ci saranno due diverse soluzioni di airbox: hai visto mai che...

LA WILLIAMS PUNTA SUL DIFFERENZIALE PILOTATO

Marcia trionfale!

Giudicata dal punto di vista dei test invernali, quella della Williams è una specie di marcia trionfale. Perché, a parte il tempone sparato in chiusura da Damon Hill all'Estoril, la progressione e soprattutto la regolarità della Fw17 sono state impressionanti. Il tallone d'Achille, come per la Benetton, è ancora nella gestione del cambio semiautomatico. Un particolare sul quale la squadra, ha un po' rallentato lo sviluppo dell'ormai famoso Cvd, il differenziale che... fa la differenza. L'analisi del super-tempo di Hill dimostra fra l'altro che il punto di forza della Williams non è certo da ricercarsi nella «cavalleria» del Renault, bensì nel comportamento in curva. Dal punto di vista dei piloti, la squadra ha una coppia molto equilibrata. Senza i picchi di Schumacher, ma comunque in grado di lottare costantemente per le prime due file in qualifica. Da rivedere, rispetto all'anno scorso, le tattiche di gara. Nel '94 Damon Hill si è lamentato spesso del fatto che i piani per la gara lo abbiano alla resa dei conti, sfavorito rispetto a Schumacher. Per contro, la tattica delle tre soste ai box è redditizia soprattutto per piloti fulminei nei doppiaggi. Coulthard è ancora abbastanza inesperto e il team potrebbe giocare la carta delle tattiche differenziate. Patrick Head avrà il compito di evitare gli errori «alla Williams», come quello di Silverstone '94 (quando Hill uscì con le sospensioni allentate).



Schumacher, a sinistra, è il grande favorito del mondiale con la Benetton B195 che dispone del motore Renault: i soli dubbi riguardano l'affidabilità del cambio. Sopra, Coulthard che fa coppia con Hill sulla Williams Fw17

Fw 17 alla... carica

Analisi di un record. Hill ha portato la Williams Fw17 a 1'20"95 all'Estoril, siglando il nuovo record in configurazione '95. È curioso notare come Damon abbia migliorato riducendo via via la velocità massima: calando di circa 8 kmh ha migliorato il tempo di oltre un secondo. I tecnici hanno

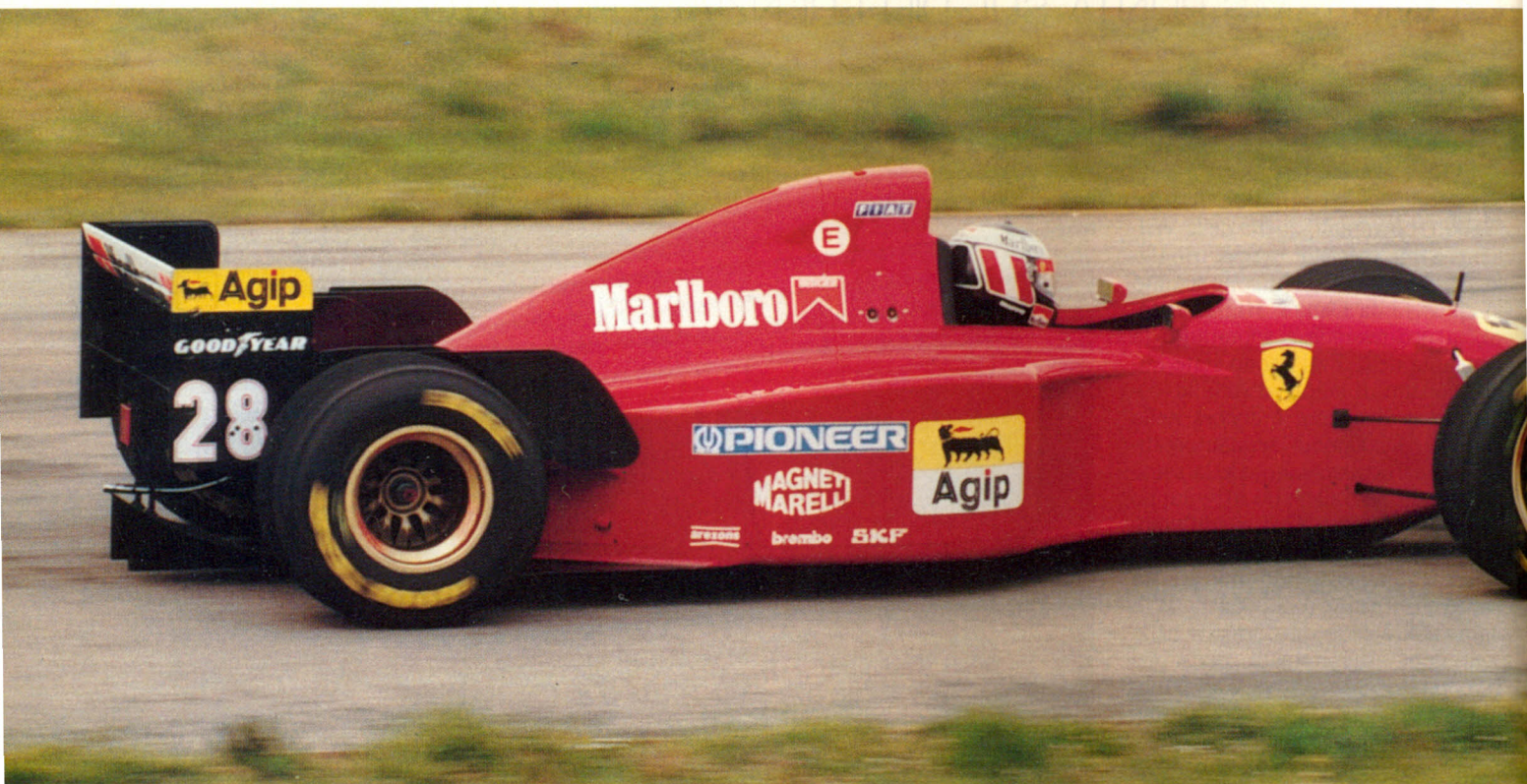
puntato il lavoro alla ricerca della carica aerodinamica. Dai dati emersi dal simulatore, infatti, è vero che la velocità sul dritto è calata ma è anche vero che sono cresciute la carica aerodinamica, l'accelerazione laterale e la velocità in curva. Gli avversari di Hill sono avvisati...

Tempo	velocità massima (kmh)	carico aerodinamico (kg)	accelerazione laterale (g)	velocità in curva (kmh)
1'22"03	307	800	4,16	251,93
1'21"75	302	840	4,32	256,32
1'20"95	299	852	4,38	258,37

SUPERLICENZA CONTESTATA

Otto piloti senza firma!

Anche i rappresentanti dei piloti, Martin Brundle in testa, fanno a gara nel minimizzare, la questione delle Superlicenze è un fuoco che cova sotto la cenere. Difficilmente a Interlagos si arriverà allo scontro diretto con il potere sportivo, ma il malcontento rimane. A quanto risulta, venerdì della scorsa settimana il presidente Fia, Max Mosley, ha inviato alle squadre una circolare nella quale, ricordando che otto piloti non avevano ancora firmato la loro licenza F.1, si invitavano — velatamente — i team manager a fare pressioni affinché la situazione si normalizzasse. La reazione della Gpda non brilla per aggressività: «Troveremo un accordo, una soluzione...» è il ritornello che si sente da un po' di tempo in qua. Nigel Mansell si è lamentato che la questione sia divenuta di dominio pubblico. Ma sottobanco i piloti agiscono: una ventina di loro avrebbe dato al legale di Schumacher (Michael è tuttora nel direttivo della Gpda) il potere di rappresentarli in caso di controversie. Il tutto, comunque, mentre si paventano possibili nuovi arrivi. Senza chiedersi, tanto per cambiare, se abbiano i requisiti per correre un Gp.



GIOVANNELLI

Le ultime prove di Fiorano, ovviamente, non hanno chiarito quale sia il vero potenziale della Ferrari 412 T2. Che rimaneva, alla vigilia della prima gara, un oggetto misterioso, capace a quanto sembra di grandi prestazioni ma altrettanto pieno di incognite. Ma se il test sulla pista di casa non ha aggiunto nulla a quanto già si sapeva della monoposto di John Barnard, è servito alla squadra per dissipare almeno il dubbio dell'affidabilità-motore. La Ferrari era uscita dal Castellet e dall'Estoril senza aver potuto compiere

COLOMBO

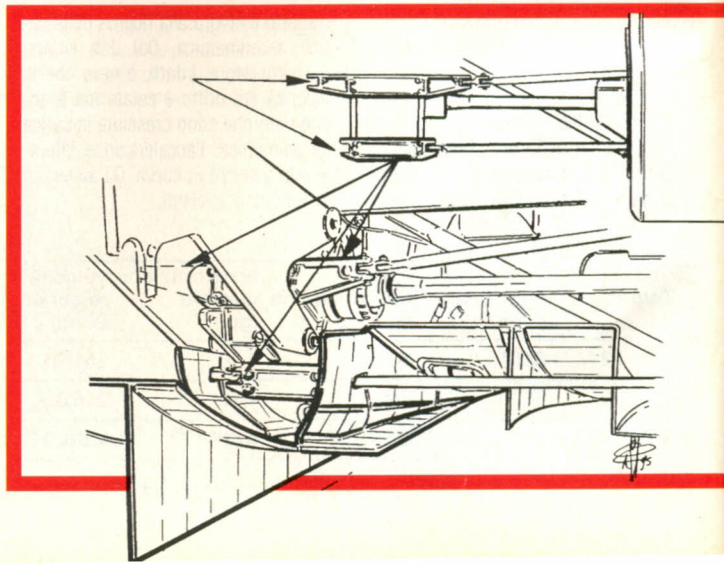
LA FERRARI SCOPRIRÀ IL SUO POTENZIALE

L'oggetto misterioso

una simulazione di Gran Premio. Il collaudatore Larini, girando con la T1 ibrida a motore 3000, ha coperto senza problemi qualcosa come 400 chilometri (miglior tempo 1'03"45) con lo stesso V12. È un test che vale fino a un certo

punto, perché l'accessoristica del propulsore è necessariamente diversa; ma resta comunque un segnale confortante. Sulla coppia Berger-Alesi c'è poco da dire che non sia già stato detto. Se non che — come avete letto nell'inter-

vista di due numeri fa — Gerhard ha già fatto i suoi piani per il futuro e all'estero questo viene interpretato come un prossimo abbandono del Cavallino. Possono essere solo chiacchiere: lasciano invece perplessi le dichiarazio-



IL TEAM DI DENNIS IN GRAVE CRISI TECNICA

Per la McLaren partenza handicap

Mika Hakkinen e Mark Blundell faranno quello che potranno, ma la situazione della McLaren in vista della prima gara è abbastanza preoccupante e, soprattutto, anomala. Il team di Ron Dennis ha infatti una tradizione di arrivi in extremis risolti in maniera estremamente favorevole. Basti pensare al '91, quando la Mp4/6 fu praticamente montata nei box di Phoenix e vinse lo stesso, con Senna al volante, il Gp di apertura del mondiale. Stavolta, invece, la situazione si è capovolta. La McLaren ha presentato la

sua monoposto a metà febbraio, ma i chilometri percorsi in prova non hanno fatto chiarezza. Il caso Mansell (di cui leggete a parte) è solo la punta dell'iceberg. Resta da dire che in squadra sono molti i dissapori, in particolare nei confronti dell'esperto di aerodinamica Henri Durand. Il francese non è nuovo alle situazioni di difficoltà, ma a Woking giurano di non voler fare processi («Non siamo mica la Ferrari...»). Le sorti del team ricadono sulle spalle di Hakkinen. Troppo larghe per l'abitacolo... ■

SOLDANO-DPPI



Nell'altra pagina, Berger impegnato nell'ultimo collaudo effettuato a Fiorano prima della spedizione delle 412 T2 per il Brasile. Lo sguardo dell'ingegner Ascanelli la dice lunga sull'incertezza che c'è in Ferrari: molto potenziale, ma pochi giri coperti. A lato, la Jordan con Irvine: la monoposto irlandese sarà fra gli outsiders

FRA GLI OUTSIDERS TYRRELL, LIGIER E SAUBER

Però si teme la Jordan

A qualcuno di loro, la qualifica di terzo incomodo comincia a stare, appunto, scomoda. Non è solo un gioco di parole: fra i team cosiddetti di seconda fila (Tyrrell, Jordan, Ligier e Sauber, basandosi sui dati della scorsa stagione) le ambizioni sono ampiamente maggiori dei risultati. Per ora. Storicamente, la squadra più blasonata è la Ligier, uscita molto bene dalle retrovie in cui era precipitata a cavallo degli anni '90. Ma si tratta anche dell'unica compagine che non può nutrire ambizioni, per così dire, indipendenti. Con un progetto

che è la fotocopia della Benetton, la Js41 servirà soprattutto, almeno nelle fasi iniziali, a fare da banco di prova per il motore Honda. Altrimenti Briatore avrebbe cercato di forzare la mano ai giapponesi, che hanno imposto la presenza del loro "testimonial" Suzuki. Aguri aveva dimostrato, nell'ultima stagione a tempo pieno con la Footwork, di poter essere molto veloce sul giro in qualifica. Ma molto spesso non è in grado di tradurre questa capacità in risultati utili. Il suo compagno di squadra, Olivier Panis, è cresciuto molto bene nel suo primo anno

di F.1. Ma forse, più avanti nella stagione, soffrirà la presenza di Tom Walkinshaw che ha sempre favorito Brundle, destinato a sua volta a rilevare Suzuki nelle gare dopo Interlagos. Altro punto negativo per il team, la mancanza di prove su circuiti che non fossero quello di casa a Magny-Cours. Tutto il contrario per la Tyrrell, che ha dalla sua soprattutto i chilometri percorsi. La 023 sembra una monoposto nata bene, soprattutto abbastanza affidabile e quindi in grado di andare a punti in una gara come Interlagos, dove i ritiri giocheranno un ruolo

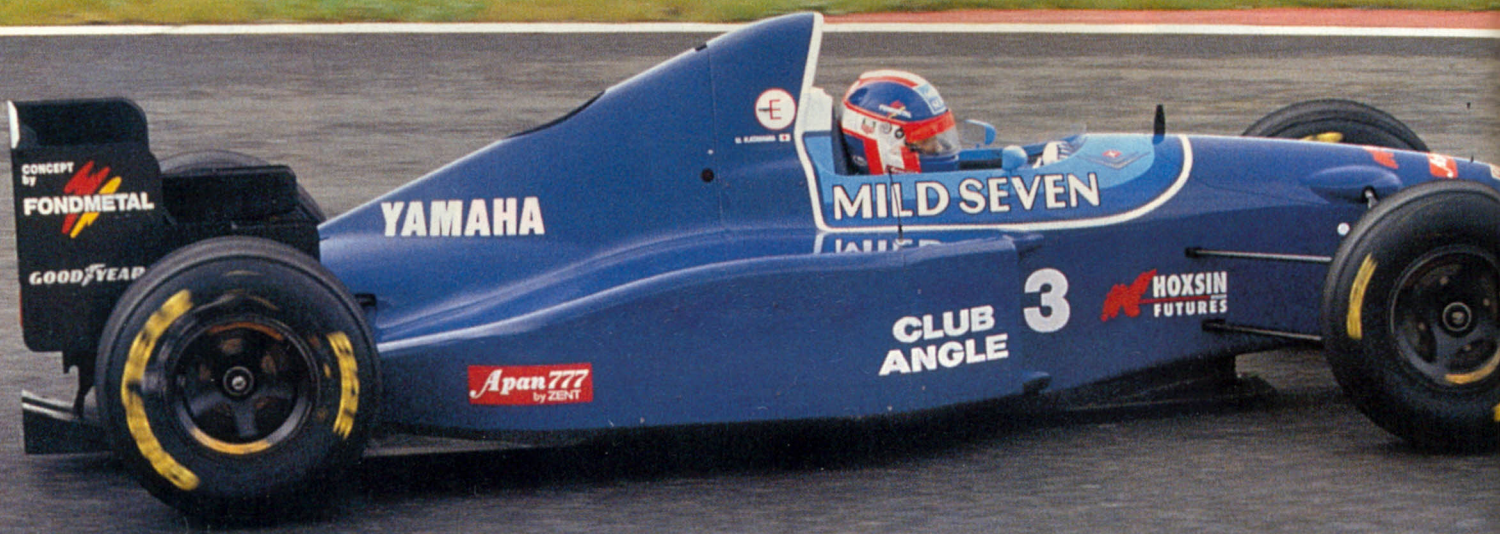
ni rilasciate nei giorni scorsi da Jean Todt, secondo il quale la Rossa sarà in grado di lottare per il mondiale solo nel '96. Semplice pretattica o desiderio (per non dire bisogno) di mettere le mani avanti? Sul piano delle strategie di gara, da segnalare che la Ferrari ha un serbatoio del carburante piuttosto capiente (135 litri, mentre si dice che ad esempio la Pacific arrivi a 90). Si può ipotizzare che a Maranello non pensino a fare sedici gare-sprint. Anche perché Willy Toet ha ammesso che le strategie condizionano la progettazione...

Sulla Rossa le geometrie si cambiano in fretta

È all'insegna della modularità la Ferrari 412 T2: gli attacchi delle sospensioni non sono più ricavati nella scatola del cambio, come sulla monoposto 194 che era difficile da modificare nella geometria delle sospensioni. Ora i bracci sono fissati a comodi telaietti, la cui sostituzione permette qualsiasi variazione di schema.

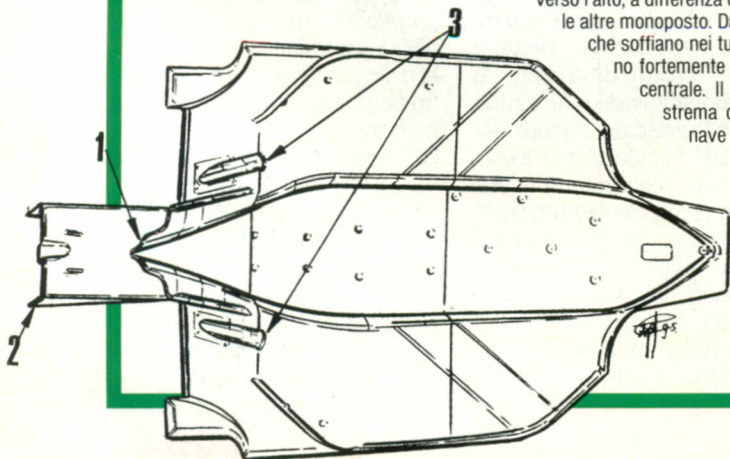
fondamentale. Katayama sa essere velocissimo sul giro, sia in qualifica che in gara. Ma troppo spesso ha sciupato tutto con errori assurdi. E Mika Salo, ingaggiato per i soldi della Nokia (il cui nome compare accanto a quello del team) ha appena due Gran Premi di esperienza. Molto più competitiva, almeno a giudicare dai tempi dei test invernali, è la Jordan-Peugeot. Tra i piloti, Barrichello appare più concreto di Irvine, anche se non necessariamente più veloce. La squadra però dovrà migliorare molto l'operatività ai box, dove l'anno scorso Rubens è rimasto troppo spesso attardato nei pit-stop. Quanto a Irvine, la simpatia e l'aggressività non sono

sempre le migliori credenziali per un team che deve pensare soprattutto ai punti di classifica. L'irlandese ha cambiato molto il suo atteggiamento (è persino diventato astemio...) e questo è per lui l'anno decisivo. Qualche perplessità viene dalla Sauber. L'organico svizzero si impoverisce via via di talenti: quest'anno anche il tecnico Tim Wright se n'è andato alla Benetton. E la C14 a motore Ford Zetec non è stata mai molto veloce nelle prove invernali. Frentzen è un talento puro, capace soprattutto in qualifica di grandi prestazioni. Wendlinger, pienamente recuperato nel fisico, è invece atteso alla prova del cronometro. Finora, non ha convinto. ■



Come la chiglia di una nave

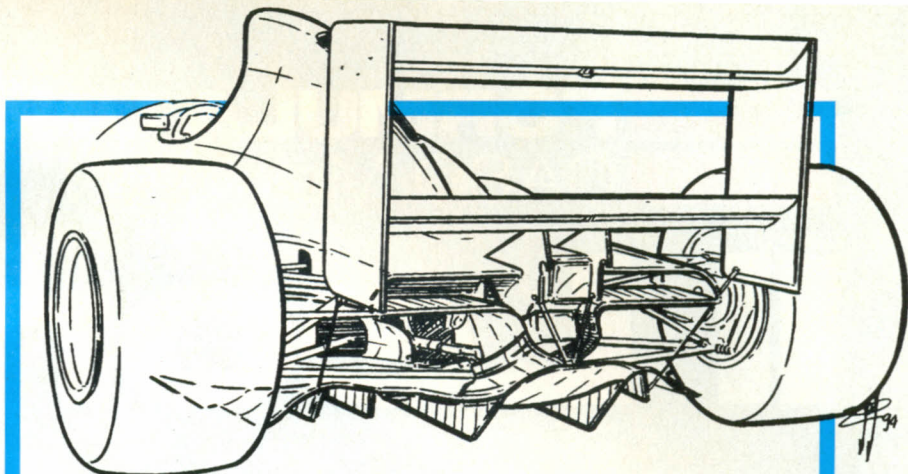
Controcorrente la Tyrrell 023: assomiglia più a una F.3 che a una F.1 per le ridotte dimensioni e la forma delle pance. Di ispirazione Footwork, la carenatura (1) del cambio rialzato è molto stretta per favorire la sofisticata aerodinamica che comprende anche un (2) profilo estrattore poco incurvato verso l'alto, a differenza di quanto si è visto sulle altre monoposto. Da notare gli scarichi (3) che soffianno nei tunnel laterali, i quali sono fortemente inclinati verso la parte centrale. Il fondo scalinato si rastrema come la chiglia di una nave



E POTREBBERO

Il calendario della F.1 mai come quest'anno è apparso soggetto a modifiche e terremoti. Questi ultimi non solo figurati ma anche reali: non si deve dimenticare infatti che il Gp del Pacifico in programma ad Aida il 16 aprile è stato spostato al 22 ottobre proprio a causa del terribile sisma che ha colpito l'area in cui si trova l'autodromo. Si è temuto infatti che la gara di Aida fosse comunque destinata a saltare nonostante il rinvio di diversi mesi predisposto dalla Federazione per favorire i lavori di ricostruzione nella regione. E, invece, sembra che proprio il Gp del Pacifico ci sarà. Sono stati pagati i diritti per organizzare la gara e le strutture sembrano perfettamente a posto. L'unico problema ancora da risolvere è legato alla logistica della Fuji Television, la rete che ha l'esclusiva del-

A sinistra la Sauber C14 Ford impegnata con Frentzen al Mugello dove sono stati effettuati test volti principalmente a migliorare l'affidabilità della vettura. Sotto, la Tyrrell Yamaha con Katayama al volante. Il team del «boscaiolo» ha sorpreso per la continuità di rendimento dimostrata in tutte le prove effettuate. Ancora tutta da scoprire la nuova Minardi il cui motore Cosworth Ed 3.0 è ancora molto carente in sviluppo.



La Footwork fa proseliti

La Footwork A 15 dello scorso anno ha fatto scuola: molte delle nuove monoposto hanno infatti adottato la carenatura del cambio a restringersi nella parte centrale del profilo estrattore. Una soluzione escogitata da Alan Jenkins e ripresa da altre due monoposto '95 già viste: Ferrari e Tyrrell.

ARROWS E MINARDI ANCORA TUTTE DA SCOPRIRE

Team con poco ...allenamento

Arrows e Minardi, entrambe costrette a pagarsi i motori, la prima l'inedito V8 Hart, la seconda il V8 Cosworth versione Ed, hanno terminato le loro monoposto in extremis. Pochissimi giri di prova che conseguentemente hanno effettuato. Per questo è difficile dare un giudizio sulle loro potenzialità anche se le vetture realizzate sembrano avere le carte in regola per ben figurare. La squadra inglese, confermando Morbidelli, non solo ha mostrato di credere nell'ancor giovane pilota italiano, ma si è anche data una certa continuità. Se il propulsore realizzato dal geniale Hart si rivelerà all'altezza del «fratello» a 10 cilindri dello scorso anno si possono pronosticare per il team discrete soddisfazioni. È certo però che molto dipenderà dal budget su cui potrà contare Oliver per portare avanti lo svilup-

po del propulsore che effettuerà il primo vero test di affidabilità solo a San Paolo... in pista. Anche per la Minardi le incognite sono legate alla messa a punto di vettura e propulsore che, unico dei V8 Cosworth Ed, potrà contare sulle centraline Marelli. Un sistema di accensione-iniezione molto sofisticato, che però non è stato ancora messo a punto a dovere per mancanza di tempo. Se a questo si aggiunge che anche il cambio, completamente nuovo, non è stato esente da difetti di gioventù, si capisce che la potenzialità della squadra è tutta da scoprire. Un pilota di provata esperienza come Martini, capace di giri veloci da vero campione, costuirà in ogni caso uno stimolo notevole per il giovane Badoer alla ricerca del rilancio dopo le delusioni patite, in Scuderia Italia e una stagione in castigo. *d.f.*

ESERCICI 17 GP

le riprese dei due Gp nipponici. I tecnici di questa rete non sono ancora in grado di garantire il trasferimento di tutte le telecamere da Suzuka ad Aida nei quattro giorni che dividono le due gare. Tuttavia, siccome era già stato allertato anche l'impianto di Budapest, dalla Foca sono giunte voci secondo cui quest'anno non solo non salteranno gare (anche Imola e Monza sembra siano riuscite a garantire le correzioni al tracciato necessarie per non perdere le loro gare) ma addirittura saranno disputati 17 Gp. Si è anche saputo che Jerez ha rinunciato a far valere i suoi diritti, acquisiti sin dallo scorso anno, sull'organizzazione del Gp d'Europa '95 andato al Nürburgring a fronte della garanzia di avere, a partire dal '96, una gara iridata battezzata Gp dello Sherry. ■



FORMULA UNO

CASO McLAREN

Il Leone non ci sta!

Mansell ha comunicato a Ron Dennis di non essere disposto a guidare la Mp4/10. Il team manager è stato quindi costretto a ingaggiare Blundell per le prossime due gare, imponendo ai tecnici di realizzare subito una nuova monoposto non solo più confortevole, ma anche più veloce. Perché è questa la cosa che Nigel vuole, innanzitutto...

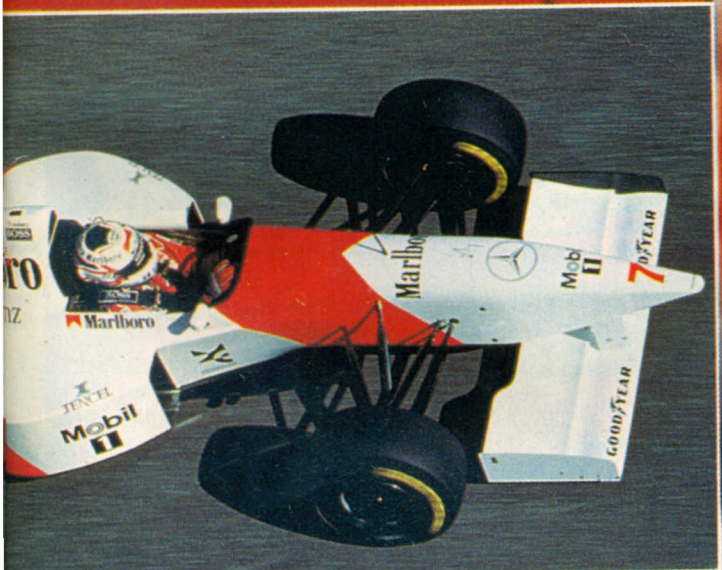
ALBERTO ANTONINI

Ancora prima di aprirsi, il mondiale '95 fa storia. Sfogliate pure gli annali della Formula Uno: non troverete tanto facilmente il caso di un pilota che rinuncia a guidare perché ha problemi con la sua vettura. Almeno nei top team, e non necessariamente da oggi. Jochen Rindt, a Monza nel '70, si era adattato a correre su una Lotus senza alettoni. La pagò con la vita. Nigel Mansell va in controtendenza e, prima ancora di iniziarlo, rinuncia al suo mondiale a tempo pieno. Il primo dal '92, l'anno del titolo. Se andrà bene, e non è ancora detto, Nigel correrà quattordici gare (quindici se, come sembra, verrà recuperato il Gp Ungheria), saltando Brasile e Argentina nell'attesa che sia pronto

A Mansell è bastata una sessione di test per rendersi conto che la Mp4/10 motorizzata Mercedes non era all'altezza delle sue aspettative. Al punto da spingerlo a disertare quanto meno i primi due Gp, in attesa che Durand e soci ripensino forme e soluzioni tecniche della vettura

foto: S. SOLDANO-DPPI





un nuovo telaio. Uno stringato comunicato congiunto di McLaren e Mercedes ha messo fine ai dubbi sollevati già dai primi giorni all'Estoril. Un comunicato che richiama quello che, da giorni e giorni, è il capro espiatorio di tutta la faccenda: l'abitacolo della Mp4/10. La scocca stretta, il gradino taglia-fianchi. E naturalmente il pilota ciccone. Si è sentito di tutto, dappertutto, dimenticando una realtà fondamentale. Che Mansell e Hakkinen hanno in pratica gli stessi problemi. E che entrambi, alle prese con una monoposto veloce, si sarebbero comportati diversamente. I guai della McLaren '95 li ammettono sia la squadra che la Mercedes, nemmeno più tanto a mezza bocca. Anche perché non fa gioco neppure a loro negare l'evidenza. Questa settimana, mentre le vetture di Hakkinen e di Mark Blundell, nuovo collaudatore e sostituto di Nigel, sono già in Brasile, continuano le prove. Lo stesso Mika aveva in programma di raggiungere San Paolo solo in un secondo tempo. Ma come si è potuti arrivare a una situazione del genere in quella che è considerata ancora una squadra modello?

DIALOGO. La crisi della McLaren ha radici profonde. E si lega alla crisi dei motori. Mentre saliva l'astro Renault (guarda caso, con Mansell) calava quello della Honda. Era il '92, e da allora Ron Dennis non ha più fatto due anni di fila con lo stesso propulsore. Ford, Peugeot, e adesso Mercedes. Da tutti, Dennis ha preteso forse più di quello che fosse possibile avere, almeno in tempi brevi. La questione Mercedes è più complessa, visto che subentrano i discorsi di proprietà. In generale, però, a Stoccarda sono stati concilianti. La Ilmor ha realizzato a tamburo battente un V10 con basamento stretto, su richiesta del team. Ma una cosa è discutere con un motorista, un'altra affrontare un pilota. Specie se questo pilota si chiama Nigel Mansell. Anche Senna, dopotutto, si era piegato. Nel '93 corse a gettone, ma corse. Dalla prima all'ultima gara, nonostante lui e Dennis fossero stati spesso ai ferri corti. A Imola, quell'anno, arrivò appena in tempo per le prove, stralunato dal fuso orario e da un'azione di recupero degna di James Bond. Mansell guadagna, all'incirca, quel milione di dollari a gara che allora andavano ad Ayrton, ma su basi diverse. La McLaren faceva capire, la settimana scorsa, che il rifiuto di correre gli costerà caro, in termini di ingaggio. Eppure, il Leone è andato per la sua strada. A dire la verità c'era andato anche all'Estoril, dove ai box non brillava certo per la comunicativa. Richiesto di quale fosse il suo dialogo con Mansell, Hakkinen ridacchiava: «Dialogo? Non abbiamo mica parlato tanto...». Taciturno, se si escludono le paternali dispensate alla stampa. Ostinato. Difficile. Ma evidentemente, a 42 anni, ancora irresistibile. Al punto di imbarcare tutta una squadra in un'avventura più grande di lei.

Perché la McLaren del '95 non era la McLaren di Mansell, anche se i contatti erano iniziati già a Suzuka. Altrimenti non si spiegherebbe questo affannoso inseguire, quella clausola misteriosa del contratto miliardario che garantisce al pilota «una vettura competitiva». Forse Nigel si gioca, quest'anno, più di tutti. Lui dice che «la decisione di continuare a correre è stata presa con tutta la famiglia. Allungando qualche mancia ai ragazzi...». Se anche non dovesse lottare per il campionato — anzi, soprattutto in questo caso — avrebbe da perdere qualcosa di fondamentale. La credibilità di tanti anni, uno dei titoli F.1 e IndyCar macinati a un anno di distanza uno dall'altro. Hakkinen e Blundell sono certamente più malleabili. Più disposti a provarci, a rischiare la figuraccia e forse qualcosa di più. Mansell può permettersi di stare alla finestra, di lasciare che altri facciano il lavoro per lui? Vedremo. Quando tornerà in pista, a Imola o forse più avanti, con la Mp4/10B o come la chiameranno, avrà solo vinto il primo round, quello con la sua squadra. Da lì in avanti inizia il confronto con gli altri. E lui, se gli chiedi a quale Gp tiene di più, ti guarda fisso negli occhi e ti risponde «Silverstone». Non c'era da dubitarlo. ■

COLOMBO



IMAPRESS

IL SONDAGGIO DELLA SETTIMANA

Ha fatto bene Mansell a rinunciare ai primi due Gp con la McLaren per evitare una brutta figura, oppure avrebbe dovuto correre il rischio perché è un professionista pagato?

Fateci sapere la vostra opinione telefonando allo

144-662933



Sopra, Blundell durante i 30 giri effettuati nei test all'Estoril. In basso, il «Leone» sembra meditare sul suo futuro. Sotto, il motore Mercedes che non ha deluso i motoristi

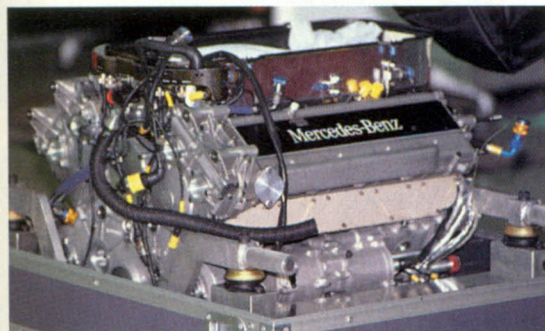


PHOTO4

TANTE LE CRITICHE ALLA NUOVA VETTURA

Ma la Mp4/10 soddisfa Mark Blundell

È un po' frastornato, confuso. Vuoi perché è appena rientrato dall'Estoril, vuoi perché i bambini, Mark junior e Callum, continuano a far casino. Soprattutto perché tutto è successo così in fretta. Ma è anche felice, Mark Blundell. Nell'arco di una settimana è passato dalla delusione dell'appiattamento — Tyrrell voleva soldi, lui non ne aveva

— alla gioia di far parte di nuovo del giro. E con la McLaren, che a dispetto dei guai è pur sempre un top team. «Eh si — ridacchia — le circostanze sono diverse...». Lui, Mark, le monoposto biancorosse le aveva guidate solo da collaudatore. Ma se è per questo era stato tester anche della Williams... Stavolta, invece, avrà il volante della Mp4/10 in Brasile e Argentina. La monoposto che Nigel Mansell giudica inguidabile, per lui è un'ancora di salvezza. Era andato a podio, negli ultimi due anni, sia con la Ligier che con la Tyrrell. Adesso non è detto che sia più facile. Ma davvero la McLaren '95 è così problematica? «Se devo essere sincero fino in fondo, io non ci ho trovato niente di male. Anche con l'adattamento all'abitacolo non ho avuto problemi. Devo anche dire, però, che non ho provato molto all'Estoril: una trentina di giri in tutto». — Alla Mercedes ammettono che la Mp4/10 non è ben bilanciata... «Può darsi, ma tutte le F.1 hanno problemi all'inizio. E la McLaren ha sempre dimostrato di saper reagire molto velocemente. Anche nei due giorni di prove in Portogallo abbiamo fatto grandi progressi». — Ma il limite della monoposto, se non altro in qualifica, qual è?

«Onestamente non posso dirlo. Non sono arrivato a trovarlo e c'erano troppe cose a cui dovevo abituarci: l'aerodinamica '95, il motore tre litri, i due soli pedali...»

— A proposito: provato a frenare con il sinistro?

«Mah... per il momento, visto che è possibile usare entrambe le tecniche, penso proprio che utilizzerò quella tradizionale».

— È confermato l'ingaggio per due Gran Premi o potranno esserci sorprese?

«Per come stanno le cose al momento, direi che Interlagos e Buenos Aires sono sicuri. Poi, chissà...»

— Un'impressione sul motore Mercedes?

«Buona, complessivamente. Ma, ripeto, non conoscevo ancora il 3000».

— C'è stato dialogo, scambio di impressioni con Hakkinen?

«Veramente no. Mika era molto occupato nel suo programma e poi è dovuto partire per lo shake-down delle vetture da mandare in Brasile».

— Come è arrivata la chiamata da Woking?

«Io mi ero sempre tenuto in contatto con Ron Dennis. Prima per un contratto di collaudatore, che in effetti è arrivato. Poi mi è stata offerta questa opportunità, enorme. Peccato che non sia del tutto preparato...» ■

HAUG MINIMIZZA LO STRAPPO DI MANSELL

Accordo preso tra gentlemen

Non è stata una sconfitta per la Mercedes. È una disfatta. A Stoccarda ci andavano piano con i pronostici, concedendosi la prima metà della stagione per imparare, prima di iniziare a fare sul serio. Ma non possono mandar giù tanto facilmente il fatto che il loro Norbert Haug (nella foto, a sinistra, insieme a Mario Illien), il gran capo del programma sportivo, fa il possibile per minimizzare l'episodio. «È stata una decisione — spiega — presa di comune accordo fra Mansell, la McLaren e la Mercedes. Non era possibile risolvere da subito i problemi del pilota con l'abitacolo, per cui si è preferito non fargli disputare i primi due Gp della stagione». — A questo punto, allora, Mansell verrà pagato meno?

«Ripeto, la decisione presa soddisfa pienamente i tre partner dell'accordo». — Il fatto è che, a quanto risulta, nel contratto di Mansell la McLaren-Mercedes si impegnava a garantire al pilota una monoposto competitiva... «La parola competitiva può significare molte cose. Devo ammettere, e lo ammetto senza problemi, che in questo momento non eravamo in grado di garantire una

vettura vincente».

— Il problema, abitacolo a parte, qual è?

«La vettura ha un problema di bilanciamento. Ma la squadra sta correndo ai ripari. In Brasile ci dovrebbero essere nuovi deflettori, per esempio».

— Ma il vostro motore è in debito di potenza?

«Posso solo dire che, rispetto al '94, il rapporto cavalli/litro è più elevato. E siamo soddisfatti dell'affidabilità nelle prove di durata».

— È possibile che alla McLaren arrivi un telaio modificato per il solo Mansell?

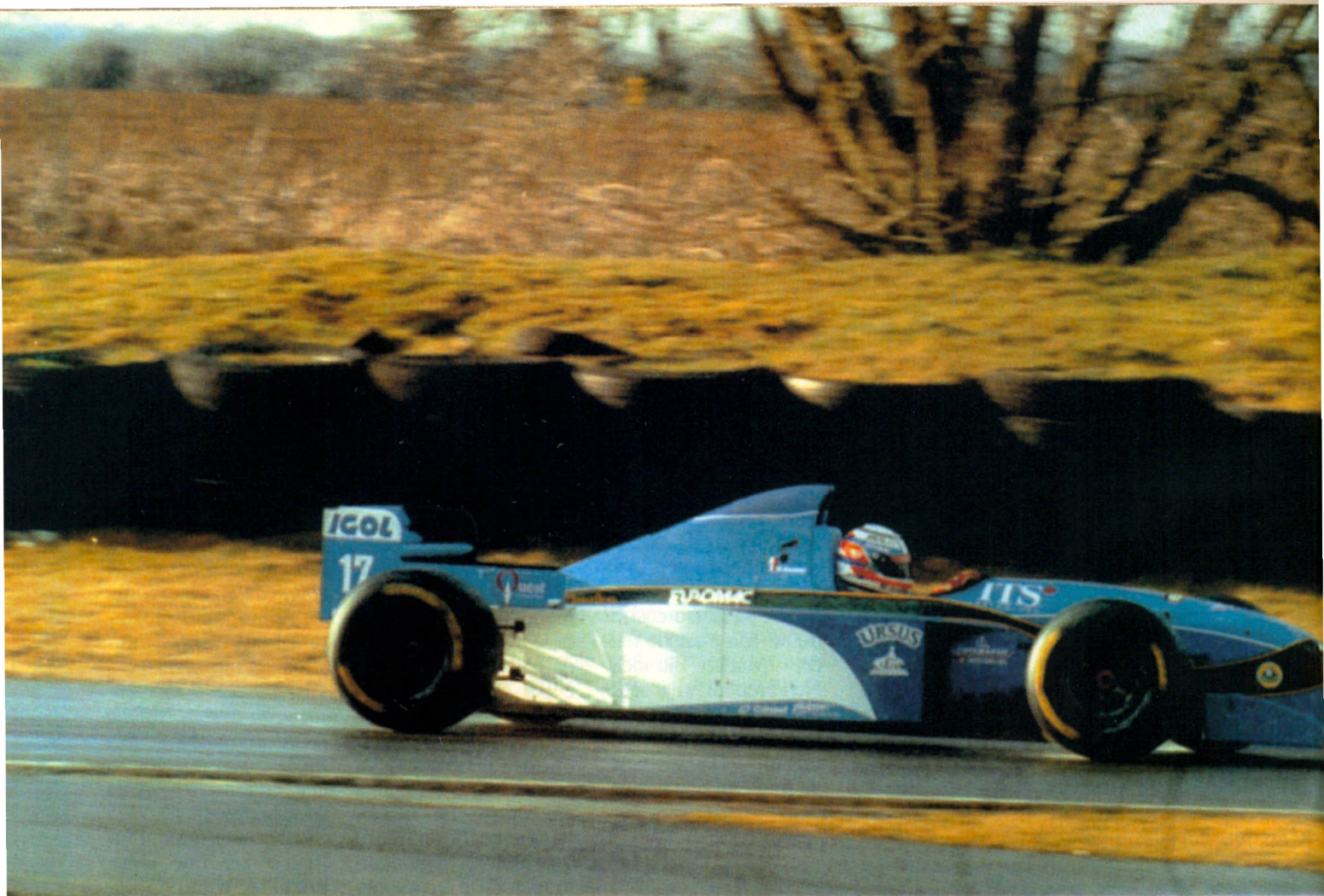
«Ma no, non si è mai vista una squadra con due telai diversi!».

— Allora ci vorrà ancora più tempo, e non è detto che a Imola sia tutto risolto...

«Questo può essere. Il fattore tempo è da considerare». ■



ORSI



FORMULA UNO
ULTIME NOVITÀ

La Pacific alle... strette

Raggiunto l'accordo con Montermini sono cominciati i guai per Gachot, che fatica ad entrare suo nel cockpit...

MARIO DONNINI

A quanto pare Nigel Mansell non è il solo ad avere guai di... abitabilità con la sua monoposto. Un'altra «taglia forte» del Circus rischia di restare a piedi nei primi due Gp della stagione. Stiamo parlando di Bertrand Gachot, pilota e proprietario del

team Pacific, che fatica ad adattarsi al cockpit della Pr02, la nuova monoposto del team fondato da Keith Wiggings. Quando il belga non riuscisse a risolvere tali problemi, il suo posto potrebbe essere preso dal brasiliano Paulo Carcasi, che vanta alcune esperienze in F.

3000 nel Campionato Internazionale e nella serie giapponese. Il 31enne pilota è in possesso dei requisiti richiesti per la Superlicenza, essendosi aggiudicato nel '91 il Campionato nipponico di F.3. In seno alla Pacific la situazione non è ancora stata chiarita e con

ogni probabilità il «mistero» riguardante il pilota della monoposto numero 16 verrà svelato soltanto a poche ore dall'inizio delle prove ufficiali. Nessun dubbio, invece, per Andrea Montermini che si è accordato mercoledì scorso con il team di Norfolk per disputare

tutte le gare della prossima stagione. Il pilota emiliano è sceso in pista per la prima volta al volante della Pr02 nella mattinata di venerdì, sul circuito inglese di Snetterton, visto che alcuni problemi ad una pompa elettroidraulica gli avevano impedito di girare il giorno prima. Assieme a Montermini ha provato anche lo stesso Gachot, alle prese con le ristrette misure del suo abitacolo. I test sono stati disturbati da una pioggia insistente e le due monoposto sono riuscite a percorrere soltanto pochi giri a bassa andatura. Montermini si è comunque detto molto soddisfatto di questa prima presa di contatto con la Pacific: «Anche se è ancora presto per dare dei giudizi certi, mi sembra che la monoposto abbia ottime potenzialità. La Pr02 non ha nulla in comune con le vetture dello scorso anno. Il suo maggior pregio è la leggerez-

SALTO DI QUALITÀ PER IL TEAM

Per Forti Moreno e Rinland



ORSI



Montertermini, nell'altra pagina, correrà con la Pacific con cui ha già girato a Snetterton. La Forti ha completato i ranghi ingaggiando Moreno, sopra, per i primi due Gp, e Rinland, in alto, che sarà il nuovo direttore tecnico. A fianco, Salo, accasato alla Tyrrell



SOLDANO-DPPI

LO SPONSOR NOKIA AIUTA IL FINLANDESE

Salo alla Tyrrell Tarquini terzo pilota

Anche la Tyrrell ha sciolto gli ultimi dubbi relativi al secondo pilota che affiancherà il giapponese Ukyo Katayama al volante della 023. Mika Salo è stato infatti prescelto per disputare la prossima stagione con il team inglese, dopo le buone prestazioni fatte segna-

re nei recenti test all'Estoril. Il 28enne finlandese, che ha debuttato in F.1 negli ultimi due Gp della scorsa stagione al volante di una Lotus, si è assicurato il cockpit della seconda Tyrrell grazie alla sponsorizzazione della Nokia, l'azienda finlandese specializzata nella produzio-

ne di telefonini portatili. L'apporto economico della Nokia è stato sicuramente determinante, tanto che la denominazione della squadra dell'ex boscaiuolo è ora quella di «Nokia Tyrrell Yamaha Team». Buone notizie anche per il nostro Gabriele Tarquini, che ha siglato un contratto che lo vedrà impegnato nella duplice veste di tester e di pilota di riserva. Un ruolo significativo quanto gratificante per il 33enne abruzzese, che sarà quindi incaricato di portare avanti lo sviluppo della nuova monoposto, tenendosi pronto in caso di evenienza a prendere il posto di uno dei due piloti ufficiali. Per Tarquini si tratta del meritato ritorno nel giro della F.1, a due anni dalla sua ultima gara disputata a Monza al volante della Fondmetal di Gabriele Rumi.

za. Gli spazi previsti per il cockpit sono piuttosto esigui — ha sottolineato il pilota di Roteglia —. Gachot, che ha una corporatura più ingombrante della mia, si lamentava perché non riusciva a stare comodo con le spalle. Inoltre il nuovo poggiatesta lo costringeva ad una posizione innaturale». Nel frattempo circola la voce che la Pacific potrebbe «rilevare» per i primi due Gp alcuni sponsor della Larrousse... ■

LA LARROUSSE FORSE SOLO A IMOLA

Bouchut aspetta e spera...

Agitazione anche alla Larrousse sul fronte piloti. La squadra francese — come avevamo anticipato — ha deciso di saltare le prime due gare e ha già ingaggiato Christophe Bouchut per tutta la stagione. Per quanto concerne la seconda vettura la situazione è più confusa: la sola certezza è che si tratterà di un altro pilota francese. I nuovi titolari, Barlesi e Méssaoudi, hanno proposto un contratto ad Eric Hélary, già accasato con l'Opel ufficiale nel Superturismo francese. Il pilota avrà tempo sino al 30 marzo per dare una risposta. In alternativa ad Hélary sono in ballottaggio anche Bernard e Gounon. Il prescelto, non avrà comunque la certezza di disputare il GP di San Marino. Per realizzare la nuova vettura i tempi sono molto stretti ed è probabile che la squadra schieri ad Imola una sola vettura per Bouchut. ■

Per la Forti sembrava ormai fatta con Pedro Lamy, ma proprio all'ultimo momento l'ex pilota della Lotus si è letteralmente... volatilizzato, facendo saltare l'accordo con la squadra italo-brasiliana. Il team di Guido Forti e Carlo Gancia non è restato con le mani in mano e ha subito contattato il brasiliano Roberto Moreno. Il 36enne carioca ha siglato un contratto che gli garantirà la partecipazione ai primi due Gp della stagione al volante della debuttante Fg 01. Per Moreno si tratta di un rientro nel mondo della F.1 a due anni di distanza dalla sfortunata parentesi con l'Andrea Moda. Le sue doti di collaudatore (nell'89 ricopri l'incarico di tester per la Ferrari) dovrebbero assicurare un buon viatico per lo sviluppo della monoposto che sinora ha girato soltanto con il giovane rookie Pedro Diniz. Ma i «rinforzi» per la Forti non finiscono qui. Alla direzione tecnica del team è infatti arrivato Sergio Rinland, che fino a poco tempo fa aveva coordinato negli Usa il programma della Eagle-Toyota in vista dell'impegno in F. IndyCar. Il 43enne tecnico argentino vanta una profonda esperienza nel Circus della massima formula. Il suo debutto è infatti avvenuto nel 1983 alla Ram di John Mc Donald; due anni dopo è passato alla Williams, per approdare quindi alla Brahmam nel 1986. Successivamente ha progettato le monoposte schierate dalla Scuderia Italia e dalla Fondmetal. Il suo ingaggio segna senza dubbio un punto a favore per il team di Guido Forti. La voglia di rivincita e il talento del tecnico argentino sono senza dubbio le migliori garanzie per il futuro della Fg01. ■

Presentata negli studi del suo sponsor Mtv, una rete famosa per i video musicali, la monoposto debutterà in Brasile senza aver compiuto un solo giro di pista. Annunciati i tre piloti: Noda, che è certo di correre solo i Gp giapponesi, Verstappen, prestato dalla Benetton, e Mimmo Schiattarella

■ ALBERTO ANTONINI

Si fa presto a dire: quello è un team giovane. Di solito è un appellativo riservato alle squadre nuove, o comunque da poco tempo sulla scena della F.1. Ma questi sono giovani davvero. Tre piloti e un team manager-titolare-progettista, tutti al di sotto dei trent'anni. Una monoposto dai colori «acidi», su cui spicca un incredibile viola ametista. E uno sponsor principale, la Mtv, che entra in tutte le case da anni con i suoi video musicali. Questa è la Simtek, alla vigilia della seconda stagione nel Circus. O meglio, questa sarebbe la Simtek, un team giovane e allegro, se da più di un anno non si portasse dietro, come un'ombra nera, la maledizione di quel 30 aprile a Imola. Quando Roland Ratzenberger andò a schiantarsi contro le barriere alla Villeneuve, nel week-end nero della F.1. Pochi minuti dopo l'incidente, Bernie Ecclestone prese per un braccio Nick Wirth, il titolare della squadra, che camminava come un invasato con gli occhi gonfi di lacrime. Gli consigliò di far par-

Presentati a Londra la nuova Simtek Ford e i suoi tre piloti ufficiali, tutti under 30. Hideki Noda, nell'abitacolo, è in difficoltà finanziarie. Il terremoto che ha colpito il Giappone ha messo in crisi il suo sponsor che non ha versato la quota prevista. Dietro di lui Jos Verstappen, che può sempre essere richiamato dalla Benetton, e Mimmo Schiattarella, confermato



FORMULA UNO
ECCO LA S951

Formula





MUSIC

◀ tire lo stesso l'altro pilota della squadra, Dave Brabham, il giorno seguente, per «dare qualcosa da fare» ai meccanici straniti dalla tensione. Una scena grottesca pur nella tragedia, perché Nick è alto due metri e Bernie gli arrivava si e no al petto. Sono passati quasi undici mesi da quel sabato di sangue. Da allora, fra l'altro, Flavio Briatore, che dopo l'incidente di Roland e quello di Monttermini in Spagna aveva avuto parole di disprezzo per la Simtek, ha stretto con la squadra inglese un rapporto di collaborazione tecnico-commerciale che ha portato all'arrivo di Verstappen. La S951 presentata a Londra, negli studi della Mtv, venerdì scorso, è un po' l'inizio di una nuova era. Per completarla in tempo, Wirth e i suoi negli ultimi tempi hanno lavorato fino a venti ore al giorno. Domeniche comprese. E nonostante questo, la monoposto è arrivata terribilmente tardi. È partita per il Brasile senza avere praticamente fatto un giro di pista. Portandosi dietro i guai di un progetto troppo nuovo e non sperimentato, anche se rispetto alla vettura dell'anno scorso il salto di qualità, almeno nella cura dei dettagli, è evidente.

CLIENTI. La Simtek è una delle quattro monoposto dotate del motore Ford «clienti» (le altre sono Minardi-Scuderia, Pacific, Forti e, se e quando arriverà, Larrousse). Il passaggio al V8 Ed, per la squadra di Banbury, è comunque un passo avanti. Con il richiamo pneumatico delle valvole si arriva infatti a 13.800 giri, che sono sempre di più dei 12.700 che dava il tre litri e mezzo «serie 5» del '94. Anche la struttura della squadra si è potenziata, passando da una trentina a circa cinquanta unità. La cifra comprende comunque il personale della Simtek Research, la società fondata da Wirth nell'89 che aveva come socio Max Mosley, e quello della Simtek Grand Prix che è l'organizzazione per le gare. Il frutto del lavoro di Wirth e di Paul Crooks, nuovo direttore tecnico, è una monoposto che colpisce senza stupire. Rispetto al modello precedente, la S951 è decisamente affinata nelle linee e in tutti i particolari. Esternamente si fa notare per il vistoso «marciapiede», la zona quasi piatta ai lati

delle prese d'aria della fiancate, che hanno forme spigolose. O per soluzioni inconsuete come le paratie dell'ala posteriore che coprono parte della sospensione. Il muso, invece, ha un'aria di famiglia, anche se più lungo e appuntito rispetto al «nasone» della 941.

PILOTI. Ma se la Simtek non ha apportato rivoluzioni all'estetica e alla meccanica rispetto all'anno scorso, è stata rivoluzionata la formazione piloti. Un terremoto, e non per modo di dire, perché

il giapponese Noda, il primo ad essere annunciato ufficialmente, a Londra era lì solo per fare figura. Sulla S951 rimane lo sponsor Tenora's, ma finora Noda non ha versato per intero la quota di

sponsorizzazione prevista. Le sue aziende in Giappone, come quelle di tanti altri, hanno risentito pesantemente del cataclisma che ha sconvolto l'isola nel febbraio scorso. E questo ha aperto la strada a Mimmo Schiattarella. Il pilota italiano non è affatto un volto nuovo per il team: aveva già corso per la Simtek l'anno scorso, a Jerez e Adelaide, e per il '95 era stato annunciato per affiancare Verstappen. L'olandese è infatti merce di scambio con Benetton, che ha ceduto a Wirth il sistema di gestione idraulica ed elettronica del cambio imponendo il suo ex-titolare. Ma Verstappen, che alla presentazione continuava a ripetere il ritornello del «non sono deluso, qui potrò fare quella esperienza che mi verrà utile nel corso della mia carriera futura» (e non sapeva nemmeno che la S951 ha il cambio automatico!) potrebbe tornare in ogni mo-



mento in Benetton per guidare in caso di emergenza. Ad esempio, per una squalifica di Schumacher o Herbert. Con Noda fuori di scena, invece, Schiattarella è «passato» sulla prima vettura, quella iscritta al mondiale con il n.11. E stando al regolamento, su questa sarà possibile un solo cambiamento nel corso della stagione (salvo cause di forza maggiore). Wirth deve quindi decidere a che punto dell'anno avvicinare i due, fermo restando che Noda vorrebbe correre almeno i due Gp in Giappone. In questo senso «spingeranno» gli uomini del suo sponsor che lo vorranno al via ad Aida e a Suzuka. Ma c'è da credere che Schiattarella, adesso che ci ha messo le mani, farà il possibile per fare i propri... interessi e tenersi il volante tutto l'anno. «Non si può mica sempre essere buoni — commenta lui — delle occasioni devi approfittare...».

La Simtek S951, progettata da Wirth, in basso a destra, e Crooks, nuovo direttore tecnico, rispetto alla versione '94 presenta il muso più lungo e appuntito, a sinistra con Schiattarella al volante. Inoltre è «dimagrita» 12 kg nella scocca e 7 nella sospensione anteriore. A destra si vedono le paratie, che coprono parzialmente le sospensioni. Il retrotreno è ancora incompiuto



fotografieZOOM



WIRTH PREOCCUPATO PERCHÉ LA VETTURA NON HA MAI GIRATO

Il Brasile fa paura

Se una vettura, una sola, arriva al traguardo in Brasile, sarà già un miracolo». Inguainato in un abito scuro che porta con la disinvoltura di un elefante, Nick Wirth fuma una sigaretta dietro l'altra. E, pur compiaciuto di essere riuscito a ultimare in tempo il programma, non nasconde la sua preoccupazione. Pienamente condivisa dai piloti, che non hanno praticamente avuto modo di provare la S951. «Quello che mi preoccupa di più è il cambio», dice Nick. «Il longitudinale della X-Trac è lo stesso montato

dalle Minardi e loro hanno avuto problemi nei primi test. Spero che almeno la loro esperienza serva, indirettamente, a noi». E il sistema di gestione Benetton? «Non avevamo scelto: svilupparne uno in casa sarebbe costato troppo, così come acquistare un sistema dalla Pi Electronics. Il comando semiautomatico Benetton è stato scelto per ragioni commerciali. Costa caro, ma l'adattamento al longitudinale non ha creato problemi». Il telaio, realizzato dalla francese Snpe, è invece un progetto totalmente autonomo

del quale Nick è orgoglioso: «Rispetto al '94, quando eravamo terribilmente sovrappeso, abbiamo fatto un passo avanti enorme. Dodici chili risparmiati solo sulla scocca, addirittura sette sulla sospensione anteriore che non ha più, come sulla S941, i triangoli ravvicinati. E a differenza di altri, abbiamo passato il crash-test al primo tentativo». Il segreto? «La struttura ad assorbimento differenziato non è esterna, come nella maggior parte delle altre F.1 che la montano nella parte anteriore delle fiancate». Ma qual è il concetto che ha ispirato la S951? «Si potrebbe quasi dire che, una volta chiarite le idee, la macchina si è disegnata da sola. Io e Paul Crooks la guardavamo venir fuori dallo schermo Cad-Cam e ci dicevamo: abbassiamo un po' quel triangolo, spostiamo un po' la barra: ma erano tutte modifiche di dettaglio. Per questo non posso dire da dove sono partito per il progetto: è il frutto di un concetto globale». E lo studio aerodinamico su quale settore si concentra? «Soprattutto sul posteriore. Per questo ho voluto un passo più lungo rispetto al '94, un cambio longitudinale, una sospensione posteriore che pur montando molle e ammor-

tizzatori classici ha una geometria tutta particolare. Per affinare il più possibile le forme dietro. Anche il serbatoio piuttosto grande, circa 140 litri, rientra in questa logica. Non serviva farlo troppo corto». Sì, ma quanto è stato recuperato, dopo l'avvento dei nuovi regolamenti, rispetto all'effetto suolo che si aveva all'inizio della scorsa stagione? Nick ti guarda di sotto in su (anzi, di sopra in giù, visto che è alto come una pertica) e soffia: «Diciamo un... cento per cento?». Se lo dice lui...

PASSO ALLUNGATO

Vettura:	Simtek S951
Telaio:	monoscocca in fibra di carbonio
Carrozzeria:	in fibra di carbonio e kevlar
Sospensioni:	con pushrod sia all'anteriore che posteriormente
Ammortizzatori:	Penske
Freni:	Brembo con dischi in carbonio
Trasmissione:	cambio X Trac longitudinale a sei velocità
Cerchi:	Dymag
Motore:	Ford Cosworth Ed 8 cilindri 3 litri
Architettura:	A V di 75 gradi
Distribuzione:	4 valvole a comando pneumatico
Alimentazione:	iniezione elettronica
Dimensioni:	passo 2800 mm, carreggiata anteriore 1700 mm, carreggiata posteriore 1600 mm
Serbatoio:	140 litri
Peso a secco:	595 Kg compreso pilota



ORSI

Goodyear a Indy in Tasman

Il Team Tasman raddoppia. Per la 500 Miglia di Indianapolis ha iscritto una seconda vettura per Scott Goodyear, che farà così il suo ritorno in F. Indy. L'utilizzo di Goodyear è per il momento limitato a Indianapolis, ma attraverso una cordata di sponsor canadesi, si tratta anche per le gare di Vancouver e Toronto. Da ricordare che a Indianapolis debutterà il nuovo motore Honda, completamente differente dall'attuale, che si annuncia estremamente competitivo.

Test ok per Ravaglia in Bmw

Roberto Ravaglia, al volante di una Bmw 318 Is è stato il più veloce nei test SuperTurismo disputati a Misano. Il pilota della Casa di Monaco ha girato in 1'36"4, precedendo di mezzo secondo Alexander Burgstaller al volante della vettura gemella. Al terzo posto Gabriele Tarquini, con l'Alfa 155 Ts, che è finito staccato di 6 decimi da Ravaglia. Le prove hanno visto anche la presenza della Peugeot 405 Mi16, che ha girato con il francese Stéphane Ortelli (1'38"5) e Mauro Trione (1'39"6). Nel corso dei test è sceso per la prima volta in pista il Challenge Team di Amato Ferrari, con due Alfa 155 Ts ex Nordauto. Fabian Peroni ha girato in 1'39"4, mentre Paolo Delle Piane al suo debutto nella categoria ha siglato un tempo di 1'39"8.

■ **PALHARES.** Il brasiliano Nico Palhares, che fino a due stagioni orsono è stato uno dei protagonisti del Campionato tricolore di F.3, ha ripreso a gareggiare in monoposto negli Stati Uniti. Palhares prende parte alla serie di F. Indy Lights al volante di una Lola-Buick del team Pac-West, con cui si è già piazzato 12. in occasione del suo debutto a Miami.

■ **LUTTO.** Il collega della redazione sportiva di Italia 1, Guido Schittone, martedì 14 marzo è stato colpito da un grave lutto. È infatti morto improvvisamente, stroncato da un infarto, suo padre, il professore Nino Schittone. La redazione tutta di Autosprint è vicina all'amico Guido e alla sua famiglia.

Nella prossima 24 Ore di Le Mans la Porsche appoggerà il team Kramer, vincitore dell'ultima 24 Ore di Daytona con Lavaggi, Bouchut e Lassig. Solo un paio di settimane fa la Casa tedesca aveva disdetto del tutto il proprio programma ufficiale '95 con le World Sport Car. In seguito ai contrasti con l'Imsa, aveva infatti prima dato forfait per Daytona e Sebring e quindi anche per la 24 Ore francese. Ora, però, sta valutando una «soluzione di ripiego». La decisione non è stata ancora



ORSI

FORNIRÀ L'APPOGGIO TECNICO ALLE K8

Porsche con Kremer a Le Mans

presa ufficialmente — tengo a precisare gli uomini della Casa tedesca — ma è un dato di fatto che lunedì della scorsa settimana i responsabili del team Kremer si sono incontrati a Stoccarda con Wiedekind, presidente della Porsche, e Marchard, il responsabile del reparto corse di Weissach, raggiungendo un accordo di base per una collaborazione e riservandosi di mettere a punto nei prossimi giorni il piano operativo, che comunque già prevede i primi test per l'ultima settimana di aprile. L'intenzione è quella di schierare a Le Mans due vetture. Proprio in questi giorni la Kremer sta infatti ultimando la realizzazione della seconda Spyder K8 che avrà un telaio completamente in fibra di carbonio a differenza di quello in honeycomb di alluminio della vettura attuale. La Porsche, invece, oltre a fornire il proprio appoggio tecnico metterà a disposizione anche alcuni dei piloti che ha attualmente sotto contratto e che aveva «parcheggiato» dopo il forfait a Daytona e Le Mans, quali per l'appunto Mario Andretti, Wollek,

Goodyear, Pruett, Stuck, Boutsen e Geoff Brabham. Non a caso durante una pausa delle prove di Sebring, disputatisi sabato scorso, nell'abitacolo della Kremer si è infilato per un attimo Hans Stuck, impegnato per la 12 Ore con la 911 Gt2 Gts-1 del team ufficiale Champion. Della rosa dei prescelti è poi già quasi certo che farà parte anche Giovanni Lavaggi, che ha contribuito in modo

determinante alla vittoria della Kremer alla 24 Ore di Daytona. L'intera vicenda e il «ripensamento-ripiego» ora lascia comunque scaturire una considerazione: che la Porsche abbia voluto annullare il proprio impegno ufficiale perché non convinta dell'operato della Twr di Tom Walkinshaw, con cui era stato avviato un programma di collaborazione. Viene spontaneo pensare, in-

fatti, che a un certo punto la Casa tedesca non abbia più creduto nella possibilità di successo di una Sport Car allestita dalla Twr con un telaio Gruppo C ex Jaguar Xj14 del '91 nato per le gare sprint e con soluzioni per l'effetto suolo, non adatto pertanto a gare di durata e poco efficace in versione Wsc Immsa-Le Mans con carrozzeria a fondo piatto.

Marco Ragazzoni

NEI TEST DELLA F.3 TRICOLORE A VARANO

Gollin sul bagnato

La pioggia continua a essere l'elemento dominante dei test pre-campionato del

Tricolore di F.3. Anche sulla pista di Varano nelle prove di giovedì scorso i 13 pi-

loti presenti su 20 iscritti al campionato, hanno perso la mattinata ad aspettare che il tracciato si asciugasse. Malgrado i test siano durati solo mezza giornata e il circuito non fosse più bagnato, il numero delle uscite di pista è stato decisamente elevato. Fortunatamente i piloti se la sono cavata sempre senza danni fisici. Un po' peggio è andata per le monoposto di Mazzacane e Biagi. Ecco di seguito i tempi ufficiosamente rilevati.

PILOTA	VEETTURA	TEAM	TEMPO
Gollin	(Dallara 395-Fiat)	Passoli	45"32
Pacchioni	(Dallara 395-Fiat)	Prema	45"43
Mediani	(Dallara 395-Fiat)	Ghinzani	45"47
Rangoni	(Dallara 395-Fiat)	El Project	45"48
Tomassini	(Dallara 395-Fiat)	Coloni	45"50
Rossi	(Dallara 395-Fiat)	Eurosoviet	45"53
Riccitelli	(Dallara 395-Fiat)	Italracing	45"61
Mazzacane	(Dallara 395-Mugen)	Bvm	45"81
Martini	(Dallara 395-Fiat)	Eurosoviet	45"87
Ruberti	(Dallara 395-Fiat)	Ghinzani	45"90
Bettin	(Dallara 395-Fiat)	Prema	45"91
Biagi	(Dallara 395-Opel)	Rc	46"06
Manfredini	(Dallara 395-Fiat)	Venturini	46"19

a cura di MARIO DONNINI

GUIDATA DA SCHNEIDER

La C Klasse versione '95 al Mugello

La Mercedes ha sfoderato la sua nuova arma per difendere il titolo conquistato nella scorsa edizione del Dtm. Giovedì e venerdì al Mugello è scesa in pista la versione '95 della C Klasse, nella foto, che è stata condotta per i primi collaudi dal tedesco Bernd Schneider. La nuova vettura si caratterizza per l'adozione di un nuovo scivolo posteriore e per una diversa veste aerodinamica. Nell'anteriore è stato adottato un nuovo baffo in carbonio, più lungo rispetto alla configurazione precedente, mentre sopra i passaruota posteriori è stata montata una piccola presa d'aria per raffreddare i freni. Oltre a Schneider erano presenti anche Joerg Van Ommen e Bernd Mayländer. Quest'ultimo prenderà parte al Dtm con una Mercedes C Klasse '94, dopo alcune stagioni di militanza nella Porsche Cup.

CATELLANI



NELLE PROVE DI FORMULA 3000

Per De Simone record a Misano

La scorsa settimana Mythos e Durango hanno proseguito i collaudi in preparazione del Campionato Internazionale di F. 3000, girando nelle giornate di mercoledì e giovedì sulla pista di Misano. Il più veloce è risultato Fabrizio De Simone, che al volante di una Reynard 95D-Zytek, ha girato in 1'17"76 che corrisponde anche al record del circuito per le monoposto di formula ca-

detta. Secondo è risultato Christian Pescatori con la Reynard della Durango (1'18"54), mentre subito dopo si è piazzato il giovane francese Christophe Tinseau con la seconda vettura della Mythos (1'21"0). Tinseau all'ultimo momento ha interrotto il suo rapporto con la Dams e ha siglato un contratto con Roberto Trevisan per tutta la prossima stagione.

NELLA SERIE SUPERTURISMO

In Australia Allam alla Ford

Sarà Jeff Allam a prendere il posto dello sfortunato Gregg Hansford alla guida della Ford Mondeo preparata da Ross Palmer. Il 40enne pilota britannico, che negli anni passati è stato protagonista del Btcc con una delle Vauxhall Cavalier ufficiali, ha firmato nei giorni scorsi un contratto con la Ford australiana e domenica ha debuttato a Surfers Paradise, in occasione della gara a inviti che ha fatto da supporto alla corsa di Formula Indy, sulla Mondeo appartenuta a Hansford che, lo ricordiamo, rimase ucciso due settimane fa in un incidente occorso durante la prima prova del Superturismo australiano a Phillip Island.

PIT STOP

Permangono incertezze sul futuro della pista di Pergusa. Nino Gagliano, Presidente dell'ente che gestisce l'impianto, lancia un grido d'allarme per sbloccare la grave situazione

PIETRO LIBRO

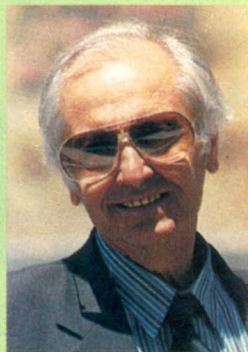
Ancora nubi sul futuro del Circuito di Pergusa. Della situazione dell'impianto abbiamo parlato con Nino Gagliano, presidente del Consorzio Ente Autodromo Pergusa. Ne è venuto fuori un quadro non certo idilliaco, che lascia spazio a preoccupazioni fondate.

— **Presidente, in questi tre anni cosa è stato fatto per scongiurare la cessazione dell'attività a Pergusa?**

«Gli enti soci del Consorzio hanno fatto quanto rientrava nelle loro competenze; la Provincia ha redatto il progetto del nuovo impianto e il Comune ha localizzato l'area dove dovrebbe sorgere. L'iter burocratico è stato espletato in tempi minimi, e abbiamo quindi presentato istanza di concessione di contributi per la costruzione alla Regione Siciliana. Ma a tuttora i soldi non sono arrivati, e anche se questo accadesse domani, necessiterebbero altri anni per completare una nuova pista, per la quale, non dimentichiamo, è necessario un dispendio di denaro pubblico valutabile in 105 miliardi. Non abbiamo comunque aspettato passivamente, sperando solo nella costruzione di un nuovo autodromo, ma pressati da questa scadenza abbiamo incontrato anche il presidente della Regione e l'Assessore Regionale all'Ambiente, pregandoli di venirci in aiuto; loro hanno compreso la situazione, e nelle more della legge sono disposti a venirci incontro; ma fatti concreti non ne sono arrivati».

— **Pensa che ci sia in atto una campagna denigratoria contro l'autodromo?**

«A Pergusa, all'interno di quella che un giorno sarà la riserva naturale, ci si accanisce solo contro l'autodromo; nessuno ha fatto niente per far sì che si smantellino quelle altre strutture che

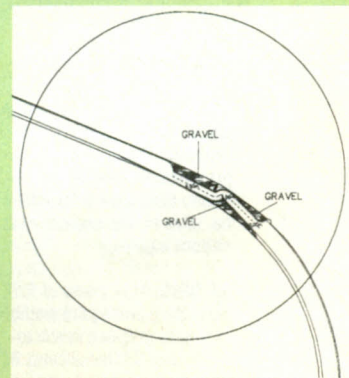


sorgono nell'area della riserva; parlo di alberghi — ben sette — abitazioni, strade, ed altre strutture sportive. Gli ambientalisti e gli enti competenti prima di pensare al circuito dovrebbero intervenire per salvare la conca pergusina, alla quale tutti teniamo — tanto da aver sospeso le manifestazioni nei periodi "pre-sunti" di migrazione degli uccelli — e dalla quale saremmo contenti di trasferirci, per poter avere un circuito rispondente alle sempre più pressanti prescrizioni che la Fia giustamente ci impone; ma a patto che prima ci diano le chiavi del

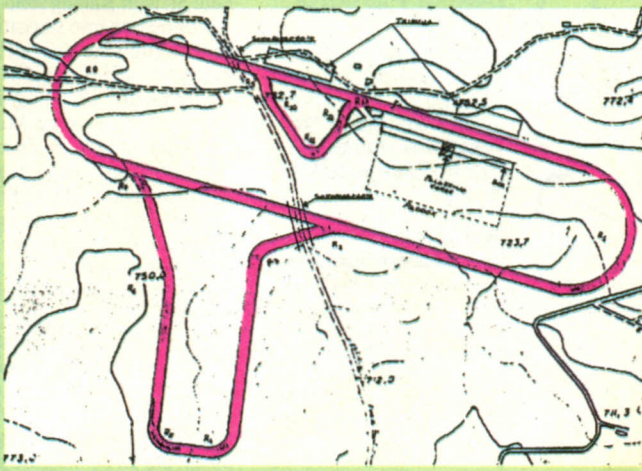
nuovo circuito. Nel frattempo adegueremo la pista attuale alle direttive Fia, realizzando una variante per rallentare la velocità di percorrenza del curvone».

— **In termini di economia, cosa significa Pergusa?**

«È l'unica risorsa di Enna, che non dimentichiamo è la prima provincia in Italia per tasso di disoccupazione. Nel corso delle gare, una quindicina l'anno, vengono impiegate almeno 60 persone — tutte disoccupate —, e grazie alle corse si riempiono tutti i dieci alberghi del circondario sorti grazie all'autodromo».



Nino Gagliano, in alto, presidente dell'Ente che gestisce Pergusa, illustra il presente e il futuro del circuito. Presto verrà realizzata una chicane per rallentare le vetture nel curvone, sopra, mentre è pronto il progetto per una nuova pista, sotto, fuori dalla riserva naturale



Test in Lotus Esprit per Zanardi

La prossima settimana Alessandro Zanardi proverà una versione aggiornata della Lotus Esprit sul circuito inglese di Snetterton. La vettura, che deriva da una delle Gt portate in gara dalla Chamberlain Racing nella serie Britannica '94, potrebbe correre in alcune prove della serie europea.

■ **G + M.** Nei giorni scorsi il team tedesco G + M ha svolto un'intensa serie di test sul circuito di Silverstone, in preparazione della gara internazionale di Donington riservata alle monoposto di F.3. La squadra prenderà parte alla corsa con due Dallara 395-Opel pilotate da Alexander Wurz e Klaus Graf.

Weaver con Needell a Le Mans

James Weaver e Tiff Needell prenderanno parte alla 24 Ore di Le Mans al volante di una Jaguar Xj220C. La vettura sarà iscritta dal team di Richard Piper che si è detto molto soddisfatto della presenza di Weaver, già secondo assoluto nell'edizione 1985. Anche la presenza di Needell, un veterano della gara della Sarthe, offre ottime chance alla vettura inglese.

■ **BERG.** L'ex pilota di F.1 Allen Berg proseguirà anche in questa stagione la sua attività nella F.2 messicana. Il 34enne canadese sarà alla guida della serie con un monoposto ancora da definire, che correrà sotto le insegne del Montana Racing.

Morelli tratta con Nordic per la F.3000

Dopo aver sostenuto un test col team Durango, il britannico Dino Morelli è vicino ad accordarsi con il team Nordic, che schiererà la Lola T95/50 nella prossima edizione del Campionato Internazionale di F.3000.

■ **MITSUBISHI.** Un altro team britannico gareggerà con i motori Mitsubishi nel Campionato inglese di F.3. Si tratta della squadra recentemente costituita dall'ex meccanico della Williams Phil Trueman, che ha ingaggiato il giovane Scott Lakin.



ORSI

NEI TEST DI F.3000 DEL TEAM SUPERNOVA

Sospiri velocissimo a Jerez

Vincenzo Sospiri, nella foto, ha ottenuto il miglior tempo al termine dei tre giorni di test di F. 3000 svolti la scorsa settimana sul circuito spagnolo di Jerez. Il pilota forlivese si è messo in ottima evidenza con la Reynard 95D del team Supernova, girando in 1'30"93, mezzo secondo più veloce del suo compagno di squadra Ricardo Rosset. Mc Nish e Cottaz con le Reynard del Paul Stewart Racing sono risultati nettamente staccati e hanno fatto segnare rispettivamente dei tempi di 1'32"34 e di 1'32"62. Quinto è risultato il belga Mika Van Hool al volante di una Reynard-Ford del team Astromega (1'33"1). I test si sono svolti sotto la pioggia nella prima giornata e anche sul bagnato Sospiri è stato il più veloce. Il secondo giorno il forlivese ha quindi fatto segnare la sua miglior prestazione, mostrandosi molto soddisfatto dell'exploit: «Erano mesi che non salivo in macchina e nei primi giri ho dovuto un po' faticare per

togliermi di dosso la... ruggine. Una volta trovato il passo giusto, non ho avuto problemi e sono riuscito a girare più veloce dei miei avversari.

Non è comunque il caso di fare proclami: il Paul Stewart Racing è ancora un po' indietro nella preparazione, ma resta uno dei team favo-

riti per la vittoria finale, assieme alla Dams e alla mia squadra, la Supernova, che sta svolgendo davvero un ottimo lavoro».

PRESENTATA AD ATELLA LA PA 20 S '95

Si rinnova l'Osella

L'Osella Pa 20 S, protagonista con Irlando nel Civm della passata stagione, si evolve. Ad Atella, nella nuova factory del costruttore piemontese, è stata presentata la versione '95 della vettura, nella foto, che il prossimo 7 maggio debutterà ad Alghero in occasione del primo appuntamento di Campionato. Dopo numerosi esperimenti in galleria del vento sul manichino del modello Pa 20 S, i tecnici dell'Osella hanno pensato di modificare l'aerodinamica della parte anteriore del cofano, con l'apporto di un profilo alare Naca, al posto della vecchia superficie a cucchiaio. Anche l'ala posteriore, sempre di tipo a biplano, è stata oggetto di qualche modifica: il raggio del bordo di attacco del profilo è variato, così come lo spessore che in questa versione risulta più stretto. Sotto il punto di vista meccanico le novità vengono dal nuovo rapporto di leva del puntone di spinta delle sospensioni (del tipo push-rod, con gruppi molla ammortizzatore longitudinale nel posteriore e verticale nell'anteriore), che permetteranno l'utilizzo di molle più morbide, e dal nuovo rinforzo che interessa il blocco motore-cambio. Questa settimana la nuova Pa 20 S-95 andrà a Binetto con Pa-squale Irlando per i primi test.

Massimo Manfragola



CORRERÀ IN ITALIA IN CLASSE D2

Anche in Ortelli con la Peugeot

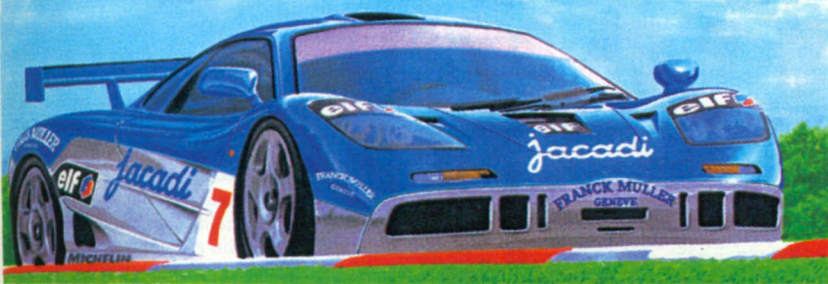
Stéphane Ortelli potrebbe disputare il campionato italiano Superturismo con una Peugeot 405 Mi16 del team Italtecnica. Il 25enne francese, che nel '94 ha guidato la terza Peugeot ufficiale nel Superturismo francese, dovrebbe avere una 405 Mi16 evoluzione '95 preparata direttamente da Peugeot Sport e gestita in pista dalla squadra di Mario Cavagnero; il tutto con l'importante supporto fi-

nanziario della Total. Il transalpino ha provato con il team italiano a Misano, ma se l'operazione andrà in porto (lo si saprà nei prossimi giorni), dovrà essere chiarita la posizione di Ortelli all'interno del campionato. Attualmente l'accordo stipulato fra Csai, Salerno Corse e Peugeot Italia, prevede che la filiale della Casa del Leone partecipi con una quota ridotta alla promozione del campionato, il che non le

consentirebbe di iscrivere vetture ufficiali. Tuttavia la presenza di Ortelli, con una macchina '95, nel trofeo destinato ai privati sarebbe un controsenso ed è facile prevedere le motivate proteste di quei piloti «realmente» privati che hanno pianificato la stagione con l'obiettivo di puntare al titolo vinto nel '94 da Moreno Soli, e che si troverebbero a fare i conti con un avversario... impreveduto e dotato di mezzi superiori.

Deletraz su McLaren nelle gare delle Gt

Lo svizzero Jean-Denis Deletraz prenderà parte a tre gare Gt al volante di una McLaren Gtr F.1 nei colori del Giroix Racing team, nel disegno. La squadra sarà alla via della 24 ore di Le Mans, della 1000 km di Suzuka e della 1000 km di Laguna Seca, con un equipaggio che sarà composto anche dall'ex pilota di F.1 Olivier Grouillard e dal francese Fabien Giroix. Oltre al suo programma con la Gtr, Deletraz si è detto certo di partecipare anche ad almeno due o tre Gp di F.1 ed è tuttora in trattativa con alcuni team per raggiungere un accordo.



UNA 155 TS GAREGGERÀ ANCHE IN AUSTRALIA

Due Alfa in Giappone

L'attività dell'Alfa Romeo nel Superturismo si estende anche al di fuori dell'Europa

e, sia pure non in forma ufficiale, le 155 Ts prenderanno parte ai campionati giappo-

nesi e australiano. È di pochi giorni fa il rinnovo dell'accordo con il team Giapponese Unicorn, che lo scorso anno partecipò con Giambattista Busi alle ultime due prove del Superturismo nipponico. A partire dal secondo appuntamento del campionato (il 14 maggio a Sugo) il team schiererà due 155 Ts, una delle quali affidata a Giorgio Francia, che si dividerà fra gli impegni in estremo oriente e quelli in Spagna. Quanto all'Australia, sarà Stephen Richards a guidare una 155 Ts ex-ufficiale, dipinta di bianco e sponsorizzata dalla Valvoline. Richards ha fatto debuttare la vettura italiana domenica nella gara extra-campionato di Surfers Paradise.

Ok lo stage Clio

Nei giorni 7 e 8 marzo si è svolto sul circuito di Misano il Corso di avvicinamento alla Coppa Clio riservato ai giovani ex kartisti, nella foto, che prenderanno parte alla prossima edizione della serie. Sono stati 18 i «baby» kartisti a prendere parte all'iniziativa voluta dalla Renault Italia, a testimonianza della validità della scelta operata lo scorso anno grazie anche all'idea fornita da Autosprint. Lo stage di preparazione al campionato monomarca è stato realizzato con l'apporto logistico della Drummel Motorsport di Luca Drudi, che già in passato aveva curato la preparazione dei piloti debuttanti in Coppa Clio.



PADDOCK

Con tre vetture nel Super-T la **Bmw Italia** è pronta a confermare il suo ruolo di prim'ordine nella serie tricolore

MARIO DONNINI

La Bmw Italia è pronta a confermare la sua presenza sulla scena agonistica nazionale con un programma di prim'ordine e un team davvero agguerrito. È questa la morale emersa dalla presentazione delle attività sportive della Casa bavarese nel nostro Paese, avvenuta giovedì scorso a Misano. La Bmw si presenterà ai nastri di partenza

tenso lavoro di sviluppo, che ha permesso una significativa crescita globale delle prestazioni. «Il nostro impegno in Italia rappresenta uno dei momenti più importanti della attività della Bmw a livello internazionale — ha dichiarato Marc Surer, ex pilota di F.1 e responsabile logistico della Casa di Monaco —. Anche in futuro continueremo a impegnarci e a credere in questa categoria senza alcun rimpianto per la nostra assenza nel Dtm. Alla Bmw interessa gareggiare in una disciplina di respiro internazionale con vetture vicine al modello di serie. Il Dtm è invece una serie di rilevanza nazionale, cui prendono parte vetture costosissime che hanno ben poco in comune con i modelli in produzione. Anzi, per dire il vero, sono dei veri e propri prototipi, delle gruppo C mascherate». Gabriele Falco ha poi sottolineato lo stretto legame che intercorre tra la Bmw e la serie italiana riservata alla classe II: «Posso affermare con orgoglio che senza la nostra presenza il Superturismo sarebbe un "mezzo" campionato». Nel corso della manifestazione sono quindi stati assegnati i premi della speciale classifica «Sport Pokal Bmw», riservata ai migliori piloti privati scesi in pista con le vetture della Casa tedesca: per il secondo anno consecutivo il trofeo è andato al romano Massimiliano Crinelli. Infine, uno sguardo verso il futuro. Marc Surer ha confermato che quest'anno non verrà omologata in Gruppo A e N la Bmw Compact, che dunque si vedrà in pista soltanto nella prossima stagione.

I piloti delle 318 Is saranno Morbidelli Naspetti e Yolanda Surer

del prossimo campionato Superturismo con tre 318 Is '95 della CiBiEmme condotte da Gianni Morbidelli, Emanuele Naspetti e Yolanda Surer. «Si tratta di un'intensificazione del nostro impegno nel campionato — ha notato il Presidente della Bmw Italia Gabriele Falco — visto che in questa stagione faremo correre una vettura in più dell'anno scorso». Le tre 318 Is si presentano sulla carta molto più competitive del modello che ha corso nel '94. Durante l'inverno le vetture sono state sottoposte ad un in-

PHOTO4



La 318 Is è pronta ad... aggredire gli avversari nel Superturismo '95

Da Matta ok nella F.3 britannica

Il brasiliano Christiano da Matta ha fatto segnare ancora una volta il miglior tempo nei test di F.3 disputati sul circuito di Donington. Il giovane pilota del West Surrey Racing appare ora il grande favorito nel prossimo campionato inglese, dove correrà con una Dallara 395-Mugen. La prima gara della serie si disputerà a Silverstone il 26 marzo.

■ **COPPA CLIO.** I kartisti Danilo Cascio e Vittorio Nicolosi, che hanno recentemente sostenuto una sessione di test con la Clio sull'autodromo di Misano, prenderanno parte a tutte le prove di Coppa Clio Junior e Michelin con il team Lrm Autosport Amaru dei fratelli Lorenzo, Raffaele e Max Petriglieri di Comiso.

Ancora Civt per il Pieve Sport Team

Anche il Pieve Sport Team ha messo a punto il proprio programma sportivo che lo vedrà impegnato ancora nel Civt. Massimiliano Gatto, Augusto Rossetti e Gianni Biava saranno i piloti di punta, difendendo i colori della scuderia nella classe N1, con le Bmw M3 3 litri. Due vecchie M3 di 2.3 litri saranno invece affidate a Vincenzo Negri e Riccardo Bachiorti, mentre Gianfranco Billo guiderà una Volkswagen Golf 16V in N6. Quanto a Guido Lasciarrea, difenderà i titoli vinti lo scorso anno nel Gruppo A e nella classe A1, con la fida Opel Astra Gsi. I motori di tutte le vetture del Pieve Sport Team saranno preparati da Carenini, tranne quello della Golf di Billo, affidato a Zanghellini.

A Sorrento una nuova scuderia

Con venti iscritti e circa quaranta associati è nata in Campania la 2 Costiere Racing, un nuovo sodalizio sportivo che si attiverà per la promozione e l'organizzazione di competizioni automobilistiche. Fra i programmi della neonata scuderia sorrentina è anche prevista la partecipazione all'intero campionato italiano Turismo con tre piloti locali: Insigne, Celentano e Langelotto.

Ce la farà l'Alfa Romeo a conservare il titolo vinto lo scorso anno da Gabriele Tarquini? Era questa la domanda che rimbalzava giovedì nel paddock di Donington, in occasione della presentazione del campionato britannico SuperTurismo. Dopo i test di pochi giorni fa a Snetterton, che hanno visto Ford, Volvo, Bmw, Vauxhall e Toyota tutte nettamente più veloci delle Alfa, le quotazioni delle vetture italiane sono in ribasso, tanto che Ladbroke's, allibratore ufficiale del campionato offre Warwick (nella foto sotto) a 5/1 e Simoni a 12/1; per contro le quotazioni migliori sono per Radisich e Menu, dati entrambi a 3/1. Nonostante tutto le 155 Ts, che quest'anno sono gestite dalla Prodrive e recano i colori del profumiere Old Spice, restano il punto di riferimento di un campionato che si annuncia, una volta di più, estremamente eccitante. Le nove Case che si presenteranno ai nastri di partenza il 2 aprile a Donington, hanno tutte grandi ambizioni. Il team Williams Renault e quello Twr Volvo sono forse i più agguerriti; mentre da fonti vicine alla Fia vengono confermate le voci sulla presunta irregolarità delle sospensioni anteriori della 850 e della Peugeot 405 francese. Ma anche la Honda, che si presenta con la debuttante (e bellissima) Accord, non nasconde di voler puntare alla vittoria



ISCRITTE AL BTCC '95

Nove Case contro L'Alfa

nelle ultime gare stagionali; gli esperti di Ladbroke's, però, le danno poco credito, relegando Leslie e Kaye a fanalini di coda dei listini

con la poco onorevole quotazione di 80/1. Curioso notare che le berline nipponiche sono sponsorizzate dalla Selénia, la divisione lu-

brificanti del Gruppo Fiat, che collabora col colosso giapponese nel settore degli oli motore. A proposito di sponsor, Renault, Peugeot e Ford ne sfoggiano di nuovi: la Pioneer compare sulle Laguna, le 405 hanno smesso il giallo-rosso Shell per vestire il bianco-rosso Total, mentre le Mondeo sono ora bianco-blu in ossequio alla Valvoline. Quanto alla Bmw, si è affidata addirittura a...

James Bond! Sulle berline bavaresi compare la pubblicità di «Goldeneye», ultima avventura cinematografica dell'agente 007, nel quale Pierce Brosnan si esibisce alla guida di una Bmw roadster. Gli altri piloti si augurano che Cecotto e Brabham non facciano uso di armi... segrete quali rostri squarciapneumatici, scarichi spruzzolio e paraurti lancia-razzi!

Fabio Ravaoli

SIMONI UNICO ITALIANO

n. pilota	team	vettura	gomme
2 Alain Menu (CH)	Williams Renault Dealer Racing	Renault Laguna	Michelin
3 Paul Radisich (NZ)	Team Mondeo	Ford Mondeo Ghia	Michelin
4 John Cleland (GB)	Vauxhall Sport	Vauxhall Cavalier Gsi	Michelin
5 Giampiero Simoni (I)	Alfa Romeo Old Spice Racing	Alfa Romeo 155 Ts	Michelin
8 Patrick Watts (GB)	Total Team Peugeot	Peugeot 405 Mi16	Michelin
9 Tim Harvey (Gb)	Volvo 850 Racing	Volvo 850 Glt	Dunlop
11 Julian Bailey (GB)	Team Toyota Gb	Toyota Carina E Gt	Michelin
12 Tim Sugden (GB)	Team Toyota Club	Toyota Carina E Gt	Michelin
14 James Thompson (GB)	Vauxhall Sport	Vauxhall Cavalier Gsi	Michelin
15 Rickard Rydell (S)	Volvo 850 Racing	Volvo 850 Glt	Dunlop
16 Johnny Cecotto (YV)	Bmw Team Motorsport	Bmw 318is	Michelin
17 David Brabham (AUS)	Bmw Team Motorsport	Bmw 318is	Michelin
18 Simon Harrison (GB)	Total Team Peugeot	Peugeot 405 Mi16	Michelin
19 Charlie Cox (GB)	Thames Ford Dealers	Ford Mondeo Ghia	Michelin P
20 David Leslie (GB)	Honda Team Msd	Honda Accord	Yokohama
21 James Kaye (GB)	Honda Team Msd	Honda Accord	Yokohama
22 Will Hoy (GB)	Williams Renault Dealer Racing	Renault Laguna	Michelin
23 Richard Kaye (GB)	Mint Motorsport	Ford Mondeo Ghia	Dunlop P
25 Nigel Smith (GB)	Team Hmsco Cavalier	Vauxhall Cavalier Gsi	Michelin P
30 Robb Gravett (GB)	Roy Kennedy Racing	Vauxhall Cavalier Gsi	Dunlop P
32 Slim Borgudd (S)	Team Magic	Mazda 323F Lantis	Michelin P
33 Kelvin Burt (GB)	Team Mondeo	Ford Mondeo Ghia	Michelin
55 Derek Warwick (GB)	Alfa Romeo Old Spice Racing	Alfa Romeo 155 Ts	Michelin
77 Matthew Neal (GB)	Team Dynamics	Ford Mondeo Ghia	Michelin P

La lettera P indica i conduttori che partecipano al campionato con team privati

foto grafie RAVAIOLI



auto

APRILE '95
MENSILE
L. 7.000



PROVE SEAT IBIZA 1.8 GTi 16V
LANCIA K 2.4 TD LS
FORD SCORPIO 2.0i 16V GHIA
PORSCHE 911 CARRERA 4



SUPERCAR AVANTGARDE AUDI A4
STEINMETZ OPEL TIGRA 1.6 16V
COVE RACING FIAT COUPE' 16V TURBO
BURNIER OPEL CORSA GSi 16V



FERRARI F50
ALFA ROMEO SPIDER
ROVER MGF

SPECIALE
Ginevra



Spidermania

PROVA VERITÀ ANTEPRIMA DELLA FIAT BARCHETTA

**È IN
EDICOLA**



**Morbidelli
in posa sulla
sua «arma»
per la stagione
'95 di F. 1: la
Fa 16 del
team Arrows**

IL PERSONAGGIO
GIANNI MORBIDELLI

MORBIDO a chi?!

Il pilota pesarese ha voluto fortissimamente rimanere alla Arrows e si sente maturo per recitare il ruolo di prima guida nel prossimo mondiale di F. 1. Come se non bastasse, è pronto ad affrontare la stagione SuperTurismo in Bmw con tutte le carte in regola per poter vincere

MARIO DONNINI ■



ZOOM FOTO

Comunque vada ce l'ha fatta. Il sorriso di Gianni Morbidelli è quello dei giorni migliori e nei suoi occhi si legge la consapevolezza e l'orgoglio dell'ex bambino prodigio che improvvisamente scopre di essere diventato un professionista, un pilota a 24 carati, un uomo. Davanti a lui fa bella mostra la Bmw 318 Is con cui correrà nel Superturismo e a poche ore d'aereo lo aspetta la Footwork con cui prenderà parte al Mondiale di F.1 in veste di prima guida. Sentiamolo:

— Due anni fa, quando gareggiava con



fotografieORSI



◀ l'Alfa nel Superturismo, Morbidelli diceva di non rimpiangere la F.1, proprio perché l'impegno con le vetture a ruote coperte era talmente pressante da non lasciare spazio ad altri pensieri. Come farà ora a conciliare il suo doppio incarico di pilota Bmw e di prima guida della Arrows nella massima formula?

«Certo, sarà una stagione ricca di impegni, ma sono molto motivato e non ho timore di sfigurare. Ho in mano due contratti che farebbero la felicità di chiunque, sono in una situazione di tutto rispetto e cercherò di ottimizzare queste due stupende opportunità. Non nego che a 27 anni sarò costretto a fare un po' a meno degli amici e della vita in famiglia, ma d'altra parte dovevo scegliere e ho preferito così. Nessuno mi ha obbligato, quindi...».

Il «Morbido» che tutti conoscono è aperto, gioviale, sempre pronto a sdrammatizzare. Delle due l'una: o è la maschera del furbo che si sforza di trasmettere all'esterno una bella immagine, oppure si tratta di un atteggiamento davvero sincero?

«No, dietro il mio comportamento da burlesco c'è una filosofia di vita ben precisa. Un pilota se riesce a vivere serenamente rende meglio. Se al momento giusto sa scherzare, ridere, sdrammatizzare riesce anche a rilassarsi di più. Eppoi credo credo che la vita di un pilota non sia fatta solo di discussioni sull'assetto della vettura o sulle tattiche di gara: c'è anche l'aspetto umano da considerare. In un ambiente come quello della F.1 è fondamentale esporre al pubblico mostrando se stessi, cercan-

do di instaurare un feeling col team e con gli appassionati».

— Quanto è superstizioso Gianni Morbidelli?

«Un poco lo sono. Per esempio ho la mania di salire in monoposto dal lato sinistro e per nessun motivo al mondo cambierei questa mia abitudine. Nel Superturismo con la Bmw non avrò nessun problema da questo punto di vista, visto che la portiera di destra non si apre...».

— Essere la prima guida della Arrows è indubbiamente positivo. Eppure sino ad ora il team di Oliver non è mai riuscito a vincere una gara, benché abbia avuto delle partnership altisonanti con motoristi come Bmw, Porsche e Mugen-Honda....

«In passato il team non ha concretizzato il suo potenziale perché il budget non è mai stato faraonico. Ma il presente fa ben sperare. La squadra risulta formata da un'equipe altamente professionale, capace di raggiungere obiettivi ambiziosi».

— Già, soprattutto se prenderà corpo il rapporto con la Daewoo, che assicurerebbe freschi capitali alla squadra apponendo il suo marchio sulle testate del motore Hart. A che punto sono le trattative?

«So che correremo col propulsore di Brian Hart e non posso dire altro. Sono consapevole che l'otto cilindri ha delle ottime potenzialità ed è questo quello che conta».

— Morbidelli parla molto bene della Arrows, ma sino ad ora la squadra inglese è stata una sorta di «corsia di uscita» dalla F.1. Negli ultimi anni molti piloti come Caffi, Johansson, Suzuki, Warwick e Fit-

tipaldi sono restati fuori dal giro della massima formula dopo un'annata con Oliver. Solo lei è riuscito a crearsi una prospettiva: come mai?

«Ah, questa domanda mi inorgoglisce! È la prova che se uno lavora bene prima o poi riesce a raccogliere i frutti. L'ottima stagione trascorsa con il team inglese non è passata inosservata: i punti conquistati e, soprattutto, le prestazioni ottenute hanno avuto un peso fondamentale per la mia riconferma. Devo molto alla Arrows, dove ho trovato il clima ideale per rendere al meglio».





— Morbidelli, non esageriamo. Sul clima che regna alla Arrows Alex Caffi a suo tempo si fece un'opinione un po' diversa....

«Beh, non conosco le vicissitudini di Alex Caffi. So solo che Jackie Oliver è tutt'altro che un burbero. Nel privato è capace di sfoderare un lato comico del tutto inimmaginabile. Persino il direttore tecnico Alan Jenkins, che molti descrivono ruvido come un uomo delle caverne, è in realtà un personaggio godibilissimo».

— Sul fatto che «Morbido» si sia ben integrato con il team non ci piove: i risultati

stanno lì a dimostrarlo. Quest'anno alla Arrows ci sarà anche Taki Inoue, un top manager di 32 anni che sino ad ora ha brillato più per il danaro del suo budget che non per i suoi risultati in pista. Non è un po' frustrante pensare che si può correre sulla stessa vettura pur avendo dei meriti così... diversi?

«Questa è proprio cattiva. Conosco poco Taki, ma ho avuto l'impressione di aver a che fare con una bravissima persona. Credo sia giusto dare un giudizio su di lui solo dopo averlo visto all'opera in pista. Sarei meschino se basassi le mie soddisfazioni o

le mie amarezze solo sul confronto diretto col compagno di squadra. In F.1 si deve cercare di dare il massimo senza porsi troppe domande, bisogna andare forte e basta, indipendentemente dal proprio "collega". Avere al proprio fianco Mansell, Schumacher o Inoue non fa nessuna differenza».

— C'è stato nel passato qualche compagno di squadra un po'... scomodo?

«No, assolutamente: tutti mi hanno ben impressionato.

Ho sempre avuto dei ▶

PHOTO4

A fianco, Morbidelli discute con Fittipaldi I due hanno fatto coppia prima in Minardi (in alto a sinistra) poi, lo scorso anno, alla Footwork (sopra Gianni è al volante della Fa 15 a Suzuka '94). A sinistra, il pesarese nell'abitacolo della Bmw con cui quest'anno gareggerà in SuperTurismo. In alto a destra, vediamo Morbidelli nel '91 quando la Ferrari lo promosse prima guida per sostituire Prost che era stato appena appiedato. Già allora Oliver, sulla sinistra della vettura, lo teneva d'occhio



AMADUZZI



◀ *buoni rapporti. I miei colleghi mi hanno sempre aiutato a crescere, in un modo o nell'altro.*

— La carriera di Gianni Morbidelli si può dividere in due parti. La prima è di marca tricolore, con un vero e proprio pellegrinaggio nei team italiani di F.1. Prima il debutto con la Dallara, poi la stupenda gara con la Ferrari a Adelaide nel '91 inserita nel biennio a Minardi. Eppure per essere apprezzato «Morbido» ha dovuto emigrare in Inghilterra. Non si prova un po' di rabbia?

«Diciamo le cose come stanno: gli italiani sono decisamente esterofili. Al contrario, gli inglesi sanno apprezzare di più le qualità di un pilota al di là del suo paese di provenienza. Per me è stata una grande esperienza di vita approdare in Inghilterra: è una terra di grande tradizione automobilistica e di ottimi ingegneri: i fatti parlano chiaro. Certo, la filosofia anglosassone è ben diversa da quella latina. Il britannico risulta più freddo e distaccato ed è molto più difficile conquistare la sua fiducia. Tuttavia, una volta che hai dato prova delle tue qualità il team manager inglese crede in te fino in fondo e a qualunque costo. Questo è un grande vantaggio che sto sperimentando di persona».

— Sono le tipiche parole di un uomo che sa quello che vuole: duro, volitivo, addirittura disincantato. Pronto a programmare una stagione fitta d'impegni senza neanche una pausa, una parentesi frivola... Sembra impossibile sentir parlare così un ragazzo di 27 anni, quasi fosse una via di mezzo tra uno yuppie e un terziario francescano...

«Il punto è un altro. Nella mia vita ho già fatto un anno di militare e sono pronto a trascorrere un'altra stagione all'insegna del rigore e del sacrificio! Quando si persegue un obiettivo bisogna essere pronti a dare il meglio di se stessi. Certo, anche per questo sono un "single" e lo resterò, alme-



A sinistra, Morbidelli sulla monoposto della Scuderia Italia con cui nel '90 fece il suo ingresso in F. 1. A destra, il pilota pesarese festeggia, abbracciando il padre e il team manager Guido Forti, la vittoria nell'Europeo F. 3 a Misano. È il 1989. Nell'altra pagina, Gianni nel Gp d'Australia del 1991 al volante della Ferrari si classificò sesto



PHOTO4

no a breve scadenza. Le donne mi piacciono moltissimo, sia chiaro, ma vanno e vengono... ora sono concentratissimo e non c'è nulla che mi possa distogliere dai miei due chiodi fissi: il programma con la Arrows e quello con la Bmw».

— Stare senza F.1 nel '93 è stato davvero mortificante?

«Sì, lo confesso. In quell'anno ho avuto tante difficoltà e ho patito persino dei problemi sentimentali. All'improvviso mi è

caduto il mondo addosso, il clima attorno a me è cambiato e molte persone che credevo amiche sono sparite. Ho avvertito la sgradevole sensazione di colui che non è più sulla cresta dell'onda e si interroga sul proprio futuro. È stata davvero una bella lezione: una doccia fredda fuori programma. Tuttavia ho cercato di mantenere la calma, e trovare gli incentivi per risalire la china con umiltà e determinazione. Ci sono riuscito e ciò mi ha aiutato a maturare.

Ora sono corazzato, mi sento cresciuto, forgiato. Questo spiega la mia filosofia di vita. Mi sento un uomo realizzato, un professionista vero. Posso proprio dirlo».

— Quale è la principale qualità della Footwork Fa16?

«Si tratta di una monoposto estremamente raffinata».

— E il suo difetto?

«Mah, non saprei. Certo, non avremo un budget favoloso...».

ORSI

CALDI MESSAGGI DEL CUORE

NUOVO

Scambia subito messaggi **IN DIRETTA**

Per magici incontri, per nuove emozioni.

144.11.63.76

In diretta

Sono libera. Vediamoci stasera.

CHIAMAMI, TI RISPONDERO' IMMEDIATAMENTE

144.11.63.86

Non è un tel. erotico T. max L. 2540/min. +IVA
L.A. Via Colonna, 12 Milano

Un' **Amica** per te

DAL VIVO 24 ORE

CHI TROVA UN'AMICA TROVA UN TESORO

Vorrei parlare con te, per riscaldarti il cuore e per ascoltarti. **Confidati con me!!**

144.11.67.26

SCAMBIA SUBITO MESSAGGI IN DIRETTA

NUOVO

ZAP SUBITO AMORE

144.11.40.39

PRONTORACOLO

Tarocchi, magia, astrologia.

DAL VIVO

LOTTO! 144.11.40.22
Tantucci ti dà i numeri vincenti!!

I veggenti conoscono la Forza Universale. Il tuo 1995... Chiedi e ti sarà svelato!

24 ORE SU 24 7 GIORNI SU 7

144.11.40.36

MONDOTEL - Viale delle Nazioni, 10 - 60035 Jesi (AN) - Tariffa L. 2.540/min. + IVA. Non è un servizio erotico; fornire numeri di telefono falsi è un reato.



FORMULA 3 CAMPIONATO AL VIA

Ricominci

Per la serie cadetta inizia un nuovo corso: le vetture '95 si preannunciano più difficili e selettive. Ci sono appena una ventina di monoposto, nessuna di classe B, però...

ARTURO RIZZOLI

La F.3 tricolore in questa stagione '95 vivrà un autentico «anno zero». Durante l'inverno erano molti coloro che temevano di vedere la terza formula con meno di venti vetture al via. Questa soglia, poi fortunatamente raggiunta, rappresentava in un certo senso il limite che avrebbe decretato, visivamente sulle griglie di partenza, oltre allo stato di crisi (da tempo

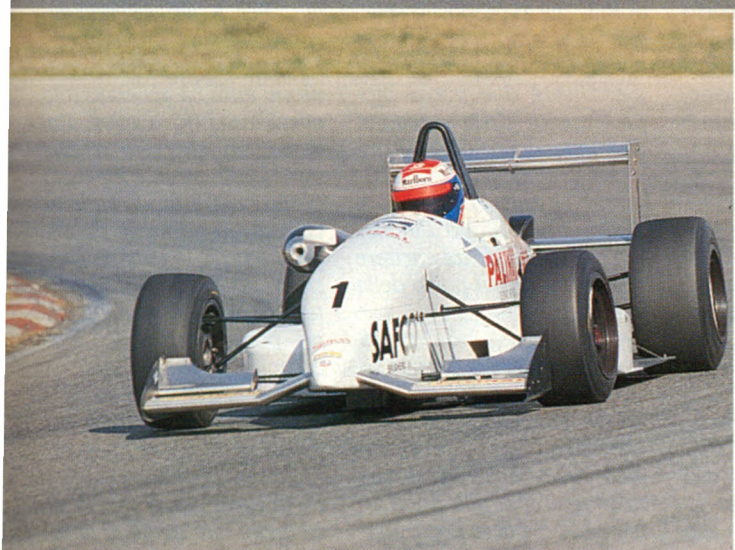
conclamato) che vive la categoria anche un tracollo di interesse e, di riflesso, di credibilità. Certo è che nella stagione che sta per iniziare la F.3 di casa nostra si è trovata a scontare gli effetti di una serie di eventi, alcuni previsti e altri congiunturali, che hanno modificato in modo radicale lo scenario. I campionati tricolori di F.3 con oltre cinquanta monoposto sono infatti un ricordo lontanissimo, per quanto risalgono solo ai primi anni '90,

ed erano frutto di un boom economico che consentiva di rastrellare soldi dagli sponsor con relativa facilità. Le venti monoposto iscritte al campionato di quest'anno rappresentano quindi una sorta di record negativo, ma per certi versi il dato può essere letto anche come il risultato di una azione di... pulizia. Non c'è più lo spazio, ben disponibile in passato, per le avventure di squadre e piloti che, tante volte, affrontavano la F.3 sen-



STUDIOCOLOMBO

o da venti



OLIVER

za avere ben chiari i concetti e lo spirito di questa categoria professionistica e formativa per i talenti emergenti. Con le difficoltà che attualmente pone la gestione di un programma di F.3, nella categoria ora si affacciano solo coloro che ci credono realmente.

REGOLAMENTO. Le norme Fia '95, che impongono le monoposto con lo scalino di 5 cm nel fondo come in F.1, hanno creato un problema in più alle squadre, visto che non è possibile adattare le Dallara 394 al nuovo regolamento, la serie del resto è in pratica un monomarca di monoposto parmense. Non bisogna infatti dimenticare che il campionato della passata stagione, quando le difficoltà economiche si facevano sentire in modo già molto evidente, fu salvato,

La terza formula di casa nostra, al di là del fatto di proporre alla partenza una ventina di monoposto, continua a suscitare ancora interesse. Thomas Biagi, a sinistra, accasato con l'Rc porterà il numero uno lasciato in eredità al team milanese da Fisichella

sotto l'aspetto del numero dei partecipanti, dal kit di aggiornamento delle Dallara 393. Queste monoposto, con una spesa relativamente contenuta, potevano risultare competitive quanto le ultime nate. Infatti la trentina di vetture del '94 fu raggiunta grazie a una dozzina di monoposto dotate di kit. Una simile operazione quest'anno non è stata possibile perché la monoscocca della Dallara '94 ha una base più larga del fondo scalinato richiesto dalla Fia. Ad ogni modo il costruttore parmense, non potendo agire sul passato, ha orientato i propri sforzi per il contenimento dei costi verso il futuro: la 395 sarà una monoposto che potrà vivere tre stagioni, visto che il '96 e il '97 sono già stati fin d'ora pianificati nell'ambito del progetto dei kit di aggiornamento. Al di là dei problemi creati ai team, l'arrivo delle nuove monoposto con il fondo scalinato, stando a quanto è emerso nei test invernali, dovrebbe ridare spettacolo e selettività alla categoria.

CLASSE B. La Csai, ben consapevole che il Tricolore '95 rischiava di contare pochi piloti al via, ha varato un Trofeo nazionale nell'ambito del campionato italiano di F.3 riservato alle monoposto '94 non conformi alle nuove norme tecniche. Per quanto l'autorità sportiva si sia sforzata perché questo Trofeo non fosse visto come una serie B, della F.3, nei fatti l'ambiente del mini-circus l'ha considerato tale, bocciandolo: infatti non c'è nemmeno un iscritto al Trofeo. Al naufragio della classe B hanno concorso più fattori. In primo luogo in Italia, a differenza di altri Paesi che hanno anch'essi una radicata tradizione di F.3, non vi è l'abitudine a pensare a una classe B, anche per la presenza da 15 anni della F.2000, che ha sempre adempiuto al ruolo di serie inferiore. In più molte squadre, anche attratte dalle buone quotazioni che le Dallara 394 (richiestissime in Francia) spuntavano sul mercato dell'usato, finivano con l'elaborare preventivi per una stagione con la monoposto '94 di poco inferiori (una cinquantina di milioni di lire) rispetto all'ipotesi di impiegare una vettura nuova.

TELEVISIONE. Di sicuro per ora vi sono le sintesi differite di mezz'ora, trasmesse nel sabato successivo a ogni appuntamento su Tele+2, in chiaro, verso le 12. Inoltre Odeon Tv, nel mercoledì dopo ogni coppia di gare metterà in onda un servizio di una decina di minuti, alle 22.45, con replica a mezzogiorno del sabato successivo. Inoltre a 150 emittenti locali saranno forniti i servizi montati. Ultima nota, sono in corso trattative con la Rai per avere la copertura di sei gare.

COSTI. Gli unici dati veramente certi possono essere il prezzo della Dallara 395, per la quale bisogna sborsare 107.900.000 lire più iva, e quello che motore Fiat preparato della Novamotor che costa 65 milioni di lire, sempre iva esclusa. Per il resto, si sa che c'è chi ha firmato contratti garantendo al team budget nell'ordine dei 600 milioni di lire; mentre qualche conduttore, che come unica dote può contare sul «piede», è stato messo in macchina praticamente gratis. ■



OLIVER



STUDIOCOLOMBO



DOPO LA SCOMPARSA DEL FORUM PER QUESTA SERIE

Cambiano i rapporti tra le squadre e la Csai

La F.3 cambia anche nei rapporti tra team e autorità sportiva. Lo scorso anno era stato creato un Forum anche per la terza formula, in questa istituzione, nata allo scopo di elaborare proposte e strategie, da sottoporre poi agli organi competenti del potere sportivo, si trovavano anche due rappresentanti dei team. I delegati del '94 si sono dimessi alla fine dell'anno passato e, non essendoci, per ora, candidature alla successione, il Forum, alla fine, è morto. Il risultato è dunque che le squadre per qualsiasi problema connesso all'attività nel campionato devono rivolgersi direttamente alla Csai, più precisamente a

Pierpaolo Gardella, il responsabile del campionato di F.3, che al proposito spiega: «Diciamo che stiamo valutando l'opportunità di identificare due nuovi rappresentanti delle squadre. Ma, essendosi ridotto il numero dei team, si potrebbe gestire il tutto con rapporti diretti, che offrono l'indubbio vantaggio di trasmettere con precisione il polso della situazione».

— La categoria è da tempo in difficoltà, cosa contate di fare?

«È evidente che per il '95 si continuerà con la doppia gara, quest'anno entrambe in programma alla domenica, e con le prove libere consentite sempre solo a Vara-

no, che ha poi appena una decina di giornate disponibili. Per il '96 intendiamo consentire più prove libere. La limitazione dei test degli ultimi anni ha generato solo effetti negativi. I piloti giovani non riescono a fare esperienza, così i top-team fanno pesare molto sulle richieste economiche il proprio bagaglio tecnico, trasformato in un surrogato dei test, quindi i piloti risparmiando poco rispetto ad altri campionati di F.3 dove si fanno più km. La Csai deve mantenere alto il valore del Tricolore di F.3 nel panorama internazionale e i divieti di provare sono uno degli elementi che rendono la serie poco appetibile». ■

START A MONZA

Nelle ultime stagioni l'apertura del Tricolore si è sempre svolta a Vallelunga o a Misano, quest'anno invece il campionato partirà da Monza, unico circuito dei nove italiani ad ospitare due appuntamenti della stagione '95 che prevede la doppia gara alla domenica.

DATA	PISTA
26 marzo	Monza
17 aprile	Magione
7 maggio	Pergusa
4 giugno	Vallelunga
18 giugno	Varano
25 giugno	Monza
23 luglio	Mugello
3 settembre	Binetto
17 settembre	Imola
8 ottobre	Misano

F3

CAMPIONATO ITALIANO

PHOTOA

Paglicci, in alto a sinistra, è stato velocissimo nei test invernali. Pacchioni, ritornato con la Prema, nell'altra pagina, ha ottime chance. Kanaan, a lato a colloquio con Oliver Martini, sarà un deb da tenere d'occhio. Rangoni, in basso a destra, ritrova all'Ef Project il tecnico Pollini e si vuole prendere delle rivincite

IL PRONOSTICO È DAVVERO APERTO E INCERTO

Nove nomi tutti molto buoni

Fino a pochi anni fa la F.3 tricolore proponeva interessanti confronti tecnici. Oggi la categoria, sul piano telaistico, è diventata in pratica un monomarca Dallara. Mentre, sul fronte dei motori, i diffusissimi Fiat Tipo 16V quest'anno se la dovranno vedere con un solo Opel, quello di Biagi, e con dei Mugen nella «versione» italiana curata dalla Bvm, da tempo specializzata sull'unità anglo-nipponica, che però non rappresenta più lo spauracchio impersonato quando sbarcò in Italia, nel '90. Il fatto che la categoria si sia trasformata quasi in un monomarca può, sotto certi aspetti, avere dei riflessi positivi. Con le monoposto tutte uguali, i tecnici più capaci (e fantasiosi) tentano frequentemente delle variazioni sul tema. Così i piloti sono chiamati a... capirci qualcosa, davvero. Quindi, nel confronto umano, le capacità di collaudo e di analisi possono trovare un riconoscimento tangibile. La battaglia per il titolo '95 si preannuncia dun-

que interessante, a prescindere dal fatto di vedere al via solo una ventina di piloti: del resto, anche quando c'era una mezza centuria di concorrenti, quelli che potevano realmente aspirare all'altro tricolore non sono mai stati tanti. Riferimenti storici a parte, il quadro attuale propone nomi interessanti.

ANTONELLI. In kart ha sempre dimostrato di andare forte, nelle due stagioni di F.3 finora disputate non ha però ancora raccolto risultati pari al suo potenziale. L'esperienza acquisita potrebbe essere la molla giusta.

BIAGI. Quest'anno rischia più di quanto potrebbe guadagnare. È approdato all'Rc Motorsport, la squadra che ha vinto due titoli negli ultimi quattro anni, ma che al tempo stesso nella stagione '95 dovrà dividere le proprie forze su più fronti: alla F.3 si sono aggiunti l'europeo di F. Renault e il SuperTurismo. In più la squadra milanese schiera una sola monoposto. Potrebbe quindi esistere il rischio che la Rc non riesca a ottimizzare tutto il lavoro di evoluzione della monoposto, che è sempre stato il suo punto di forza.

BOLDRINI. È andato forte fin dai primi km in F.3. Minellono ha deciso di scommettere su di lui per cercare di vincere un altro titolo di F.3, sponsor o non sponsor, che, a quanto si sa, non abbondano certo per questo binomio, come del resto per altri.

KANAAN. Oltre che veloce, è pure molto determinato. Anche in questo «nuovo corso» della F.3, per un deb sarà piuttosto difficile affermarsi, ma il brasiliano ha i numeri per potere raccogliere subito buoni risultati e non dovere restare «parcheggiato» a lungo nella terza formula.

MEDIANI. È approdato in un ottimo team come quello di

Ghinzani. Ora deve dimostrare di essere in grado di mantenere le ... promesse.

PACCHIONI. Sfumata la possibilità della F.3 tedesca, è tornato alla Prema. Assieme formano un binomio dotato di ottime chance, per giunta assetato di rivincite.

PAGLICCI. È stato sempre al vertice durante i test invernali, segno evidente che sia lui che il team Coloni hanno preso subito familiarità con la monoposto con il fondo scalinato.

RANGONI. È ormai un veterano, ma finora la sorte non lo ha mai aiutato troppo. Un campionato equilibrato come appare quello di quest'anno è per lui un'occasione da non perdere.

RICCITELLI. Nelle prove invernali è rimasto un po' in ombra, ma le potenzialità sue e dell'Italracing gli consentiranno di risalire la scala dei valori, quando serve.

BEN 16 MOTORI FIAT

Delle venti monoposto al via, ben 19 sono Dallara 395, e non vi è nessuna vettura nel Trofeo riservata alle vecchie monoposto. Per la verità l'unica vettura non-Dallara, la

Fts, non è nuova, ma la misura della scocca ha consentito l'adattamento alle norme '95. Sul fronte dei motori i Fiat Tipo 16V fanno la parte del leone.

NR. PILOTA	VETTURA	TEAM
1 Thomas Biagi	Dallara 395-Opel	Rc Motorsport
2 Luca Riccitelli	Dallara 395-Fiat Abarth	Italracing
3 Tony Kanaan (Br)	Dallara 395-Fiat Abarth	Tatuus
4 Maurizio Mediani	Dallara 395-Fiat Abarth	Team Ghinzani
5 Paolo Ruberti	Dallara 395-Fiat Abarth	Team Ghinzani
6 Gianluca Paglicci	Dallara 395-Fiat Abarth	Coloni Motorsport
7 Daniilo Tomassini	Dallara 395-Fiat Abarth	Coloni Motorsport
8 Andrea Boldrini	Dallara 395-Fiat Abarth	Supercars
9 Michele Gasparini	Dallara 395-Fiat Abarth	Cevenini Junior
10 Paolo Lo Bianco	Dallara 395-Fiat Abarth	Cevenini Junior
11 Gianantonio Pacchioni	Dallara 395-Fiat Abarth	Prema Powerteam
12 Omar Bettin	Dallara 395-Fiat Abarth	Prema Powerteam
13 Oliver Martini	Dallara 395-Fiat Abarth	Eurosoviet
14 Daniilo Rossi	Dallara 395-Fiat Abarth	Eurosoviet
15 Pietro Antonelli	Dallara 395-Mugen	Bvm Racing
16 Gaston Mazzacane (Ra)	Dallara 395-Mugen	Bvm Racing
18 Cesare Manfredini	Dallara 395-Fiat Abarth	Venturini Racing
19 Fabrizio Gollin	Dallara 395-Fiat Abarth	Passoli Racing
20 Luca Rangoni	Dallara 395-Fiat Abarth	Ef Project
21 Davide Amaduzzi	Fts 393/95-Mugen	Psgr

STUDIOCOLOMBO



SPECIALE
APERTURA A MONZA

Fisichella allo start del Challenge



Il pilota della Minardi F.1 su una 355 con il 27 nella serie del Cavallino che raccoglie sempre più consensi. Il Tricolore Gt è invece in difficoltà

ARTURO RIZZOLI

Il 26 marzo a Monza, oltre al Tricolore di F.3, partono anche altri tre campionati: il Challenge Ferrari, il SuperCar Gt e la Superformula. Tra l'altro la pista brianzola ospiterà anche il 3. appuntamento della serie Bpr riservata alle Gt. Gare internazionali a parte, vediamo di analizzare lo scenario che propongono le prime due serie, mentre trattiamo a parte la categoria ideata da Coloni. Il Challenge Ferrari, sull'onda del crescente impegno della Casa di Maranello rivolto ai clienti che vogliono portare in pista le Rosse, sta raccogliendo un gran numero di consensi. Ma, visto che i potenziali piloti non possono, specie con i chiari di luna attuali aumentare più di tanto, l'incremento del Challenge Ferrari, che quest'anno può contare anche sull'arrivo della F355, è stato scontato dal Tricolore Gt. Il campionato nazionale delle Gran Turismo ha inoltre dovuto subire anche la concorrenza della serie internazionale Bpr. Così, basta scorrere l'elenco dei partecipanti alle gare Gt della Bpr e gli iscritti del Challenge Ferrari e del monomarca Porsche (oltre che del Challenge italiano delle gare Club) per ritrovare tutti quei nomi che mancano all'appello del SuperCar Gt, tutta gente invece presente fino allo scorso anno. Certo è che anche alcune incertezze regolamentari, a livello tecnico, che il SuperCar Gt si è trascinato durante l'inverno, non hanno certo dato impulso a una categoria che già da tempo non godeva di grande salute, infatti solo verso la fine di febbraio è stato deciso che le vetture rispondenti alle regole tecniche Fia 1 e Fia 2 avrebbero potuto correre con il semplice certificato di omologazione Cee, come nella serie Bpr. Così adesso ci si avvia all'inizio dei campionati, e mentre il Challenge Ferrari può contare su una trentina di vetture, con la numero 27, schierata con

i colori Marlboro, affidata per la gara di Monza a Giancarlo Fisichella, tra le Gt non vi è la certezza che si riesca a mettere assieme un parco partenti decente. Così nei prossimi giorni, mentre Autosprint arriva nelle edicole, si terrà un incontro tra i vertici della Csai e il promotore del SuperCar Gt, Sergio Peroni, per discutere sul da farsi. A quanto si sa, un'ipotesi dotata di molto credito è quella che la prima gara del Tricolore Gt possa essere rinviata. È un modo per prendere tempo e per vedere se il SuperCar Gt riuscirà a raccogliere quelle otto-dieci vetture di cui si sente per ora solo parlare, ma alla chiusura delle iscrizioni solo per un paio di queste era stata regolarizzata in toto la posizione. Anche se si raduneranno una decina di vetture di varie categorie, assai diverse nelle prestazioni, c'è da interrogarsi sul futuro della serie Gt nazionale. ■

PHOTO4



Ferrari

challenge

ANCHE ALL'EST

Sono due le gare all'estero del Challenge Ferrari riservate alle 348 e F355. Oltre all'appuntamento sul veloce tracciato di Spa, le berlinette Rosse hanno in programma anche una sfida nella repubblica ceca.

DATA	PISTA
26 marzo	Monza
23 aprile	Misano
7 maggio	Spa (B)
4 giugno	Vallelunga
9 luglio	Brno (Cz)
17 settembre	Imola
15 ottobre	Mugello

Campionato Italiano
**Supercar
GT**

MONZA IN FORSE

Il futuro del Tricolore Gt è incerto. È molto probabile che la gara di apertura venga rinviata e vedere così se si arriva a otto dieci vetture per l'appuntamento di Magione.

DATA	PISTA
26 marzo	Monza
17 aprile	Magione
7 maggio	Pergusa
4 giugno	Vallelunga
18 giugno	Varano
25 giugno	Monza
23 luglio	Mugello
3 settembre	Binetto
17 settembre	Imola
8 ottobre	Misano



STUDIOCOLOMBO

GLI EX-F.3 ALL'ATTACCO

Superformula a quota dieci

Coloni sta lavorando febbrilmente per avere al via dell'apertura di Monza una decina di monoposto della Superformula da lui ideata. Inutile dire che considerati i tempi che corrono: girano pochi soldi, rispetto a un passato non troppo lontano, e tanti team offrono nelle varie categorie programmi a prezzi stracciati, alla Super-F.3 sarebbe forse servito un periodo di lancio un po' più lungo, magari con la partenza del calendario ad aprile avanzato. Non a caso Coloni è certo di potere contare su una dozzina di piloti per la se-

conda gara a Magione e una quindicina per il terzo appuntamento, all'Estoril il 13-14 maggio. Piuttosto eterogeneo appare l'attuale lotto dei partenti. Vi sono infatti alcuni ex della F.3, di epoche più o meno recenti, ma comunque non certo troppo lontane, visto che il più vecchio è comunque Canni Ferrari, che è in compagnia di Belluzzi, Gemmo, Scilla e Tibaldo. Come pure troviamo dei gentlemen-driver molto giovani come Sperati o dei professionisti delle auto da corsa come Pane. Quanto alla partecipazione straniera, per la gara di Monza è ancora da confermare la presenza del giovane spagnolo Javier Diaz; ma Coloni, che si sta dando molto da fare in Spagna e Portogallo, si dice sicuro di concretizzare con cinque-sei conduttori iberici che hanno a suo tempo provato la Superformula all'Estoril. Ugualmente variegato è il lotto delle squadre impegnate: infatti, oltre a formazioni provenienti dalla F.3 e dalla F.2000, troviamo team del tricolore Prototipi, della F.Europa Boxer e della F. Junior. ■

DICIANNOVE 355

Praticamente due terzi del parco partenti del Challenge Ferrari impiegherà la F355, decisamente più competitiva della 348 che, pur correndo con classifica separata, ha attratto solo undici piloti.

PILOTA	VETTURA	PILOTA	VETTURA
Maurizio Ardigo	348	Paolo Jasson	355
Marcello Bartella	355	Paolo Ligrasti	355
Adriano Baso	355	Leonardo Maddalena	355
Ivan Beneduce	355	Ademaro Massa	348 Tb
Mario Benusiglio	348	Pierangelo Masselli	355
Stefano Bucci	348	Emanuele Moncini	348
Franco Buganè	355	Raul Ortolani	355
Joe Castellano	348	Piergiuseppe Perazzini	348
Vittorio Colombo	355	Marco Poleni	348
Paolo Cutrera	355	Massimo Presicci	348
Slavo Deldeva	348	Roberto Ragazzi	355
Massimo Faraci	355	Luca Sartoti	355
Giancarlo Fisichella	355	Giuseppe Schenetti	355
Andrea Garbagnati	348	Milan Stancevic	355
Gianluca Giraudi	355	Angelo Zadra	355

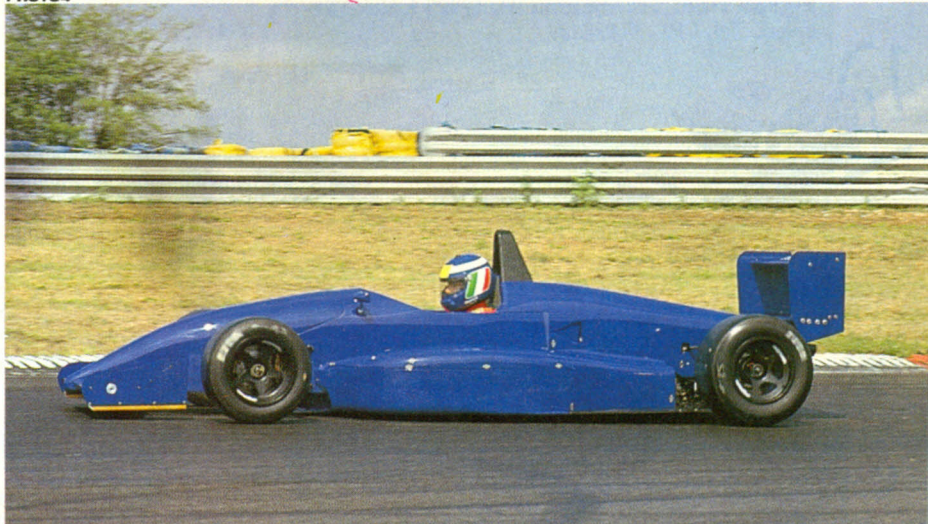
Giancarlo Fisichella, in alto, sarà al via a Monza nel Challenge Ferrari che quest'anno vedrà impegnate sia le 348 che le F355, a sinistra. La Superformula ideata da Coloni, a destra, potrà contare nella gara di apertura su di una decina di monoposto. Ben più incerte sono le presenze nel SuperCar Gt, in alto

JARAMA OK

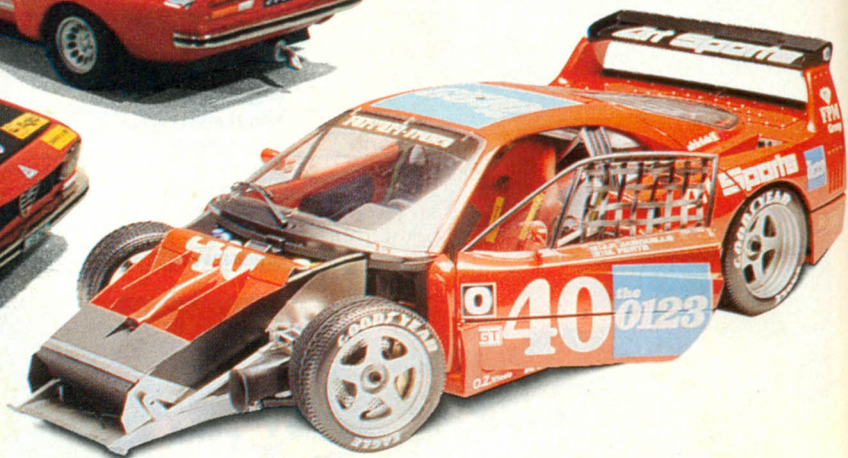
Nei giorni scorsi Coloni ha avuto la conferma per la gara di Jarama, l'ultimo dubbio riguarda ora la data, che è comunque nel mese di novembre; la corsa non però sarà valida per il campionato.

DATA	PISTA
26 marzo	Monza
17 aprile	Magione
13-14 maggio	Estoril (P)
21 maggio	Varano
4 giugno	Vallelunga
23 luglio	Mugello
3 settembre	Binetto
17 settembre	Imola
8 ottobre	Misano
5 o 26 novembre	Jarama (E)

PHOTO4



Come ottenere una F40 Imsa molto speciale



Un'opera titanica, da consigliare unicamente ai più esperti, o un bel modello che tutti sono in grado di realizzare se solo si dotano di ferri del mestiere e... pazienza? Giovanni Ingrao ha messo a punto un trans-kit che consente di ottenere la riproduzione, nella

«gigantesca» scala 1/8, della Ferrari F40 Imsa del '90 partendo dalla base del modello stradale realizzato dalla Pocher. Nel trans-kit sono comprese 315 fotoincisioni su metallo, 35 pezzi in resina, tre fogli di decals e tre di carbonio, tubi, fili, cinghie, un manuale

di istruzioni (particolarmente utile...). Che dire? Buon lavoro, magari acquistando oltre al trans-kit anche il volume realizzato da Pierre Dieudonné su questa vettura...

Ingrao: Via Cairoli 5, 20052 Monza. Telefono 039-386974.

ALFETTA E LOTUS IN 1/43

Gloriose Alfa e Talbot da rally

Equipe Tron ha recentemente immesso sul mercato due kit, uno in metallo bianco e uno in resina, relativi a due vetture che occupano un posto di rilievo nella storia dei rally: l'Alfa Romeo Alfetta Gtv Gruppo 2 e la Talbot Lotus. La prima, in metallo bianco, è la vettura con la quale Jean Claude Andruet si classificò terzo assoluto al Tour de Corse nel '75: il modello ha il cofano apribile, con la riproduzione del motore e di gran parte degli organi meccanici. Numerose le fotoincisioni, comprese quelle per realizzare le cornici-vetro, per un costo del kit di 110.000 lire. Dell'Alfetta sono in programma anche le versioni Gruppo A. La Talbot Lotus è in resina ed è possibile realizzarla in cinque differenti versioni, spaziando da quella che vinse il Rac con Toivonen nell'80 a quella prima in Argentina con Fréquelin nell'81, anno in cui la Casa conquistò il campionato mondiale per marche. Il kit della Talbot Lotus costa 64.000 lire. Tra le altre novità in scala 1/43 che Equipe Tron ha in arrivo, per quanto riguarda i rally ce n'è una veramente da urlare: si tratta della Volkswagen Maggiolino prima al rally dell'Elba del '73!

Equipe Tron: Via Manzoni 98, 17025 Loano (Savona). Tel. 019 - 6698833.

Ford e Toyota... biellesi

Il Maggiolino, punto vendita biellese sempre attento alle tematiche da rally, ha realizzato sulla base dei kit in metallo bianco di Racing 43 la Toyota Celica di Longhi e la Ford Escort di Cunico in versione rally di Biella '94. Dotati delle riproduzioni di pilota e navigatore, questi due modelli costano in kit 55.000 lire l'uno e consentono di ottenere la Toyota del vincitore Longhi e la Ford di Cunico.

Il Maggiolino: Via Paietta 9, 13014 Cosato (Vercelli). Tel. 015-922709.



L'Ascona Gruppo 2 di Biasion

L'Opel Ascona Gruppo 2 con la quale Miki Biasion partecipò alla Targa Florio nell'82 è stata riprodotta in scala 1/43 da Così per gioco, punto vendita vercellese, utiliz-

zando quale base il kit realizzato a suo tempo da Racing 43. Così per gioco ha ottenuto un modello comunque molto diverso da quello dal quale deriva, cioè l'Ascona 400. Si tratta di un pezzo de-

cidamente consigliabile agli appassionati del settore, con i paraurti già cromati e con dei bei cerchi. Si può richiedere questa Ascona Gruppo 2 direttamente al produttore.

Così per gioco: Piazza Roma 6, 13048 Santhià (Vercelli). Tel. 0161 - 935183.



Le pagine del «Notiziario Csaì» trattano argomenti inerenti ai regolamenti tecnici e sportivi, spiegano le motivazioni del TNA e ospitano quesiti posti direttamente alla Csaì dai licenziati. Tutto ciò, tenendo presente che AUTOSPRINT, da parte sua, continuerà a trattare gli stessi argomenti esprimendo, come sempre, le sue opinioni indipendentemente da queste pagine e in ossequio alla libertà d'informazione.

AVVISO IMPORTANTE AGLI ORGANIZZATORI CON LICENZA CONCORRENTE PERSONA GIURIDICA E ALLE SCUDERIE

Sono state rilevate delle discordanze tra i nostri archivi e la realtà attuale, relativamente ai nominativi dei Legali Rappresentanti degli Enti in oggetto. Queste discordanze sono dovute a un mancato aggiornamento dei dati forniti dagli Enti stessi, i quali sono pertanto pregati di inviare con la massima urgenza, all'Ufficio Licenze della Csaì (Via Solferino 32, 00185 Roma, tel. 06/4469852, fax 06/4940962), quanto segue:

- il proprio numero di licenza 1994 o 1995;
- il nome del proprio legale rappresentante e delle eventuali altre cariche che hanno subito variazioni.

SETTORE VELOCITÀ SU TERRA RILASCIO SCHEDE TECNICHE

Come è noto le schede tecniche per il settore Velocità su Terra vengono rilasciate esclusivamente da Commissari Tecnici Nazionali facenti parte di un'équipe designata dalla Csaì. Riportiamo, di seguito, l'elenco aggiornato dei nominativi di detti Commissari:

- Fabrizio FEI
- Giuseppe INVERNIZZI
- Mario RECAGNI
- Domenico FOLGORI
- Ciriaco FERRO
- Francesco MASSARI
- Umberto FASOLO

ALLEGATO J - ART. 275.3.12 (pag. 146)

Modificare titolo dell'articolo in: «275.3.12 - Carrozzeria attorno alle ruote anteriori».

NS 9 - RUMOROSITÀ GARE IN SALITA

Nella Pagina Notiziario Csaì su Autosprint 8/95 è stata riportata una modifica all'art. 9.7 della NS 9 (relativo alla rumorosità nelle gare in salita) la quale, a causa di un impreciso montaggio tipografico, non era chiara. Per una migliore comprensione si ripubblica pertanto la variazione regolamentare in oggetto:

ARTICOLO 9.7 - PAGINA 345 ANNUARIO CSAI 1995

modificare il testo come segue:

«Tutte le vetture dovranno rispettare, per una precisa questione di sicurezza, i seguenti limiti:

PROTOTIPI CN, C3, GR. A	min 98 max 110 dB (A)
SPORT NAZIONALE 2500/3000	min 98 max 110 dB (A)
SUPERALITA	min 98 max 110 dB (A)
TUTTE LE ALTRE VETTURE	max 98 + 2 dB (A)

NS 8 - PRESCRIZIONI DI SICUREZZA

Art. 7.3 CATEGORIE DI VETTURE AMMESSE NEI CIRCUITI (pag. 262 Annuario Csaì). Nel corso della sua ultima riunione, il Comitato Esecutivo della Csaì ha autorizzato l'ammissione delle vetture dei Gruppi 1, 2, 3, 4, 5, A e B oltre 2500 cc, sul **Circuito di Lombardore**. In tal senso va quindi modificato l'articolo in oggetto. Per quanto riguarda il numero delle vetture ammesse esso sarà definitivamente con la formula prevista dall'art. 7.5 (pagina 263/264), ridotta però del 50% con arrotondamento per difetto.

GRUPPO GIUDICI DI GARA

1) Il Consiglio Direttivo GGG ha nominato Fiduciario Zonale per la regione Puglia, in sostituzione del dimissionario Avv. Gianfranco Ceci, il Commissario Sportivo Nazionale Mario COCELLI, residente a Brindisi, V.le Liguria 77.

2) Convocazione Riunione V.G. Regionali - Sicilia.

Il fiduciario zonale GGG della Sicilia comunica che, secondo quanto previsto dalla N.S. 4 art. 4.8, è indetta l'annuale riunione dei commissari sportivi e tecnici regionali per il giorno 26 marzo 1995 alle ore 9.00, presso l'Hotel San Paolo Palace di Palermo - Via Messina Marine 91 - tel. 091/6211112.

ASSEMBLEE ELETTIVE IN PIEMONTE

A seguito delle dimissioni da Delegato Sportivo dell'Automobile Club di Torino e Delegato Regionale Piemonte del Sig. Alberto Maria Librizzi, nominato Presidente della Csaì in Piemonte, nel mese di marzo, si sono svolte le seguenti Assemblee Elettive:

— Assemblea per l'elezione del Delegato Sportivo Csaì Ac Torino svoltasi a Torino il 4 marzo 1995 - eletto: Sig. Giorgio Stirano;

— Assemblea per l'elezione del Delegato Regionale Csaì Piemonte svoltasi a Torino il 9 marzo 1995 - eletto: Sig. Claudio Pozzi (Delegato Sportivo Ac Cuneo);

Pertanto, il sig. Claudio Pozzi, quale Delegato Regionale del Piemonte per il biennio 1995/97 farà parte del Consiglio Sportivo Nazionale della Csaì.

ERRATA CORRIGE

ELENCO PILOTI ITALIANI PRIORITARI FIA RALLY 1995

Nella Pagina Notiziario Csaì su Autosprint 11/95, nell'elenco in oggetto, si prega correggere la prima intestazione «Priorità» con «1ª Priorità». Le intestazioni seguenti: «Priorità A» e «Priorità B» rimangono invariate.

SETTORE VELOCITÀ SU TERRA/ F. RALLY

N.S. 13

ERRATA CORRIGE

— Art. 18.6 - Prescrizione materiale: è da intendersi 33,5 x 2 non 35 x 2.

— Art. 18.6 - Carrozzeria: depennare «in sostituzione di quanto prescritto all'art. 18.3 par. 18.3.8».

— Art. 18.6 - Ultimo capoverso: depennare «art. 18.3 escludendo il par. 18.3.6».

— Art. 4 - Numeri di gara: depennare «E sul tetto (in modo tale da poter essere letti nel giusto verso dalla postazione di cronometraggio)».

Sempre nel 2. capoverso il riferimento alla norma generale Csaì n. 7, deve intendersi riferito alla lettera C, b2 delle norme comuni a tutte le competizioni (pag. 770 Annuario Csaì 1995).

— Art. 9 - Costituzione dei Gruppi o delle Classi: aggiungere al 2. capoverso: «e quelle del gruppo 5. non costituito al gruppo 6.».

— Art. 18.2.10 - Interno: depennare nel 2. capoverso da «il sedile completo...» a... «della vettura».

— Art. 18.2.10 - Interno: depennare l'ultimo capoverso.

— Art. 18.2.29 - Ruote e pneumatici - ultimo rigo: la misura 30 cm è da intendersi 30 mm.

— Art. 18.2.29 - Ruote e pneumatici: la misura 250 mm è da intendersi variata in 280 mm.

— Art. 18.3.13 - Serbatoio benzina: depennare ultimo rigo.

— Art. 18.3.3 - Peso minimo: sostituire il paragrafo con il seguente:

a) vetture con le dimissioni di cui al par. 18.3.1: kg 410;

b) vetture di dimensioni libere: kg. 500. È ammessa la zavorra purché dichiarata e punzonata.

— Art. 19 - Vetture Formula Rally - 4. raggruppamento - Peso minimo: è da intendersi quello previsto dai regolamenti Vst.

N.S. 1

ERRATA CORRIGE

Cap. VI - Campionato Italiano V.S.T.

— Art. 1.6 - Classifica per ogni competizione: il punteggio assegnato sarà il seguente: 9-6-4-3-2-1 e non 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1-0,5-0,5.

N.S. 3

— Art. 4.5 lettera a) leggesi Licenza V.S.T. e non Licenza Club Terra.

In F. Dodge una vittoria da... Boss

Geoff Boss si è assicurato la vittoria nella prima prova stagionale della Barber Pro Series, la formula addestrativa gestita dall'ex pilota di F.1 Skip Barber. Al secondo posto si è piazzato il sudafricano Jaki Scheckter, nipote dell'ex campione del mondo di F.1 Jody. Quest'anno per la prima volta le vetture del monarca americano hanno sostituito i motori Saab con i propulsori Dodge V6 a 24 valvole.

DODGE PRO SERIES

Miami (Usa), 5 marzo

1. prova

1. G. Boss; 2. Scheckter J.; 3. Waddell; 4. Spence J.; 5. Boss A.; 6. Moser; 7. Spino-la; 8. Willoughby; 9. Ramirez; 10. Gomez.

FERRARI CHALLENGE

Aida (J) 12 marzo

1. prova della serie giapponese

La classifica: 1. Yoshida (348tb) 15 giri in 32'35"981; 2. Okamoto (348 Gtb); 3. Kirikae (348 tb); 4. Nishio (348 tb); 5. Sakamoto (348 Gts); 6. Hasumi (348 tb); 7. Sasamoto (348 ts); 8. Toyofuku (348 ts); 9. Shiina (348 tb); 10. Yatagai (348 Gts).

□ Giro più veloce: Okamoto (348 Gtb) in 2'04"114 alla media di 107,378 kmh.

STOCK CAR □ VITTORIA DI JEFF GORDON

Poker Chevrolet

ATLANTA — Dopo i tris di Richmond per la Chevrolet Monte Carlo è arrivato il... poker di Atlanta. Stavolta è toccato a Jeff Gordon portare al successo il nuovo e (per ora) imbattibile modello sfornato dalla Chevrolet, che ha completato la sua disarmante affermazione piazzando nell'ordine anche Bobby e Terry Labonte, con al quarto posto Dale Earnhardt, che ha aumentato il suo vantaggio in classifica generale. Le Monte Carlo hanno letteralmente dominato la gara: dopo una sfuriata iniziale di Earnhardt, il giovane Gordon ha preso il comando con decisione, lasciando agli avversari la testa della corsa solo durante i pit-stop. A rendere ancora più schiacciante il poker delle Chevrolet c'è anche il giro di distacco rifilato alla migliore delle Ford Thunderbird pilotata da Dale Jarrett, a testimonianza di una superiorità tecnica davvero inconsueta per la Winston Cup, nella quale i distacchi sono tradizionalmente infinitesimali. Non a caso la Nascar sta ora cercando di riequilibrare la situazione, visto che la Ford Thunderbird è un modello

oramai obsoleto rispetto alla nuovissima Chevrolet. La Monte Carlo ha i propri punti di forza nell'aerodinamica e nella maggiore downforce. La vettura è anche molto più stabile e agile nel gioco delle scie, tanto da sopravanzare nettamente le avversarie. Nulla è ancora stato deciso, ma appare probabile che vengano concesse alcune modifiche aerodinamiche alla Ford, che si trova in questa

imbarazzante situazione in quanto la versione stradale della Thunderbird dall'83 ad oggi è cambiata relativamente poco. Visto che nella stock car le vetture devono rimanere — almeno nelle forme esterne — del tutto simili a quelle stradali, le Ford sono oramai superate e solo i correttivi regolamentari possono restituire loro competitività nei confronti delle nuove Chevrolet.

STOCK CAR

Atlanta, Usa, 12 marzo

4. prova della Winston Cup

1. Gordon J. (Chevrolet Monte Carlo) 328 giri in 3.19'32", media 241,535 kmh; 2. Labonte B. (Chevrolet Monte Carlo); 3. Labonte T. (Chevrolet Monte Carlo); 4. Earnhardt (Chevrolet Monte Carlo); 5. Jarrett (Ford Thunderbird); 6. Shepherd (Ford Thunderbird); 7. Marlin (Chevrolet Monte Carlo); 8. Rudd (Ford Thunderbird); 9. Martin (Ford Thunderbird); 10. Wallace R. (Ford Thunderbird).

La classifica del campionato: 1. Earnhardt punti 685; 2. Marlin 613; 3. Martin 596; 4. Labonte T. 582; 5. Jarrett 553.

TURISMO AUSTRALIANO □ LA FORD AL TOP

Sempre più vicino il titolo per Bowe

MOUNT PANORAMA — Continua la marcia di John Bowe verso il suo primo titolo turismo. Il 43enne pilota Ford è saldamente in testa alla classifica davanti a Mark Skaife e Larry Perkins dopo i due secondi posti ottenuti a Bathurst. Alla partenza della prima frazione è avvenuta subito una carambola con Wayne Gardner e il suo compagno di squadra Neil Crompton messi fuori pista da un tocco di Phil Ward. Sulla stessa curva al secondo

giro Peter Brock si è girato ed è stato costretto a riprendere dal fondo dello schieramento. Bowe ha condotto per qualche giro prima che il compagno Johnson lo superasse prendendo il comando e andando a vincere con due secondi di vantaggio sullo stesso Bowe. La seconda gara è stata più combattuta. Bowe in seconda posizione sulla griglia di partenza è partito male e Brock lo ha affiancato: i due si sono ostacolati perdendo molto terreno. Jon-

hson ne ha approfittato, andando al comando con decisione fino a due giri dalla conclusione, quando, nel punto più veloce del circuito, l'alettone posteriore della Ford ha avuto un cedimento. Johnson è uscito finendo in testa coda e perdendo così ogni chance di vittoria. Tra gli inseguitori è emerso Skaife che ha vinto davanti a Bowe, protagonista di una grande rimonta. Perkins è riuscito a terminare terzo davanti ad un gruppetto composto da Tomas Mezera, Glenn Seton e Brock.

Carlo Irlitti

TURISMO

Mount Panorama (AUS), 12 marzo

3. prova del campionato australiano

1. manche: 1. Johnson (Ford Falcon Ef) 15 giri in 33'45"; 2. Bowe (Ford Falcon Ef) 33'47"; 3. Seton (Ford Falcon Ef) 33'48"; 4. Skaife (Holden Commodore Vp) 33'55"; 5. Perkins (Holden Commodore Vr) 33'56"; 6. Mezera (Holden Commodore Vr) 34'00".

□ Giro più veloce: Peter Brock (Holden Commodore Vr), 2'14"42.

2. manche: 1. Skaife (Holden Commodore Vp) 15 giri in 33'49"; 2. Bowe (Ford Falcon Ef) 33'52"; 3. Perkins (Holden Commodore Vr) 33'55"; 4. Mezera (Holden Commodore Vr) 33'55"; 5. Seton (Ford Falcon Ef) 33'58"; 6. Brock (Holden Commodore Vr) 33'58".

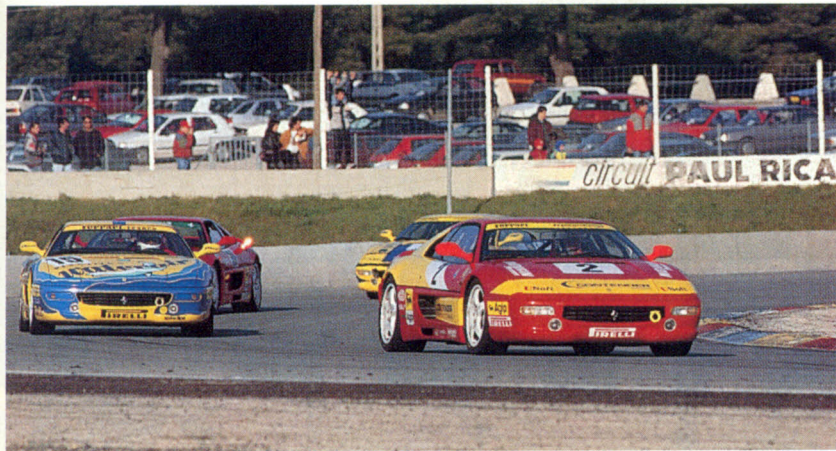
□ Giro più veloce: John Bowe (Ford Falcon Ef), 2'13"59.

La classifica del campionato: 1. Bowe punti 104; 2. Perkins 79; 3. Brock 65; 4. Mezera 60; 5. Johnson 49.



Gordon, sopra, ha ottenuto ad Atlanta la sua seconda vittoria '95

a cura di MARCO RAGAZZONI



CHALLENGE FERRARI □ APRE GUITTENY

Per la F355 battesimo ok!

LE CASTELLET - Molto entusiasmo al Paul Ricard per il debutto del nuovo Challenge Ferrari, il monarca della Casa di Maranello che da quest'anno vede al via anche la F355. Il raggruppamento Europa Ovest ha presentato un lotto di partecipanti davvero ricco, con 34 piloti in pista, di cui solo 10 al volante delle «vecchie» 348. Nella prima gara il veterano francese Lucien Guitteny, nella foto, ha preso il comando con autorità sin dall'inizio, ma dietro di lui si sono dati battaglia Bochet e Hugenoltz, seguiti dagli inglesi Pters e Khan. Guitteny è quindi riuscito a prevalere di un solo secondo su Bochet che ha preceduto Hogenholtz e Peters. Anche nella seconda gara il 51enne Guitteny balzava subito al comando, seguito dal belga Hugenoltz. Dopo aver opposto una strenua resistenza Guitteny, commetteva un errore lasciando via libera allo stesso Hugenoltz, che andava a vincere con mezzo secondo di vantaggio sul francese Bochet. Il bilancio di questa prima uscita del monarca Ferrari, può essere considerato più che soddisfacente anche in considerazione del ritorno in pista di gloriose scuderie che già negli anni '60 avevano tenuto alto il nome della Ferrari. Proprio in tal senso va apprezzata la presenza del team di Charles Pozzi, della Maranello Concessionaries e della Scuderia Garage Francorchamps.

FERRARI CHALLENGE

Paul Ricard (F) 12 marzo

1. prova della serie Europa Ovest

1. manche: 1. Guitteny (F355) 9 giri in 19'44"80, 158,965 kmh; 2. Bochet (F355) a 0"98; 3. Hugenoltz (F355) a 1"32; 4. Peters (F355) a 12"01; 5. Khan (F355) a 23"33; 6. Jakubowsky (F355) a 28"70.

f Giro più veloce: Lucien Guitteny (F355), 2'10"63, media 160,199 kmh.

2. manche: 1. Hugenoltz (F355) 9 giri in 19'52"43, media 157,947 kmh; 2. Bochet (F355) a 0"65; 3. Guitteny (F355) a 19"66; 4. Jakubowsky (F355) a 29"40; 5. Brown (F355) a 33"37; 6. Libert (F355) a 43"58.

□ **Giro più veloce:** Lucien Guitteny (F355), 2'11"28, media 159,406 kmh.

SUPERTURISMO SUDAFRICANO

Domina la Opel



STUDIOCOLOMBO

PORT ELIZABETH — Mike Briggs e la sua Opel Vectra continuano a dominare il campionato Superturismo sudafricano. Briggs ha perso l'imbattibilità nella prima gara, che lo ha visto classificarsi 3. dopo le Bmw di Joubert e Van der Linde, nella foto. Nella seconda gara, però, Briggs si è preso la rivincita, superando le Bmw nelle prime battute e andando a vincere senza che nessuno riuscisse a impensierirlo. Il campione del mondo Radisich ha sostituito Morgenrood al volante di una delle Ford Mondeo con i colori Sasol, ma il «kiwi volante» non ha brillato.

SUPERTURISMO

Port Elizabeth (Za) 11 marzo 1995

5. e 6. prova del campionato sudafricano

Le classifiche

Gara 1: 1. Joubert (Bmw 318is), 20 giri in 22'27"237, media 131,853 kmh; 2. Van der Linde (Bmw 318is) a 1"959; 3. Briggs (Opel Vectra Gt) a 2"145; 4. De Villiers (Nissan Sentra) a 8"073; 5. McCleery (Opel Vectra Gt) a 21"717; 6. Radisich (Ford Mondeo) a 22"485.

□ **Giro più veloce:** Van der Linde, 1'06"187, media 134,890 kmh.

Gara 2: 1. Briggs, 20 giri in 22'20"602, media 131,970 kmh; 2. Joubert a 3"174; 3. Van der Linde a 6"966; 4. McCleery a 18"585; 5. White (Toyota Camry) a 20"883; 6. Aberdeen (Audi 80 Quattro) a 22"473.

□ **Giro più veloce:** Briggs, 1'05"452, media 136,404 kmh.

La classifica di campionato: 1. Briggs 49 punti; 2. McCleery 24; 3. Joubert 23; 4. Van der Linde 15; 5. De Waal 10.

TURISMO GIAPPONESE

Il Campionato si è aperto al Fuji con la supremazia della **Toyota Exiv** che si è aggiudicata le due gare

TETSUYA TSUZUKI

FUJI — Quante novità nel campionato turismo giapponese! Istituito per la prima volta lo scorso anno è ripartito due domeniche fa, al Fuji, da un livello di competitività decisamente superiore e con un impegno senza dubbio più consistente da parte delle Case costruttrici, nazionali e non. Non è cambiato solo il nome. Da quest'anno ha adottato la nuova denominazione di Super Turing Car Championship ma soprattutto ha introdotto alcune novità regolamentari e tecniche molto interessanti. Essendo in programma due gare per ogni evento, è stato stabilito che nella seconda delle due venga assegnato un handicap in peso di 20 kg. alla vettura del vincitore della prima gara e uno di 10 kg. per il secondo classificato. E fin qui non c'è nulla di particolarmente originale. La vera novità, invece, è che per rendere più competitive le vetture e più consistente l'impegno delle Case sono state ammesse quest'anno evoluzioni aerodinamiche più ampie rispetto a quelle previste dai regolamenti Fia. In particolare è stata infatti concessa la possibilità di adottare anche appendici alari anteriori e posteriori. Questo ha comportato un grosso lavoro invernale da parte di team e case per l'evoluzione dei modelli '95. E già alla prima gara i risultati di tale impegno si sono visti. La Toyota ha schierato le sue nuove Exiv per il campione in carica di Turismo, Masanori Sekiya, e per quello della F.3, il tedesco Michael Krumm, affidando quindi una terza vettura al team Cerumo con il pilota svedese Tom Kristensen. E questo squadrone ha subito dominato. La Exiv si è rivelata infatti molto competitiva e Sekiya ha conquistato la pole davanti a Kristensen. Questi si è quindi aggiudicato entrambe le gare, approfittando di alcuni problemi elettrici accusati dalla Exiv di Sekiya che comunque ha ottenuto un 3. e un 2. posto. La Opel ha schierato ancora la Vectra, ma con motori completamente rivisti e con alla guida Justin Bell e Anthony Reid, i quali in entrambe le gare hanno dato molto filo da torcere ai piloti delle Toyota piazzandosi a un soffio da Kristensen nella prima. La Honda è ancora in fase di preparazione e per ora sta

seguito due strade: da una parte lo sviluppo tramite la Mugen del motore B18c, già utilizzato lo scorso, e dall'altro tramite il proprio reparto R&D del propulsore della Prelude. Mediante il team Sims, la Subaru sta invece lavorando sulla Impreza Sport Wagon, con motore boxer e carrozzeria station wagon, che pensa di far debuttare a partire dalla prossima gara. E nel prossimo appuntamento debutteranno anche le nuove Sunny della Nissan per i piloti ufficiali Toshio Suzuki e Akira Iida, mentre intanto il pluricampione Hoshino continua a correre con la Primera. Per ora è rimasta indietro la Mazda, ma conta di entrare nella serie a metà stagione con una nuova vettura.

SUPERTURISMO

Fuji (J), 12 marzo

1. e 2. prova del campionato giapponese

1. gara: 1. Kristensen (Toyota Exiv) 21 giri in 34'00"214; 2. Reid (Opel Vectra) a 0"515; 3. Sekiya (Toyota Exiv) a 2"331; 4. Kageyama (Toyota Corolla) a 9"381; 5. Kinoshita (Bmw 318i) a 11"524; 6. Hoshino (Nissan Primera) a 13"964.

□ **Giro più veloce:** Tom Kristensen (Toyota Exiv), 1'36"215.

2. gara: 1. Kristensen (Toyota Exiv) 21 giri in 33'53"051; 2. Sekiya (Toyota Exiv) a 3"681; 3. Reid (Opel Vectra) a 4"638; 4. Kinoshita (Bmw 318i) a 17"860; 5. Soper (Bmw 318i) a 20"294; 6. Hoshino (Nissan Primera) a 20"581.

□ **Giro più veloce:** Masanori Sekiya (Toyota Exiv), 1'36"082.

La classifica del campionato: 1. Kristensen punti 30; 2. Sekiya e Reid 21; 4. Kinoshita 13; 5. Hoshino 10.

TSUZUKI



Al Fuji la nuova Toyota non ha avuto avversari

LA NOVITÀ
SPIDER RENAULT

SCOPERTE per SPORT

Natura e... progetto da corsa per questa originale barchetta Made in France. Destinata a utenti dal cuore sportivo avrà presto un campionato tutto suo

CARLO MASSAGRANDE

Progettata, nata e costruita con un solo intento, essere una vettura sportiva con la «s» maiuscola, la Spider Renault presentata al recente

Salone di Ginevra completa il trio delle piccole «scoperte» lanciate negli ultimi tempi, dopo la Barchetta Fiat e la Rover Mgf. Estremamente leggera e pensata per essere protagonista anche in un campionato apposito (la Renault sta organizzando una serie che porterà il suo nome), la barchetta Renault è stata realizzata, nella struttura dell'autotelaio, sulla base del progetto Mosaic finalizzato all'alleggerimento delle vetture. Avvalendosi della collaborazione dell'azienda norvegese Hydro Aluminium, la Casa francese ha costruito un autotelaio in alluminio estruso di tre millimetri di spessore, sia nella parte centrale sia nell'incastellatura anteriore. Un materiale la cui capacità di assorbimento è pari a una volta e mezzo quella dell'acciaio, con una riduzione del 40% del peso. La vettura sulla bilancia denuncia, infatti, 790 chilogrammi. Inoltre, sempre grazie all'alluminio, i rumori derivati dalle vibrazioni sono praticamente ridotti a zero. Il motore di questo spider è lo stesso che equipaggia la Clio Williams: 2.0 litri, 4 cilindri in linea, 16 valvole, che eroga una potenza di 150 cv a 6000 giri con una coppia di 19 kgm a 5400 giri. Tuttavia, per il propulsore montato sulla Spider la curva di coppia è stata migliorata: infatti già a 2500 giri è disponibile l'85% del suo valore massimo. Questa potenza ragguardevole e il peso relativamente basso consentono di passare a 0 a 100 kmh in appena 6"5. Anche il cambio è lo stesso della Clio Williams a cinque rap-

porti. Interessante il disegno delle sospensioni: su quelle anteriori sono stati impiegati due triangoli sovrapposti con snodi su uniball senza silent-block, fatto assai insolito per una «stradale», ma che conferma in pieno il carattere sportivo della vettura. La linea della scoperta Renault è aggressiva e questa sensazione viene accentuata dalle prese d'aria laterali, dall'arco posteriore protettivo, dai semplici frangivento anteriori e dai quadranti rotondi e pronunciati. In allestimento unico per equipaggiamento e finiture, la Spider

presenta un abitacolo molto sobrio con le portiere che si aprono in angolo verso l'alto, soluzione piuttosto rara per una vettura come questa.

REGOLABILE. È possibile adattare i sedili a vaschetta in tep sia in lunghezza che in altezza e persino la pedaliera è regolabile lungo una ghiera di 124 mm per assicurare una guida più confortevole e sicura possibile. Il piccolo bagagliaio posteriore può ospitare solo... casco, tuta e sacca sportiva da pilota. La con-

La scheda TECNICA

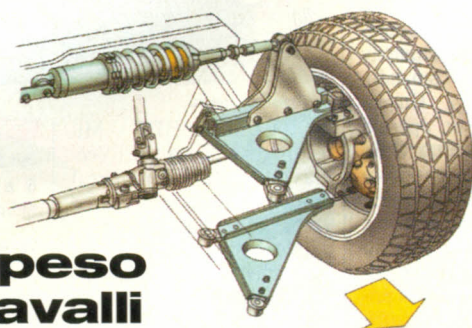
790 kg di peso per 150 cavalli

Motore: cilindrata 1998 cc; alesaggio × corsa 82,7 × 89 mm; potenza massima 150 cv a 6000 giri; coppia massima 19 kgm a 5400 giri.

Trasmissione: cambio meccanico a cinque rapporti; pneumatici anteriori 205/50 × 16; posteriori 225/50 × 16; cerchi Speedline da 16"; impianto frenante a quattro freni a disco autoventilanti da 300 mm.

Dimensioni: lunghezza 3,81 mm, larghezza 1,83 mm, altezza 1,28 mm, passo 2,35 mm; carreggiate anteriore 1,44 mm, posteriore 1,51, peso 790 kg.

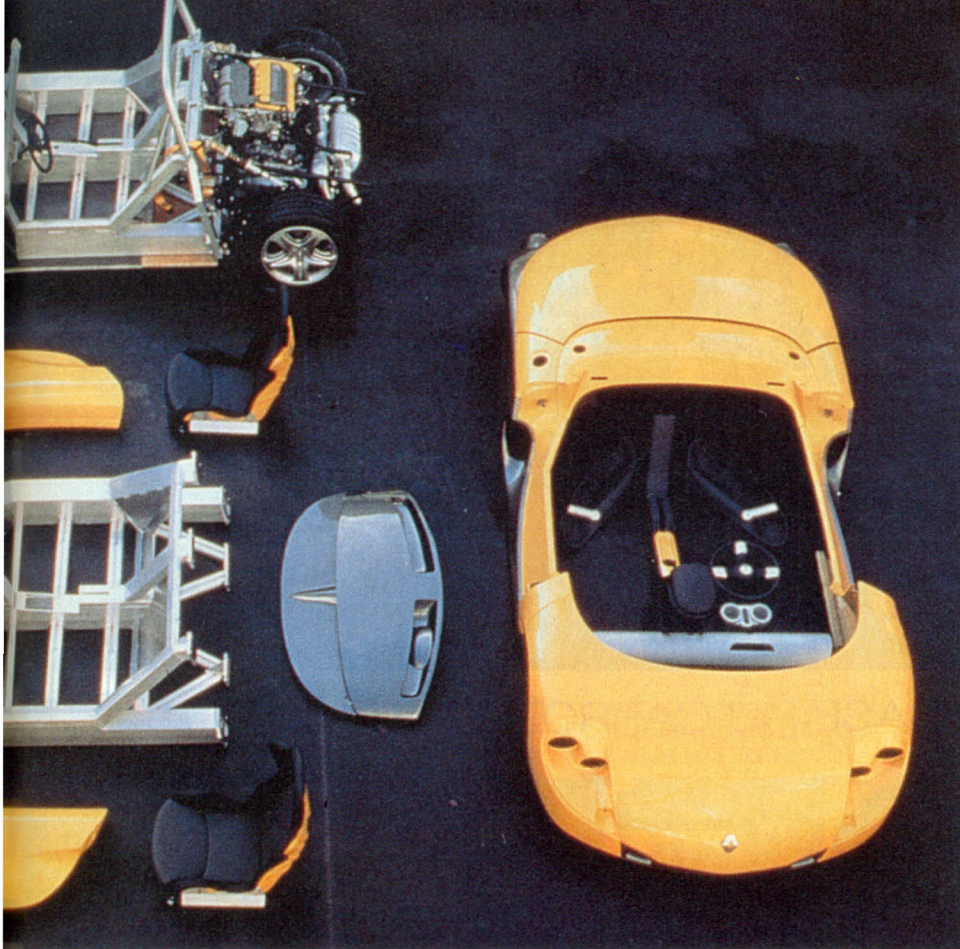
Prestazioni: velocità max 210 kmh, accelerazione da 0 a 100 kmh 6"5; km con partenza da fermo in 26"5.



SIN DAL LONTANO 1897

La Régie nel sangue ha le gare

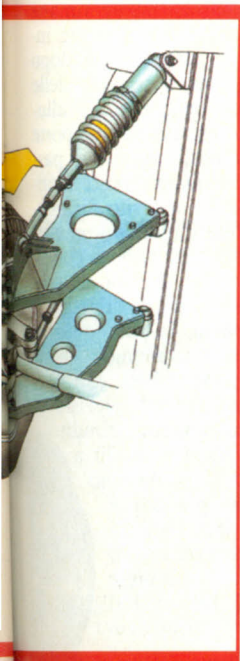
Tutto cominciò quasi per scherzo quando, nel lontano 1897, Louis Renault partecipò per scommessa a una corsa in salita a Parigi. Poi vennero le storiche Parigi-Vienna e Parigi Tolosa-Parigi, vinte dai fondatori della Casa, Louis e Marcel Renault. Nel 1925 la casa transalpina dominò il circuito di Montecarlo. Le competizioni automobilistiche diventarono, così, elementi indissolubili per la Renault, sfociando in tempi più recenti anche nella promozione e nello sviluppo dello sport. Nel 1966 nasce, infatti, la Coppa Renault R8 Gordini, poi la R12 Gordini, la Coppa R5 e la Coppa Clio, cui fa seguito la Formula Renault. Ha fatto storia, ovviamente, anche la partecipazione della Régie al Mondiale di F1 (dal '77 all'85) con una monoposto interamente sua che portò al debutto il motore 1,5 litri turbo. E la «carriera» Renault non si è conclusa nell'85, infatti questa Casa, è rimasta nel Circus come fornitrice di motori. Tra l'altro con soddisfazioni notevoli. Fra le vittorie Renault, infatti, sono da annoverare i titoli Mondiali in F1 nel '92-'93-'94 con la Williams, e nel campionato Mondiale Rally '71 e '73 con l'Alpine. Nel 1995 è superfluo ricordarlo, la Régie sarà ancora in F1 con Williams e Benetton, nei rally con la Clio Max e con la Laguna nel campionato inglese e francese vetture Turismo. ■



ferma del fatto che la Renault stia già pensando ad un Trofeo Monomarca Spider viene dalle indiscrezioni sull'incremento di potenza della motorizzazione allo studio (il 2.0 litri erogherà fino a 200 cv) e su altre possibili elaborazioni (assetto pistaiole, cambio a 6 marce con innesti frontali, cerchi e pneumatici più larghi). La Spider entrerà in produzione alla fine dell'anno per essere commercializzata nei primi mesi del '96. Il prezzo, ovviamente indicativo, non dovrebbe superare i 200.000 franchi (60 milioni di lire circa). ■



La Spider vanta personalità oltre che interessanti soluzioni tecniche. A sinistra, le raffinate sospensioni



a cura di
LEONARDO IANNACCI
ARTURO RIZZOLI



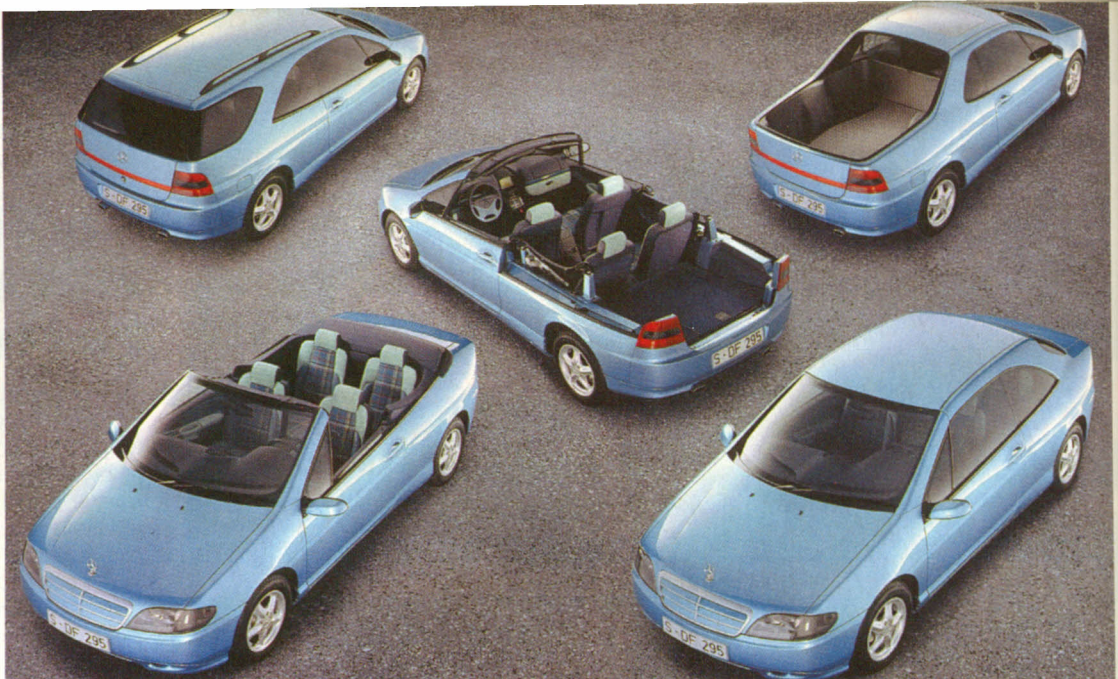
Interessanti proposte dalla Bridgestone

La Bridgestone Firestone, ha scelto Ginevra per presentare ben quattro pneumatici completamente nuovi, tre per vetture ed uno per veicoli commerciali. Ecco quelli per autovettura: il Bridgestone B 530, dal disegno asimmetrico è per prestazioni al top, mentre l'F 580, pneumatico cosiddetto verde, risulta molto efficiente e con bassa resistenza al rotolamento in grado quindi di garantire consumi ridotti. Il Bridgestone Er 30 (nella foto sopra) è un pneumatico nato appositamente per il Gran Turismo veloce destinato a vetture di gran lusso e «ammiraglie». Si tratta di un pneumatico senza compromessi, in grado di garantire la massima sicurezza, grazie all'esperienza ricavata dalle vetture sportive. Idoneo per un perfetto controllo della velocità, migliora il confort (le vetture per le quali è nato lo impongono), e vanta un basso livello di rumorosità.

■ **TWINGO.** Dal prossimo mese di maggio, anche la Renault Twingo potrà essere equipaggiata in Italia con airbag per il guidatore. Funzionale ma spartana in origine, ha dovuto adattarsi alle richieste del mercato e in brevissimo tempo è stata accessorizzata sia per quanto riguarda la sicurezza che per il confort. Prezzo dell'airbag non è stato ancora fissato, in l'Italia saranno disponibili entro maggio.

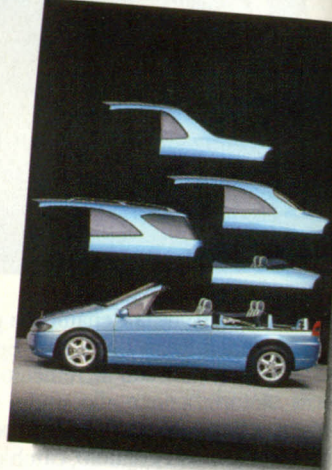
Un cambio automatico per la Tigra

La Opel Tigra, nella versione con motorizzazione 1.4, è commercializzata anche con il cambio automatico a quattro rapporti come optional, il cui prezzo è di 1.541.000 lire, Iva inclusa. Potrà essere ordinata in Italia già dai prossimi giorni.



STESSA BASE PIÙ CARROZZERIE

IDEE
multiformi



Il Salone dell'Auto di Ginevra, edizione 1995, ha offerto uno spunto nuovo: le vetture plurifunzionali, componibili e scomponibili a seconda delle esigenze. Molto interessante il progetto della Mercedes denominato Vrc (Vario Research Car) applicato su una vettura sperimentale a carrozzeria variabile. Oggi berlina, domani cabriolet, oppure station-wagon o pick-up per piccoli trasporti commerciali. Una ricerca di mercato ha dato come risultato che l'auto del futuro dovrà sempre più svolgere ruoli differenti per il lavoro e anche per il tempo libero. La struttura di base comprende l'autotelaio con motore, cofano, parabrezza, plancia, porte e sedili. A questa struttura che dal parabrezza corre sotto la linea di cintura, possono venir applicate delle sovrastrutture attraverso un sistema di ancoraggio con punti di giunzione ed elettromagnetici. Le carrozzerie aggiunti-

ve, realizzate in fibra di carbonio e alluminio, hanno pesi ridottissimi che vano dai 30 ai 50 kg: non vanno acquistate ma noleggiate in apposite stazioni di servizio in grado effettuare in pochi minuti ogni operazione di sostituzione. Parallelamen-

te viene anche parcheggiata presso questi centri ogni struttura appena rimossa. Analogamente a Mercedes, Opel ha presentato un altro studio di vettura multifunzione, in questo caso si tratta di una vettura principalmente da città, battezzata Maxx, è lunga meno di tre metri, leggera, com-

patta economia ma soprattutto modulare. Sulla stessa struttura di base, si può scegliere in versione cabriolet, pick-up, fuoristrada, furgone o anche taxi futuribile. Al cliente rimane la facoltà di modificare interni ed esterni anche dopo l'acquisto, a seconda delle proprie esigenze. In alluminio estruso ha due porte e due posti, ma si può passare a quattro posti montando un apposito divanetto posteriore. Sono previsti airbag, Abs oltre a condizionatore, telefono e fax. Se si ha bisogno di maggiore spazio, si può scegliere la versione allungata quattro porte (+60 cm). Le motorizzazioni previste a tre o quattro cilindri con potenze da 30 a 50 cv. Il consumo medio previsto è di 1 litro ogni 25 km con velocità di punta comprese tra i 135 ai 150 kmh rispettivamente.



Sopra, la Maxx: è la proposta modulare della Opel. In alto, le cinque trasformazioni a cui può essere sottoposta la concept-car studiata dalla Mercedes e che è stata denominata Vrc, ovvero, Vario Research Car

SARÀ DISPONIBILE A DUE O TRE VOLUMI

Che Baleno dalla Suzuki!

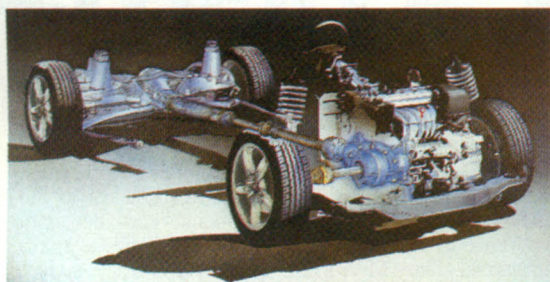


PROGETTO 4 x 4 DELLA VOLVO

Pensiero integrale

La Volvo ha recentemente messo a punto un sistema di trazione integrale, denominato All-wheel-drive-concept. Partendo dalla base della 850 T5, la berlina turbo che nasce a trazione anteriore, si è provveduto a montare un differenziale sull'asse posteriore mentre al centro è stato collocato un giunto viscoso. In questo modo la trazione sui fondi stradali con un'aderenza normale è in pratica presente solo sull'asse anteriore, perché la velocità di rotazione è uguale tra i due assi. Se invece, per una riduzione di aderenza, le ruote anteriori iniziano a slittare, il giunto viscoso centrale interviene e trasferendo coppia motrice sull'asse po-

steriore uniformando la velocità di rotazione dei due semialberi della trasmissione che fanno capo, appunto, al giunto viscoso. Posteriormente è stato poi montato un differenziale, derivato dalla 960, che svolge un'azione autobloccante fino alla velocità di 40 kmh.



ARRIVA LA PORSCHE 911 BITURBO DERIVATA DALLA VERSIONE GARA

Stradale da competizione



Dal prossimo mese di aprile sarà disponibile anche la versione stradale della Porsche 911 Gt2, la biturbo di 3.6 litri progettata per gareggiare nelle competizioni internazionali delle Gran Turismo, come la serie Bpr. La 911 Gt2 stradale vanta una potenza di 430 cv, accelera da 0 a 100 kmh in 4"4 e raggiunge una velocità massima di 295 kmh. Per ottenere questi risultati l'ultima nata di Stoccarda è stata dotata di due turbocompressori che possono garantire una sovrappressione massima di 0,9 bar, mentre la centralina del motore è una Motronic 5.2. In più, rispetto alla 911 Turbo, il peso della Gt2 risulta ridotto di circa 200 kg, infatti quest'ultima vettura pesa 1290 kg. Il cambio ha sei marce, e il differenziale è autobloccante al 40% in accelerazione e al 65% in rilascio. Sono state inoltre adottate barre stabilizzatrici regolabili. Al momento non è stato ancora definito il prezzo di vendita in Italia.



EVADO L'ULTIMA IDEA RENAULT

Una Laguna da famiglia

Si chiama Evado la nuova Laguna in versione station-wagon che la Renault ha concepito come una originale concept-car. Lunga 462 cm e alta 145 (rispettivamente 11 e 2 in più rispetto alla berlina), ha linee personali definite da una fiancata insolita caratterizzata da ampi fascioni paracolpi. La particolarità più curiosa della Evado è il tetto in vetro apribile in quattro parti, sostenute da una traversa longitudinale e da due montanti superiori per le terze luci laterali. I cristalli sono fotocromatici e si oscurano progressivamente all'aumentare della luce. Tre le file di sedili, contraddistinti da altrettante zone variamente colorate. Nella prima è previsto il sistema di guida Carminat; nella seconda si trovano contenitori per dischi, libri e una consolle centrale per un complesso Hi-fi e Cd; nella terza, posizionata nel senso opposto a quello di marcia, possono sedere i bambini più piccoli.

PRONTA LA NUOVA VERSIONE

Toyota Rav in taglia forte

Il fuoristrada Toyota Rav venne presentato a Ginevra nel '94; quest'anno sulla passerella ginevrina ha debuttato il Rav 5 porte, che rispetto al modello precedente è più lungo di 410 mm, mentre il passo è stato aumentato di 210 mm, lo sbalzo posteriore è di 200 mm e l'altezza di appena 5 mm. La capacità di carico,

di 409 litri con tutti i passeggeri a bordo, sale a 645 se si abbassa lo schienale del sedile posteriore. Il frontale e la coda sono identici a quelli della 3 porte, come pure il motore che è il 2.0 litri benzina da 129 CV. Con l'arrivo della 5 porte, vengono montate di serie anche sulla 3 porte, i pretensionatori delle cinture mentre airbag e Abs sono optional. La commercializzazione del Rav 4-5 porte inizierà entro l'estate. Il prezzo non è stato ancora indicato.



Allegranzi si aggiudica l'Off Road Cup

Claudio Allegranzi, alla guida di una Mercedes 3000, è risultato il vincitore assoluto della sesta edizione della 4 x 4 Off Road Cup, organizzata dalla Paviaprint. Il pilota veneto si è imposto perentoriamente sugli avversari, sia nelle manche eliminatorie, sia nella finale. Il secondo posto è andato a Paolo Mossini su Suzuki Sj 413. Seguono poi nell'ordine: Flavio Vivaldi su Pajero 3500 Td e Walter Benazzato su Pajero 3000 V6. Tutti quattro questi piloti, vale a dire: Allegranzi, Mossini, Vivaldi e Benazzato sono anche risultati vincitori delle rispettive classi.

TURISMO

1. Broccolini
2. «Pepe»
3. Pagni

SPECIALE

1. Ferragina
2. Trizzino
3. Ugolini

MONOPOSTO

1. De Tommaso
2. Lusuardi
3. Nepi

PROTOTIPI

1. De Iturbe
2. Proietti
3. M. Saccomanno

■ ROLL BAR IRREGOLARE.

Colpo di scena alle verifiche tecniche ante-gara quando i tecnici non hanno ammesso alle prove ufficiali l'Alfa Romeo 33 Permanent iscritta dalla bella «Andrea» e con la quale Giancarlo Naddeo aveva vinto la classe N6 del Civt '94. Il roll bar della vettura è stato dichiarato non conforme. Detto particolare, omologato con tubi saldati da 38 mm di sezione ed aggiornato (secondo le norme Csa) all'inizio del '94 portando la sezione dell'arco principale a 50 mm non è stato ritenuto regolare perché avrebbe dovuto essere aggiornato rispettando i disegni previsti dall'allegato J. Quindi, prendendo per buono quanto asserito a Vallelunga dal delegato tecnico Barra Caracciolo, se ne deduce che la vettura avrebbe partecipato a tutto il Civt '94 non conforme ai regolamenti. Per tale ragione il concorrente ha presentato un esposto al Collegio dei Commissari per conoscere quale sia l'esatta interpretazione del regolamento.

RALLY NAZIONALE □ ERRANI FA CENTRO

A Cerveteri senza problemi

CERVETERI — L'impegno della As Sport Club, ha dato vita a una competizione veloce e selettiva sulle strade a nord della Capitale. Pulito e veloce Riccardo Errani, navigato da Stefano Casadio, continua in questo avvio di stagione a macinare chilometri e risultati positivi. A Cerveteri la Delta Hf dell'equipaggio romagnolo si è imposta senza problemi e gli unici avversari in grado di contendergli la leadership sono stati costretti a propositi meno ambiziosi. Buttarelli-Guzzardi, comunque ottimi secondi al traguardo e 1. di Gr. N, hanno pagato parecchi secondi per un errore nella 2. ps, complice la partenza anticipata, dopo aver ottenuto un ex-aequo sulla prova d'apertura. Peggio è andata ad Antonio Antinezzi che alle spalle di Errani per soli 15" e vincitore di 2 prove, a metà gara ha sciupato tutto sbattendo la Delta Integrale contro un palo. Ne hanno approfittato per scalare la classifica i toscani Fidenza-Ficai su Ford Escort Cosworth Gruppo A e Fulvio Diana con la Escort Gruppo N. Il pilota romano, che gareggiò con successo con l'Opel Ascona ha potuto guidare con la turbina in regola solo sul finale. Quinti, dopo una battaglia fino a 3 speciali dalla fine con Marcoccia, sono giunti D'Avelli-Roma, seguiti dall'Astra di Coccia. Hanno impressionato Mazzuoli-Armini sulla piccola 205 Rallye N2, assoluti al termine, mentre nella stessa classe Silvestri distruggeva la sua 106 in uno spaventoso capotamento. Niente da fare contro la superiorità dei velocissimi Cangani-De Turrì nel raggruppamento delle Cinquecento. Gioia e angoscia nel volgere di pochi attimi li ha vissuti Gaetano Alicata, non per la sua onesta 9. piazza, ma per il figlio Enzo, debuttante: credeva che fosse giunto al traguardo quando ha appreso che era uscito di strada ribaltandosi, nella ps conclusiva.

Enrico Azzini



PHOTO4

RALLY NAZIONALE

Cerveteri (Roma), 12 marzo 1995

1. Rally di Cerveteri
gara nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. Errani-Casadio (Lancia Delta Hf) in 41'42"; 2. Buttarelli-Guzzardi (Ford Escort Cosworth) a 1'24"; 3. Fidenza-Ficai (Ford Escort Cosworth) a 1'42"; 4. Diana-Ravaschio (Ford Escort Cosworth) a 2'44"; 5. D'Avelli-Roma (Renault 5 Gt Turbo) a 2'59"; 6. Coccia-Fraschetti (Opel Astra Gsi) a 5'33"; 7. Mazzuoli-Armini (Peugeot 205 Rallye) a 6'16"; 8. Gallina-Gallina (Ford Sierra Cosworth) a 6'29"; 9. Alicata-Di Francesco (Ford Sierra Cosworth) a 6'39"; 10. Pa-

risi-Orlandi (Peugeot 106 Rallye) a 7'25".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Mazzuoli-Armini (Peugeot 205 Rallye) in 47'58"; 2. Parisi-Orlandi a 1'09"; 3. Crestini-Loggieri (Peugeot 205 Rallye) a 2'44"; 4. Kaiblinger-Provetti a 3'09"; 5. Castellani-Valentini a 3'23" (gli altri su Peugeot 106 Rallye).
Classe 2000: 1. Coccia-Fraschetti (Opel Astra Gsi) in 47'15"; 2. D'Innocenti-Barchesi (Renault Clio Williams) a 2'06"; 3. Ciufoli-Ciufoli (Alfa Romeo 33) a 3'55"; 4. Gianiorio-Tomassetti (Alfa Romeo 33) a 8'48".
Classe oltre 2500: 1. Buttarelli-Guzzardi (Ford Escort Cosworth) in 43'06"; 2. Diana-Ravaschio (Ford

SPEEDY

Escort Cosworth) a 1'20"; 3. Gallina-Gallina (Ford Sierra Cosworth) a 5'05"; 4. Gambuli-Deidda (Fiat Uno Turbo) a 6'25"; 5. Liani-Colotto (Renault 5 Gt Turbo) a 7'00".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Cangani-Turrì in 50'58"; 2. Artusi A-Bianchi a 2'24"; 3. Artusi M.-Scardovi a 3'34" (tutti su Fiat Cinquecento).

Classe 2500: 1. D'Avelli-Roma (Renault 5 Gt Turbo) in 44'41"; 2. Micheletti-Fioravanti (Peugeot 205 Gti) a 10'50".
Classe oltre 2500: 1. Errani-Casadio (Lancia Delta Hf) in 41'42"; 2. Fidenza-Ficai (Ford Escort Cosworth) a 1'42"; 3. Alicata-Di Francesco (Ford Sierra Cosworth) a 6'39".

F. FORD □ PARTE LA SERIE DI MORROGH

La prima è per Ploner

VALLELUNGA — Claudio Ploner ha vinto con sicurezza la prima prova dello Challenge di F. Ford organizzato da Henry Morrogh. Il bolzanino, piegata la strenua difesa di Morelli, ha finito per controllare con sicurezza una gara vivace che ha messo in evidenza anche un Borgese molto deciso. Al via il poleman Morelli non si fa sorprendere prendendo la testa della corsa, dietro c'è bagarre tra Borgese e Orofino. Alla curva del semaforo Borgese, che è all'interno, riesce ad avere la meglio nel duello con Orofino che ha girato all'esterno, nello stesso varco trovato da Borgese si infila anche Rizzoli che però viene toccato da Orofino e finisce contro le protezioni all'esterno della curva; Orofino invece si ferma nella tornata seguen-

te. Nei primi tre giri Morelli resiste agli attacchi di Ploner, poi nel corso del quarto il pilota di Bolzano rompe gli indugi e con una bella staccata riesce a passare in testa. Dietro Giansanti sembra in grado di tenere la terza posizione, ma nel corso

del quinto giro arriva lungo alla curva del semaforo e Mugelli lo supera mentre Borgese attacca con frenate al limite. All'ottavo giro Giansanti esce alla curva Viterbo e Mugelli lo rileva in terza posizione. In testa Ploner controlla la corsa



SPEEDY

CHALLENGE CLUB □ IN CENTO AL VIA

Lusuardi dà la carica



PHOTO 4



con Morelli che si accontenta del secondo posto. Nel corso dell'undicesimo giro Borgese supera Mugelli alla curva Viterbo insediandosi in terza posizione e la corsa non offre altre emozioni.

Maurizio Masini

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Vallelunga (Roma), 12 marzo 1995

Challenge F. Ford

1. gara della serie

La classifica: 1. Ploner 15 giri in 14'16"071 alla media di 103,341 kmh; 2. Morelli a 7"691; 3. Borgese a 8"937; 4. Mugelli a 9"993; 5. Castiglione a 10"802; 6. Giansanti a 26"993.

□ **Giro più veloce:** Ploner in 56"176 alla media di 107,020 kmh.

Errani, in alto, si è imposto con facilità nel 1. Rally di Cerveteri. Piazza d'onore, invece, per il romano Buttarelli, in alto a sinistra. A fianco, lotta al coltello tra Morelli e Ploner, nella gara di F. Ford, alla fine si è imposto il bolzanino. Sopra, Lusuardi primo nella gara Club, dove Di Mario, a destra ha vinto la classe

VALLELUNGA — È toccato alla prima prova dello Challenge Italiano Club inaugurare la stagione ufficiale del circuito romano. Un centinaio di piloti hanno subito cercato di togliersi la ruggine invernale. Dino Lusuardi con una Dallara Alfa è stato il più veloce confermando il successo di questa F.3 Club che ha visto al via una ventina di monoposto. Autore anche della pole position, il reggiano nel corso del primo giro ha resistito all'attacco grintoso di De Tommaso riuscendo a rimanere davanti alla staccata della prima curva e da quel momento non ha avuto difficoltà a controllare la gara. Dietro Nepi e Rambelli non riuscivano a tenere il passo della coppia di testa, mentre a metà gara Centrone aveva la meglio su Gozzo e Baldan per la quinta posizione. Nel finale di gara De Tommaso si riavvicinava a Lusuardi che comunque controllava la gara con tranquillità. Nella gara riservata alle sport il migliore è stato Vito Veninata con una Osella Bmw. Il siciliano ha preceduto la Bogani di Moselli e le Lucchini di Benusiglio e De Donato protagonisti di un bel duello per la seconda posizione con Renato Benusiglio che riesce ad agguantare il terzo posto proprio nel corso dell'ultimo giro. Sfortunato il romano Marco Micangeli costretto a non prendere il via per problemi al motore della sua Lucchini. Tra le vetture Turismo ottima nel Gr. A la prestazione di Maurizio Ia-

coangeli con una Bmw M3. Il portacolori del Gruppo Piloti Civitavecchia ha dato vita, nei primi giri, ad un bel duello con la Ford Escort Cosworth di Massimo Valentini poi costretto al ritiro per la rottura del motore. Il pilota di Ariccia ha finito così per dominare, risultando di gran lunga il più veloce di tutte le vetture turismo. Nelle altre gare vittorie di Scarpetta (Porsche) che ha preceduto di poco la velocissima Opel Kadett di Bellanca; Pagni (Ford Sierra Cosworth) nel Gr. N e Di Mario (Opel Astra) nel gr. N fino a 2000. Tra le piccole bicilindriche Special Car cavalcata solitaria del rientrante Tony Padrone. Poi nel dopo gara la sorpresa dell'esclusione per sottopeso a seguito di un reclamo di Cirella.

Maurizio Masini

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Vallelunga (Roma), 12 marzo 1995

Challenge Gara Club

prima gara della serie

Le classifiche

Classe fino a 2000 cc - Gr. B (oltre 3000 cc.): 1. Scarpetta (Porsche Carrera Rs) 15 giri in 14'52"247 alla media di kmh. 101,070; 2. Bellanca (Opel Kadett) a 2"340; 3. De Angelis S. (Renault 21 Turbo) a 4"704; 4. De Angelis F. (Renault 21 Turbo) a 28"205; 5. Accardi (Porsche Carrera Rs) a 50"936; 6. Cirami (Alfa Gt 2000) a 1 giro; 7. Colajanni (Ford Escort) a 2 giri; 8. Mezzetti (Alfa Gt 1600) a 2 giri; 9. Fiori (Alfa Gtv) a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** il 4. di Scarpetta in 57"425 alla media di 104,693 kmh.

Classe 700 cc: 1. Cirella 15 giri in 16'33"402 (media non comunicata); 2. Liguori a 0"584; 3. Cecchetti (Fiat 500) a 9"431; 4. Protani (Fiat 500) a 20"208; 5. Senatore a 23"339; 6. Sannino E. a 1 giro; 7. Sannino A. (Fiat 500) a 1 giro; 8. Spiridioni a 2 giri; 9. Ferragina (Fiat 500) 4 giri. (Tutti gli altri su Fiat 126).

Gruppo A fino a 1600 cc - **Gruppo N** (fino a 2000 cc): 1. Di Mario (Opel Astra Gsi) 15 giri in 15'15"090 alla media di kmh. 98,547; 2. Tomassetti (Opel Astra Gsi) a 17"758; 3. Lombardi (Renault Clio Williams) a 22"332; 4. Morelli (Peugeot 106 Rally) a 26"076; 5. Chivaroli (Peugeot 205 Rally) a 53"637; 6. Poscia (Fiat Ritmo 130) a 54"253; 7. Togni (Peugeot 106 Rally) a 1 giro; 8. Ferranti (Alfa 33) a 1 giro; 9. De Leonardis (Peugeot 205 Rally) a 1 giro; 10. Fini (Peugeot 205 Gt) a 1 giro; 11. D'Aureli (Alfa 33) a 1 giro; 12. Coaccioli (A112) a 2 giri.

□ **Giro più veloce** il 2. di Sambataro in 59"955 alla media di 100,275 kmh.

Gruppo A (2000 - 2500 oltre) - **Gruppo N** (2500 - oltre 2500): 1. Iacoangeli (Bmw M3) 15 giri in 14'18"097 alla media di kmh. 105,093; 2. Costacurta (Ford Sierra Cosworth) a 21"012; 3. Lecce (Bmw M3) a 24"069; 4. Pagni (Ford Sierra Cosworth) a 27"249; 5. Scanziani (Ford Sierra Cosworth) a 28"596; 6. Maione (Ford Sierra Cosworth) a 48"236; 7. Morino (Lancia Delta Integrale) a 50"493; 8. Piscopo (Ford Sierra Cosworth) a 51"339; 10. Villa (Opel Kadett Gsi) a 56"311; 11. De Lillo (Lancia Delta Integrale) a 1 giro; 12. Gotti (Ford Sierra Cosworth) a 1 giro; 13. Castellano (Vw Scirocco) a 1 giro; 14. Giordano (Fiat Ritmo 130) a 1 giro; 15. Sacconi (Fiat Ritmo 130) a 1 giro; 16. Torri (Lancia Delta Integrale).

□ **Giro più veloce** il 12. di Iacoangeli in 56"614 alla media di 106,192 kmh.

Sport Club: 1. Veninata (Osella Bmw) 15 giri in 2'42"845 alla media di kmh. 118,215; 2. Moselli (Bogani) a 46"834; 3. Benusiglio R. (Lucchini P3/93) a 48"149; 4. De Donato (Lucchini) 59"877; 5. Gerardi (Lucchini Sp 90) a 1 giro; 6. De Iturbe (Lucchini P3/93) a 1 giro; 7. Mezzetti (Lucchini) a 1 giro; 8. Finocchiaro (Hydra 392) a 2 giri.

□ **Giro più veloce** il 5. di Veninata in 49"904 alla media di 120,471 kmh.

F.3 Club: 1. Lusuardi (Dallara Alfa 392) 15 giri in 12'25"315 alla media di kmh. 120,995; 2. De Tommaso (Dallara) a 2"111; 3. Nepi (Dallara Vw 392) a 15"164; 4. Rambelli (Dallara Fiat 393) a 19"435; 5. Cetrone (Dallara Alfa 392) a 26"103; 6. Gozzo (Dallara Alfa 392) a 32"702; 7. Baldan (Dallara Alfa 393) a 33"944; 8. Conti (Dallara Alfa 392) a 34"168; 9. Tagliati (Dallara Alfa 390) a 1 giro; 10. Colacino (Ralt Vw Rt 31) a 1 giro; 11. Negrotti (Dallara 392) a 1 giro; 12. Pedrizzi (Dallara Vw 392) a 1 giro; 13. Segatori (Dallara Vw 390).

□ **Giro più veloce** il 7. di Lusuardi in 48"955 alla media di 123,971 kmh.

ANGIOLELLA



Augusto Cesari debutta a Pasquetta con l'Osella da slalom

Finalmente Augusto Cesari si è deciso a debuttare con la sua Osella Pa9. Era dallo scorso anno che il pilota di Gattinara, pluritricolore di Slalom, avrebbe dovuto presentarsi al via con questo Prototipo C3, adeguatamente allestito per correre fra i birilli. Poi, per motivi tecnici i rinvii si sono accavallati. Ora pare proprio che il debutto sia certo: avverrà nella prima gara del tricolore, il giorno di Pasquetta a Ciano d'Enza. L'Osella di Cesari è equipaggiata con un motore Alfa Twin Spark D2 ufficiale accreditato di 280 Cv. L'allestimento della vettura è curato dalla Gmg.

■ CINQUECENTO PROTO. Confermata la presenza nel Civism '95 della Cinquecento Prototipo, dotato di un motore Fiat Uno Turbo, realizzata da Marino Tosi e premiata durante lo scorso Motor Show. La vettura acquistata dalla Fiat è stata successivamente girata alla Scuderia Supergara. E proprio il team di Scanavino ha deciso, visti i regolamenti, di far disputare alla Cinquecento «monstre» (accreditata di una potenza di 190 Cv), il campionato italiano della Montagna nella Classe Superturismo. La vettura sarà affidata al vincitore del Trofeo Cinquecento Salita 1994, il pugliese Nicola Capriati che avrà così la possibilità di fare una nuova esperienza.

■ ISCRIZIONI. Sono aperte le iscrizioni al 1. Slalom Pro-vazzano-Nevidano Arduini, organizzato dalla Scuderia Tre Stelle di Salsomaggiore. La gara si disputerà domenica 26 marzo. Gli interessati possono rivolgersi, per informazioni, al numero telefonico: 0330-772177.

■ RUOTA DI SCORTA. Sicuramente non si presenteranno più al via di una gara senza la ruota di scorta i quattro piloti che, allo Slalom della Val Senagra, sono stati squalificati per non aver a bordo la... quinta ruota. Mirko Franceschina, Ettore Tartaini, Mirko Butti e Pietro Rumi, tutti ben piazzati nelle rispettive graduatorie di classe, si sono visti così escludere dalle classifiche.

SLALOM □ A GRANDOLA CON LA SUPER DELTA S4

Per Eliseo Noris successo scontato

GRANDOLA — Ha vinto senza troppo faticare Eliseo Noris nella seconda edizione dello Slalom della Val Senagra Trofeo Arnaboldi Coppa Caronti. Il portacolori della scuderia Colombi ha ottenuto il suo primo successo stagionale al volante della sua Lancia Delta S4. Unico pretendente al primo posto, visto l'assenza di vetture prototipo con a disposizione potenze elevate, Noris non ha dovuto far altro che amministrare al meglio la causa per terminare in testa alla classifica. Nonostante una fastidioso dolore alla gamba il pilota bergamasco ha portato a termine due manche senza commettere errori. Poi... al resto ci hanno pensato le strabilianti prestazioni della sua Lancia Delta S4. La gara non ha riservato grosse emozioni, in virtù anche di un parco partenti numeroso ma purtroppo privo di nomi di grande richiamo in grado di impensierire il pilota della Delta S4. Oltre agli specialisti sono mancati poi anche i piloti di estrazione rallistica nonostante il percorso di questo slalom si adattasse al loro tipo di guida. Al secondo posto della graduatoria si è piazzato il conduttore locale Celestino Petazzi, che per l'occasione si è presentato al via con una Lancia Delta Hf del Team Husky. Partito un po' in sordina nella prima manche, dove non riusciva ad andare più in là del quinto posto, Petazzi si è ampiamente rifatto nella seconda frazione di gara, andando a recuperare ben tre posizioni. Per l'ultimo posto sul podio c'è da segnalare ancora un ottimo exploit di Franco Pandolfi. Con la Fiat Cinquecento motorizzata Abarth ha terminato con un risultato di grande rilievo. Nella graduatoria della prima salita Pandolfi si era portato addirittura alle spalle del compagno di scuderia Noris.

Gianfranco Reduzzi

SLALOM

Grandola (Co), 12 marzo 1995

2. Slalom della Val Senagra gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Noris (Lancia Delta S4) 194,69; 2. Petazzi (Lancia Delta Hf) 195,40; 3. Pandolfi (Fiat Cinquecento Abarth) 200,60; 4. Saldarini (Peugeot 205 Gti) 201,86; 5. Consonni (Opel Kadett Gsi) 203,34; 6. Dezza (Ford Escort) 203,41; 7. Roncorono (Renault R5 Gt Turbo) 205,37; 8. Giovio (Opel Kadett Gsi) 205,85; 9. Manzoni (Peugeot 205 Gti) 205,99; 10. Del Greco (Opel Kadett Gsi) 206,03.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Pontiggia 13,70; 2. Gnechci 217,43; 3. Frigerio (Citroën AX) 224,26; 4. Menegaldo 245,85. Tutti gli altri su Peugeot 205 Rally

Classe 1600: 1. Contini (Opel Corsa) 214,20; 2. Cefali (Peugeot 205 Gti) 215,21.

Classe 2000: 1. Giovio (Opel Kadett Gsi) 205,85; 2. Ceriani (Peugeot 309 16V) 213,80; 3. Greco (Peugeot 205 Gti) 214,09; 5. Prestinati (Peugeot 205 Gti) 218,10.

Classe 2500: 1. Roncorono 205,37; 2. Ortelli 210,17; 3. Giussani (Ford Sierra Cosworth) 211,38; 4. Vitrani 211,66; 5. Erba 214,12; 6. Zuccalà 215,03; 7. Rigamonti 216,14; 8. Selva 224,90; 9. Sarzi

Sartori 225,82. Tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Saldarini (Peugeot 205 Gti) 201,86; 2. Conti (Peugeot 205 Gti) 208,48; 3. Sgambato (Peugeot 205 Rally) 212,13; 4. Vanini (Peugeot 205 Gti) 213,30; 5. Quadroni (Peugeot 205 Rally) 214,41; 6. Morini (Alfa 33) 214,94; 7. Sartoris (Peugeot 205 Rally) 217,16; 8. Gaffuzi (Citroën Ax) 220,08.

Classe 2000: 1. Petazzi (Lancia Delta Hf) 195,40; 2. Consonni (Opel Kadett Gsi) 203,34; 3. Manzoni (Peugeot 205 Gti) 205,99; 4. Del Greco (Opel Kadett Gsi) 206,03; 5. Castelli (Renault 5 Gt Turbo) 217,73.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Quintarelli (Fiat 127) 210,94; 2. Martinelli (Fiat 127) 215,73.

Classe 1600: 1. Ghini (Fiat X1/9) 213,47.

Classe 2000: 1. Dezza (Ford Escort) 203,41; 2. Radaelli (Peugeot 205) 210,79; 3. Galli (Opel Manta Gte) 232,95.

GRUPPO SPECIALE

Classe unica: 1. Noris (Lancia Delta S4) 194,69.

GRUPPO PROTOTIPI

Classe unica: 1. Pandolfi (Fiat Cinquecento Abarth) 200,60; 2. Bonini (Fiat 500) 208,27; 3. Visinoni (Fiat 500 16V) 216,82.

SPORT FOTO



MINIMO STORICO DI PILOTI NEL SANNIO

Vinaccia re dei quattordici

S. LEUCIO DEL SANNIO — Probabilmente si è trattato del minimo storico per una gara di slalom in Campania: appena quattordici, infatti, i piloti che hanno partecipato alla sesta edizione dello Slalom di S. Leucio del Sannio, disputata nella ormai abituale sede del Kartodromo dei Fiori. Difficile trovare le ragioni della scarsa adesione alla manifestazione organizzata dalla Motor Park se si considera che, addirittura, quasi tutti i piloti della zona erano in tribuna a fare da spettatori! Onore al merito ai pochi presenti ed, in particolare, a Luigi Vinaccia che ha risolto a suo favore il «retour-match» della Coppa delle Due Costiere con Vittorio Insigne, questa volta in gara con la X1/9-2000 come il vincitore. Nella prima manche Insigne, pur terminando a pochi decimi da Vinaccia, rompeva la coppa dell'olio nel toccare un cordolo e, quindi, era costretto a far da spettatore nella seconda frazione. Via libera per il pilota di S. Agata, portacolori dell'Autosport Sorrento, per il quale la suspense era risolta in extremis dal Direttore di Gara, che gli consentiva la ripetizione della seconda manche, avendo trovato una vettura intraversata in pista al primo tentativo. Seconda posizione assoluta per Carmine Franzese sulla Peugeot 205 Rallye curata da Vincenzo Catapano con le insegne del Motor Club. L'esperto pilota di Ottaviano ha staccato di 2"95 il diretto avversario Cataldo Esposito su Peugeot 205 Gti. Dopo Insigne troviamo il pontino Franco Dian e Marcello De Gregorio, separati da appena 0"07 con le «piccole» Fiat 126-700. Seguono in classifica il promettente Remigio Piacevole, vincitore del Gruppo N su Peugeot 205 Rallye, il locale Vincenzo Panella e Angelo Finotti, entrambi su A 112 Special Car e Giovanni Russo (Peugeot 205 Rallye). Poca fortuna per il velocista Salvatore Insigne, rallentato da problemi meccanici alla X1/9 1600 del fratello Vittorio.

Rosario Moselli

SLALOM

S. Leucio del Sannio (Bn), 19 marzo 1995

6. Slalom di S. Leucio del Sannio gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Vinaccia (Fiat X1/9 2000) 111,32; 2. Franzese (Peugeot 205 Rallye) 119,34; 3. Esposito (Peugeot 205 Gti) 122,29; 4. Insigne V. (Fiat X1/9 2000) 124,26; 5. Dian (Fiat 126/700) 127,32; 6. De Gregorio (Fiat 126/700) 127,39; 7. Piacevole (Peugeot 205 Rallye) 129,37; 8. Panella (A 112) 129,93; 9. Finotti (A 112) 131,34; 10. Russo (Peugeot 205 Rallye) 132,85.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Piacevole 129,37; 2. Russo 132,85 (entrambi su Peugeot 205 Rallye).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Franzese (Peugeot 205 Rallye) 119,34.

Classe oltre 1600: 1. Esposito (Peugeot 205 Gti) 122,29.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Dian 127,32; 2. De Gregorio 127,39 (entrambi su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Panella 129,93.

Classe 1150: 1. Finotti (A 112) 131,34; 2. Chiappinelli (Fiat 127) 212,19.

Classe 1600: 1. Di Nunzio (Fiat X1/9) 133,27.

Classe 2000: 1. Insigne S. (Fiat X1/9) 138,37.

PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Vinaccia 111,32; 2. Insigne V. 124,26 (entrambi su Fiat X1/9).

SI E' CORSO SUL KARTODROMO S. VENERA

Nello stretto Puglisi va a nozze

ACIREALE — Il 1. slalom, Trofeo Acece Carnevale, vinto meritatamente dal giarrese Michele Puglisi, ha aperto la stagione agonistica in Sicilia. La gara si è disputata nel kartodromo «S. Venera» che è risultato appena sufficiente per le vetture. Il circuito, aperto da pochissimi mesi, misura 1200 metri

con una larghezza media di 10 metri, tre rettilinei, il più lungo circa 300 metri, nella circoscrizione interrotti da chicane artificiali. Lo slalom organizzato dall'Ac di Acireale, ha mantenuto i canoni classici di questa specialità: due manche di due giri ciascuna, due concorrenti per volta in pista con partenza

sfalsata di trenta secondi, ingresso in pista da un cancello e uscita da un altro così da annullare i tempi morti e mantenere in pista costantemente due auto in competizione. Ha vinto, come accennato, Puglisi, con Virzi vanamente proteso ad inseguire l'avversario e nella foga finito scomposto contro un birillo all'ingresso di una chicane. La lotta è stata serrata per la piazza d'onore conquistata da uno scatenato Munafò, autore di una velocissima seconda manche conclusa lentamente per la rottura del cambio un centinaio di metri prima del traguardo. Nicolosi e Castro hanno concluso al sesto e settimo posto della classifica generale, con una differenza di appena tre centesimi dopo aver concluso la seconda manche con l'identico tempo.

Edo Murabito



GALLA



TOMAZZONI



Sopra, Eliseo Noris, su Delta S4 vincitore dello Slalom di Grandola. Sopra a destra, sul kartodromo di S. Venera di Acireale si è imposto Puglisi. A Vicenza ha preso il via il Trofeo Nazionale F. Rally e Pellizzari, a destra, è risultato il migliore

F. RALLY □ A VICENZA E' INIZIATO IL TROFEO NAZIONALE

Che festa per Pellizzari!

VICENZA — Dopo la lunga maratona invernale, il Team Padova Cross ha iniziato la stagione dei Formula Rally al Foro Boario di Vicenza, ovviamente con i nuovi regolamenti che prevedono la ridefinizione dei raggruppamenti, doppie manche e finale B. Senza dubbio è stata la grande giornata di Andrea Pellizzari: il portacolori del Berica Team, che sfoggiava sull'aleone posteriore un grande fiocco azzurro per festeggiare il primogenito Gianmarco, ha celebrato al meglio il lieto evento, cogliendo l'affermazione in quinto raggruppamento ed il miglior tempo assoluto della

finale. Pellizzari ha fermato i cronometri su 3'42"98; alle sue spalle Balzarotti e Maroni hanno lottato con il coltello tra i denti, finendo nell'ordine staccati da soli tre decimi. In questo raggruppamento solito grande spettacolo di Augusto Cesari con la S4, ma anche Simone Romagna, Marchetti e Rizzi sono stati all'altezza del pilota di Gattinara. Massola con la X 1/9 e Domenico De Biasi hanno combattuto a suon di giri veloci in terzo raggruppamento, ma il pilota della Palladio non è riuscito per 1"49 a bisare il successo dei Vsg di Gallio; nel frattempo Acco recuperava su Marzari. Il se-

condo raggruppamento vedeva fermo subito Andrea De Biasi e Rizzi affermarsi senza problemi. In primo raggruppamento Biasiolo rimaneva con la prima e la quarta marcia, dovendo cedere all'Alfasud Ti di Alan Ferrario ed alla Peugeot di Merzi.

Claudio Pavanello

FORMULA RALLY

Vicenza, 12 marzo 1995
Trofeo Formula Boario
gara valida per il Trofeo Nazionale

Le classifiche

PRIMO RAGGRUPPAMENTO: 1. Ferrario (Alfa Romeo Alfasud) in 5'00"15; 2. Merzi (Peugeot 205) a 2"05; 3. Biasiolo (Mini Cooper) ad un giro; 4. Valerio (Fiat X1/9) 4'04"05 (Primo finale B); 5. Este

(Peugeot 205) 4'16"06; 6. Morselli (Peugeot 205) 4'16"89; 7. Santacà (Citroën Ax) 4'25"15.

SECONDO RAGGRUPPAMENTO: 1. Rizzi (Fiat X1/9) in 3'57"87; 2. Barberini (Sunbeam) a 5"27; 3. Zerbato (Fiat Ritmo) a 14"62; 4. De Biasi A (Fiat X 1/9) ad un giro; 5. Serblin (Honda Civic) in 4'13"02 (Primo finale B); 6. Zerbato (Sunbeam) 4'23"73.

TERZO RAGGRUPPAMENTO: 1. Massola (Fiat X1/9) in 3'52"04; 2. De Biasi D. (Lancia Beta) a 1"49; 3. Acco (Opel Kadett) a 9"52; 4. Marzari (Talbot Lotus) a 12"83"; 5. Prevati (Peugeot 205) in 4'06"16 (Primo finale B); 6. Da Rold (Ww Golf) 4'09"19; 7. Muzio (Renault R 5) 4'11"25; 8. Maioli (Ford Sierra) 4'26"44.

QUARTO RAGGRUPPAMENTO: 1. Cesari (Lancia Delta S4) in 3'45"71; 2. Romagna a 12"52; 3. Marchetti a 24"68; 4. Rizzi ad un giro (tutti gli altri su Lancia Delta Integrale).

QUINTO RAGGRUPPAMENTO: 1. Pellizzari (Lancia) in 3'42"98; 2. Balzarotti (Kawasaki) a 2"04; 3. Maroni (Suzuki) a 2"35.

SLALOM

Acireale (Ct), 12 marzo 1995

1. Slalom Trofeo Carnevale
gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Puglisi (Fiat X 1/9) 129,34; 2. Virzi (Fiat X 1/9) 133,57; 3. Munafò (Fiat 127) 134,62; 4. Cannavò (A 112) 136,52; 5. Ferlito (A 112) 138,52; 6. Nicolosi (Fiat 126) 138,84; 7. Castro (Fiat 126) 138,87; 8. Maccarrone (Fiat 127) 139,56; 9. Riggio (Renault 5 Gt) 140,08; 10. Vattiato (A 112) 140,20.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Ciffo (Peugeot 106 Xsi) 144,22; 2. Nolfi 148,06; 3. Afronno 148,07; 4. Grillo 150,74 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 1. Willer (Opel Kadett Gsi) 156,76.

Classe 2500: 1. Riggio 140,08; 2. Santapaola 144,97; 3. Bruno 148,89; 4. Silvia Arcidiacono 149,38 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe oltre 1600: 1. Sofia (Renault 5 Gt Turbo) 140,28.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Nicolosi 138,84; 2. Castro 138,87; 3. Portale 142,15; 4. Giacoppo 142,75; 5. Cosentino 147,03; 6. Pandolfo 148,98 (tutti su Fiat 500).

Classe 1000: 1. Ferlito (A 112) 138,52; 2. Vattiato (A 112) 140,20; 3. Arcidiacono (Fiat Panda) 148,23; 4. Raciti (Fiat Panda) 149,55.

Classe 1150: 1. Munafò (Fiat 127) 134,62; 2. Cannavò (A 112) 136,52; 3. Maccarrone (Fiat 127) 139,56; 4. Bonanno (A 112) 154,17.

Classe 1300: 1. Ruggero (Fiat X 1/9) 151,86.

Classe 2000: 1. Fiammetta (Alfa Romeo Gt) 143,25.

PROTOTIPI

Classe 700: 1. Di Salvo (Fiat 500) 148,60.

Classe 2000: 1. Puglisi 129,34; 2. Virzi 133,57 (entrambi su Fiat X 1/9).

Trofeo Cinquecento

1. Zappalà 149,07.

MONDIALE RALLY

SFIDA IN COPPA FIA

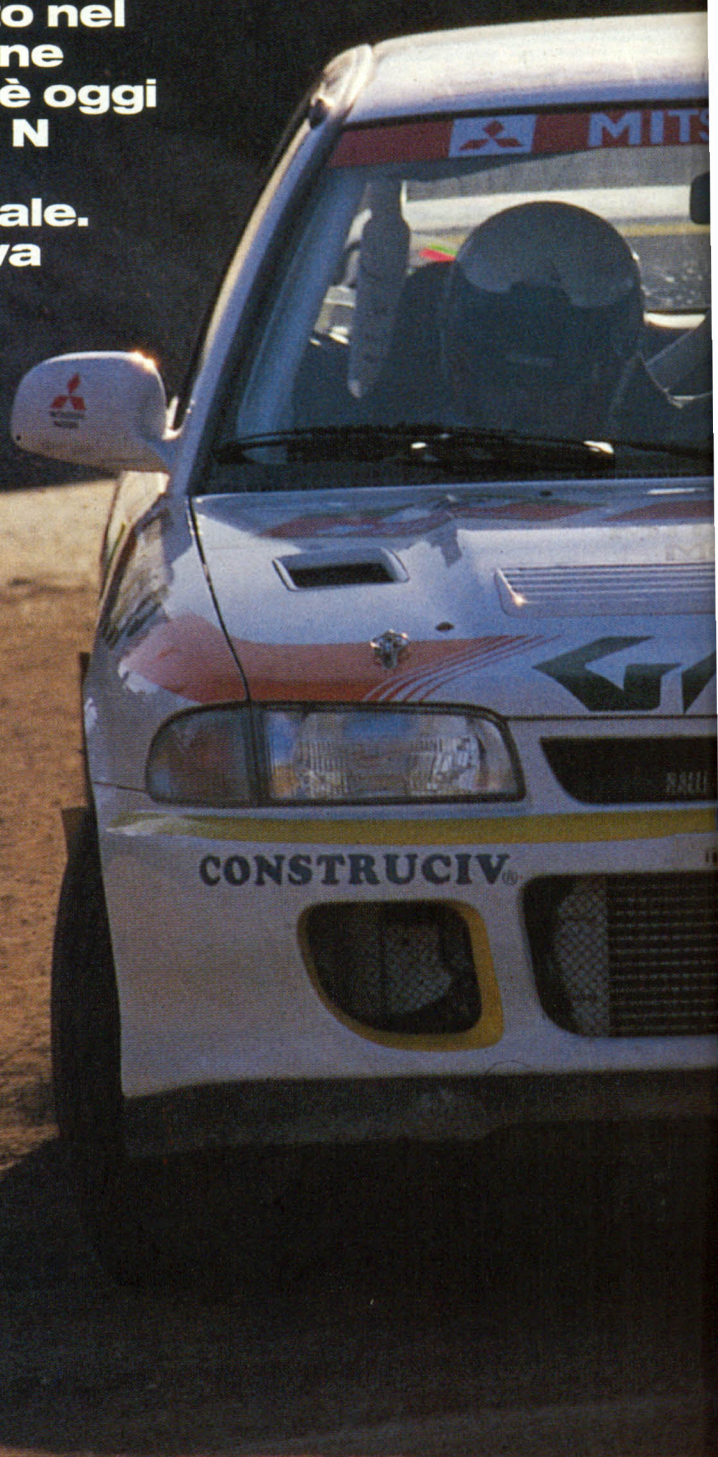
BIRRA DI...

Ancora un paio di mesi fa conosciuto soltanto nel suo paese, il giovane pilota portoghese è oggi leader del Gruppo N e in corsa anche per il successo finale. La categoria ritrova improvvisamente vitalità e nuovi protagonisti

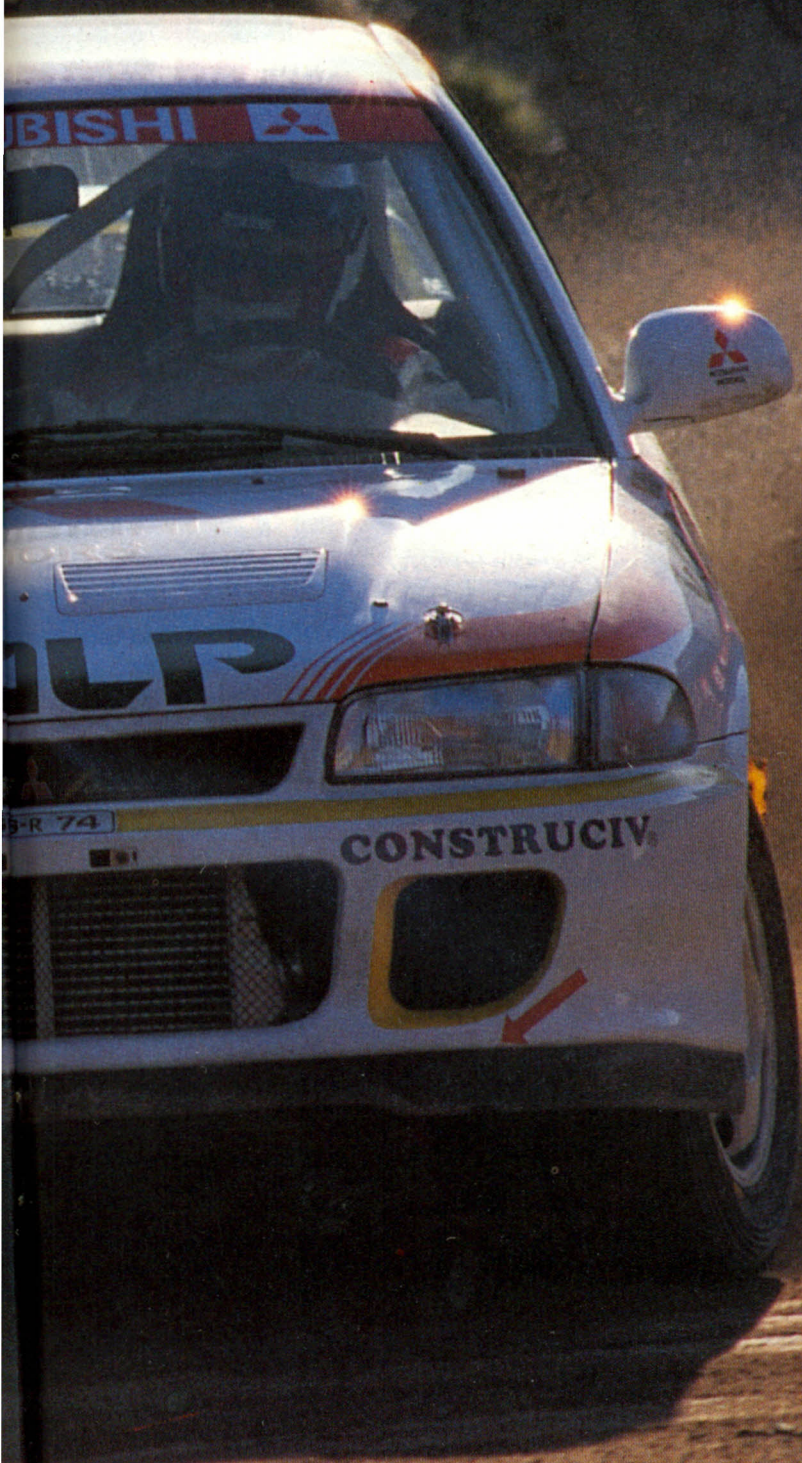
MAURIZIO RAVAGLIA

Bastava sintonizzarsi sulle frequenze delle due principali emittenti radiofoniche del Portogallo, Rdp Antena 1 e Radio Renascença, impegnate in una formidabile sfida via etere, e conteggiare gli aggiornamenti in diretta sulla corsa di Rui Madeira diffusi anche interrompendo altri programmi per rendersi conto con quale entusiasmo e attenzione questo giovanotto portoghese sia stato letteralmente pedinato nel rally mondiale. In un paese qual è il Portogallo, in cui la febbre rallistica brucia tanto forte quanto in nessun'altra parte del mondo ma che ancora non ha prodotto un pilota di classe internazionale, l'impresa di Rui Madeira «o vencedor da Producao», il vincitore del Gruppo N, è stata considerata un avvenimento di dimensione nazionale, quindi pubblicizzata quanto un successo del Benfica, dello Sporting Lisboa o del Porto nelle partite di Coppe europee. Tutto ciò può apparire perfino

Con questa determinazione Rui Madeira ha affrontato gli sterrati del rally del Portogallo conquistando il successo nel Gruppo N e finendo anche nono assoluto. Con la Mitsubishi Lancer, il 26enne portoghese disputerà Tour de Corse, Nuova Zelanda, Catalunya e Rac



Madeira



esagerato, ma non lo è affatto. Di fronte al più qualificato e competitivo schieramento di uomini e di mezzi che il gruppo N ha messo in campo nelle prime tre manche della stagione, Madeira ha sorpreso tutti, ma non se stesso, per la sicurezza con la quale ha conquistato la vittoria di categoria, assicurandosi la leadership provvisoria nella Coppa Fia, e figurando benissimo anche nella classifica assoluta. È dunque, questo rotondetto 26enne di Lisbona, laureando in architettura e titolare insieme al padre di una ditta di costruzioni edili, un altro pretendente al titolo, insieme alla tedesca Isolde Holderied e all'argentino Jorge Recalde. Ma dietro il primato di Madeira nel rally di casa c'è un altro risvolto: il ritorno di interesse verso le vetture di serie. La Mitsubishi, che con la formidabile Lancer ha sbaragliato il campo in Svezia e in Portogallo e sfiorato il successo a Montecarlo, e soprattutto la Toyota hanno deciso di uscire allo scoperto fiancheggiando squadre semiufficiali; la prima attraverso il team RalliArt Germany, la seconda in partnership con la scuderia italiana Grifone. Anche la Subaru sta guardando con attenzione al Gruppo N; in occasione della corsa portoghese ha appoggiato la partecipazione di due Impreza allestite in Giappone dalla Subaru Tecnica International. Quella di Rui Madeira non è quindi una prestazione di poco conto. Racconta. «Potrà sembrare strano, ma ero sicuro di vincere il Gruppo N in Portogallo. Nonostante di fronte mi trovassi avversari quali Jorge Recalde, un pilota molto competitivo e abile con le vetture di serie ma anche esperto delle strade portoghesi, ero convinto di farcela. Ho affrontato la gara estremamente motivato. Non soltanto perché ero tra la mia gente, ma anche per il risultato al rally di Montecarlo, a fine gennaio. Il terzo posto di Gruppo N, alla prima partecipazione al "Monte", ha rappresentato una spinta formidabile. Non avevo mai gareggiato in quelle particolari condizioni di strade in cui a tratti innervati si alternano altri con verglas e altri ancora asciutti. Mi dissi: se ho superato senza danni queste difficoltà e ottenuto una buona prestazione, perché non posso vincere la corsa di casa? E così è stato».

OBIETTIVO. Rui Madeira considera il risultato al rally del Portogallo il punto più alto della sua ancora giovane carriera, iniziata nel 1988 nel Trofeo nazionale Seat Marbella. Nel 1993 e l'anno scorso ha conquistato il titolo nazionale Gruppo N, dapprima con una Ford Sierra Cosworth e successivamente con la Mitsubishi Lancer; il suo palmares comprende anche la vittoria di gruppo al rally di Spagna-Catalunya, nel novembre scorso. Preciso nella preparazione della corsa e determinato nel raggiungere l'obiettivo, il portoghese è anche veloce, come dimostra il primato di scratch in Portogallo. Ha scelto di continuare con le vetture di serie anche nel '95 convinto che «È meglio essere il migliore al proprio paese che uno qualsiasi nella capitale». Spiega. «Nel dicembre scorso ho deciso



SOLDANO-DPPI



PHOTO4

di tentare l'avventura nei rally di campionato del mondo. Disponevo dell'appoggio della Mitsubishi Portugal, dunque dovevo guardarmi intorno per trovare una Lancer, e della compagnia petrolifera nazionale Galp. Tuttavia, il denaro degli sponsor non mi consentiva di mettere insieme un pacchetto di gare con una Lancer Evo2 Gruppo A competitiva. Piuttosto che correre poco e nelle retrovie, perché oggi la differenza tra le vetture dei team ufficiali e quelle delle squadre private è grande, e non ti permette alcun exploit, ho preferito concentrarmi sul Gruppo N. Quindi mi sono rivolto alla RalliArt Germany, un'organizzazione molto efficiente. Sono convinto che il Gruppo N rappresenta una scuola interessante e un'esperienza certamente utile per la formazione di un pilota. Queste vetture vanno guidate con attenzione non avendo particolari meccanici progettati per l'impiego specifico della competizione, il cambio e l'impianto frenante sono di serie, dunque debbono essere utilizzati molto scrupolosamente ma al tempo stesso devi anche cercare la prestazione». Adesso che è in corsa per il primato finale della Coppa Fia, impresa non riuscita un paio di anni fa a un altro portoghese, Coutinho, Rui Madeira guarda avanti, agli avversari. «Non ho certamente l'esperienza di Jorge Recalde e di Isolde Hol-

deried, entrambi compagni di squadra, e neppure di Mohammed Bin Sulayem, che conoscono i percorsi e le caratteristiche delle prossime gare, a cominciare dal Tour de Corse. La Mitsubishi Lancer Evo2 è oggi, insieme alla Ford Escort Cosworth, il modello più competitivo in Gruppo N. Tuttavia, non va sottovalutata la Toyota Celica. Non abbiamo ancora i riferimenti per giudicarla, essendo un modello ancora in fase di sviluppo e di messa a punto. E non vanno scordati la Impreza e il giapponese Kamioka. Mi pare che quest'anno non manchi la competizione in Gruppo N. In Portogallo avevo una carta da giocare, e l'ho giocata nel migliore dei modi. Ma sono perfettamente consapevole che sarà difficile ripetere il risultato altrove. Mi sento un po' come i grandi navigatori del mio paese che partivano da Lisbona alla scoperta di nuove terre. Sono "comandante" della Coppa Fia, e francamente non me lo aspettavo. Il mio obiettivo era, e continua a essere, concludere quante più gare possibili. Il resto... si vedrà. Non sono certo il tipo che si illude facilmente». Ma tra la sterminata folla che si è riversata come un fiume in piena sul percorso del rally del Portogallo, si è già fatta largo la convinzione che Rui Madeira «o pilota do Mitsubishi» è l'uomo che il rallismo portoghese attende da sempre. ■

L'INTERESSE DELLE CASE

Vetture ufficiali e squadre private

Adirottare verso il Gruppo N l'interesse di piloti e di scuderie è anche l'effetto della spettacolare escalation tecnologica delle Gruppo A. La differenza di prestazioni tra una vettura-Casa e un'altra allestita da un'organizzazione privata, sebbene con materiale identico, è oggi tale da scoraggiare iniziative a tempo pieno nel mondiale; ottenere risultati di rilievo con una Gruppo A semiufficiale diventa un'impresa praticamente irrealizzabile, e il rapporto costo-ritorno sconsiglia l'operazione. Il Gruppo N rappresenta dunque un'alternativa interessante per chi intende svolgere attività di alto livello, con un in-

vestimento inferiore rispetto a quello richiesto da un programma Gruppo A. I vantaggi derivati da un successo nella Coppa Fia Gruppo N, quindi l'opportunità di pubblicizzare un primato comunque di dimensione internazionale, ha indotto alcuni Costruttori a intervenire direttamente. Già da un paio d'anni la Mitsubishi appoggia la partecipazione delle Lancer Evolution della RalliArt Germany, considerate oggi le vetture più competitive dello schieramento, sfiorando il titolo '94 con la tedesca Isolde Holderied. Anche il Toyota Team Europe ha deciso di essere della partita con la nuova versione della Celica 4Wd,

PHOTO RACING



predisponendo addirittura uno specifico reparto al quartier generale di Colonia per l'allestimento della coupé in configurazione Gruppo N. L'obiettivo dell'intervento del Tte è di fornire alle squadre private e ai clienti un mezzo già predisposto per l'utilizzo in gara e una lunga lista di parti meccaniche e di accessori, per i quali è disponibile un catalogo, progettati e realizzati sfruttando le esperienze con i modelli Gruppo A. Completamente costruiti a Colonia, i primi esemplari della Celica Gruppo N sono stati affidati alla scuderia genovese Grifone, alla quale spetta adesso il compito di sviluppare la coupé in collaborazione con i tecnici del Tte, per la partecipazione alla Coppa Fia '95 con l'arabo Mohammed Bin Sulayem e l'italiano Andrea Navarra.

riore, assemblata nel Centro Tecnico di Martorell, in Catalunya. Vicente Aguilera, responsabile di Seat Sport, spiega il motivo dell'operazione: «La Ibiza rappresenta un modello molto importante e rilevante nella strategia commerciale della Seat, e la partecipazione alle competizioni contribuisce all'immagine sportiva e tecnica di questa vettura. Siamo sempre stati vicini ai piloti che gareggiano con i nostri prodotti, fornendo loro la massima assistenza tecnica possibile. Per questa ragione abbiamo allestito anche una versione Gruppo N della Ibiza, e deciso di svilupparla. Il nostro obiettivo è quindi di mettere a disposizione dei piloti privati una vettura competitiva a un costo ragionevole». Nello scenario del Gruppo N, il modello certamente più diffuso è comunque la Escort Cosworth, sul quale intervengono molti preparatori in ogni parte d'Europa, tutti con ottimi risultati, ma non la Ford Motorsport. Tuttavia, nonostante i successi ottenuti nel '94 e il titolo conquistato dallo spagnolo Jesus Puras, la Escort non sembra più in cima alla lista delle preferenze dei piloti che puntano alla Coppa Fia. Soltanto lo svizzero Camandona, vincitore di categoria al rally di Montecarlo ma costretto al ritiro in Portogallo, si sta affidando alla berlina Ford nella sfida del Gruppo N internazionale. ■

Sopra, la Escort di Camandona e, a lato, la Impreza Wrx allestita dalla Subaru Tecnica International, quarta di Gruppo N al rally del Portogallo con Kamioka. In alto, la Celica 4Wd «made by Toyota Team Europe» schierata dalla scuderia Grifone Engineering

CLASSIFICA «CORTA»



SOLDANO-DPPI

Ecco la classifica della Coppa Fia Gruppo N dopo 3 delle 8 gare previste (nella foto, Rui Madeira).
1. Madeira (Mitsubishi Lancer) punti 20; 2. Isolde Holderied (Mitsubishi Lancer) 17; 3. Backlund (Mitsubishi Lancer), Camandona (Ford Escort) 13; 5. Recalde (Mitsubishi Lancer), Walfridsson (Mitsubishi Lancer) 10; 7. Radstrom (Mitsubishi Galant Vr4) 7; 8. Gassner (Mitsubishi Lancer) 6; 9. Samuel (Ford Escort), Blomquist (Nissan Sunny), Kamioka (Subaru Impreza) 5; 12. Fredriksson (Mitsubishi Galant), Miyoshi (Subaru Impreza) 4; 14. Phillips (Ford Escort), Andersson (Mitsubishi Galant), Navarra (Toyota Celica 4Wd) 3; 17. Ayrne (Mitsubishi Lancer), Bin Sulayem (Toyota Celica 4Wd), Nittel (Ford Escort) 2; 20. Hedstrom (Mitsubishi Galant) 1.

TRICOLORE RALLY
1000 MIGLIA

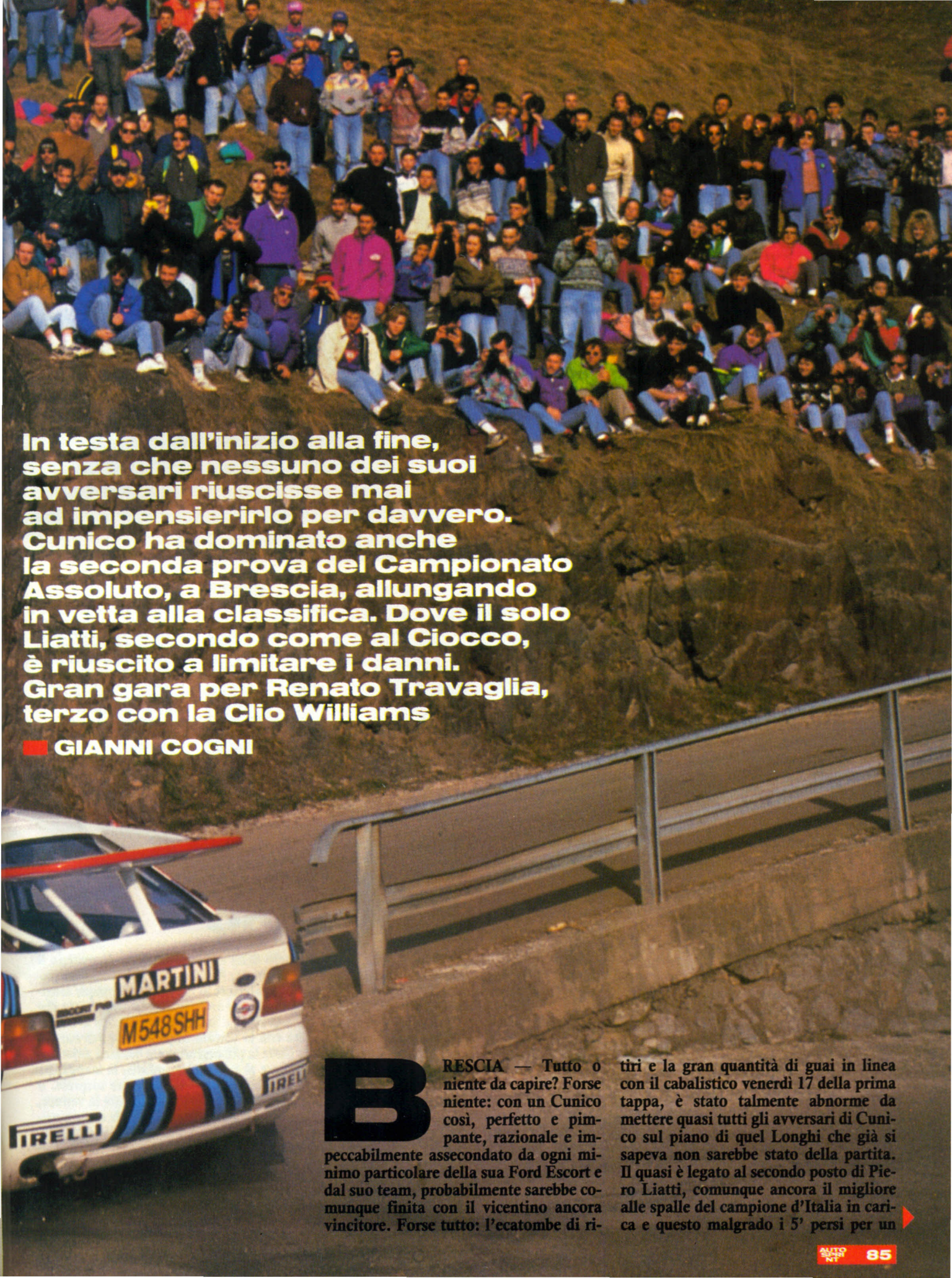


FRANCO

alle stelle



Due vittorie su due gare sono un ruolino di marcia davvero invidiabile: Gianfranco Cunico e la Ford Escort non hanno avuto rivali neppure a Brescia, tanto che per molti il tricolore '95 è già nelle loro mani...



In testa dall'inizio alla fine, senza che nessuno dei suoi avversari riuscisse mai ad impensierirlo per davvero. Cunico ha dominato anche la seconda prova del Campionato Assoluto, a Brescia, allungando in vetta alla classifica. Dove il solo Liatti, secondo come al Ciocco, è riuscito a limitare i danni. Gran gara per Renato Travaglia, terzo con la Clio Williams

■ GIANNI COGNI

BRESCIA — Tutto o niente da capire? Forse niente: con un Cunico così, perfetto e pimpante, razionale e impetante, assecondato da ogni minimo particolare della sua Ford Escort e dal suo team, probabilmente sarebbe comunque finita con il vicentino ancora vincitore. Forse tutto: l'ecatombe di ri-

tiri e la gran quantità di guai in linea con il cabalistico venerdì 17 della prima tappa, è stato talmente abnorme da mettere quasi tutti gli avversari di Cunico sul piano di quel Longhi che già si sapeva non sarebbe stato della partita. Il quasi è legato al secondo posto di Piero Liatti, comunque ancora il migliore alle spalle del campione d'Italia in carica e questo malgrado i 5' persi per un

inspiegato afflosciamento di un pneumatico nella speciale che concludeva la prima tappa. Già, perché il 1000 Miglia è in ogni caso una gara tutta da interpretare, secondo una logica che va ben oltre una classifica finale che soprattutto esalta Travaglia, splendidamente terzo, ed opprime Pianezzola, rocambolescamente ed inutilmente (per il tricolore) decimo. Una classifica che nega una meritata ricompensa ai due «poulain» bresciani, Dallavilla e Medeghini, ciascuno per la sua parte grandi protagonisti della gara, persino al di là di ogni attesa.

SUPER CUNICO. Il pilota della Ford ha incarnato la perfezione. Trovarsi ad un terzo di gara con oltre 2' di vantaggio sull'avversario più vicino gli ha indubbiamente reso la vita facile e trasformato la sua seconda tappa in un tranquillo... trasferimento veloce. Prima, con scientificità, il vicentino ha arginato il veemente attacco di Liatti e di un super Dallavilla nelle tre prove d'apertura. Poi ha piazzato una zampata a Tignalga, ricavando un margine di 14" sul bresciano e di 23" sul biellese. Quindi, le mazzate della sorte ai rivali gli hanno definitivamente spianato la via, mentre in casa Subaru e Toyota la gara ha assunto contorni variamente sfumati. La Art può contare su un Liatti indomabile e ancora saldamente in corsa per il titolo. Se è vero che il binomio Cunico-Ford ha qualcosa in più di quello Liatti-Subaru, è anche vero che il divario è tutt'altro che incolmabile. Solo un'ombra, invece, Vanni Pasquali: talmente opaca la sua gara con la seconda Impreza della Art da rendere inutile ogni dissertazione. Il problema del veronese è facilmente riconducibile al ricordo della brutta botta del Ciocco: passerà. La Toyota, viceversa, l'unica traccia positiva l'ha trovata nelle prestazioni di Dallavilla: la vocazione di scopritori di talenti dei Tabaton ha avuto l'ennesima conferma. E sarebbe ingiusto, oltre che con ogni probabilità sbagliato, legare gli exploit di Andrea al 1000 Miglia (con la «vecchia» Celica) con il fatto di correre in casa: è quanto meno dubbio che Cunico, ad esempio, le prove di questo rally le conosca meno di Dallavilla... Il resto, per la Grifone, è puro... olio di ricino: la nuova Celica, esaltante in Portogallo, ha perso tutto il suo smalto nel viaggio da Figuera da Foz a Brescia... E se ciò non bastasse, sono arrivati anche i doppi tracolli meccanici, con rotture di turbina e motore per Dallavilla e con la turbina in panne per Pianezzola. Il capitolo Renault è all'insegna del miele ma, come leggete a parte, con un briciolo di... fiele. Ancora acerba, la Clio Maxi ha ribaltato le impressioni toscane: priva del cambio a sette marce e del motore in versione più potente, ancora da affinare sul piano dell'assetto (il tutto si vedrà in Corsica nel mondiale e alla Targa Florio nel tricolore), la gialla «kit Car» è stata autorevolmente quarta all'inizio con un eccellente Medeghini, non più lontanissima come al Ciocco dalle 4x4 turbo, addirittura seconda assoluta alla fine della prima tappa. La sperimentatissima Clio Williams Gruppo A ha invece ritrovato un grande Travaglia e le stesse prestazioni di Oldrati ribadiscono che le migliori due ruote motrici convenzionali si possono mettere alle spalle anche alcune vetture della A6, non più solo quelle della N6. A proposito: senza la pioggia del Ciocco, le Gruppo N di vertice sono finite lontanissime dai primi e questo malgrado il duello senza esclusione di colpi offerto da due maestri del genere quali sono Bentivogli (vincitore) e Manfrinato. Un capitolo a parte lo meritano Mannarino e Colbrelli; l'uno per la prima volta con la Toyota Celica ereditata da Vita, l'altro con la gloriosa Lancia Delta che conosce come le sue tasche. Entrambi hanno dato spettacolo...



fotografiePHOTO4



Sopra, Liatti in azione sulla Impreza e, sopra a destra, come si è ridotta la gomma anteriore sinistra della Impreza nella ottava prova. A destra, Pianezzola e la nuova Celica apparsa poco competitiva. A sinistra Pasquali, in tuta, e Alessandrini: le espressioni sono più eloquenti dei tempi poco competitivi del veronese

NUOVA O VECCHIA LA CELICA NON VA

Grifon...cino

BRESCIA — È forse il momento più nero della scuderia Grifone da quando il team genovese è passato dalla Lancia alla Toyota. Al Ciocco, il ritardo della «vecchia» Celica St185 dalle rivali era sembrato inferiore al previsto, comunque sensibile. La nuova Celica St205 in Portogallo, nel mondiale, aveva dimostrato che l'handicap di cavalli palesato a Montecarlo si era d'incanto dissolto. Ed al via del 1000 Miglia, Pianezzola si è presentato con la vettura impiegata da Schwarz in Portogallo, rinunciando addirittura ad usare la più performante benzina ammessa nel tricolore per non avere sorprese: in base al carburante, infatti, la mappatura della centralina elettronica va cambiata e l'operazione può riservare sorprese. Il risultato è stato scoraggiante e Pianezzola non ha potuto che bocciare la vettura, ritenendola inferiore alla vecchia. Il nocciolo della questione sta nelle cause e nelle prospettive. Le prime non sono chiare: solo problemi di potenza, dovuti a chissà che cosa, o anche seri inconvenienti a livello di assetto sull'asfalto, mascherati dalla terra portoghese? Sicuramente un mix delle due cose, alle quali a Colonia cercheranno di ovviare. Ma intanto l'obiettivo tricolore si allontana e per la Grifone la prossima prova del tricolore rischia già di diventare una sorta di ultima spiaggia...

CRONACA □ GOMMA A TERRA, PERSI 5'

Per Liatti secondo posto con handicap

BRESCIA — Partono in 105, dieci in più dell'anno scorso, e tutti temono le tracce lasciate dal maltempo (su un paio di prove è nevicato ancora il mercoledì prima del via) e le bizze di un cielo plumbeo, che poi virerà al sereno. Si aspettano con curiosità soprattutto il debutto nel tricolore della nuova Celica, affidata a Pianezzola, e la Clio Maxi per la prima volta impegnata

sull'agognato asfalto asciutto. Bastano i primi chilometri, quelli della prova di Livrio, per imparare la lezione: la lotta per il primato è a tre, fra Cunico, Dallavilla e Liatti. Per Pianezzola, invece, sono subito dolori grossi. L'esatto opposto di Medeghini, che si installa immediatamente al quarto posto, anche se il bresciano denuncia subito problemi al differenziale. Pasquali non

si ritrova dopo il botto del Ciocco e naviga nelle retrovie, mentre i problemi di Pianezzola diventano quasi una disfatta. «Gibo» rompe il turbo e deve aspettare tre prove prima di poterlo sostituire: perde almeno 12' e scivola in 29esima posizione. La gara si esalta e si esaurisce, almeno per il primato, nella prima tappa: Cunico, subito in testa, è braccato da uno splendido Dallavilla e da un coriaceo Liatti. A Capovalle, sesta delle otto prove della prima giornata, il motore di Dallavilla esala l'ultimo respiro mentre Liatti, proprio sul tratto di fine giornata, si ritrova immediatamente con una gomma a terra. «Sentivo la vettura partire a sinistra — dirà Liatti — e così ci siamo fermati per controllare il serraggio delle colonnette, ma era tutto okay. Siamo ripartiti e poco dopo la gomma si è afflosciata. Non abbiamo assolutamente toccato». Si sospetta di un pneumatico difettoso. Così Cunico a fine tappa ha in pugno la gara e conduce davanti alle due Renault dei bravissimi Medeghini (a 2'22") e Travaglia (a 3'11"). Poi ci sono Mannarino, Colbrelli, Liatti (a 5'12"), Pasquali e Oldrati. La seconda giornata si apre con lo scivolone di Medeghini che perde circa 3' e scivola al sesto posto per un errore dovuto a problemi all'acceleratore che non risale in rilancio. Liatti inizia a ma-



cinare scratch ed a puntare al secondo posto: la rimonta gli riuscirà sulla penultima frazione. Per Pianezzola, che continua a sostituire centraline (ma con poco costruito) l'obiettivo è non tanto la decima piazza quanto, soprattutto, capire l'origine del problema. La prima cosa gli riesce mentre la seconda, a giudicare dai tempi, molto meno... Nell'elenco dei ritirati finisce anche «Peter» Zanchi che portava al debutto la Peugeot 306 S 16 Gruppo A con cambio sequenziale. Sulla prova di Cavallino Fobbia, Medeghini sbatte e danneggia le sospensioni. Il bresciano si ritira, non disponendo di un ponte posteriore completo. Fra Mannarino e Colbrelli il duello si risolve proprio sull'ultima prova utile: il primo va in testacoda, gli si spegne la vettura ma riesce a ripartire. In tempo per conservare un secondo di vantaggio sul rivale! ■

Mannarino, a fianco, ha ripetuto a Brescia il quarto posto di Vita al Ciocco con la Celica di Orlando Redolfi. Medeghini, sotto, bravo e sfortunato con la Clio Maxi. Bentivogli, sotto a destra, primo di Gruppo N. In basso, Renato Travaglia in azione con la Clio Williams che porterà in gara nel neonato Campionato 2 litri. Se va come è andato a Brescia...



fotografiePHOTO4



BENE CON TRAVAGLIA E MEDEGHINI

Che coppia quelle Clio!

BRESCIA — È stata la grande giornata delle Renault: alla fine della prima tappa, infatti, dietro a Cunico c'erano la Clio Maxi di Medeghini e la Clio Williams di Travaglia! Poi il primo ha visto svanire un ottimo piazzamento, mentre il secondo ha scritto a chiare lettere che intenzioni ha per il tricolore 2 litri al quale parteciperà...

MEDEGHINI. Ha mescolato la gioia di una grande prestazione sua ed una promettente della vettura con lo scoramento del ritiro, finendo per sottolineare i problemi anziché la grande giornata e le eccellenti prospettive future. Puntualmente a solo 1^o al km da Cunico, il bresciano ha subito lamentato problemi di efficienza al differenziale della Clio Maxi, che tende a degradarsi come sulla meno potente Clio Williams. Quando poi ha perso la seconda piazza per un errore di montaggio dell'acceleratore, Medeghini, ha perso anche la serenità. Comprensibile l'errore che l'ha portato a sbattere e a ritirarsi.

TRAVAGLIA. La gara del trentino doveva essere la cartina al tornasole per le sue ambizioni stagionali e per misurare la Clio Maxi. Tanto grande da meritarsi i galloni di favorito d'obbligo nel «2 litri», Travaglia non ha però potuto colmare il gap tecnico con la versione kit della Clio. ■



BATTE MANFRINATO NEL GRUPPO N

Bentornato a Bentivogli

BRESCIA — Se non è Manfrinato è Bentivogli. La regola del tricolore per le vetture di serie resta la solita. E come spesso è accaduto in passato, anche stavolta la spunta la regolarità del romagnolo sugli acuti del padovano, inframmezzati da guai piccoli e grossi. Il primo leader è Bentivogli, con Manfrinato alle prese con noie ad un ammortizzatore, ma i pochi secondi persi all'inizio vengono seppur faticosamente colmati dal veneto, che alla fine della prima tappa ha 22" di vantaggio. La seconda giornata si gioca sul quasi perfetto equilibrio con Bentivogli, che rosicchia 5" quando, a Bione, viene compressa la gara dell'altro: rottura di un semiassie e 30" «pagati» al controllo orario. Manfrinato, dietro di 13", prova la rimonta ma in partenza, sulla prova di Pertiche, rompe un differenziale. Scivolato indietro Nora, alle spalle di «Benti» e «Manfri» emerge un bravissimo Grazioli, che porta la sua Opel Astra Gsi al terzo posto di gruppo davanti alle Escort di Bandierini, Bianco e della Munaretto. La vicentina, comunque, con l'immediato ritiro della Zumelli (che ha rotto il motore già sulla prima prova) incamera i primi 20 punti stagionali per la classifica femminile.



le classifiche

RALLY INTERNAZIONALI

Brescia, 17-18 marzo 1995

19. Rally 1000 Miglia

gara valida per il Campionato Assoluto Totip (coeff. 1)

Le classifiche

Assoluta: 1. Cunico-Evangelisti (Ford Escort Cosworth) in 2.33'08"; 2. Liatti-Alessandrini (Subaru Impreza) a 4'12"; 3. Travaglia-Zanella (Renault Clio Williams) a 5'13"; 4. Mannarino-Vernuccio (Toyota Celica 4Wd) a 6'39"; 5. Colbrelli-Berardi (Lancia Delta Hf) a 6'40"; 6. Pasquelli-Tedeschini (Subaru Impreza) a 7'40"; 7. Oldrati-Vinzioli (Renault Clio Williams) a 10'37"; 8. Bentivogli-Hedinger (Ford Escort Cosworth) a 12'36"; 9. Manfrinato-Condotta (Ford Escort Cosworth) a 14'53"; 10. Pianezzola-Roggia (Toyota Celica Gt-Fur) a 15'51".

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Seneci-Abate (Peugeot 205 Rallye) in 3.04'21"; 2. Baita-Zanetti a 6'37"; 3. Stradi-Casari a 8'40"; 4. Pasini-Bellasiach (Peugeot 205 Rallye) a 10'01"; 5. Squassoni-Malinverno (Peugeot 205 Rallye) a 10'22"; 6. Samuelli-Bazoli a 13'07"; 7. Turchetto-Bozolo a 17'25"; 8. Bandini-Prandi (Peugeot 205 Rallye) a 21'00"; 9. Parisini-Bazoli (Peugeot 205 Rallye) a 23'25"; 10. Marini-Ravasio (Peugeot 205 Rallye) a 24'04" (tutti gli altri su Peugeot 106 Rallye).

Classe 1600: 1. Sottile-De Rizzo in 3.03'36"; 2. De Dominicis-Cantoni a 2'11"; 3. Fostini-Rocco a 3'24"; 4. Bendazzoli-Spagnoli a 9'45"; 5. Corsetti-Greco a 11'56"; 6. Botti-Nataloni a 12'23" (tutti su Opel Corsa Gsi 16V).

Classe 2000: 1. Grazioli-Grazioli in 2.51'32"; 2. Lozza-Fiorendi a 7'13"; 3. Villa-Brendani (Peugeot 306 S16) a 12'30"; 4. Butturini-Favero (Opel Kadett) a 21'25"; 5. Campedelli-Bongiovanni a 25'39"; 6. Fiori-Gatti (Fiat Coupé) a 27'08"; 7. Fiocco-Fiocco a 50'29"; 8. Soardi-Soardi (Peugeot 205 Gti) a 56'10" (tutti gli altri su Opel Astra Gsi).

Classe oltre 2500: 1. Bentivogli-Hedinger in 2.45'44"; 2. Manfrinato-Condotta a 2'17"; 3. Bandierini-Dieci a 7'13"; 4. Bianco-Bortoloso a 8'03"; 5. Munaretto-Turantino a 8'08"; 6. Mora-Bignotti a 9'24"; 7. Spallino-Picchi a 13'46"; 8. Zadra-Piccinotti (Bmw M3) a 16'18"; 9. Bonetti-Basso (Renault 5 Gt Turbo) a 17'19" (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Avanzini-Avanzini (Peugeot 205 Rallye) in 3.05'02"; 2. Bormida-Varaldi (Peugeot 106 Rallye) a 2'57".

Classe 1600: 1. Sottosanti-Goggia in 3.00'19"; 2. Gozzi-Cristini (Opel Corsa) a 6'33"; 3. Rizzini-De Togni a 21'54" (gli altri su Peugeot 106 Xsi).

Classe 2000: 1. Travaglia-Zanella (Renault Clio Williams) in 2.38'21"; 2. Oldrati-Vinzioli (Renault Clio Williams) a 5'24"; 3. Pasini-Bacci (Opel Kadett) a 12'31"; 4. Zanini-Rosina (Peugeot 309 Gti) a 20'39".

Classe oltre 2500: 1. Cunico-Evangelisti (Ford Escort Cosworth) in 2.33'08"; 2. Liatti-Alessandrini (Subaru Impreza) a 4'12"; 3. Mannarino-Vernuccio (Toyota Celica 4Wd) a 6'39"; 4. Colbrelli-Berardi (Lancia Delta Hf) a 6'40"; 5. Pasquelli-Tedeschini (Subaru Impreza) a 7'40"; 6. Pianezzola-Roggia (Toyota Celica Gt-Fur) a 15'51".

Tutto il rally speciale per speciale

PS 1 Livrio (km 10,73)

1. Cunico in 7'15"; 2. Liatti a 1"; 3. Dallavilla a 4"; 4. Medeghini e Pianezzola a 15". 1. Gr. N: Bentivogli a 36".

PS 2 Capovalle (km 15,54)

1. Dallavilla in 9'43"; 2. Cunico a 2"; 3. Liatti a 3"; 4. Medeghini a 18"; 5. Pianezzola a 19". 1. Gr. N: Bentivogli a 44".

PS 3 Gargnano (km 12,78)

1. Cunico in 7'59"; 2. Dallavilla a 2"; 3. Liatti a 4"; 4. Medeghini a 14"; 5. Pianezzola a 17". 1. Gr. N: Manfrinato a 45".

PS 4 Tignale (km 18,45)

1. Cunico in 12'22"; 2. Dallavilla a 5"; 3. Liatti a 12"; 4. Medeghini a 26"; 5. Pianezzola a 27". 1. Gr. N: Manfrinato a 1'.

PS 5 Livrio (km 10,73)

1. Cunico in 7'16"; 2. Liatti e Dallavilla a 5"; 4. Medeghini a 14"; 5. Pianezzola a 17". 1. Gr. N: Manfrinato a 40".

PS 6 Capovalle (km 15,54)

1. Cunico in 9'40"; 2. Liatti a 6"; 3. Medeghini a 20"; 4. Mannarino a 28"; 5. Travaglia a 29". 1. Gr. N: Manfrinato a 53".

PS 7 Gargnano (km 12,78)

1. Cunico in 8'03"; 2. Liatti a 2"; 3. Medeghini a 11"; 4. Travaglia a 16"; 5. Mannarino a 23". 1. Gr. N: Manfrinato a 44".

PS 8 Tignale (km 18,45)

1. Cunico in 12'22"; 2. Travaglia e Medeghini a 26"; 4. Colbrelli a 43"; 5. Mannarino a 50". 1. Gr. N: Bentivogli a 114".

PS 9 Marmantino (km 18,30)

1. Liatti in 13'07"; 2. Cunico a 2"; 3. Pianezzola a 24"; 4. Travaglia a 33"; 5. Pasquelli a 35". 1. Gr. N: Manfrinato a 1'01".

PS 10 Cavallino Fobbia (km 17,36)

1. Liatti in 13'59"; 2. Cunico a 10"; 3. Pianezzola a 16"; 4. Medeghini a 24"; 5. Travaglia a 29". 1. Gr. N: Bentivogli a 1'10".

PS 11 Pertiche (km 26,45)

annullata

PS 12 Bione (km 6,22)

1. Liatti in 4'07"; 2. Cunico a 7"; 3. Mannarino a 11"; 4. Travaglia a 12"; 5. Colbrelli a 13". 1. Gr. N: Bentivogli a 25".

PS 13 Marmantino (km 18,30)

1. Liatti in 12'57"; 2. Cunico a 11"; 3. Pianezzola a 20"; 4. Medeghini a 28"; 5. Pasquelli a 29". 1. Gr. N: Manfrinato a 1'12".

PS 14 Cavallino Fobbia (km 17,36)

1. Liatti in 13'57"; 2. Cunico e Pianezzola a 14"; 4. Mannarino a 22"; 5. Colbrelli a 26". 1. Gr. N: Manfrinato a 1'05".

PS 15 Pertiche (km 26,45)

1. Liatti in 19'19"; 2. Cunico a 16"; 3. Pianezzola a 18"; 4. Pasquelli a 32"; 5. Colbrelli a 39". 1. Gr. N: Bentivogli a 1'26".

PS 16 Bione (km 6,22)

annullata

Così il tricolore

Assoluta: 1. Cunico 40 punti; 2. Liatti 30; 3. Pianezzola 13; 4. Travaglia 12; 5. Vita e Mannarino 10.

Costruttori: 1. Ford 40 punti; 2. Subaru 34; 3. Toyota 25; 4. Renault 22; 5. Lancia 16.

Due ruote metrici: 1. Medeghini e Travaglia 20 punti; 2. Zanchi e Oldrati 15; 5. Fiocco, Pasini e Sottile 12.

Gruppo N: 1. Manfrinato 35 punti; 2. Bentivogli 20; 3. Pelli 15; 4. Fiocco e Grazioli 12.

Gentleman: 1. De Luca e Colbrelli 20 punti; 2. Pelli e Pasini 15; 3. Zanchi 12; 4. Fiocco 10; 5. Sottile 8.

Femminile: 1. Munaretto 20 punti; 2. Canton 10. **Peugeot Cup:** 1. Stradi e Bormida 40 punti; 3. Taccini e Turchetto 15.

■ **SOTTILE.** Esattamente come al Ciocco, Sandro Sottile è partito ad handicap: già al primo riordino la sua Opel Corsa si rifiutava di andare in moto: decideva di farlo quando ormai i piloti stavano partendo per rientrare in albergo... Ripartenza velocissima, ma 3" persi. Nonostante questo Sottile rimontava, ed esattamente come al Ciocco, riusciva a concludere, vincendo. Il figure è nettamente al comando del Trofeo Corsa Gr. N.

■ **GHEZZI.** Record negativo per Alessandro Ghezzi. Al Ciocco era riuscito a percorrere solo 2 km prima che il motore della sua Escort dettasse e si rompesse. Al 1000 Miglia stesso destino, per la stessa causa, malgrado il rifacimento del propulsore nell'atelier belga della Ras...

■ **BMW.** Alla presentazione dei programmi sportivi della Bmw Italia uno spazio è stato dedicato anche ai rally. Il presidente Gabriele Falco, ha annunciato infatti la presenza di due 318 Gruppo A allestite dalla Oral Engineering nel Campionato italiano 2 Litri. Per il momento, l'unico pilota certo è Marco Gatti, mentre il secondo è «ancora da definire». Probabilmente per la gara inaugurale a Torino potrebbe essere Manuel Villa anziché Sergio Pianezzola visto che le trattative con il giovane veneto sono in fase di stallo. La Bmw, come ha annunciato nell'occasione Marc Surer, non ha rinunciato all'idea di omologare la versione Compact, con destinazione rallystica, ma rimandando al '96 l'evenienza. (g. c.)

■ **COSTA SMERALDA.** È stata chiesta la liquidazione della Rally Costa Smeralda Spa, la società che si occupava della organizzazione del rally Costa Smeralda. Sembra proprio di capire che alla americana Sheraton (detentrica del pacchetto di maggioranza della Ciga Hotels, proprietaria della Rally Costa Smeralda Spa) importi davvero poco della gara sarda. Per la quale adesso sembra ancora più difficile nutrire speranze di ritorno...

■ **PIANEZZOLA JR.** Il fratellino minore di «Gibo» si è accordato con la Cma per disputare la prima prova del neonato Campionato Italiano 2 Litri con la Nissan Sunny Gti Gruppo A. Sergio Pianezzola, che farà squadra con Antonio Viale, correrà a Torino in coppia con Dino Zanatta.

■ **GRAN BRETAGNA.** Nel rally del Galles che inaugurava l'era della «F2» per la massima serie britannica, Alister McRae ha colto il suo primo successo assoluto. Dopo una bella lotta con il compagno di squadra De Mevius, poi ritirato per la rottura del cambio, McRae junior ha portato dunque alla vittoria la Nissan Sunny Gti. Ritirato alla quarta speciale Francois Delecour, presente (ma fuori classifica di campionato) con l'Escort 4 x 4 Gruppo A del team di Malcolm Wilson. Al suo rientro alle gare, Roger Clark ha invece concluso il rally in diciassettesima posizione con una Subaru Impreza Wrx Gruppo N. (m. h.)



L'ITALIANO FAVORITO NELL'EUROPEO

Corte Inglés per Bertone?

Ventitré prove speciali suddivise in due tappe, venerdì 24 e sabato 25, per la gara che dà il via alle prove con massimo coefficiente del Campionato Europeo: il rally El Corte Inglés che si disputa alle Canarie. In territorio spagnolo il numero uno sarà Enrico Bertone, l'italiano che corre con la Toyota Celica della Grifone (nella foto) e che ha in programma la partecipazione alle prime prove a massimo coefficiente della serie continentale. Proprio Bertone e Chiapponi (vincitori del Sumava Rallye la scorsa settimana) diventano i principali candidati non solo al successo nella gara che si disputa a Las Palmas ma anche in quell'Europeo che fatica a trovare piloti e squadre di alto livello disposte a parteciparvi in modo continuativo. A tal proposito sembra comunque possibile che il quattro volte campione del mondo Juha Kankunen sia allineato dalla Toyota, con i colori dell'importatore belga, nella 24 Ore di Yipres a massimo coefficiente in programma a giugno...

IN CORSICA

Provata da Aghini la Lancer Evo III

Tommi Makinen e Andrea Aghini hanno provato in Corsica la Mitsubishi Lancer Evo III, la vettura che proprio sull'isola di Napoleone è attesa al suo debutto nel mondiale (l'esordio in gara avverrà comunque in precedenza, al Safari che però quest'anno non è inserito nel mondiale Costruttori ma nel Marche-2 Litri). La vettura viene dotata già di serie di ruote da 16" anziché di quelle da 15", di un sistema che elimina il ritardo di risposta del turbo simile a quelli già adottati da Toyota, Subaru e Ford, di appendici aerodinamiche di maggiori dimensioni. La Svezia vinta da Eriksson davanti al compagno di squadra Makinen è stata dunque l'ultima presenza ufficiale della Lancer Evo II in gara di campionato del mondo.

Martin Holmes

IN UN INCIDENTE IN ELICOTTERO E' DECEDUTO

Addio Carli

Giovedì 15 marzo, in seguito alle ferite riportate in un incidente in elicottero, è deceduto Carlitos Menem, figlio del presidente della Repubblica Argentina e pilota di rally. La tragedia è avvenuta 200 chilometri a nord-ovest di Buenos Aires, in direzione della cittadina di Rosario verso la quale Menem junior si stava recando per una gara. L'elicottero pilotato dal 26enne argentino è precipitato, schiantandosi al suolo, a causa di un urto contro i cavi dell'alta tensione; nella sciagura ha perso la vita anche il secondo occupante del velivolo, Silvio Hector Oltra, 36enne cantautore e driver molto noto nelle corse in circuito del campionato Turismo Competicion 2000, alle quali partecipava, alternandole ai rally, anche Carlos Menem junior. Attratto da tutto ciò che aveva a che fare con la velocità e la competizione, fossero automobili, motociclette o

imbarcazioni «off shore», Carlos Menem «hijo», figlio, come lo chiamavano i suoi connazionali per distinguere dal padre Carlos secondo l'usanza latino americana, aveva cominciato a gareggiare giovanissimo, nell'87, con una Peugeot 504 di fabbricazione nazionale conquistando, tre anni più tardi, il titolo nel campionato Codasur, una serie per rally che si disputano in Argentina, Brasile,

Uruguay e Paraguay. Nato il 23 novembre 1968 nella provincia de La Rioja, della quale il padre era stato governatore prima di diventare l'inquilino della Casa Rosada, primo di due fratelli, Carlitos schivava il ruolo di figlio del presidente, evitando atteggiamenti superbi o facili esibizionismi. Chi lo ha conosciuto lo ricorda come un ragazzo schietto, gentile nei modi e con una sfrenata voglia di vivere,

profondamente legato alla sua terra, e un pilota grintoso, spesso esuberante, certamente dotato. La sua avventura nei rally di campionato del mondo si è svolta, sebbene incostante, soprattutto con le vetture del Gruppo N. È in questa categoria che Carlitos Menem ha conseguito i risultati più importanti, conquistando anche il terzo posto della classifica finale della Coppa Fia '91, in campo in-

COCKPIT



LE FOTO DI PRISCILLE

Le immagini di Priscille DeBelloy al volante della Fiat Cinquecento le abbiamo già viste un po' tutti. Ma le fotografie della Priscille top model, quelle no. Allora, non rimane che correre in edicola ed acquistare il numero di aprile di Rallysprint, la rivista per rallisti più appassionati. Sul mensile della Conti Editore c'è un servizio esclusivo, con tutte le immagini inedite della modella francese che ha conquistato il mondo dell'alta moda ma che ha una sola passione: correre nei rally.



LA NOTIZIA ORA È DIVENTATA UFFICIALE

Piancavallo rinviato

Adesso è certo: il rally di Piancavallo non potrà essere effettuato nella originaria data del 23 e 24 aprile causa le elezioni amministrative nelle province e nei comuni interessati dal passaggio della gara. Anche la Csa si è attivata in tal senso ed ha richiesto presso la Fia (perché il Piancavallo oltre che per il tricolore è valido per l'Europeo) il riconoscimento delle cause di forza maggiore per gli organizzatori friulani e una nuova collocazione del rally, a fine anno. Prende così quota l'ipotesi, già ventilata su questo giornale, di una sistemazione novembrina per il Piancavallo che diventerebbe così prova conclusiva sia del Campionato Assoluto che dell'Europeo. A meno che, nel caso «saltasse» il rally d'Abruzzo, non si dovesse arrivare a uno scambio di data, con il Piancavallo a luglio al posto del rally della Lana e con questo a settembre, in sostituzione dell'Abruzzo. E ora, la prossima prova dell'Assoluto diventa la Targa Florio in programma a maggio...

MENEM JUNIOR

tos

ternazionale: vincitore di Gruppo N in Portogallo e Argentina nel '92 con la Lancia Delta della scuderia italiana Top Run, e all'Acropolis '94 con una Ford Escort Cosworth. Insieme ai connazionali Jorge Recalde e Martin Christie, quest'ultimo suo coequipier al rally di Grecia dell'anno scorso, e all'uruguayano Gustavo Trelles, Carlitos formava il gruppo sudamericano del mondiale. Per una tragica coincidenza del destino, nella stessa zona in cui ha trovato la morte Menem junior due anni fa era deceduto un uomo del suo entourage e l'anno scorso, qualche settimana prima del rally mondiale in Argentina, la sua segretaria. Per onorare la scomparsa della fedele collaboratrice, Carlitos Menem aveva fatto scrivere il suo nome, accompagnato da un affettuoso saluto, sulle fiancate della vettura da gara.

Maurizio Ravaglia



Carlitos Menem era nato il 23 novembre 1968 a La Rioja. Nel 1994 aveva corso nel mondiale con una Escort Gruppo N

SPECIAL STAGE

In Portogallo ha ben figurato prima del ritiro per uscita **Marcus Gronholm**, finlandese figlio d'arte, punta in alto...

ESA ILLOINEN

Chiedetegli del rally del Portogallo e avrete una breve, irripetibile, risposta. Marcus Gronholm, settimo nella terza prova del mondiale quando è uscito di strada dopo il termine della speciale numero 26, non riesce ancora a darsi pace per un errore che ha semidistrutto la Toyota Celica della Grifone e che lo ha privato di un settimo posto ampiamente alla sua portata.

— Per tutti, in Portogallo, Gronholm era la lieta sorpresa, il privato che sta disputando una bellissima gara. E poi? «E poi — dice il 27enne finlandese — ho fatto una sciocchezza, una imperdonabile leggerezza. Mi sono rilassato un attimo troppo in fretta, dopo il fine prova, e questo è bastato per spedirmi a razzo fuori strada, con la Celica contro gli alberi».

— Un vero peccato, perché a quel punto del durissimo rally portoghese che affrontava per la prima volta, Gronholm era settimo davanti a Burns con la Subaru ufficiale e a Florio con la terza Escort Casa...

«La gente dice che sono uscito perché non reggevo la pressione della corsa. Ma quale pressione? Avevo già deciso che era impossibile tentare di andare a prendere Thiry e dietro non ero minacciato da vicino, dunque...».

— Come è sembrata al giovane finlandese la Toyota Celica della Grifone?

«È più potente di quella che uso normalmente nel campionato finlandese e la cosa mi ha stupito perché i programmi elettronici di gestione del motore sono simili».

— Avremo altre occasioni di vedere Marcus nel mondiale?

«Dipende tutto dal budget, dagli sponsor che riesco a trovare. Certo, il risultato portoghese mi avrebbe aiutato. Comunque non ho perso la speranza di riuscire a disputare il rally di Nuova Zelanda e, possibilmente, il Rac. A questi aggiungo naturalmente il campionato finlandese, 1000 Laghi compreso».

— Cugino di Sebastian Lindholm, con il quale si sta contendendo la leadership del campionato nazionale e a fianco del quale ha debuttato nei rally, nell'86, Marcus Gronholm è figlio d'arte. Nella sua famiglia c'è, tuttavia, una tragedia, che comunque non lo ha allontanato dalle corse.



Contavo sul risultato per trovare altri aiuti ma nel mondiale mi vedrete ancora

Suo padre Ulf morì infatti quando Marcus aveva solo 13 anni: era stato più volte campione finlandese ed ebbe l'incidente provando l'Hankirally. «Appena ho potuto ho iniziato a correre, non con le auto ma in motocicletta, facendo motocross. Ho anche partecipato a due gare di mondiale ma in un incidente mi sono rotto entrambe le ginocchia e questo mi ha spinto direttamente ai rally». Una carriera iniziata nell'87 e seguita subito dal primo titolo, nell'88, nel campionato Juniores finlandese con una Opel Ascona. Nel '91 Gronholm si è aggiudicato il Gruppo N con una Toyota Celica nella maggiore serie nazionale. Poi una sospensione della licenza per sei mesi gli ha impedito sino al '94 di aggiudicarsi il titolo nazionale. Ora, questo giovanotto che come Kankkunen e Mäkinen fa l'agricoltore quando non è impegnato con i rally, ha un solo sogno: mantenere alta la tradizione dei «flying finns», i finlandesi volanti.

La gara

Sabato 25 marzo partenza da Siena alle ore 7.01. Ore 7.44 Ps1 (Radda, 7,46 km); ore 8.42 Ps2 (Radi, 8,5 km); ore 9.27 Ps3 (Murlo, 10,7 km); ore 10.37 riordinamento (Montalcino); ore 11.13 Ps4 (Montalcino, 14,2 km); ore 11.58 Ps5 (Radi, 8,5 km); ore 12.43 Ps6 (Murlo, 10,7 km); ore 13.53 riordinamento (Montalcino); ore 14.29 Ps7 (Montalcino, 14,2 km); ore 15.14 Ps8 (Radi, 8,5 km); ore 16.37 Ps9 (Radda, 7,4 km); dalle ore 17.30 inizio degli arrivi a Siena.



Le distanze

Totale 423,8 km dei quali 90,3 per le 9 prove speciali in programma, tutte su sterrato.

L'albo d'oro del Trofeo Terra

- 1989 Romeo Della
- 1990 Michele Gregis
- 1991 Giorgio Buscone
- 1992 Mario Stagni
- 1993 Giuseppe Grossi
- 1994 Giuseppe Grossi

(tutti su Lancia Delta)

■ **GRUPPO N.** Aveva motivato il suo ritorno alle corse soltanto come una breve e simpatica apparizione. Ora però Marisa Borghini, ex navigatrice di Leo Pittoni, sembra averci preso gusto e in coppia con Fabio Bolognesi parteciperà alla Coppa Liburna. I due divideranno l'abitacolo di una Ford Escort Gruppo N del Team '86.

■ **CINQUECENTO.** Tra i protagonisti nella serie sterrata ci sarà anche Marco Ascheri, giovane e veloce pilota cuneese secondo lo scorso anno nel Trofeo Fiat Cinquecento. Con una Cinquecento «kit car» gestita dal Team Astra, Ascheri sarà sicuramente da seguire fra i piloti al volante di vetture della «F.2».

■ **DIECI.** Affrontando la stagione '95 con la Celica, «Pucci» Grossi raggiunge quota 10 differenti modelli di vetture, dall'inizio della sua carriera.



Con le Subaru Legacy della Art si schierano nel Trofeo Terra Marcello Gaetti e Gilberto Bertolini. Saranno loro i principali avversari di Grossi e della Toyota Celica?

fotografiePHOTO4

CON IL LIBURNA AL VIA LA SERIE STERRATA

Si parte per la terra

Come prima o (...) meglio di prima? Riparte il Trofeo Tradizione Terra e sembra che nulla sia cambiato rispetto a 12 mesi fa. Le gare sono più o meno le stesse e persino i protagonisti annunciati sono per larga parte i medesimi, ad iniziare da «Pucci» Grossi, campione in carica da due stagioni e con un ruolino di marcia da far paura: nove gare disputate, sette vittorie, un secondo posto, un ritiro! Non basta? L'anno passato il riminese ha vinto 43 delle 32 prove speciali disputate in programma... È nel conto, ovviamente, non c'è l'ultima gara stagionale, l'Aviano Rally nel quale Grossi ha solo preso il via, in ossequio alla norma (assurda e infatti da quest'anno eliminata) che prevedeva la partecipazione a tutte le gare per chi voleva vedersi accreditati i punti conquistati sul campo. In verità, sono parecchie le novità all'orizzonte. Innanzitutto il Ttt è l'ultimo bastione di quello che fu il monopolio

Lancia Delta ma stavolta rischia davvero di saltare. Dalla istituzione della serie avvenuta nell'89, è sempre stata la Delta la vettura vincente ma: oggi proprio Grossi, che ne è stato il migliore interprete nel campionato su sterrato, la «tradisce» per passare alla Toyota Celica. Una seconda Celica, la Grifone la affiderà a Zucchetti al suo fianco, almeno alla Coppa Liburna in programma questa settimana. Le altre candidate a un ruolo di primo piano sono le Sauber Legacy, che la Art affiderà al genio e alla sregolatezza di Gilberto Bertolini ed a quel Marcello Gaetti che ha la sua prima vera occasione per confermare ad alto livello quanto di buono ha fatto finora con la Escort e con la Opel Corsa Gruppo N. Ma la pattuglia Delta ci sarà ancora, e sempre agguerrita. Si annuncia ad esempio il campione terra '90, Michele Gregis, con quella di Nocentini ma anche Ogliari («Husky», che però deserterà la prova di

apertura) e Dracone (Astra). Un nuovo fronte si apre, anche sullo sterrato, per le F.2: il campione in carica Gonzo (Opel) avrà parecchi clienti di riguardo, ad iniziare dalle Clio di Stefano Fabbri (Baltosca) e di Claudio Macchi (Papini) e dall'Opel Astra di Casadei. In Gruppo N le più accreditate restano le Ford Escort capitanate dai due maggiori protagonisti dell'anno passato, il vincitore Ottaviani e Antonio Manfrinato. Ma l'elenco dei candi-

dati ai titoli indica anche le Ford di Marchioro e Pasetti: un elenco che probabilmente si allungherà già dalla seconda prova (diventata l'Asinara, a giugno) quando gli attuali dubbi sui programmi di alcuni piloti verranno sciolti. Qualcosa è cambiato anche nella gara d'apertura, la Coppa Liburna, che emigra a Siena per eliminare il lungo trasferimento iniziale e riproporre alcune speciali che furono del Sanremo.

Gianni Cogni

DEFEZIONE NEL «TERRA»

Ma l'Impruneta è già rinviata

Il rally dell'Impruneta, seconda prova del trofeo terra, slitta al 16 settembre. La decisione è stata ufficializzata in questi giorni dalla Csaì su richiesta degli organizzatori impossi-

bilitati, con la corsa ormai alle porte (ora in calendario il 30 aprile), a garantire il regolare svolgimento della manifestazione dopo il rifiuto del sindaco di Greve che aveva inaspet-

DOPO FIORA, UN'ASTRA PER GIULIATO

Nel «2 Litri» Opel raddoppia

La Meteco Corse scende in campo nel Campionato 2 Litri e con due programmi di indubbio interesse. Con una Opel Astra Gsi Gruppo A preparata dai fratelli Pica, la scuderia torinese schiera nella neonata serie Claudio Giuliano, vincitore tre anni fa del Trofeo Peugeot, pilota di buon livello che sarà sicuramente interessante vedere all'opera, anche confrontandolo con l'altro «opelista», Gianni Fiora. Alla fine, pur senza avere una sua squadra, la Opel Italia si ritrova ben rappresentata nella serie per le «F. 2». L'altra grande novità della Meteco, ma limitata-



mente ai rally Città di Torino e Valle d'Aosta, viene da Gianni Russo. Il vincitore del Campionato Promozione '94 si è accordato con la Meteco per gareggiare a Torino (1 aprile) e Aosta (30

aprile) con una Renault Clio Williams. Che avrebbe dovuto essere di Balbosca, il quale si è però accordato con Zumerle. Allora, per Russo, potrebbe esserci la terza Clio del team Conti-Bp.



Amilcare e l'Hf di Sanremo '72

Quando l'ha vista; anzi, quando l'ha rivista, Amilcare Ballestrieri ha avuto un tuffo al cuore. Nel recente rally di Sanremo storico, il gentleman driver bolognese Mauro Argenti ha infatti portato in gara la Lancia Fulvia Hf che Ballestrieri condusse al successo nel Sanremo «vero», nel '72, in coppia con Arnaldo Bernacchini. Rispetto a quello storico successo, alla Fulvia in questione è stata cambiata la livrea, passata da quella rossa e bianca con il logo dello sponsor Marlboro a quella rossa con il cofano nero in cui ancora oggi è verniciata. Sopra, Mauro Argenti posa insieme a Ballestrieri (appoggiato alla «sua» Fulvia) per una foto ricordo...

le ricognizioni di qualche pilota che, lo scorso anno, aveva disatteso il codice della strada e le direttive dell'organizzazione. È chiaro che con questo forzato cambio di programma (il percorso alternativo è in fase di studio) la gara di settembre lascerà le stupende colline del Chianti e i suoi bianchi sterrati.

Luciano Olivari

IL CALENDARIO

25-26/3	Liburna
3-4/6	Asinara
24-25/6	Vulture
8-9/7	Conca d'Oro
2-3/9	Mobile
16/9	Impruneta
27-29/10	San Marino
18-19/11	Aviano

ALTA TENSIONE

Nel neonato tricolore «F.2» si potranno sostituire cambio e differenziale. A pochi giorni dal via della serie è polemica...

GIANNI COGNI

Primi fulmini sul campionato 2 Litri. Mescolate fra i piccoli e stringati aggiornamenti regolamentari emessi dalla Csa a fine febbraio, c'erano infatti due notizie importanti per il contenimento dei costi: una buona ed una cattiva. Cominciamo da quella buona: il limite di 12 pneumatici utilizzabili, in ogni gara e come tali punzonati, non si riferisce alle sole gomme slick, bensì alla somma di slick vere e proprie, slick intagliate a mano e gomme con battistrada da stampo omologato secondo le normative Fia per il mondiale. Eccoci invece alla notizia cattiva: è stato eliminato il divieto di sostituzione del gruppo cambio-differenziale, tuttora in vigore nel Campionato Assoluto con relativa piombatura per gara. Dunque, almeno sulla carta, ogni vettura dovrà avere un costoso cambio di scorta a disposizione (basti pensare che per un X-Trac sequenziale occorrono una sessantina di milioni) ed il team dovrà garantire il personale necessario per effettuare l'operazione; anche se all'atto pratico dovrebbero esistere poche occasioni per riuscire a sostituire il cambio in tempo utile durante la gara. Si calcola che occorra almeno 20 minuti e 4 persone per un intervento di questo tipo nei parchi assistenza. Perché è stata cancellata questa norma per di più, così tardi, quando ormai il campionato sta per iniziare? Due le possibili spiegazioni. La prima: la norma era nata soprattutto per le vetture a trazione integrale. Quindi sparite le A6 dall'ex campionato Promozione si è ritenuto di abolire il divieto, magari sottovalutando l'im-

patto economico di tale decisione per i team. La seconda spiegazione, forse, più verosimile è che in un campionato con tante vetture della A4 al via, l'operazione di piombatura di cambi e trasmissioni sarebbe lunga e gravosa per i commissari, che già devono punzonare le 12 gomme per equipaggio. E, questo è facile capirlo, senza la piombatura sarebbe difficile controllare chi opera sostituzioni proibite. A chi può giovare l'abrogazione del divieto? In pratica solo a chi ha vetture con il gruppo cambio-differenziale fragile, per struttura o per usura dovuta a scarsa manutenzione... Comunque, il provvedimento in questione sembra aver trovato la generale disapprovazione delle principali squadre, tanto che tutti i team si dichiarano favorevoli a reintrodurla. Addirittura, è ventilata l'ipotesi di sottoporre alla Csa, in occasione della prima gara, una petizione per l'immediata reintroduzione del divieto di sostituzione di cambio e differenziale.

E tra le 12 gomme da punzonare ci saranno tutti i tipi da asciutto esistenti



Occorrono quattro meccanici e circa 20 minuti per sostituire il cambio

tatamente cambiato idea, negando il passaggio delle vetture sul territorio del suo Comune (3 tratti cronometrati da ripetere 3 volte: Santo Stefano, Montefioralle e Lamole). Il sindaco aveva detto «no» in seguito alle numerose lettere di protesta che mettevano sotto accusa i trasferimenti (giudicati troppo pericolosi) e soprattutto



FORMULA INDY
GARA A SURFERS PARADISE

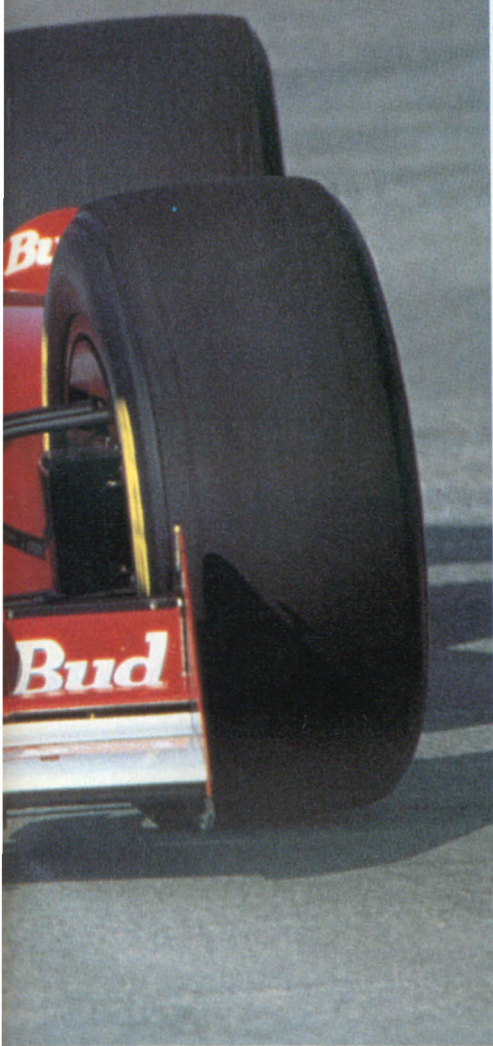
In fila pe

Il canadese sfrutta errori e problemi dei rivali senza mai sbagliare, tanto da sembrare un altro rispetto alla debacle di Miami. Rahal, secondo, passa in testa al campionato. Nell'ecatombe delle Reynard si salva Gugelmin

■ **CESARE MARIA MANNUCCI**

SURFERS PARADISE — Vigilia della gara. Ai bordi della piscina dell'hotel Marriot due uomini si guardano a fondo negli occhi. È il momento della verità. Uno è Carl Hass l'altro è Paul Tracy. Il team-manager americano fa presente a Tracy che non vuole in nessun modo la ripetizione di quello che è successo a Miami, non avrebbe né i mezzi né la pazienza per tollerarlo. Basta con gli incidenti a ripetizione. Sempre alla vigilia, Tracy deve affrontare un altro momento imbarazzante. La Cart, con chiaro riferimento alle sue numerose uscite di pista a Miami, comunica di aver modificato il regolamento. Per ogni pilota, un «bonus» di un intervento dei commissari, poi, in castigo, con la fine anticipata delle prove. Il cervello umano è veramente una strana macchina. Messo sotto pressione da tutti, Paul Tracy sforna una gara capolavoro e ottiene una entusiasmante vittoria, maturata solo nelle ultime battute di gara. Con una condotta del tutto atipica per lui, Tracy

ha lasciato che davanti gli avversari più pericolosi gli lasciassero via via il posto a causa dei problemi al cambio evidenziati sulla quasi totalità delle vetture. Nella sua strategia sono caduti prima Villeneuve, poi Johansson e infine Andretti. Per Michael un'altra grande dimostrazione di superiorità purtroppo vanificata dalla sfortu-



Tracy, sopra, ha lasciato che gli avversari andassero all'arrembaggio, per rilevare poi al comando nel finale Michael Andretti che era in difficoltà con il cambio. Sul podio, a lato, assieme al canadese festeggiano Rahal, autore di una gara molto accorta come a Miami, e Pruett, giunto terzo

EMPICS

er Tracy

na, che sin da Miami non pare dargli tregua. Anche in Australia, Andretti si è dimostrato il pilota più competitivo, imprevedibile sin dalle prove. Per 58 giri ha dominato, sebbene da meno di metà gara in poi avesse cominciato ad accusare difficoltà con il cambio. Seppure in questa condizione di oggettiva difficoltà, Andretti era riuscito a costruirsi un vantaggio di oltre 10 secondi, prima che venisse vanificato dalla l'ennesima pace-car. Senza ormai la seconda marcia, la più utilizzata su questo circuito dalle mille chicane, Andretti sapeva bene, che in caso di ripartenza, avrebbe avuto i suoi problemi a contenere gli attacchi di Tracy e Rahal che, sebbene meno veloci, potevano però disporre di vetture in piena efficienza. E così è stato. Tracy ha avuto ragione di Andretti proprio all'ingresso di una chicane, la cui percorrenza senza seconda marcia diventa estremamente problematica. Quanto la vettura di Tracy fosse superiore, lo dimostra il fatto che in pochi giri il canadese ha consolidato un vantaggio di oltre tre secondi sul proprio compagno di squadra. Ad Andretti non restava che accontentarsi del secondo posto, ma oggi proprio non era la sua giornata. Nel disperato tentativo di contenere gli attacchi sempre più assillanti di Rahal, Andretti ha perso il controllo della sua Lola, urtando rovinosamente contro il muro. Solitamente siamo molto critici verso quei piloti che commettono errori nelle fasi cruciali della gara, ma per Andretti è necessario fare una deroga. La sua superiorità in tutto il week-end è stata totale. Ha dimostrato di essere il pilota più veloce in pista, più abile nel mettere a punto la vettura. Ha avuto un momento di sconforto, quando ha visto che Tracy e Rahal lo avevano preso, questa volta è da comprendere. Gli resta solo la rabbia per avere otto punti in classifica, quando invece avrebbe potuto averne trentasei di più. Giornata trionfale anche per la Lola, con tre vetture nelle prime posizioni. Con il secondo posto, Rahal conquista anche la leadership del campionato, dopo aver corso sia a Miami che in Australia in maniera estremamente oculata. Cosa è successo alla Reynard? Una gara da dimenticare per la vettura di Bicester. Sin dalle prove si è evidenziata una fragilità assoluta nella trasmissione. Rispetto al modello '94, il pignone e la corona sono rimasti invariati, e in virtù della maggior aderenza offerta dai pneumatici e dallo sviluppo aerodinamico, la trasmissione è andata in crisi, troppo sollecitata nei tratti dove era richiesta molta trazione, come nelle numerose chicane. Per questo motivo si sono ritirati Villeneuve, splendido protagonista nelle fasi iniziali, Christian Fittipaldi, Vasser e Ribeiro. La prima Reynard al traguardo è stata quella di Gugelmin, quarto dopo una gara estremamente accorta. Il brasiliano ha corso con grande intelligenza, soppe-

guardoso nei confronti della meccanica alla fragilità manifesta della trasmissione. Il secondo posto in campionato è il giusto premio per la sua condotta di gara. Un passo avanti rispetto a Miami lo hanno fatto le Penske. Risolti i problemi di compatibilità con le gomme, questa volta Unser e Fittipaldi hanno dovuto fare i conti con le bandiere nere di «stop and go», che con estrema fiscalità i commissari hanno esposto per ben due volte a Unser e una a Fittipaldi. Il campione brasiliano si è poi ritirato per problemi elettrici, mentre Unser ha terminato al sesto posto. Entrambi al traguardo ma sfortunati i piloti italiani. Fabi ha concluso al 13. posto una gara che avrebbe potuto anche vincere. Era secondo dietro ad Andretti, controllava agevolmente Tracy e Rahal, quando ha dovuto perdere cinque giri per la rottura di uno scarico. Era comunque dai tempi della Porsche che Fabi non offriva una prova così grintosa e di qualità. Il nuovo team Forsythe cresce giorno dopo giorno e il gradino più alto del podio potrebbe essere alla portata di Fabi entro breve tempo. Zampedri ha terminato diciannovesimo, seppure sin dal primo giro sia stato tormentato da problemi al cambio.



EMPHCS

AP



■ **FOTO.** In Australia è guerra tra F.1 e F. Indy per le date del prossimo anno. Nel '96 il Gp di Melbourne di F.1 si svolgerà in marzo, una settimana dopo la gara di Surfers Paradise. Una vicinanza di date che si ripercuoterebbe negativamente sugli organizzatori dei due eventi. Surfers Paradise ha chiesto di spostare la corsa ad ottobre, come gara conclusiva del campionato, ma gli americani vogliono che l'ultima prova sia negli Stati Uniti. Si parla così di agosto.

■ **TRACCIATO.** Dopo la chicane di Miami, eccone una nuova anche a Surfers Paradise. In precedenza il circuito australiano aveva una delle chicane più spettacolari del mondo. Un tratto velocissimo, da percorrere in terza piena, che non dava scampo al minimo errore. In quel tratto Montermini era stato protagonista di un terribile incidente nel '94. Adesso a quella chicane ne è stata aggiunta un'altra, dando così vita ad una lunga serpentina che ha limitato fortemente la velocità e le acrobazie dei piloti.

■ **CASCO.** Nuovo casco per Al Unser Jr. Per il pilota della Penske è la terza colorazione negli ultimi tre anni. Il bianco e rosso del '94 hanno lasciato il posto a un casco nero con una striscia rossa. Il problema è che da lontano il casco di Unser non si differenzia da quello di Emerson Fittipaldi.

■ **SOLDI.** Uno studio, effettuato dalla locale camera di commercio, ha stabilito che la gara di F. Indy in Australia ha generato un movimento di 23 milioni di dollari australiani. La gara ha creato inoltre l'equivalente di 560 posti di lavoro a tempo pieno. Per i quattro giorni dell'evento, gli organizzatori hanno calcolato una presenza totale di 250.000 spettatori.

■ **MANSELL.** I rapporti tra Nigel Mansell e Michael Andretti non sono mai stati cordiali. Lo ha confermato lo stesso pilota del team Haas: «Se Mansell fosse rimasto, non sarei mai tornato in questa squadra. Non ho mai dimenticato il suo tono aggressivo e arrogante, con il quale nei box mi accusò lo scorso anno, dopo che avevo vinto a Surfers Paradise. Non discuto l'uomo che praticamente non conosco, ma i suoi atteggiamenti non mi sono mai piaciuti».



Andretti esce mentre è secondo, nella foto. Mike al via è preceduto solo da Villeneuve, in basso a sinistra. Fittipaldi, in basso, terzo all'inizio è stato fermato da noie elettriche

ANDRETTI IN CRISI CON IL CAMBIO VA A SBATTERE

All'ultimo giro Michael vola fuori

SURFERS PARADISE
— Al momento del via la temperatura è prossima ai trenta gradi. Nel giro di lancio, Bachelart accusa problemi al cambio, e la gara parte sotto il regime di bandiere gialle. Al comando va subito Andretti davanti a Villeneuve, Fittipaldi, De Ferran e Fabi. Ferran è scatenato, passa Fittipaldi e Villeneuve, ma taglia una chicane. Per questo sarà penalizzato con uno «stop and go». Anche Fabi sorpassa Villeneuve, mentre alla quarta tornata Fernandez sbatte. Per tre giri resta in pista la pace-car, poi la gara riprende. Si ritira Christian Fittipaldi per problemi al cambio. Anche Unser viene penalizzato per taglio della chicane. Al momento di uscire dai box, supera De Ferran, e la cosa gli vale un'altra sosta di penalizzazione.

Al decimo giro Andretti conduce con quasi due secondi di vantaggio su Fabi, Villeneuve, Vasser, Tracy, Fittipaldi, Johansson e Pruett. Si ferma ai box Zampedri con il cambio bloccato. Il vantaggio di Andretti aumenta giro dopo giro, mentre Vasser, in quel momento quarto, si ritira per la rottura del cambio. Iniziano i rifornimenti. Il primo a rientrare è Fabi,

poi via via tutti gli altri. Testacoda di Dean Hall e nuovo ingresso della pace-car. La gara riprende al ventottesimo giro. De Ferran e Lazier entrano in collisione. Penalizzazione per Fittipaldi, per eccessiva velocità nella corsia box. Il vantaggio di Andretti sale giro dopo giro. Alle sue spalle Fabi controlla agevolmente Villeneuve, Johansson, Tracy, Pruett, Gugelmin

e Rahal. Per rottura del cambio si ritirano anche Ribeiro, Bachelart e Lazier. Pochi giri dopo anche Villeneuve abbandona per lo stesso motivo. Johansson e Tracy sono protagonisti di un grande duello. Andretti è il primo a rifornire, e nello stesso momento Fabi entra ai box con lo scarico rotto. Per la prima volta nella sua carriera, Johansson si trova in testa

EMPICS



box

Collaudi supplementari per la Penske

Il team Penske dopo la sconfitta di Miami, non ha certo perso tempo. Immediatamente è stata organizzata una sessione di prove sulla pista di Firebird per risolvere i problemi di compatibilità delle gomme con il nuovo telaio. Il muletto di Al Unser Jr. è giunto così in Australia solo il giovedì pomeriggio, con un apposito volo. Una «spesa» che ben poche squadre avrebbero potuto permettersi.

■ **TELEVISIONE.** Aumenta di giorno in giorno l'interesse in Brasile per la F. Indy. Da quest'anno è la televisione Sbt che trasmette tutto il campionato e gli indici d'ascolto sono ormai in diretta concorrenza con quelli della F.1 trasmessa dal «gigante» Rete Globo. La gara di Miami ha registrato un indice pari al 12% mentre la F.1 è ferma al 14%. Da ricordare che prima della morte di Senna, la F.1 in Brasile aveva un indice di ascolto del 35%, un ascolto superiore a qualunque altro evento trasmesso.

■ **TRACY.** Per evitare di ripetere il disastro week-end di Miami, Paul Tracy le ha provate tutte. Il pilota canadese è giunto in Australia in compagnia di suo padre Tony. Ripetendo una vecchia tradizione irlandese — paese di origine di Tracy — in concomitanza di San Patrizio, i Tracy si sono riproposti di non bere alcolici per tutto il week-end, sperando che San Patrizio aiutasse Paul a stare lontano dai murretti.

■ **AERODINAMICA.** Copiando la soluzione già adottata da Penske e Reynard, anche la Lola ha fatto ricorso a una vistosa pinna applicata sul cofano motore. È una soluzione adottata per gli ovali tornata utile anche a Surfer Paradise, in virtù dei suoi rettilinei.

■ **GIOVINEZZA.** Emerson Fittipaldi non finisce mai di stupire per la sua eccellente forma fisica. Il quasi cinquantenne pilota brasiliano è arrivato in Australia con il figlio Jayson, di diciannove anni, ed entrambi si sono esibiti con il surf in spericolate acrobazie. Jayson pratica il surf da anni, ma Emerson non ha certo sfigurato.

in una gara di F. Indy. Al quarantasettesimo giro Johansson e Tracy rientrano contemporaneamente ai box per il rifornimento, ma i meccanici del team Hass sono più veloci. Al cambio torna Andretti davanti a Tracy, Johansson, Rahal, Pruett e Gugelmin. Andretti fatica sempre più a mantenere la testa in quanto è privo della seconda marcia, usata in quasi tutte le curve e ha i suoi problemi. Al cinquantacinquesimo giro De Ferran tampona Cheever ed entra nuovamente la pace-car. Si ritirano Fittipaldi per problemi elettrici e Johansson a cui cede il cambio. Due tornate dopo la corsa riparte, e al cinquantottesimo giro Tracy supera Andretti sempre più in

crisi con il cambio. Rapidamente il canadese guadagna tre secondi su Andretti, che adesso deve guardarsi dagli attacchi di Rahal, rinvenuto dopo una gara accorta. Testacoda per Gordon e incidenti per Herta. Tracy ormai conduce indisturbato la corsa mentre l'attenzione è per il duello Andretti-Rahal. Il figlio di Mario fa di tutto per mantenere la posizione, ma all'ultimo giro, ormai al limite, sbatte violentemente nella velocissima chicane. Rahal si ritrova così secondo mentre sul podio sale anche Pruett. La sua prestazione è particolarmente rimarchevole perché oggi le Firestone erano meno performanti delle Goodyear. Solo tredici vetture terminano la gara. ■



EMPICS



Per la trasferta australiana non poteva mancare la foto ricordo dei piloti, in alto. Gugelmin, sopra, ha concluso al 4. posto sopperendo con la guida ai problemi della trasmissione delle Reynard. Unser, nell'altra pagina, con un sesto posto ha mostrato che la Penske è in ripresa. Zampedri, in basso, ha dovuto lottare fin dall'inizio con problemi al cambio

CARTELLINO ROSSO PER CHI SBAGLIA DUE VOLTE

La Cart ferma chi blocca le prove

SURFERS PARADISE — I continui ritardi che si verificano nelle prove a causa dei numerosi incidenti, hanno convinto la Cart a prendere dei provvedimenti decisamente drastici. Dalla gara australiana è stato adottato un nuovo regolamento che ha sollevato molte polemiche tra i piloti. È stato deciso che durante le prove, se un pilota causa una interruzione per una uscita di strada, sarà tenuto fermo dai commissari per otto minuti. Se, al suo rientro in pista, questo pilota dovesse provocare un'altra interruzione, non gli sarà più consentito di continuare le prove. Questo per non ripetere i fatti di Miami, quando le prove si erano concluse con ben quattro ore di ritardo rispetto al programma iniziale. Durante il briefing, numerosi piloti hanno contestato

questo provvedimento, sostenendo che non si può modificare il regolamento a campionato iniziato. Altri, come Fabi sono invece favorevoli: «Era necessario fare qualche cosa. A causa di qualche pilota che è sempre fuori, le prove venivano spesso alterate a causa delle continue interruzioni. In F.1, se solo i commissari toccano la macchina, il pilota non può proseguire le prove. Qui hanno dimostrato di essere più tolleranti». Le decisioni adottate non tengono però conto dello stato dei circuiti cittadini e delle carenze negli apparati di soccorso. In quasi tutti i tracciati metropolitani della F. Indy, non sono predisposte gru con il verricello per liberare rapidamente la pista. Spesso un pilota viene coinvolto in un incidente semplicemente

perché si trova la strada ostruita da una vettura in testa-coda. I commissari, inoltre, non brillano mediamente per efficienza e tempestività. La Cart ha deciso di adottare la stessa filosofia anche per la

gara. In sostanza se un pilota dovesse causare più di due interruzioni con la pace-car, che deve entrare, sarà spinto fuori dai commissari. Salazar e Matsushita sono avvisati... ■

EMPICS



ANDRETTI NELLE QUALIFICHE

Michael imbattuto

SURFERS PARADISE — Seconda pole-position consecutiva per Michael Andretti. Il pilota di Carl Hass la spunta al termine di una combattutissima sessione risoltasi solo negli ultimi minuti. Alle sue spalle lo splendido Villeneuve, che solo nel finale ha risolto i mille problemi al cambio che hanno afflitto tutte le Reynard. Decisamente più competitive le Penske dopo le prove effettuate a Phoenix. L'accoppiamento con le nuove gomme Goodyear va via via migliorando. Eccellente prestazione di Teo Fabi che, pur lamentando problemi ai freni, che si bloccavano, è stato a lungo anche in seconda posizione. Come a Miami, la sfortuna ha colpito Gil de Ferran. Il brasiliano era secondo dopo le prove di venerdì poi, nell'ultima sessione, è stato subito fermato dalla rottura del motore. Problemi al cambio hanno rallentato anche Gugelmin, mentre Christian Fittipaldi, autore di una violenta uscita di pista il venerdì, ha girato molto poco per la rottura del motore. Problemi di trazione per Zampedri, la cui vettura montava un differenziale diverso rispetto a quella di Bachelart. Catechizzato a dovere da Carl Hass, Tracy non ha commesso nessun incidente, ma è stato sensibilmente più lento del compagno di team. ■



SURFERS PARADISE

Surfers Paradise (Aus), 19 marzo 1995
2. prova del campionato di F.Indy

COSÌ (IN 26) AL VIA E (IN 19) I CLASSIFICATI

Michael Andretti (Lola T 95-Ford) 1'36"77	Jacques Villeneuve (Reynard 95i-Ford) 1'36"90
Al Unser Jr (Penske Pc 95-Mercedes) 1'36"97	Emerson Fittipaldi (Penske Pc 95-Mercedes) 1'37"09
Teo Fabi (Reynard 95i-Ford) 1'37"13	Gil de Ferran (Reynard 95i-Mercedes) 1'37"34
Stefan Johansson (Penske Pc 94-Mercedes) 1'37"64	Jimmy Vasser (Reynard 95i-Ford) 1'37"65
Paul Tracy (Lola T 95-Ford) 1'37"70	Mauricio Gugelmin (Reynard 95i-Ford) 1'37"80
Scott Pruett (Lola T 95-Ford) 1'38"05	Adrian Fernandez (Lola 95-Mercedes) 1'38"05
Bobby Rahal (Lola T 95-Mercedes) 1'38"11	Christian Fittipaldi (Reynard 95i-Ford) 1'38"18
Robby Gordon (Reynard 95i-Ford) 1'38"27	Eric Bachelart (Lola T 94-Ford) 1'38"53
Eddie Cheever (Lola T 95-Ford) 1'38"53	Bryan Herta (Reynard 94i-Ford) 1'38"60
Danny Sullivan (Reynard 95i-Ford) 1'38"73	Alessandro Zampedri (Lola T 94-Ford) 1'39"13
Raul Boesel (Lola T 95-Mercedes) 1'39"31	Andre Ribeiro (Reynard 95i-Honda) 1'39"35
Eliseo Salazar (Lola T 95-Ford) 1'39"88	Buddy Lazier (Lola T 93-Ford) 1'40"25
Dean Hall (Lola T 95-Ford) 1'41"58	Hiro Matsushita (Reynard 94i-Ford) 1'42"25

- Paul Tracy**
(Lola T 95-Ford)
65 giri in 1.58"26"054
alla media di 148,567 kmh
- Bobby Rahal**
(Lola T 95-Mercedes) a 6"983
- Scott Pruett**
(Lola T 95-Ford)
- Mauricio Gugelmin**
(Reynard 95i-Ford)
- Danny Sullivan**
(Reynard 95i-Ford)
- Al Unser Jr**
(Penske Pc 95-Mercedes)
- Eddie Cheever**
(Lola T 95-Ford)
- Raul Boesel**
(Lola T 95-Mercedes)
- Michael Andretti**
(Lola T 95-Ford) a 1 giro
- Eliseo Salazar**
(Lola T 95-Ford) a 1 giro
- Hiro Matsushita**
(Reynard 94i-Ford) a 3 giri
- Dean Haal**
(Lola T 95-Ford) a 4 giri
- Teo Fabi**
(Reynard 95i-Ford) a 5 giri
- Robby Gordon**
(Reynard 95i-Ford) a 6 giri
- Bryan Herta**
(Reynard 94i-Ford) a 7 giri
- Gil de Ferran**
(Reynard 95i-Mercedes) a 9 giri
- Stefan Johansson**
(Penske Pc 94-Mercedes) a 12 giri
- Emerson Fittipaldi**
(Penske Pc 95-Mercedes) a 13 giri
- Alessandro Zampedri**
(Lola T 94-Ford) a 14 giri

□ Giro più veloce: **Michael Andretti**
in 1'37"564 alla media di 166,473 kmh

LA CLASSIFICA DOPO LA 2. PROVA

FORMULA INDY	MIAMI 5/3	SURFERS PARADISE 19/3	PHOENIX 2/4	LONG BEACH 9/4	NAZARETH 23/4	INDIANAPOLIS 28/5	MILWAUKEE 4/6	DETROIT 11/6	PORTLAND 25/6	ELKART LAKE 9/7	TORONTO 16/7	CLEVELAND 23/7	BROOKLYN 30/7	LEXINGTON 13/8	LOUDDON 20/8	VANCOUVER 3/9	LAGUNA SECA 10/9	TOTALE PUNTI
1. Rahal	14	16																30
2. Gugelmin	16	12																28
3. Pruett	12	14																26
4. Villeneuve	20	—																20
Tracy	—	20																20
6. Sullivan	4	10																14
7. Boesel	8	5																13
8. Fittipaldi C.	10	—																10
9. Andretti Michael	2	6																8
Unser Jr	—	8																8
11. Cheever	—	6																6
12. Salazar	—	3																3
Herta	3	—																3

14. Haal, Matsushita, Fernandez p. 2.



Precedendo di neppure un giro la Spice, e grazie a una perfetta scelta di tempo nel pit stop finale, la Ferrari di Velez, Evans e Van de Poele ha ottenuto il successo in Florida, ventitré anni dopo l'ultima vittoria di una biposto di Maranello in questa corsa di durata

■ **MARCO RAGAZZONI**



■ **IMSA**
■ **12 ORE DI SEBRING**

All'ultimo

SEBRING — Fine di un incubo. La Ferrari e la Pirelli hanno sbancato insieme la 12 Ore di Sebring. Hanno siglato la pole con Alboreto e hanno vinto la gara con l'equipaggio composto da Fermin Velez, Audy Evans e da Eric Van De Poele dopo un appassionante duello finale con la Spice-Chevy di Derek Bell, Lammers e Wallace. È un risultato che passerà alla storia: perché a Sebring una Ferrari non vinceva dal 1972, quando Mario Andretti e Jackie Ickx portarono al successo la leg-

gendaria 312; soprattutto perché questo successo potrebbe determinare una svolta. A Sebring, in una gara difficilissima, interrotta più volte per pioggia e incidenti, sono state fugate in un colpo solo le tante angosce del dopo Daytona, quella 24 Ore del febbraio scorso finita amaramente con un ritiro dopo quattordici ore di dominio. E adesso ci sono i presupposti per voltare pagina, per ridare impulso a un'attività sportiva internazionale che non sia solo quella della Formula 1 per andare anche alla prossima 24 Ore di Le Mans, fino a oggi esclusa. Mentre Velez tagliava

Ha marciato con la regolarità di un orologio la Ferrari 333 vincitrice a Sebring con Velez, qui alla guida, Evans e Van de Poele; quest'ultimo è salito anche sulla vettura gemella di Alboreto e Baldi, quarta



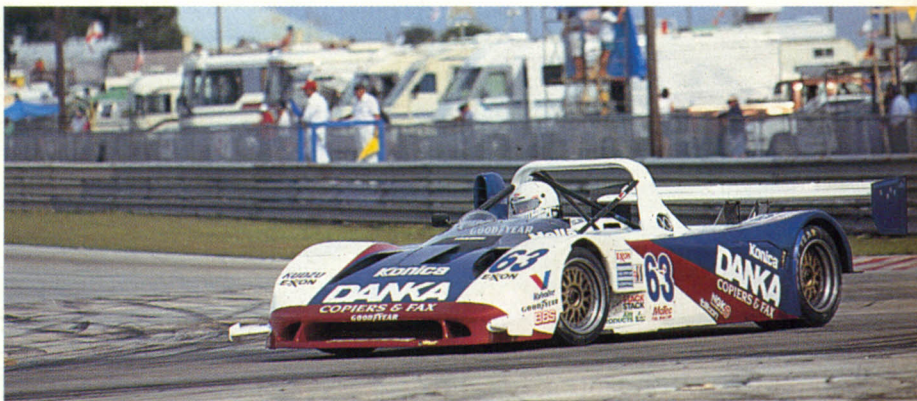
o minuto

il traguardo, sulla linea calda di una telefonata in teleselezione a Sebring è arrivato un «ok» per la maratona francese. E all'altro capo del filo, a Maranello, c'era Piero Ferrari, che aveva seguito in diretta telefonica quasi tutta la gara. Nella 12 ore americana le 333 Sp hanno infatti dimostrato che ora la nuova impresa si può affrontare. I problemi tecnici che si erano verificati nella 24 Ore di Daytona sono stati risolti. La Ferrari di Velez, Evans e Van De Poele ha marciato come un orologio e gli inconvenienti che si sono verificati sulle altre tre 333 Sp non hanno avuto nulla a che vedere con l'affidabilità strutturale della vettura. L'equipaggio Baldi-Alboreto era in testa quando Michele è stato costretto a una sosta ai box per un banale problema, risolto in 20 minuti, ai perni di trascinamento della ruota posteriore sinistra; problema dovuto a un difetto di costruzione di un cerchio. Alboreto è riuscito comunque a piazzarsi 4. dopo un gran tour de force finale. L'equipaggio Moretti-Taylor-Theys era in seconda posizione quando è stato fermato per un'ora e mezza ai box per il bloccaggio del selettore del cambio, che in precedenza non aveva mai dato problemi. A Sigala, Barbazza e Julian è successo di tutto, ma nulla a che vedere con l'affidabilità della vettura. Ed è stato un peccato, perché Barbazza in prova era sempre stato fra i più veloci. Sulla 333 Sp dell'Euromotorsport si è verificato dapprima un malfunzionamento della pompa di pescaggio della benzina, che ha lasciato Barbazza a piedi, lungo il circuito. Poi, quando Julian è tornato in corsa, un doppiato lo ha spedito contro un muro, costringendolo a un'altra lunga sosta per le riparazioni. Ma c'è anche un'altra cosa da sottolineare. A Sebring la Ferrari ha ottenuto un successo su cui molti degli avversari alla vigilia dubitavano. La 333 Sp ha una scocca in fibra di carbonio tanto rigida, avevano avvertito in molti, che su un tracciato sconnesso come questo di Sebring la vettura si smonterà e la trasmissione cederà. Invece, niente di tutto questo! E, a proposito di avversari, che dire di loro? Il team Brix, ufficiale Oldsmobile, poteva essere un osso duro da battere. Ma, come al solito, la foga irrazionale di Jay Cochran ha colpito: il pilota americano ha ritardato troppo una staccata ed è rimbalzato per tre volte fra i muri. Il team Dyson, con la nuova e bellissima R&S Mk3-Ford, dopo appena un'ora si è ritirato per la rottura del cambio dovuta a una perdita d'olio. La Kremer-Porsche, con le limitazioni al turbo che l'Imsa già le aveva imposto a Daytona, non è esistita. Solo il team Auto Toy Store, con Bell, Lammers e Wallace ha resistito fino in fondo; ma è stato battuto anche con un'abile mossa strategica: un lungo e tiratissimo turno finale di Velez e un ultimo pit-stop con un timing azzeccatissimo. ■

fotografie ORSI



Sopra, un cambio tra Baldi e Alboreto. A lato, una vista notturna del circuito di Sebring, in Florida. Sotto, la Kudzu-Mazda di Downing-Hamlet-Pace, terza nonostante un incidente nell'ultimo giro. Con Derek Bell, Wallace, Lammers e Shirazi la Spice-Chevrolet, in basso, è arrivata 2.



LE GOMME SOSTITUITE OGNI DUE FERMATE

Così Pirelli vince la sfida della durata

SEBRING — Nell'Imsa sta cominciando il duello fra i costruttori di pneumatici. L'ingresso della Pirelli — con pole a Daytona e pole a vittoria a Sebring — e quello imminente della Yokohama (con la Sturtz-Bmw) stanno agitando le acque. A Sebring, la Pirelli ha portato gomme da qualifica «stile F.1», da due giri in pista e stop: il primo passaggio serve da lancio e per mandarle in temperatura; il secondo

per fare il tempo. L'impresa non è facile perché nelle prove c'è molto traffico in pista: solo a piloti come Alboreto e Baldi il gioco riesce. «Secondo me si può provare a farle anche più morbide», ha spiegato Alboreto dopo la pole record. Per la gara, la Casa milanese ha quindi dato al team Scandia coperture che hanno permesso di programmare sostituzioni ogni 2 pit-stop, anziché ogni uno come avevano programmato i

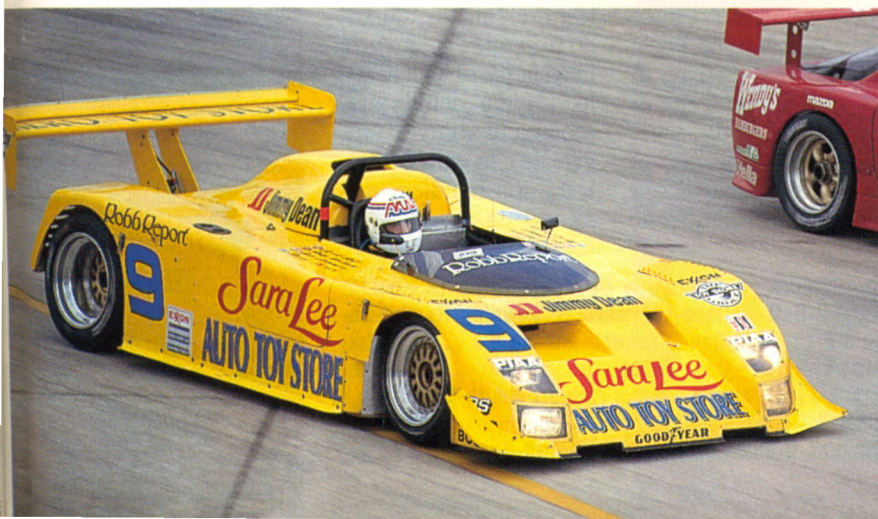
team Goodyear. La Pirelli si concentrerà ora sullo sviluppo delle gomme da gara, in particolare di quelle posteriori. «Saranno realizzate con carcasse più leggere e con maggiore rigidità torsionale sul piano verticale» ha spiegato Rowe di Pirelli Corse. Intanto, anche la Goodyear sta reagendo: porterà infatti a Road Atlanta delle nuove coperture che il team Momo ha già collaudato con risultati incoraggianti. ■



LA CRONACA □ PER LA PIOGGIA

Bandiera rossa di notte

Allo scadere dell'ottava ora la gara è stata interrotta per circa quarantacinque minuti: la pista era impraticabile



DOPO 4 ORE

Nei doppiaggi Alboreto rischia grosso

Al via il più veloce è Dale, ma il suo spunto dura un attimo. Velez, partito benissimo, prende subito il comando seguito da Barbazza, quindi Dale, Baldi, con un set di gomme troppo duro, e Wallace. Dopo 50 minuti di gara purtroppo si ferma la R&S Mk3-Ford per la rottura del cambio. I meccanici della Dyson Racing vi lavorano attorno come forsennati ma riescono a riportarla in pista solo dopo 3 ore. Dopo un'ora e mezza Barbazza rimane invece fermo in pista per pro-

blemi di alimentazione. Quasi allo scadere delle 2 ore, Baldi cede il volante ad Alboreto che si intraversa subito nella bagarre con alcuni doppiati e riparte senza danni. Inizia a piovere e per alcune uscite di pista la gara viene neutralizzata per 30'. Quando riprende la gara, Cohran, che ha sostituito Dale, va a sbattere e i meccanici compiono un miracolo riparando i tanti danni in soli 30 minuti. Al comando è intanto passato Taylor che al successivo pit-stop lo cede a Baldi.

CLASSIFICA: 1. Baldi-Alboreto-Van De Poele 93 giri; 2. Moretti-Taylor-Theys; 3. Shirazi-Bell-Wallace-Lammers; 4. Evans-Van De Poele-Velez; 5. Downing-Hamlet-Pace a 1 giro; 6. Millen-O'Connell-Morton a 1 giro; 7. Adam-Stuck-Jochamowitz a 1 giro; 8. Lassig-Lavaggi-Bouchut a 2 giri; 9. Fergus-Peters a 4 giri; 10. Rohr-Haywood-Murry-O'Steen a 4 giri.

fotografie ORSI

Lutto familiare Mauro Baldi lascia la corsa

Del grande risultato della Ferrari a Sebring, chi non ha potuto gioire è stato purtroppo Mauro Baldi, che con i tanti test effettuati è stato fra i principali artefici della crescita della 333 Sp. A metà gara al pilota reggiano è arrivata la notizia della morte del padre — affetto da grave malattia — costringendo a lasciare immediatamente il circuito americano per rientrare in Italia; è stato sostituito dal belga Van De Poele. A Mauro Baldi vanno le condoglianze della redazione di Autosprint.

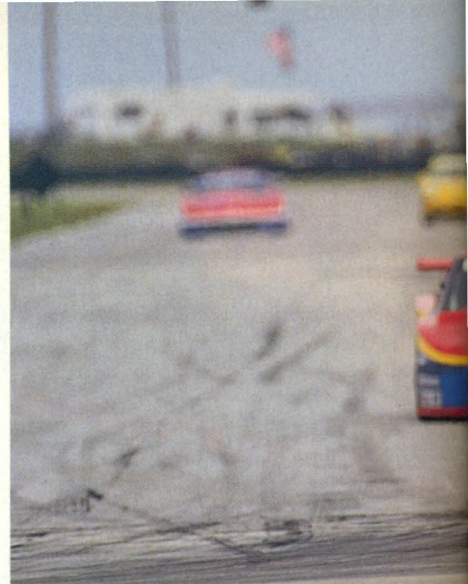
■ **LE MANS.** Alla vigilia di Sebring il team Euromotorsport ha confermato l'iscrizione di una 333 Sp per Sigala e Barbazza alla 24 Ore di Le Mans. In premio, come primo team a iscriverne una Ferrari 333 Sp, gli organizzatori hanno deciso di assegnare a Sigala e Barbazza il numero 1. È probabile, comunque, che il team Euromotorsport riesca a schierare anche una seconda biposto per un equipaggio tutto francese.

■ **OLDSMOBILE.** Sulle due Cutlass Supreme Gts-1 ufficiali Oldsmobile gestite dal team Brix con gli equipaggi capitanati da Hoerr e Brassfield ha debuttato a Sebring il nuovo motore Aurora V8 4.5 litri, 4 valvole per cilindro e doppio albero a camme in testa. Questo propulsore è attualmente in fase di sviluppo nella classe Gts-1. Contemporaneamente la Oldsmobile sta preparando anche la versione 4 litri che debutterà sulla Spice Dg02 del team Brix nelle ultime due gare della stagione e sostituirà l'attuale 5 litri V8, 2 valvole e ad aste e bilancieri. Per questa nuova unità di 4 litri si prevede una potenza di oltre 600 cavalli nella versione per gare sprint.

■ **COURAGE.** La Casa francese — in vista di un probabile ingresso in Imsa — ha effettuato con la sua nuova Wsc C41, a Road Atlanta. Era un test organizzato dalla Gm-Oldsmobile e dal Brix Team, fra il telaio C41 e lo Spice Dg02, attualmente utilizzato dal Brix Team. Jeremy Dale, con la Courage, equipaggiata con motore «Olds» 4.5 litri, ha fermato il cronometro a poco più di 1 secondo dal tempo ottenuto con la Spice.



La Porsche 911 Gt2, sopra durante una sosta con Stuck al volante, ha conquistato il sesto posto finale. Vincitrice della Gts 1, la Nissan 300Zx di Millen, O'Connell e Morton, sopra a destra, ha concluso in quinta posizione. Nell'altra pagina, Barbazza mentre si prepara a rilevare l'abitacolo della Ferrari 333 che ha diviso con Sigala e Julian. In basso, il belga Eric Van De Poele, primo a Sebring con Evans e Velez e, più sotto, Moretti ai box



LE PROVE □ NELLA SESSIONE D'APERTURA

Alboreto pole record

SEBRING — In una prova di durata i tempi di qualificazione contano poco. In gara tutto si gioca sulla distanza. Ma c'era una sfida in ballo fra i due veri contendenti di quest'anno: la Ferrari 333 Sp di Alboreto e Baldi (team Scandia) e la Spice Dg02-Oldsmobile ufficiale di Dale, Cochran e Ekblom (team Brix). E, sfida nella sfida, c'è anche il duello fra Pirelli e Goodyear, la prima con il team Scandia, la seconda con il Brix. A Daytona il compito, riuscito, della pole era toccato a Baldi; qui a Sebring, per rotazione, ad Alboreto. Venti minuti in tutto a disposizione, nella sessione del mercoledì, che serve per determinare le sole prime due posizioni in griglia. Michele non conosceva affatto il circuito, si è ritrovato a lottare con un fondo sconnesso, che ha creato problemi a tutti, e con gomme da qualifica della Pirelli che danno tutto in un solo giro e mezzo, in pratica dunque una tornata, come in F.1. E al penultimo giro ha scoccato il suo 1'54"597, pole e nuovo record (ufficioso). Nelle sessioni successive tutti hanno così lavorato solo sulla messa a punto per la gara. Ma si sono distinte due squadre: l'Euromotorsport, 3. tempo con la 333 Sp di Barbazza, sempre fra i più veloci, e il team di Finotto che, con Melgrati, ha portato la Ferrari 308 al nuovo record (ufficioso) della classe Gts-2.

DOPO 8 ORE

Un'avaria a una ruota costa la leadership alla Ferrari di punta

Baldi continua a mantenere il comando davanti a Taylor e Wallace, in grande lotta fra loro, mentre si ritira la Ferrari di Finotto-Melgrati per un problema tecnico. Dale continua invece a lottare con 16 giri di distacco. Poco dopo anche Moretti è costretto a una sosta di un'ora e mezza ai box per noie al selettore del cambio, e anche la Kramer-Porsche, rimasta senza olio al cambio per lo svitamento di un

bullone. Baldi intanto cede il volante ad Alboreto che così conduce davanti a Van de Poele e Lammers, staccato di un giro. Dopo 7 ore di gara, il colpo di scena: Alboreto si ferma ai box una decina di minuti per la riparazione

del sistema di trascinamento della ruota posteriore sinistra. Quando riprende è 6., mentre in testa passa Velez. Allo scadere dell'8. ora, scoppia il diluvio universale e la gara è interrotta con bandiera rossa.

CLASSIFICA: 1. Evans-Van De Poele-Velez 183 giri; 2. Shirazi-Bell-Wallace-Lammers; 3. Downing-Hamlet-Pace a 2 giri; 4. Millen-O'Connell-Morton a 4 giri; 5. Baldi-Alboreto-Van De Poele a 5 giri; 6. Adam-Stuck-Jochamowitz a 6 giri; 7. Hoerr-Smith-De Vries a 8 giri; 8. Fergus-Peters a 11 giri; 9. Sutherland-Dickens-Graham a 12 giri; 10. Konrad-Hermann a 12 giri.





AL TRAGUARDO

Un ultimo giro con brivido: esce Hamlet

Dopo circa tre quarti d'ora, la gara riprende con Velez che precede Wallace, Downing e Alboreto. Le condizioni di guida sono difficilissime per l'oscurità e le nuvole d'acqua. Inizia il gioco delle strategie nella scelta delle gomme. La indovina la Pirelli, che monta sulla 333 Sp di Velez le intermedie mentre, con la pista che va asciugandosi, Lammers tenta la scelta delle slick della Goodyear, e sbaglia. Il team Scandia e l'Auto Toy Store decidono inoltre di far giocare la partita fino al

traguardo fra Velez e Lammers, mentre Alboreto cede il volante a Van De Poele, che sostituisce Baldi, ripartito per l'Italia per l'improvvisa perdita del padre. La battaglia finale fra Velez e Lammers si gioca sulla strategia dei pit-stop; alla fine la spunta Velez con un calcolo perfetto della Ferrari. La gara termina con un brivido finale per l'incidente di Hamlet, che all'ultimo giro, mentre era terzo, finisce contro un muro e viene portato in ospedale per controlli precauzionali.



12 ORE DI SEBRING

Sebring (Florida - Usa) - 18 marzo 1995
2. gara del Campionato Imsa

COSÌ (IN 68) AL VIA E (IN 38) AL TRAGUARDO

Baldi-Alboreto (Ferrari 333 Sp Wsc) 1'54"597	Dale-Cochran-Ekblom (Spice Dg02-Oldsmobile Wsc) 1'55"220
Sigala-Barbazza-Julian (Ferrari 333 Sp Wsc) 1'55"428	Evans-Van De Poele-Velez (Ferrari 333 Sp Wsc) 1'55"699
Dyson-Weaver-Leitzinger (Riley&Scott Mk3-Ford Wsc) 1'55"942	Moretti-Taylor-Theys (Ferrari 333 Sp Wsc) 1'56"585
Shirazi-Bell-Wallace-Lammers (Spice-Chevrolet Wsc) 2'00"620	Downing-Hamlet-Pace (Kudzu Dg3-Mazda Wsc) 2'01"202
Nelson-Clark-Bentley (Spice-Lexus Wsc) 2'01"697	Lassig-Lavaggi-Bouchut (Kremer Spyder K8-Porsche LmWsc) 2'02"634
Hoerr-Smith-DeVries (Oldsmobile Cutlass Supreme Gts-1) 2'04"006	Millen-O'Connell-Morton (Nissan 300 Zx Gts-1) 2'04"207
Petry-Delano-Ringins-Carter (Oldsmobile Cutlass Supreme Gts-1) 2'04"314	Brassfield-Dismore-Fish (Oldsmobile Cutlass Supreme Gts-1) 2'04"877
Sutherland-Dickens-Graham (Spice Oldsmobile Wsc) 2'04"982	Kuttner-Dowe-Fergus-Dallenbach (Pegasus-Bmw Wsc) 2'05"635
Schramm-S.Petty-Hayner (Chevrolet Camaro Gts-1) 2'05"814	Konrad-Hermann (Kremer Spyder 962-Porsche LmWsc) 2'05"875
Lockhart-Kope-Smith-Sikes (Chevrolet B71-Ford Wsc) 2'08"446	Brown-D.Bell-Volk (Spice-Chevrolet Wsc) 2'06"498
Adam-Stuck-Jochamowitz (Porsche 911 Gt2 Gts-1) 2'08"886	C.Morgan-R.Morgan (Oldsmobile Cutlass Supreme Gts-1) 2'08"904
Mendez-Hoerr (Ford Mustang Gts-1) 2'11"035	Fergus-Peters (Porsche 911 Gt2 Gts-1) 2'11"667
Camferdam-Mandeville (Hawk Md3R-Mazda Wsc) 2'12"815	Rohrl-Haywood-Murry-O'Steen (Porsche 911 Gt2 Gts-1) 2'12"866
Melgrati-Finotto (Ferrari 308 Gts-2) 2'13"347	Taleb-Rojas-Michelet-Wilson (Nissan 240 Zx Gts-2) 2'13"671
R. McDill-B.McDill-Juckett (Chevrolet Camaro Gts-1) 2'13"837	Slater-Cogbill-Auberlen (Porsche 911 Gts-2) 2'13"898

31. Cottrell-Holt-Miller-Hill (Kudzu Dg2-Buick Wsc) 2'14"685; 32. Donohue-Halsmer (Bmw M3 Gts-2) 2'15"451; 33. Pilla-White-Miller (Porsche 911 Gt2 Gts-1) 2'15"814; 34. Trejos-Aase-Snow (Porsche 911 Gts-2) 2'16"23; 35. Curren-Rankin-Patterson-Bias (Oldsmobile Cutlass Supreme Gts-1) 2'16"661; 36. Greer-Bacon-Uria-Mees (Mazda Rx-7 Gts-2) 2'16"881; 37. Lewis-Kelley-White-Boursa (Porsche 911 Gts-2) 2'16"934; 38. Hawkins-Murry-Hendricks (Porsche 968 Turbo Gts-2) 2'17"080; 39. Butt-Higgs-Zitza (Chevrolet Camaro Gts-1) 2'17"088; 40. Lewis-Johnson-Sheldon (Mazda Mx-6 Gts-2) 2'17"238; 41. Quester-Paul jr. (Bmw M3 Gts-2) 2'17"537; 42. Schumacher-Purner-Pilgrim (Porsche 911 Gts-2) 2'17"651; 43. Raimist-Singer (Porsche 911 Gts-2) 2'18"925; 44. Wagner-Boroach (Porsche 911 Gts-2) 2'18"989; 45. Cilli-Lazzaro-Barkelaw-Jackson (Porsche 911 Gts-2) 2'19"995; 46. Frazier-Shalala-Matthews (Porsche 911 Gts-2) 2'20"625; 47. Smith-Leavy-Lowenthal (Chevrolet Camaro Gts-1) 2'21"985; 48. Bartling-Lader-Campbell-Bresinka (Porsche 911 Gts-2) 2'22"308; 49. Thomas-Campbell-Johnson (Mazda Rx-7 Gts-2) 50. Spreng-Mummy (Porsche 911 Gt2 Gts-1) 2'22"368; 51. Vargo-Refenning-Peters (Porsche 911 Gts-2) 2'23"613; 52. Ferran-Gregg-Tyler-Lee (Porsche 911 Gts-2) 2'23"667; 53. Hundredmark-Harry-Peteffler (Oldsmobile Cutlass Supreme Gts-1) 2'23"692; 54. Treony-Pattinson-Bryant (Cannibal-Chevrolet Wsc) 2'23"697; 55. Montgomery-Casadel-Overbath (Chevrolet Camaro Gts-1) 2'24"343; 56. Kryder-Heinkels-Del Vecchio (Nissan 240 Sx Gts-2) 2'24"833; 57. Strasser-Wheeler-A. Ludwig (Porsche 911 Gts-2) 2'25"980; 58. Amis-Baill-Donavan-Scalora (Chevrolet Camaro Gts-1) 2'26"539; 59. Serreux-Urtia-Watkins (Ford Mustang Gts-1) 2'28"374; 60. Scavone-Blands-Jones (Porsche 944 Turbo Gts-2) 2'31"704; 61. Marshall-Biggs-Scrogam (Porsche 911 Gts-2) 2'34"253; 62. Cooper-Maxwell-McDougal (Chevrolet Corvette Zr1 Gts-2) 2'44"548; 63. Raach-Coker-McKinnon-Wagner (Porsche 968 Turbo Gts-2) 3'27"349; 64. Kuster-Borella-Brambilla (Chevrolet Camaro Gts-1); 65. Cross-Kennedy-Conway (Chevrolet Camaro Gts-1); 66. Banks-Arpin-Hubman-Van Vleet (Chevrolet Camaro Gts-1); 67. Gottfried-Brickell (Banshee Kni1-Chevrolet Wsc); 68. Frazier (Porsche 911 Gts-2).

- Evans-Van De Poele-Velez (Ferrari 333 Sp Wsc) 2'60 giri in 12.01"06"147 media 128.790 kmh
- Shirazi-Bell-Wallace-Lammers (Spice-Chevrolet Wsc) a 126"595
- Downing-Hamlet-Pace (Kudzu Dg3-Mazda Wsc) a 4 giri
- Baldi-Alboreto-Van De Poele (Ferrari 333 Sp Wsc) a 4 giri
- Millen-O'Connell-Morton (Nissan 300 Zx Gts-1) a 5 giri
- Adam-Stuck-Jochamowitz (Porsche 911 Gt2 Gts-1) a 8 giri
- Dale-Cochran-Ekblom (Spice Dg02-Oldsmobile Wsc) a 15 giri
- Konrad-Hermann (Kremer Spyder 962-Porsche LmWsc) a 16 giri
- Hoerr-Smith-DeVries (Oldsmobile Cutlass Supreme-Gts-1) a 16 giri
- Sutherland-Dickens-Graham (Spice Oldsmobile Wsc) a 16 giri
- Fergus-Peters (Porsche 911 Gt2 Gts-1) a 18 giri
- Ferran-Gregg-Tyler-Lee (Porsche 911 Gts-2) a 19 giri
- Taleb-Rojas-Michelet-Wilson (Nissan 240 Zx Gts-2) a 20 giri
- Trejos-Aase-Snow (Porsche 911 Gts-2) a 20 giri
- Schumacher-Purner-Pilgrim (Porsche 011 Gts-2) a 21 giri
- Brassfield-Dismore-Fish (Oldsmobile-Cutlass Supreme Gts-1) a 26 giri
- Lewis-Kelley-White-Boursa (Porsche 911 Gts-2) a 28 giri
- Hawkins-Murry-Hendricks (Porsche 968 Turbo Gts-2) a 31 giri
- Lewis-Johnson-Sheldon (Mazda Mx-6 Gts-2) a 32 giri
- Quester-Paul jr. (Bmw M3 Gts-2) a 32 giri
- Pilla-White-Miller (Porsche 911 Gt2 Gts-1) a 33 giri
- Sigala-Barbazza-Julian (Ferrari 333 Sp Wsc) a 34 giri
- Kuttner-Dowe-Fergus-Dallenbach (Pegasus-Bw Wsc) a 35 giri
- Wagner-Boroach (Porsche 911 Gts-2) a 35 giri
- Schramm-S. Petty-Hayner (Chevrolet Camaro Gts-1) a 36 giri
- Cottrell-Holt-Miller-Hill (Kudzu Dg2-Buick Wsc) a 37 giri
- Donohue-Halsmer (Bmw M3 Gts-2) a 38 giri
- Greer-Bacon-Uria-Mees (Mazda Rx-7 Gts-2) a 39 giri
- Strasser-Wheeler-A. Ludwig (Porsche 911 Gts-2) a 44 giri
- Lassig-Lavaggi-Bouchut (Kremer Spyder K8-Porsche LmWsc) a 45 giri
- Vargo-Refenning-Peters (Porsche 911 Gts-2) a 46 giri
- Spreng-Mummy (Porsche 911 Gt2 Gts-1) a 48 giri
- Butt-Higgs-Zitza (Chevrolet Camaro Gts-1) a 48 giri
- Moretti-Taylor-Theys (Ferrari 333 Sp Wsc) a 49 giri
- Cilli-Lazzaro-Barkelaw-Jackson (Porsche 911 Gts-2) a 51 giri
- Curren-Rankin-Patterson-Bias (Oldsmobile Cutlass Supreme Gts-1) a 55 giri
- Dyson-Weaver-Leitzinger (Riley&Scott Mk3-Ford Wsc) a 59 giri
- Marshall-Biggs-Scrogam (Porsche 911 Gts-2) a 60 giri



RALLYSPRINT LANZO

Le Valli son di Zago

LANZO TORINESE — Inizio alla grande per Giuliano Zago che con la Renault Clio Williams si è imposto nella sesta edizione del rally Valli di Lanzo, prima prova del campionato rallysprint piemontese. Alle spalle del pilota di Acigliana si è piazzato Gianluca Boffa. In Gr.N successo di Boniscontro.

RALLYSPRINT

Lanzo Torinese (To), 19 marzo 1995

Classifica assoluta: 1. Zago-Favro (Renault Clio Williams) in 13'41"; 2. Boffa-Barrera (Peugeot 309 Gti) a 8"; 3. Negri-Geninatti (Peugeot 309 Gti) a 18"; 4. Balsamo-Andrivoli (Peugeot 405 M16) a 22"; 5. Boniscontro-Camino (Opel Kadett Gsi) a 22".

RALLY MONTEBELLUNA

Gran fuga per Consonni

MONTEBELLUNA — La coppia Consonni-Zorzi ha vinto la 3. edizione del Rally Montebelluna. L'equipaggio della Ticino Rally ha conquistato la leadership da subito, conservandola fino al traguardo. Il successo in Gruppo N è andato a Clavina-Graziato, primi per discriminante.

RALLYSPRINT

Montebelluna (Tv), 19 marzo 1995

Classifica assoluta: 1. Consonni-Zorzi (Opel Kadett Gsi) in 12'21"; 2. Morandini-Bernardi (Opel Kadett Gsi) a 4"; 3. Franzoso-Zanusso (Renault Clio Williams) a 6"; 4. Casonato-Pulit (Vw Golf Gti 16V) a 9"; 5. Clavina-Graziato (Renault 5 Gt Turbo) a 17".

TARGA TRICOLORE

Domina Michelotti

VALLELUNGA — L'elvetico Bruno Michelotti ha finito per dominare la prima prova della Targa Tricolore nelle classi 4-5-6 precedendo Walcher, Dazzan e Ruscalca. Nelle classi 1-2-3 Massazza ha fatto il vuoto; vivace il duello tra Croce, Griza, Ziliani e «Drive» finiti nell'ordine.

VELOCITA' IN CIRCUITO

Vallelunga (Roma), 19 marzo 1995

Classi 1-2-3: 1. Massazza 26 giri in 39'42"746; 2. Croce a 36"496; 3. Griza a 38"348. (tutti su Porsche Rs). **Classi 4-5-6:** 1. Michelotti 26 giri in 36'09"639; 2. Walcher (Porsche 911 Rs Sport) a 19"474; 3. Dazzan (Porsche 911 Rsr) a 26"839.

FORMULA JUNIOR

Pittaluga ricomincia

MONZA — Una vittoria di Elio Pittaluga ha inaugurato la trentunesima stagione di Formula Junior a Monza. Alle spalle di Pittaluga, Andrea Barbieri è riuscito ad avere la meglio in volata su Bontempelli e Mercatelli. Di Barbieri il giro più veloce della gara ad oltre 134 chilometri orari di media.

VELOCITA' IN CIRCUITO

Monza (Mi), 19 marzo 1995

Classifica assoluta: 1. Pittaluga (Corsini) in 22'11"399; 2. Barbieri (Reggiani) a 3"432; 3. Bontempelli (Corsini) a 3"589; 4. Mercatelli (Cavallini) a 3"688; 5. Musani (Corsini) a 16"547.

SLALOM A BRACIGLIANO

Vinaccia: e due!

BRACIGLIANO — Questo inizio di stagione degli slalom campani è, indiscutibilmente, tutto nel segno di Vinaccia. Anche a Bracigliano il pilota si è imposto perentoriamente su un «mini» lotto di 28 conduttori. Secondo posto per Nicola Murino con una Renault 5 Gt Turbo.

SLALOM

Bracigliano (Sa), 19 marzo 1995

Classifica assoluta: 1. Vinaccia (Fiat X1/9) 125,84; 2. Murino (Renault Gt Turbo) 130,95; 3. Angrisani (Renault 5 Gt Turbo) 133,62; 4. Attanasio (Fiat X1/9) 136,55; 5. Tortora (Peugeot 205 Gti) 136,69.

RIZZOLI



Elio Pittaluga campione in carica in F. Junior ha ricominciato bene

SLALOM A ROMAGNANO

Super Zandonà

ROMAGNANO — Lo slalom di Romagnano-Azzago, giunto all'11. edizione, vede iscritto per la quinta volta nell'albo d'oro il nome di Faustino Zandonà. Nulla da fare invece per Leonardo Massola.

SLALOM

Romagnano (Vr), 19 marzo 1995

Classifica assoluta: 1. Zandonà (Fiat 850/2000 coupé) 156,61; 2. Lanteri (Peugeot 205 Rallye) 166,14; 3. Loda (Fiat 127) 166,64; 4. Ederle (Fiat 126) 167,56; 5. Draghetti (Peugeot 205 Gti) 168,62.

GARA A BINETTO

Gran bis per Nappi

BINETTO — Piero Nappi su Osella Pa/9-Bmw si è concesso il bis nella seconda prova della Coppa Mille Dollari. Molto positiva la prova di Lalinga su Alfa Romeo 33, vincitore del 2. raggruppamento e primo del Gruppo N. Crescenza ha avuto la meglio fra Fiat Cinquecento.

VELOCITA' IN CIRCUITO

Binetto (Ba), 19 marzo 1995

Classifica assoluta: 1. Nappi (Osella Pa/9-Bmw) in 12'17"083; 2. Palmisano (Dallara 388-Alfa Romeo) in 12'18"621; 3. Angrisano (Dallara 390-Alfa Romeo) in 12'20"317; 4. De Donato (Lucchini) in 13'03"371; 5. Santamato (Fiat X1/9) in 13'53"476.

SALITA A ROMAGNANO

L'assoluto è di Negrente

ROMAGNANO — Lotta tra i veronesi Tiziano Ferrais e Daniele Negrente, entrambi su Bmw M3, nella prima edizione della corsa in salita Romagnano-Azzago disputata su due manche prima del tradizionale slalom. Dopo un ex aequo al millesimo tra i due, nella salita d'apertura, a spuntarla è stato Negrente.

VELOCITA' IN SALITA

Romagnano (Vr), 19 marzo 1995

Classifica assoluta: 1. Negrente (Bmw M3) 3'26"37; 2. Ferrais (Bmw M3) 3'27"71; 3. Bellin (Ford Escort Cosworth) 3'45"27; 4. Grobberio (Peugeot 309 Gti) 3'49"86; 5. Pantaleoni (Renault 5 Gt Turbo) 3'50"05.

SLALOM TURCHINO

Le... Mele di Cremonesi

MELE — Pronostico rispettato per Franco Cremonesi che si è aggiudicato il successo sul Passo del Turchino. Il pilota della Federcar ha resistito agli attacchi di De Micheli che finiva secondo grazie anche ai guai meccanici di Lodo, costretto all'abbandono nella seconda manche per la rottura di un semiasse.

SLALOM

Mele (Ge), 19 marzo 1995

Classifica assoluta: 1. Cremonesi (Federcar) 163,98; 2. De Micheli (Gmg 2000) 164,95; 3. Lodo (La2000) 166,48; 4. Panaro (A112) 170,69; 5. De Martini (Fiat X1/9) 173,07.

CHALLENGE SICILIANO

Veninata miglior tempo

PERGUSA — 56 piloti hanno preso parte alla 1. prova dello Challenge Siciliano Club. Nei rispettivi raggruppamenti si sono registrate le vittorie del campione in carica Silvio Ignaccolo, del rientrante Pippo Anastasi, di Vito Veninata e di Giuseppe Di Benedetto, fra le storiche.

VELOCITA' IN CIRCUITO

Pergusa (En), 19 marzo 1995

1 raggruppamento: 1. Ignaccolo (Opel Kadett Gsi) 17'07"586; 2. Di Maria (Opel Astra) 17'10"539; 3. Corsaro (Renault Clio) 17'24"544. **2. raggruppamento:** 1. Anastasi (Fiat Uno Turbo) 16'08"150; 2. Manna (Alfa Romeo 33 16V) 16'25"532. **3. raggruppamento:** 1. Veninata (Osella Pa/9) 14'33"245; 2. Corallo (Osella Pa/9) 16'26"864.

bando

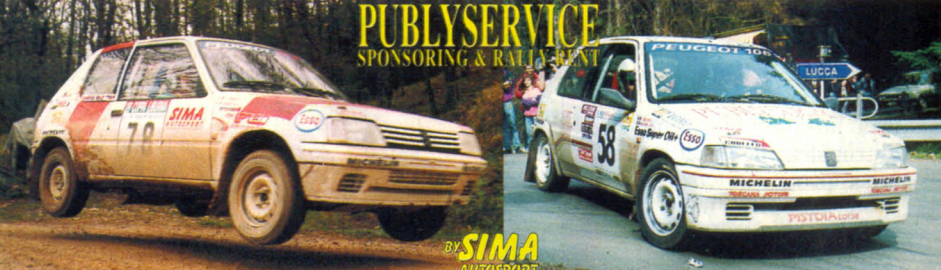
PRODUZIONE PELLICCE SINTETICHE MONTEMURLO (FI)

EUROIMPIANTI



IMPIANTI di ASPIRAZIONE

MONTEMURLO (FI)



PUBLYSERVICE
SPONSORING & RALLY-SPORT

BY **SIMA**
AUTOSPORT

BONA DEA ROMA

SANIFICAZIONE AMBIENTALE



COOPERATIVE ASSOCIATE LOGISTICA MILANO

A REA

box

il menù

- MIGLIAIA DI MIGLIA...
- SUPERCAR LEGO
- IL REGISTRO 037
- LO SPIDER DE «IL SORPASSO»
- MUSEO DI GINEVRA
- SAFARI IN SICILIA
- PORTOBELLO
- CRUCISPRINT
- DOVE SI CORRE

COMPAGNO DI RAID

Dedicato a tutti quelli che amano i raid e non vogliono perdersi, nel deserto o in luoghi ameni dove è facile smarrire la via giusta. Chi avesse voluto affrontare avventure di questo tipo, fino a poco tempo fa doveva utilizzare impropriamente strumenti nautici o aeronautici: bussole, Gps con l'ausilio di una cartina geografica oppure un satellitare normale.

Strumenti che non sono in grado di seguire una rotta precisa a lungo o fornire tutte le indicazioni relative ai vincoli territoriali (curve, dune, colline, sassi, fiumi...) che si incontrano nella rotta. Per questa ragione la Dardo ha pensato di riunire in un unico strumento un satellitare (con il quale si hanno riferimenti, sempre parziali) e un plotter con cartografia terrestre: questo strumento si chiama **DESERT CRUISER**. Due i vantaggi innegabili che porta:

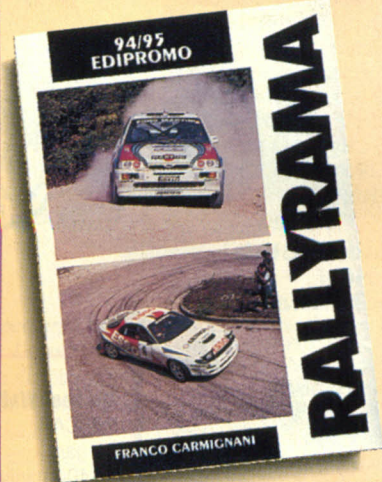
— se non si vuole pianificare una rotta è possibile spostare il cursore sulla carta elettronica che appare sullo schermo posizionato sul cruscotto; poi, con lo zoom, si aumenta la scala della cartina



così da poter distinguere tutti i propri spostamenti senza perdersi.

— se non si vuole pianificare la rotta (ad esempio si decide di abbandonare il percorso del raid o se si sta viaggiando per turismo), è possibile seguire gli spostamenti direttamente sulla cartina e controllare in ogni istante, con la propria posizione aggiornata in base alla provenienza, dove si è e dove si sta andando. Una linea retta parte dalla posizione occupata in quel momento e va fino al bordo dello schermo indicando la direzione nella quale si avanza. Per questo è praticamente impossibile perdersi avendo a disposizione tutti gli elementi necessari per non sbagliare pista.

il libro



RALLYRAMA

Tutta la stagione '94 in cifre, con le gare disputate in quel macrocosmo chiamato «rally world». Franco Carmignani ha raccolto i dati delle corse che hanno caratterizzato il 1994 con gli ordini d'arrivo e le classifiche del mondiale rally e dei vari campionati: Internazionali, Assoluto e Promozione Rally, Tradizione Terra, Coppa Italia, Rallycross e persino dei raid. Un'agenda a disposizione dei vari appassionati completata dagli albi d'oro delle varie gare e dal calendario del 1995.

Rallyrama. Edito da Edipromo, 245 pagine. Chi fosse interessato può rivolgersi al seguente indirizzo: via Cheren 16, 00199 Roma.



A miglia

Scolta...

Un safari vacanza in Sicilia

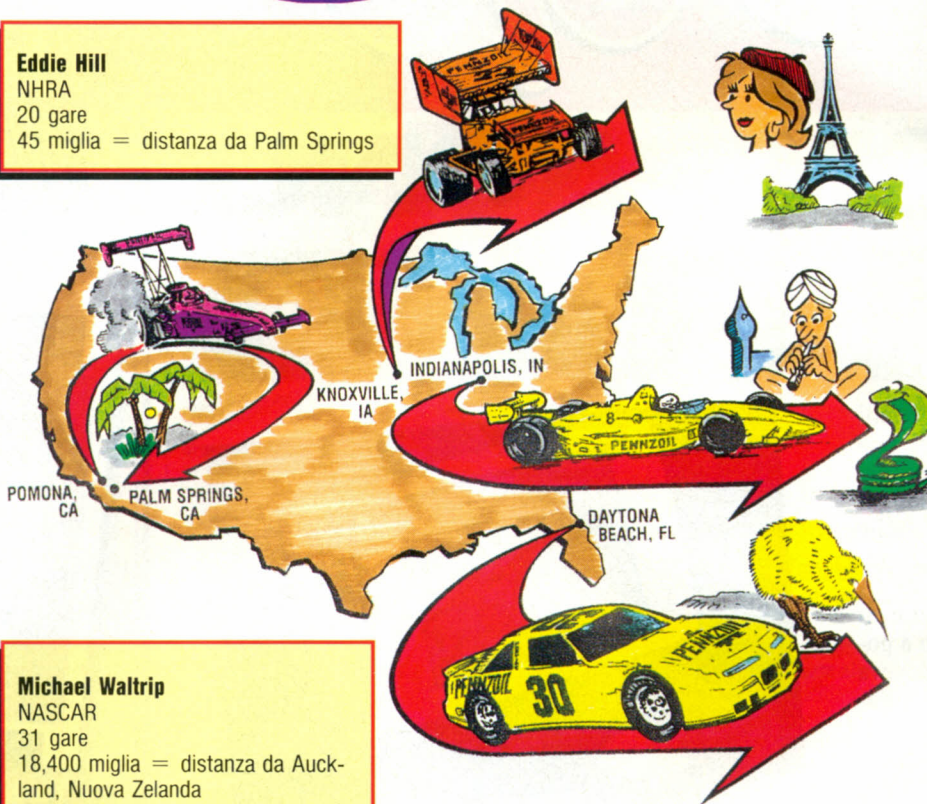
Prosegue a ritmo più che serrato la fase organizzativa del Fuoristrada Safari 1 Sicilia, il raid non agonistico lanciato dalla Comitur di Messina e aperto a tutti i possessori di fuoristrada. L'occasione è quella di partecipare al Safari-vacanza per conoscere le zone interne, naturali e culturali del territorio siciliano. Il Fuoristrada Safari è previsto per la settimana che va dal 10 al 17 giugno prossimi. Gli equipaggi composti da due persone possono far pervenire domanda di pre-iscrizione, contenente generalità, indirizzo e numero di telefono, all'attenzione di Eleonora Andronico, presidente della Comitur, viale Umberto 101/A, 98122 Messina, fino al raggiungimento del numero previsto di 300 equipaggi. In caso di richieste superiori, la Comitur si attiverà per indire un secondo pacchetto di partecipanti.

Nuovo club Amici di Senna

È in via di costituzione un nuovo «Club Amici di Ayrton» il cui obiettivo primario è quello di mantenere sempre vivo il ricordo del grande campione brasiliano. Gli scopi di questo club sono: 1) offrire occasioni di incontro per rievocare gesta, vittorie, aneddoti, curiosità, favorire i collezionisti di gadget e dare spazio alla ricca bibliografia su Senna; 2) organizzare riunioni e dibattiti; 3) procedere, in contatto con la Fondazione Senna, ad opere di beneficenza; 4) istituire il Senna Pole Position Trophy da assegnare a fine stagione al pilota che avrà collezionato il maggior numero di pole; 5) organizzare trasferte in Brasile per rendere omaggio al grande campione. Chi fosse interessato può mettersi in contatto con Daniela Capanna, via Archelao di Mileto, 00124, Roma, oppure telefonare allo 06-50911013.

Eddie Hill

NHRA
20 gare
45 miglia = distanza da Palm Springs



Michael Waltrip

NASCAR
31 gare
18,400 miglia = distanza da Auckland, Nuova Zelanda

Jac Haudenschild

Supermidget
105 gare
5,250 miglia = distanza da Parigi, Francia

Gil de Ferran

Indycar
17 gare
14,100 miglia = distanza da Calcutta, India

Quante miglia percorreranno i piloti dei campionati Indy, Nascar, Supermidget e Dragster nella stagione '95? Per saperlo, gli americani hanno fatto un curioso conto... geografico. Come si può vedere dal divertente disegno più in alto, sono illustrate le miglia calcolando una distanza immaginaria tra il circuito più famoso dei rispettivi campionati e una meta «x». Per quanto riguarda la serie Indy, il pilota De Ferran coprirà nelle 17 gare in programma 14.100 miglia, ovvero 22.686 km, che rappresenterebbero la distan-

za che c'è tra Indianapolis e Calcutta! Per la serie Nascar Michael Waltrip percorrerà nelle 31 gare in programma ben 18.400 miglia (29.605 chilometri), la distanza teorica tra Daytona e Auckland, in Nuova Zelanda. Per le gare Dragster Eddie Hill si limiterà a 45 miglia (72,4 km) cioè il tratto stradale tra Pomona, tempio di queste gare, e la vicina Palm Springs. Infine Jac Haudenschild, asso delle gare di Supermidget, con 5250 miglia complessive, potrebbe andare comodamente da Knoxville a Parigi lungo 8447 km.

SENTITE QUESTA...

«Sono i buoi che tirano il carro...»

Enzo Ferrari, riferendosi alla posizione anteriore del motore in un bolide di F. 1. Ma nel 1958 Stirling Moss vinse il Gp d'Argentina e fu quello il primo successo di una monoposto la Cooper-Climax, con propulsore montato posteriormente.

MUSEO DELL'AUTO AL PALEXPO DI GINEVRA

Porte aperte al Museo dell'Automobile di Ginevra che è stato inaugurato il 7 marzo scorso e che sarà aperto tutti i giorni dalle ore 10 alle ore 19 presso il Palexpo. Il Museo mette in mostra circa 400 vetture che raccontano la storia dell'automobile nel corso degli ultimi 70 anni. Oltre all'esposizione, sono a disposizione dei visitatori giochi didattici, un cinema, simulatori di guida, negozi e spazi tematici sulla F.1, sul Rally, sulle vetture del futuro. Una piccola «città dell'automobilismo».



■ **VOLTERRA.** A Volterra si è costituito nei giorni scorsi il club automobilistico «Il Volante». Lo scopo di questa nuova associazione è quello di promuovere lo sport automobilistico in una zona da sempre sensibile e appassionata alle attività motoristiche. Il sodalizio per il momento si limiterà ad organizzare gite in occasione di Gp di F.1 e di manifestazioni fieristiche. Non è escluso che nei prossimi mesi possa dedicarsi anche all'organizzazione di gare. Gli appassionati che volessero aderire possono contattare il numero 0588/87423.



È stato costituito a Torino il «Registro 037» riservato a tutti i possessori della prestigiosa Lancia Rally 037, la vettura con la quale la Casa di Chivasso vinse il mondiale costruttori nel 1983. Il registro non ha scopi di lucro, è apolitico e ha come unico scopo quello di conservare e ampliare la conoscenza di questa berlinetta. Nei programmi del Registro c'è la promozione delle relazioni tra i possessori e gli estimatori delle 037 con incontri e riunioni. Inoltre è prevista anche un'assistenza per reperire o far costruire ricambi meccanici o di carrozzeria. La sede è situata in via Saorgio 48, 10147 Torino, telefono 011-250160.

SARA' IN VENDITA DA APRILE

Hot Road supercar Lego



Dopo la Supercar, è in arrivo un nuovo modello di fuoristrada dalla Lego System: si chiama Hot Road ed è un nuovo gioco di costruzione per gli appassionati di modellismo dai 9 ai 16 anni. Il modello, che indugia nei dettagli realistici (fanaleria sporgente e con fari metallizzati, tubi di scappamento con cromatura brillante), ha un profilo aggressivo ed è una decapottabile con interni rossi, provvista di predellino e parafranghi. Il costo della confezione è di 67.000 lire e sarà in vendita da aprile.

Chiamatemi Aurelia!

Lo spider protagonista dell'indimenticabile film di Dino Risi «Il sorpasso» è, da sempre, al centro di un equivoco. Non si tratta, infatti, come sostenuto da più parti, di una Giulietta Spider, bensì di una Lancia Aurelia Spider B24 America. Anche gli addetti ai lavori sono stati tratti in inganno e una casa video, nel rieditare il film, ha messo

in copertina una Giulietta. Nelle due foto, la copertina del video e una sequenza del film con Vittorio Gassman e Jean Luis Trintignant.



Il sogno irrealizzato del Magico Ayrton

Un sogno di un ferrarista sfegatato: Ayrton Senna alla guida della Rossa 27, il casco giallo del grande pilota brasiliano che spunta dall'abitacolo della Ferrari... Danilo Zucal ha voluto ricordare così l'asso di San Paolo, immaginandolo in questo dipinto sulla vettura di Maranello. Un evento che, purtroppo, rimarrà soltanto una mera utopia.

Chi fosse interessato può rivolgersi a Danilo Zucal, telefono 0463/832727.



SETTE GIORNI IN TV



ORSI

GRAN PREMIO DEL BRASILE

L'apertura televisiva del mondiale di F1 quest'anno spetta a Italia 1 che seguirà il Gran Premio del Brasile, in programma il prossimo 26 marzo. I collegamenti con il circuito di Interlagos sia venerdì che sabato saranno dalle 16,50 alle 18,10, mentre domenica 26 alle 17,30 per mezz'ora Claudia Peroni intervisterà i protagonisti del mondiale e poi alle 18 ci sarà lo start del Gp. Per quanto riguarda il warm-up sarà possibile seguirlo solo su Eurosport, la tivù via satellite. «Speciale dopo gara» quest'anno andrà in onda al lunedì alle 24 all'interno di Italia 1 Sport. Sarà condotto da Guido Schittone che avrà in studio di volta in volta ospiti diversi. Fra le rubriche non mancherà la moviola di Andrea De Adamich che catturerà i momenti più salienti del Gp. Prima di ogni gara mondiale riprenderà anche la trasmissione «Gran Prix» che, domenica 26 inizierà alle 12,30, e rimane fisso l'appuntamento motoristico del mercoledì notte, intorno alla mezzanotte, con Guido Schittone e le novità del Circus.

TELEMONTECARLO

Presentazione del mondiale di F.1 per «Crono-Tempo di motori» in onda mercoledì 22 marzo alle ore 24 e, in replica, sabato alle 13,15. Questa puntata presenterà anche un servizio sul rally storico di Sanremo, uno speciale sul salone di Ginevra con interviste ai designer più famosi ed infine la prova della Rover 100. «Tmc Speed» di domenica 26 marzo alle ore 20,15 condotto da Maria Leitner dedicherà ampio spazio alla terza gara valida per il Bpr

disputatasi a Monza proprio domenica e un'intervista a Giovanna Amati che ha debuttato in questo campionato. Passando ai rally verrà proposta la prova della Toyota sul circuito tedesco del Nürburgring con i piloti Auriol e Kankkunen, infine tornando alla pista la presentazione del campionato turismo inglese ai nastri di partenza il prossimo 2 aprile a Donington. Segnaliamo che la replica di Tmc Speed del 19 marzo sarà sabato 25 alle ore 12,45.

TELE

Mercoledì 22 marzo, nell'ambito di «Coast to Coast» e solo per abbonati, alle ore 16 la prima parte di una trasmissione dedicata 12 ore di Sebring, gara valida per il campionato Imsa. La replica sarà giovedì 23 alle ore 10, solo per abbonati. Sempre giovedì alle 16 e cripta la seconda parte della gara di Sebring, replicata solo per abbonati venerdì 24 alle ore 10. Sabato 25, in chiaro, uno speciale di mezz'ora dedicato al Rally 1000 Miglia, replicato domenica alle ore 17 e visibile a tutti.

RAI

Martedì 21 marzo alle ore 14 «Tg1-Motori» condotto da Pierangelo Piegari, mentre su Rai2, al termine del telegiornale delle ore 13, ogni domenica andrà in onda Tg2 Motori a cura di Gino Roca.

ODEON

Mercoledì 22 alle ore 23 e in replica sabato alle ore 13,15 «Racing Time».

CINQUESTELLE

Sabato 25 marzo alle ore 22,30 «Motori non stop» presentato da Patricia Pilchard e Paolo Bonaveri.

VELOCITA'

25-26 MARZO

MONZA
GRAN TURISMO EUROPEO BPR
CAMPIONATO ITALIANO F.3
SUPERCAR GT
CHALLENGE FERRARI 355/348
SUPERFORMULA
Sias - Autodromo di Monza
Tel. 039/24821
SILVERSTONE
CAMPIONATO BRITANNICO F.3
Silverstone Circuit
Tel. 0044/1327857271

26 MARZO

SAN PAOLO (BR)
CAMPIONATO MONDIALE DI F.1
Autodromo Interlagos
Tel. 0055/21/5219911
DARLINGTON
NASCAR WINSTON CUP
Nascar
Tel. 001/904/2530611

1- 2 APRILE

PHOENIX
CAMPIONATO F.ATLANTIC
Scca
Tel. 001/3036947222
LEDENON (FRANCIA)
F.3 e RENAULT CLIO FRANCESE
Asa de Ledenon
Tel. 0033/66/371137

2 APRILE

VALLELUNGA
CAMPIONATO ITALIANO
PROTOTIPI
CAMPIONATO F.EUROPA BOXER
COPPA ITALIA RENAULT CLIO
TROFEO CSAI F.2000
MINI COOPER CUP
Valllunga Aci Sport
Tel. 06/9041009-9041027
LOMBARDORE (TO)
GARA CLUB
Calt

Tel. 011/9956028-fax 9956910

DONINGTON
CAMPIONATO BRITANNICO
TURISMO

British Automobile Racing
Tel. 0044/1264/772696

PHOENIX
CAMPIONATO F.INDYCAR
F.INDYLIGHT

Indycar
Tel. 001/313/3348500

SUZUKA
CAMPIONATO GIAPPONESE
GRAN TURISMO
Suzuka International Racing Course
Tel. 0081/593/701465

BRISTOL
NASCAR WINSTON CUP
Nascar
Tel. 001/904/2530611

RALLY

23-25 MARZO

EL CORTE INGLES (E)
CAMPIONATO EUROPEO
RALLY COEFF. 20
Escuderia Drago
Tel. 0034/28/224333-262316

24-26 MARZO

CIRCUITO DELLE ARDENNE (B)
CAMPIONATO EUROPEO
RALLY COEFF. 5
Royal Union Motor Dinant Rt
Tel. 0032/82/224468-3191

25-26 MARZO

BARI
RALLY PROVINCIA DI BARI
COPPA ITALIA 6. ZONA
Scuderia Japigia
Tel. 080/5366466-5587091 fax
VENEZIA
TROFEO DELLA TORRE
REGOLARITA' AUTOSTORICHE
Ac Venezia
Tel. 041/5310362

COPPA LIBURNA
TROFEO TRADIZIONE TERRA
Scuderia Livorno 1949
Tel. 0586/883445

SAVONA
RALLY NAZIONALE
Rally Club Millesimo
Tel. 019/565544

ALTRE SPECIALITÀ

25-26 MARZO

VITTORIO VENETO (TV)
CAMPIONATO EUROPEO
AUTOCROSS 2500 e COPPA
EUROPA 1600
Associazione Sportiva
Autocross Alle Cave
Tel. 0438/500137-500137 fax
PONTE A EGOLA (PI)
CAMPIONATO VELOCITA'
FUORISTRADA
Panzer Club Fuoristrada
Tel. 0574/691404

26 MARZO

BADIA CALAVENA (VR)
CHALLENGE SCUDERIE VERONESI
Racing Club Badia Calavena
Tel. 045/7808191
CELLOLE (CE)
1. SLALOM SPEEDWAY
Motorsport Caserta Course
Tel. 0823/444704
PROVAZZANO
NEVIANO ARDUINI (PR)
SLALOM
Scuderia Tre Stelle
Tel. 0524/578825-0330/772177
COPPA CITTA' DI TRAPANI
COPPA CSAI SLALOM
6. ZONA
Motorsport Caserta Course
Tel. 0823/444704
TIRANO (SO)
TROFEO NAZIONALE
FORMULA RALLY
Autoconsult & Competition
Tel. 0376/720061-fax710359

TRASMISSIONI VIA SATELLITE

EUROSPORT

Mercoledì 22
22,00 MOTORS
Giovedì 23
12,30 MOTORS
13,30 TRUCK RACING:
SEASON REVIEW
Venerdì 24
17,00 FORMULA UNO
In diretta da Interlagos la
prima sessione di prove
del Gp del Brasile
19,00 TRUCK RACING:
SEASON REVIEW
Sabato 25
8,30-13,00-21,00
FORMULA UNO
replica prima sessione
del Brasile
9,30 TRUCK RACING:
SEASON REVIEW
17,00 FORMULA UNO
la seconda sessione di
prove del Gp del Brasile
18,00 CAR RACING
1,00 INTERNATIONAL
MOTORSPORT REPORT

Domenica 26
8,30-13,00 FORMULA
ONE replica della sessione
di prove del Gp del Brasile
13,30 FORMULA ONE
in diretta il warm up del
Gp del Brasile
18,00 FORMULA ONE
in diretta da Interlagos
il Gp del Brasile
22,00 FORMULA ONE
replica del Gp

Lunedì 27
12,00-17,30 FORMULA
ONE un'ora delle immagini
più salienti del Gp del
Brasile

DSF

Martedì 21
17,00 ACTION 5:
MONSTER TRUCKS

Mercoledì 22
12,00 MONSTER TRUCKS
23,00 «DER JAGUAR»
1,15 «CLASSIC CARS»
17,00 MONSTER TRUCKS

Giovedì 23
17,00 MONSTER TRUCKS

Venerdì 24
9,00-23,45 CLASSIC CARS
12,00 MONSTER TRUCKS

Sabato 25
14,00-0,15 MOTORSPORT
18,00 OPPOSITE
LOCK-INTERNATIONAL
MOTORSPORT

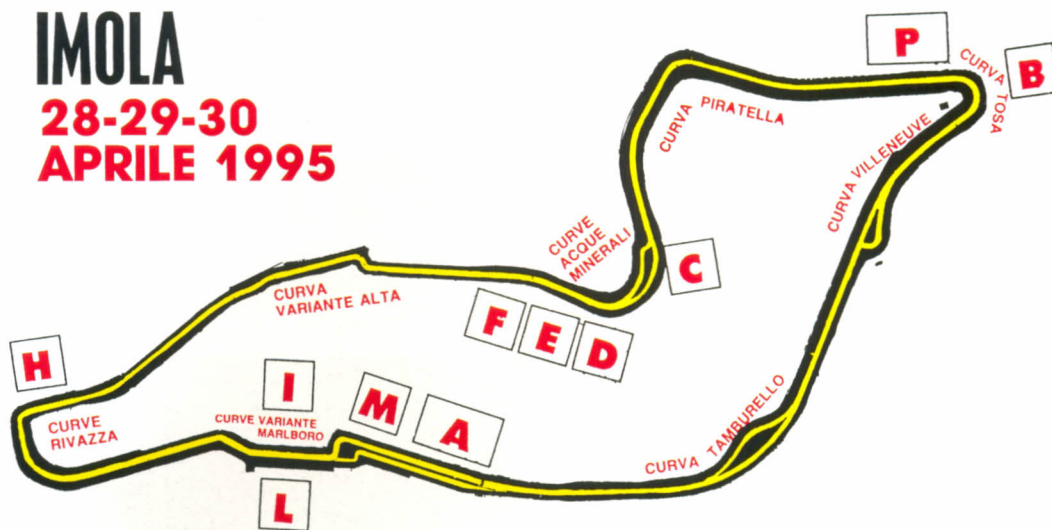
Domenica 26
10,45 MONSTER TRUCKS

Lunedì 27
12,00-24,00 DREAM
CARS

15° GRAN PREMIO di SAN MARINO

AUTODROMO ENZO E DINO FERRARI

IMOLA
28-29-30
APRILE 1995



VENERDÌ 28 Aprile 1995

Circolare e tribune C/D/E/F/H/I/M	L. 30.000
Ridotti (ragazzi fino a 16 anni e militari)	L. 15.000
Tribuna A Centrale Fiat	L. 65.000
B Pirelli/P Panoramica Tosa	L. 50.000

SABATO 29 Aprile 1995

Circolare e tribune C/D/E/F/H	L. 45.000
Ridotti (ragazzi fino a 16 anni e militari)	L. 23.000
Tribuna A Centrale Fiat	L. 100.000
B Pirelli/P Panoramica Tosa	L. 80.000
I Marlboro	L. 80.000
M Credito Romagnolo	L. 80.000

DOMENICA 30 Aprile 1995

Circolare Tosa	* L. 70.000
Ridotti (ragazzi fino a 16 anni e militari)	L. 35.000
Circolare	* L. 60.000
Ridotti (ragazzi fino a 16 anni e militari)	L. 30.000
* sconto per comitive lire 10.000	

TRIBUNE NUMERATE

TRIBUNA CENTRALE FIAT	A	L. 380.000
TRIBUNA PIRELLI (TOSA)	B	L. 300.000
GRADONATA PANORAMICA TOSA	P	L. 130.000
TRIBUNA G. VILLENEUVE (1° ACQUE MINERALI)	C	L. 200.000

TRIBUNA E. DE ANGELIS (2° ACQUE MINERALI)	D	L. 220.000
TRIBUNA A. VARZI (2° ACQUE MINERALI)	E	L. 220.000
TRIBUNA J. CLARK (2° ACQUE MINERALI)	F	L. 180.000
TRIBUNA NUOVA COPMA (RIVAZZA)	H	L. 160.000
TRIBUNA MARLBORO (VARIANTE MARLBORO)	I	L. 240.000
TRIBUNA AGIP PETROLI (VARIANTE MARLBORO)	L	L. 200.000
TRIBUNA CREDITO ROMAGNOLO (VARIANTE MARLBORO)	M	L. 280.000
N.B. = ■ Tribune con poltroncine		

I BIGLIETTI SONO IN VENDITA DIRETTAMENTE A:



UFFICIO BIGLIETTERIA
40026 IMOLA - P.le L. Da Vinci, 1
Tel. (0039)0542/34116 - Fax (0039)0542/34159



A.C. Bologna
Via Marzabotto, 2 - 40133 Bologna
Tel. 051/381618 - Fax 051/380947

A.C. Bologna
40122 Bologna - Via Calori, 10/D
Tel. 051/556155-556475 - Fax 051/554216



Ufficio di Stato per il Turismo -
Contrada Omagnano 20
47031 Repubblica di San Marino
Tel. 0549/882410-882406-882407 - Fax 0549/990388

COME PRENOTARE E ACQUISTARE I BIGLIETTI

I biglietti si possono prenotare presso l'Automobile Club di Bologna, le sue delegazioni; tutti gli Automobile Clubs d'Italia; nonché presso gli Aci Tour, le principali Agenzie di Viaggio Nazionali e all'Autodromo Enzo e Dino Ferrari - Imola

ORGANIZZAZIONE



SAGIS S.p.A. - Autodromo Enzo e Dino Ferrari
Via Fratelli Rosselli, 2 - 40026 IMOLA
Tel. (0039) 0542/31444 - Fax (0039) 0542/30420