

AUTO SPRI NT

SETTIMANALE 7
Anno XXXV - 14-20 febbraio 1995
Sped. in abb. postale - Pubbl. inf. 50%
L. 4.000

IL CALENDARIO DELLE GARE 1995

AUTO
SPRI
NT
FERRARI 412 T2
Gerhard Berger

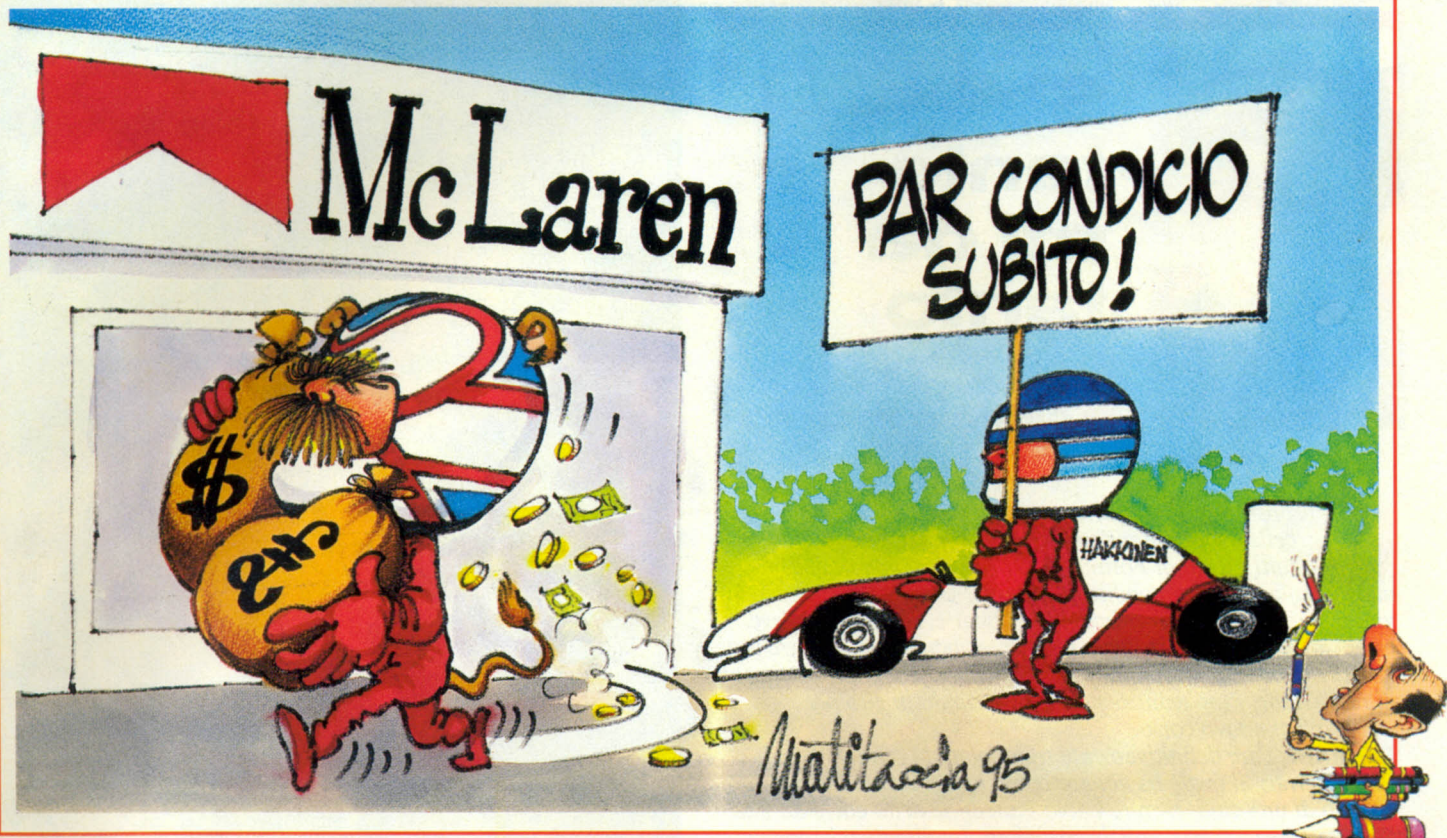


DOPPIO POSTER
ALL'INTERNO



E' FATTA COSI' LA 023
L'ULTIMA IDEA DI MIGEOT
E' LA CODA A PUNTA E...

QUESTA TYRRELL HA UN SEGRETO!



sommario

7

SETTIMANALE
Anno XXXV
14-20 febbraio 1995

L. 4.000

VELOCITÀ

- FORMULA UNO
12 Ferrari 412 T2
- FORMULA UNO
16 Tyrrell 023
- FORMULA UNO
22 Anticipazioni sulla McLaren
- IL PERSONAGGIO
44 Eddie Jordan
- NASCAR
68 Pit Stock
- IMSA
76 I guerrieri della notte
- FORMULA 3
98 Test a Vallelunga



EDDIE JORDAN (FotoORSI)

RALLY

- SPECIALE
84 Come cambia Rallysprint
- MONDIALE
86 Rally di Svezia

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**
- 67 notiziario csai**
- 94 news rally**
- 104 news on the road**
- 106 domenica sprint**
- 107 area box**
- 110 portobello**
- 111 crucisprint**
- 114 dove si corre**

AUTO SPRI NT

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

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

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

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

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

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

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

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

DISEGNI
STEFANO ADAMI - ANTONIO SASSI - GIORGIO SERRA
MASSIMO VALLESE

COLLABORATORI

Renè Alezra, Innocenzo Bonelli, Lino Ceccarelli, Alessandro Collina, Adriano Cimarosti, Cesare De Agostini, Mike Doodson, David Hodges, Martin Holmes, Walter Leverone, Pietro Libro, Massimo Manfregola, 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



CONTI EDITORE S.p.A.



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990

CONTI EDITORE divisione **Pubblicità** - Sede - Via del Lavoro 7
40068 S. Lazzaro di Savena - (Bo) - tel. 051/6227111 - fax 051/6227309
Uffici di Milano: Via Aleardo Aleardi 12
20154 Milano - tel. 02/33100438 - fax 02/3315778
Emilia-Romagna, Marche, Umbria, Toscana: **Biellezeta** S.r.l.
Via Frassinago 12/a - 40123 Bologna - tel. 051/332322 - fax 051/333574

io, canaglia



Se tanto mi dà tanto

■ **GIORGIO FALETTI**

Considerando il risultato ottenuto da Paul Newman, alla bella età di settant'anni, alla ventiquatt'ore di Daytona, tutti i team di Formula Uno si sono convinti della nuova realtà dell'automobilismo sportivo. Un pilota, per essere vincente, deve aver vinto almeno un Oscar e, soprattutto, deve essere abbondantemente sopra i sessantacinque anni. Mentre tutti gli ormai obsoleti giovani ex-piloti si stanno iscrivendo a dei corsi di recitazione, i top team si stanno guardando in giro per adeguarsi al nuovo corso.

FERRARI. Pare definitivamente tramontata la candidatura di Paolo Ferrari, il quale ha chiesto come ingaggio due frustini in cambio di una gara, mentre Paolo Panelli ha detto che darà una risposta appena torna da Salsomaggiore. In ogni caso la nuova monoposto, appena nata, è già stata modificata e dotata di un interfono a cura della Amplifon, nuovo sponsor tecnico, per le comunicazioni box-pilota. I meccanici del Cavallino si stanno allenando per i pit-stop che presenteranno delle novità, in quanto oltre alla pressione delle gomme si dovrà anche fare un velocissimo controllo delle pressioni arteriose. Pare che i ragazzi siano piuttosto avanti col cambio rapido di dentiera senza levare il casco al pilota.

WILLIAMS. Rigido sul concetto dell'età e possibilista sulla carriera, il buon vecchio Frank ha avviato trattative con un sessantottenne vicino di casa, che ha fatto due volte la comparsa in un film di Alec Guinness, mentre il nome della seconda guida non si sa ancora in quanto sta in coda allo sportello per ritirare la pensione. Velocissimo ai primi test, il nuovo collaudatore, il nonno di Omar Sharif, ha dato preziosi suggerimenti per la nuova monoposto, proponendo fra l'altro il sedile a dondolo e introduzione di una feritoia nel casco in cui infilare la pipa.

BENETTON. Pare fatta con Dario Fo, in attesa che Carmelo Bene, già messo sotto contratto e girato in parcheggio alla Ligier, invecchi ancora un po'. Non è accertato ma sembra che siano allo studio, oltre che per i pneumatici, termocoperte antropomorfe per i piloti, da utilizzare in caso di artrite e che, sempre in quest'ottica, la nuova monoposto sia fatta interamente in fibra di cachemere.

MCLAREN. Astuto come sempre, Ron Dennis, in questa fase di transizione, ha preferito optare per due piloti giovani da tirare su poco per volta e sta trattando con due ragazzini di cinquantacinque anni, che fino all'anno scorso hanno corso con i kart. La nuova monoposto, dalle pance molto larghe, ha da un lato il radiatore acqua-olio e dall'altra il tubo dell'ossigeno e il tubo per le flebo, da utilizzare in caso di crollo degli zuccheri. I pit-stop, anche i più elaborati, sono a carico della mutua, dietro semplice presentazione di ricetta medica e, in questo caso, siamo costretti a notare che dalla vecchia Inghilterra ci arriva l'ennesima lezione di civiltà.



CLIC 

Con...tatto!



FERMO POSTA

RAFFAELE D'ACUNTO - Salerno — Non è escluso che in futuro la sua idea possa essere realizzata. Grazie dei complimenti e auguri per l'attività del Club dedicato a Gilles Villeneuve.

VANESSA ANDREANI - S. Lucido (CS) — Non appena saremo a conoscenza dell'uscita del libro da lei segnalato in edizione italiana, ne daremo notizia. Per quanto riguarda la sua seconda domanda, eccole l'indirizzo della Libreria dell'Automobile, presso cui potrà richiedere il catalogo con tutto il materiale audio-visivo disponibile: corso Venezia 43, 20121 Milano. Numero telefonico 02/ 27301462.

GIANFRANCO MORIMBELLI - Rovato (BS) — Ci associamo al suo augurio nei confronti del rientrante Alex Caffi.

BARBARA VITALI - Milano — Questa nostra lettrice intende corrispondere con ragazzi/e attratti dal mito di Ayrton Senna. Chiunque fosse interessato può contattarla al seguente indirizzo: via dei Fontanili, 39 - 20141 Milano.

ALBERTO MINI - Roma — Condividiamo le sue affermazioni e... grazie per aver apprezzato la serata dei Caschi d'oro!

VERONICA FERRARI - Bologna — Roland Ratzenberger cominciò la sua carriera a metà degli anni '80 con una Formula Ford. In questa categoria si aggiudicò l'anno dopo la finale internazionale a Brands Hatch. La sua attività proseguì parallelamente nel turismo con la Bmw e nelle monoposto, dove Roland giunse 3. nella F. 3000 inglese nel 1989. L'anno dopo la sua carriera si concentrò nelle corse giapponesi, dove prese parte per alcune stagioni alla F. 3000 locale e alle gare per prototipi. Questo sino all'inizio dello scorso anno, quando si accordò con la Simtek per partecipare alle prime gare del Mondiale di F. 1.

LORENZO VILLA - Via San Gaetano, 26 Casatenovo (Como) 22064 (numero tel. 039/9202176) — Questo nostro lettore è alla ricerca di una registrazione del Gp del Brasile 1994. Chiunque ne fosse in possesso è pregato di contattarlo ai recapiti sopra indicati.

LEONARDO ZITO - Manduria (TA) — Il suo interrogativo è uno dei tanti nodi ancora da sciogliere per fare piena chiarezza su quanto è accaduto quel giorno a Imola.

STEFANO FERRARI - Castelguelfo (Parma) — Non siamo a conoscenza di negozi o rivenditori italiani che abbiano a disposizione il cappellino che li interessa.

MARIO SORRENTINO - Canicatti (AG) — Il Gp di Monaco '84 fu interrotto dal direttore di gara Jacky Ickx per le proibitive condizioni meteorologiche. Alain Prost fu quindi dichiarato vincitore perché venne considerata la classifica del giro precedente alla sospensione della gara.

Scrivere a: AUTOSPRINT
Casella Postale AD 1734
40110 Bologna

COVER STORY



1965

La Ferrari scende in pista con la nuova vettura siglata 330 P2, destinata a gareggiare nel Mondiale Marche. Il motore è un 12 cilindri con quattro alberi a cammes in testa, montato in posizione centrale. La P2 sarà assente a Sebring a seguito di un disaccordo con gli organizzatori.



1975

L'Alfa Romeo si lancia all'attacco del Mondiale per vetture Sport con la 33 Tt 12, che sarà gestita privatamente da Willi Kauhsen, un ex pilota tedesco appena ritiratosi dalle corse. Tra i piloti del Biscione anche Arturo Merzario e Rolf Stommelen, due grandi specialisti delle gare di durata.



1985

Nei test brilla la nuova Lotus 97 a motore Renault. La Casa di Ketteringham Hall ha riposto la sua fiducia su un pilota esperto, Elio De Angelis, e su un giovane emergente che ha fatto vedere ottime cose con la Toleman: si chiama Ayrton Senna. Scelta azzeccata, non c'è che dire...

Ecco i big nella storia della Imsa

Da quando la Ferrari ha fatto il suo debutto nella serie Imsa seguio con molto interesse le vicende della serie americana. A tal proposito vorrei chiedere alcune informazioni su questo campionato. In particolare vorrei sapere quando ha avuto inizio, quale è la marca che ha vinto più campionati nella categoria prototipi (che se non vado errato era chiamata sino a due anni fa «Gtp») e chi è il pilota che ha vinto il maggior numero di titoli. Infine desidererei sapere

qual è il pilota italiano che ha preso parte al maggior numero di gare della Imsa.

Giulio Alberichi
Genova

La serie Imsa ha avuto inizio nel 1971, con un regolamento che prevedeva l'assegnazione di due titoli nelle rispettive classi in vigore: nella Gtu (vinse Peter Gregg) e nella Gts (vinse David Henz). La Casa che sino ad ora si è aggiudicata il maggior numero di titoli tra i prototipi della classe Gtp è stata la Porsche, che si è aggiudicata per 5 anni la classifica riservata ai telai e per tre anni quella prevista per i costruttori di propulsori. Tra i piloti

plurivincitori nella classe riservata ai prototipi, va segnalato Geoff Brabham, che ha trionfato per quattro stagioni consecutive (dall'88 al '91) al volante della Nissan. Dietro di lui va ricordato lo scomparso Al Holbert, vincitore di tre titoli. Peter Gregg, anche lui scomparso, è stato senza dubbio il pilota più versatile della Imsa nei primi anni, visto che riuscì ad aggiudicarsi un totale di 6 titoli in ben tre classi: la Gtx, la Gts e la Gtu. Infine, il pilota italiano più esperto della Imsa è senza dubbio Giampiero Moretti, che ha debuttato nella serie nel lontano 1978 e da allora ha disputato oltre 150 gare valide per il campionato.

Il punteggio nelle salite del Cimm '95

Seguo con molto interesse ogni anno il Campionato nazionale della Montagna, ma ho delle grandi difficoltà a comprendere i metodi di assegnazione del punteggio, che non sono così semplici, a quanto sembra, rispetto ad altre categorie dell'Automobilismo da corsa. Potrei avere una spiegazione su come vengono attribuiti i punti nel Cimm?

Salvatore Lorusso
Potenza

In effetti il metodo di attribuzione dei punti nel Cimm non è così semplice e lineare rispetto a tante altre categorie dell'automobilismo agonistico, proprio perché nelle salite si cerca di porre i piloti delle varie classi in grado di competere per il titolo, con l'introduzione di diverse variabili che rendono il sistema piuttosto complicato. Veniamo ai dati. Ai primi tre classificati di ogni gruppo (A, N, prototipi e Supersalita) viene attribuito il punteggio di 3,2 e 1 punto. Ad ogni classe viene poi dato un punteggio differenziato a seconda del numero di partenti. Ad esempio se i partecipanti so-





no non più di tre, prendono punti i primi due (rispettivamente 5 e 3 punti), se i parienti sono 7 prendono punti i primi cinque (7, 5, 3, 2 e 1 punto) e così via sino al punteggio massimo assegnato quando i piloti al via sono più di dieci. In questo caso prendono punti i primi nove (10, 8, 7, 6 a scalare). Inoltre ai conduttori che prendono parte a gare distanti oltre 500 km dalla propria residenza, il punteggio viene moltiplicato per il coefficiente 1,2. Pertanto il punteggio finale di ciascun pilota è dato dalla somma del punteggio di gruppo e del punteggio di classe eventualmente moltiplicato per il coefficiente. Certo, non è semplice, ma è il metodo migliore per assicurare la «par condicio» tra vetture molto diverse tra loro, come ad esempio un prototipo e un gruppo N....

I cambi di cilindrata nella F.1

Giorni orsono, mentre leggevo un articolo sui nuovi regolamenti che prevedono per quest'anno un cambiamento di cilindrata, mi chiedevo quanti fossero stati nella storia della massima formula i ritocchi in tal senso a partire dalla prima edizione disputata nel 1950. Potreste indicarmeli?

*Ulderico Belli
Livorno*

Quando venne disputata la prima edizione del Campionato Mondiale di F.1, nella stagione 1950, erano ammessi motori con compressore aventi una cilindrata massima di 1500 cc, e motori senza compressore con ci-

lindrata massima di 4500 cc. Tale formula è andata avanti per due sole stagioni. All'inizio del '52 furono ammesse vetture di 2000 cc e di 500 cc con compressore. Nel '54 la cilindrata dei motori atmosferici fu portata a 2500 e quella dei propulsori con compressore a 750 cc. Questo nuovo cambiamento rimase in vigore fino al 1961, quando fu cambiato il valore dei motori aspirati, che furono portati a 1500 cc, mentre il compressore venne temporaneamente abolito. A inizio del 1966 entrò in vigore la formula dei 3000 cc per i propulsori atmosferici, e fu reintrodotta il compressore con 1500 cc di cilindrata. Negli anni questo compromesso normativo si è poi rivelato il più stabile. Nell'86 furono ammessi soltanto motori turbocompressi di 1500 cc. L'anno successivo furono reintrodotti gli aspirati di 3500 cc, mentre la pressione del turbo fu «calmierata» a 4,5 bar e nell'88 a 2,5 bar. A partire dal 1989 il turbo è stato quindi abolito e sono restati in vigore sino alla scorsa stagione i propulsori aspirati di 3500 cc, che saranno sostituiti quest'anno dai motori di 3000 cc, al fine di limitare la potenza e le prestazioni delle monoposto. Un lungo cammino regolamentare che in 46 stagioni ha visto per otto volte mutare gli assetti tecnici dei motori.

RISPONDE L'ESPERTO

Sono un appassionato di tecnica applicata alla F.1 e vorrei sapere qualcosa circa il funzionamento dei tromboncini a geometria variabile. Desidererei conoscere anche quando e da chi furono introdotti nella massima formula.

Marco Listri, Taranto

La prima Casa a introdurre in F.1 condotti a geometria variabile fu la Ferrari in occasione delle prove del Gp del Messico 1991, poi imitata dalla Honda per il suo motore Ra121E a 12 cilindri, nel Gp del Belgio di quell'anno. Veniamo ora alla spiegazione di questa soluzione tecnica. La curva di potenza di un motore da competizione presenta dei «buchi», ossia dei cali di erogazione della potenza stessa, quindi della coppia. Da sempre si è cercato di studiare le risonanze nei con-

L'ingegnere Enrico Benzing spiega come funzionano i tromboncini a geometria variabile

dotti di aspirazione, ma con i soli mezzi meccanici non è mai stato possibile realizzare soluzione soddisfacenti. Addirittura i primi brevetti riguardanti i tromboncini a geometria variabile risalgono agli anni '20. Solo recentemente, grazie alla vera e propria rivoluzione provocata dall'avvento dell'elettronica, è stato possibile fruire di attuatori in grado di lavorare al millesimo di secondo, quindi in tempo reale. Da pochi anni a questa parte è stato quindi possibile l'uso degli strumenti adatti per applicare questa soluzione. Vediamo come e perché. Le caratteristiche acustiche (o risonanze) si basano sul fenomeno della propagazione delle onde all'interno di un dato volume. Motoristicamente si tratta di un tubo di risonanza che permette di sfruttare la qualità del flusso d'aria al momento della miscelazione con il carburante iniettato. In un motore normale un condotto più lungo aumenta il riempimento dei cilindri ai bassi regimi di rotazione, mentre il tubo più corto è dinamicamente efficace agli alti numeri di giri. Nel caso di motori da competizione, invece si lavora su «fasce» di regimi di rotazione. Ecco quindi che la geometria variabile dei condotti permette o favorisce un aumento della lunghezza del condotto stesso in vari punti (per esempio a 9000 giri, oppure a 12.000 giri). Il meccanismo, in sostanza, fa alzare le trombette in certi punti, poi, quando non se ne presenta più l'esigenza, le «riaccorcia» opportunamente. Quindi, sintetizzando, nella progressione dei giri è possibile notare un continuo alzarsi e abbassarsi delle trombette; la curva della potenza diventa pertanto molto progressiva, colmando così i «buchi» di carburazione prima accennati.



In Piemonte premiazioni il 26 febbraio

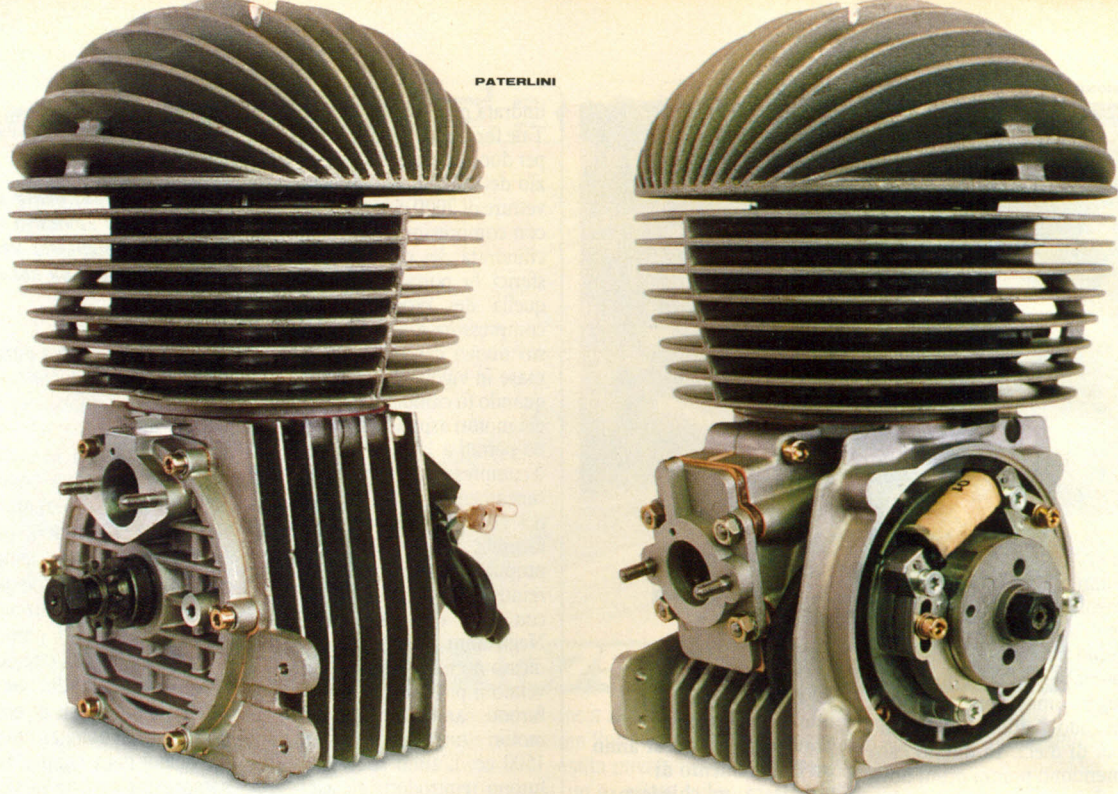
Il delegato regionale del Piemonte, Giuseppe Proni, ha organizzato per domenica 26 febbraio, a Torino, la premiazione dei campioni regionali che sarà preceduta da un incontro con il presidente della Fik, Oddino Domenichini. Oltre che per festeggiare i vincitori dei titoli regionali, il meeting servirà infatti anche per esporre problemi e istanze al vertice dell'autorità sportiva. Il programma dell'incontro prevede il dibattito alle 9.30 e la premiazione con raduno conviviale alle 12.30. I titoli regionali sono stati conquistati da: Torlasco, 60 Minikart; Scarafioti 100 Junior; Fragoni, 100 Nazionale; Orofino, 100 Internazionale; Furbatto, 125 Nazionale; Pianelli, 125 Internazionale; Giacoletto, 100 Amatori; Di Sario, 125 Amatori valvola. Le adesioni dovranno essere comunicate entro il 22 febbraio al numero telefono 011 - 720460.

Bosco delegato della Campania

La Campania ha un nuovo delegato regionale. La Fik, sulla base delle nuove norme, ha infatti designato l'avvocato napoletano Rosario Bosco. Il nuovo rappresentante locale della Campania, che ha maturato una solida esperienza nel campo kartistico prima come pilota poi al vertice della South Racing, succede a Domenico Gareri che aveva curato la delegazione campana con un incarico di commissario ad interim, in quanto occupa anche il ruolo di delegato della Calabria.

Così i titoli regionali in Lombardia

Si è svolta recentemente la premiazione dei campioni regionali della Lombardia. Di seguito riportiamo l'elenco dei vincitori di categoria. 60 Minikart Riccardo Pini; 100 Junior Roberto Toninelli; 100 Nazionale Andrea del Fanti; 100 Internazionale Alessandro Coccoli; 125 Europa Nicola Della Gioia; 125 Nazionale Marco Bozzoni; 125 Internazionale Giuseppe Damoli; 100 Amatori Claudio Rossi; 125 Amatori valvola Bruno Ferrari.



CON UN MOTORE A VALVOLA E UN LAMELLE

Ritornano i Saetta

La Italsistem ha deciso di rispolverare il nome dei motori che calcarono la scena kartista alla metà degli anni '60, adottando peraltro lo stesso logo, per un valvola, in alto a sinistra, e un lamelle, in alto a destra.

STRATEGIA. La scelta della Casa romagnola di omologare due linee di motori per il triennio '95-'97 è stata dettata dalla volontà di disporre di due fronti, assai diversi, sui quali portare avanti lo sviluppo. Infatti se gli Italsistem vengono realizzati in pressofusione, i Saetta sono costruiti con il più complesso e costoso procedimento della fusione in terra. Dunque appare chiaro che i Saetta, rappresentano una sorta di alto di gamma, anche nel prezzo. A proposito delle scelte strategiche, va poi sottolineato che sono stati costruiti solo due motori per la 100, uno con ammissione a valvola rotante e l'altro a lamelle, tralasciando quindi il piston-port. La decisione di non realizzare un propulsore per la Junior è stata determinata da considerazioni di

mercato, ritenuto troppo limitato per giustificare lo sforzo rappresentato da una costruzione con fusione in terra, particolarmente onerosa.

VALVOLA. È un propulsore dotato di una testa emisferica radiale, con le alette tutte legate tra loro per contenere il rumore. Inoltre sono stati utilizzati dadi di fissaggio particolarmente piccoli per non interferire nella struttura (tagliandola) e creare così risonanze. All'interno troviamo una valvola di dimensioni generose (108 mm), un diagramma a tre luci e uno scarico ovale dotato di due booster. Alesaggio e

corsa sono di 50,0 e 50,5 mm. Il cilindro è preinvecchiato nella canna per ottimizzare la resistenza dei materiali. Nel basamento incontriamo poi la soluzione di un cuscinetto grande e uno piccolo. L'accensione utilizzata è nuova Italsistem, anch'essa appena omologata.

LAMELLARE. Il motore destinato alla Intercontinentale A esternamente riprende le forme e i concetti termici del fratello con ammissione a disco rotante, infatti troviamo sempre la testa emisferica radiale e, anche in questo caso, le alette sono legate tra loro per

contenere rumore e risonanze. Il carter del lamellare appare poi molto simile a quello utilizzato dal «cugino» Italsistem. Internamente, il diagramma è a tre luci e lo scarico ovale con due booster. Anche in questo caso alesaggio e corsa sono di 50,0 e 50,5 mm, l'accensione è Italsistem e la canna del cilindro è preinvecchiata.

PREZZI. Il Valvola, contraddistinto dalla sigla SI11, completo di marmitta costa 2.450.000 lire più iva. Mentre il valvola, identificato come Sv11, ha un prezzo di 2.450.000 lire, sempre iva esclusa.

IL CALENDARIO

19 febbraio

- Pista South Garda Lonato (Bs) 60, 100, 125, Amatori no 125 Europa
- Pista Duemila Ampugnano (Si) 60, 100, 125, Amatori

26 febbraio

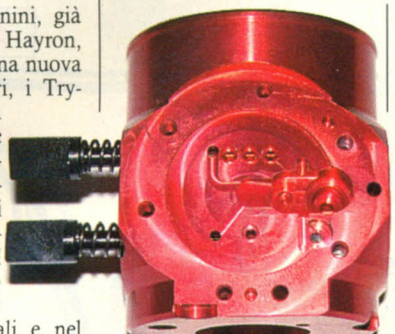
- Pista del Sele Battipaglia (Sa) 60, 100, 125 Amatori
- Pista di Monti (Sassari) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Azzurra Jesolo (Ve) 60, 100, 125, Amatori

- Pista Sport club Fasano (Br) 60, 100, 125, Amatori
- Pista d'oro Bagni di Tivoli 60, 100, 125, Amatori
- Pista Mainenti Ramacca (Ct) 60, 100, 125, Amatori

NUOVO CARBURATORE DI VANNINI

Tre fori diversi per il Tryton

Vincenzo Vannini, già papà degli Hayron, ha ora realizzato una nuova serie di carburatori, i Tryton, che sono una logica evoluzione destinata alla classe 100. Tra i carburatori preparati da Vannini, è molto interessante il Cw240 (nella foto a lato), utilizzabile nelle gare nazionali e nel Gruppo 2 omologato Csai, che ha un diametro del diffusore da 24 mm e presenta l'inedita soluzione del polverizzatore con tre fori a



diametro differenziato. Con questa soluzione, all'aumentare del flusso d'aria nel condotto di aspirazione, varia il numero dei fori inte-

ressati dal passaggio del carburante. Dunque la miscela aria-benzina si ingrassa man mano che sale il regime di rotazione, così il power-jet risulta praticamente inutile, inoltre la soluzione approntata da Vannini, nelle prove finora svolte, si è mostrata nella risposta più progressiva del power-jet. Il Tryton Cw 240 ha un prezzo di 345.000 lire, iva compresa. Ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta alla Va.Mec., telefono 0542 - 674108, fax 0542 - 673618, oppure 033 - 258198.

VOLUMI

SOLUZIONE DELLA TOP DA 140 MM

Mozzi extralunghi

La vasta gamma di componenti della Top, realizzata per tutti i tipi di kart, si è recentemente arricchita di un nuovo mozzo posteriore extralungo, che misura ben 140 mm. Con quest'ultima costruzione l'offerta della Casa reggiana può spaziare

dal modello corto (65 mm) al lungo (90 mm) al superlungo (115 mm), fino appunto, all'extralungo da 140 mm. Caratteristica di quest'ultimo mozzo è quella di avere tre viti di serrag-

gio, come si nota nella foto sotto dell'extralungo vicino alle versioni superlunga lunga. Tutti i mozzi Top sono disponibili per assali di dimensioni comprese tra i 25 e i 45 mm, vengono costruiti sia in alluminio che in magnesio e possono essere forniti in colore naturale, oppure anodizzati in oro, blu o rosso. I prezzi oscillano tra le 40.000 e le 68.000 lire. Il numero di telefono della Top è 0522 - 953585.



PER I PROBLEMI DEL KART IL 19 FEBBRAIO

Incontro Fik-Emilia

Piloti e addetti ai lavori dell'Emilia kartistica il prossimo 19 febbraio potranno esternare i loro eventuali dissensi sulle scelte della Fik nella riunione in programma al circolo Arci di Zola Predosa, in provincia di Bologna. All'incontro che avrà inizio alle ore 14,30 prenderanno parte alcuni rappresentanti ai massimi vertici della Federazione italiana karting. Ulteriori informazioni circa questo meeting potranno essere richieste al delegato regionale dell'Emilia, Giancarlo Goldoni, al numero telefonico 051-6330758, oppure presso il Karting Club Bologna allo 051-6491333.

RETROBOX

Il Trofeo Margutti ha rischiato di perdere i **top-driver stranieri**. Poi è arrivato un accordo tra Cik e Fik...

ARTURO RIZZOLI

Mai come quest'anno il Trofeo Margutti, in programma il prossimo 5 marzo, era riuscito a fare parlare tanto di sé, e anche a creare tensione. Certo è che anche nelle passate edizioni l'appuntamento parmense è sempre stato un'importantissima classica di apertura della stagione internazionale, quasi un antipasto mondiale, ma quest'anno sono accaduti fatti nuovi.

LICENZE. Una norma Cik, entrata in vigore il 1. gennaio di quest'anno stabilisce che i piloti titolari di superlicenza (come dire tutti i top-driver del karting mondiale) possono partecipare solo alle gare titolate Cik, oltre ovviamente alle competizioni che si svolgono nello stesso Paese in cui hanno ottenuto la licenza. Se, come accadeva nel passato, tutti i piloti ufficiali stranieri delle Case italiane avessero ancora la licenza italiana il problema non si porrebbe. Ma, per una questione che era già stata sollevata con toni piuttosto polemici, all'epoca del mondiale di F.S-A e F A di La-

val (settembre '93) dalle varie Federazioni che vedevano nella Fik un'entità che sottraeva loro licenziati senza che la Cik intervenisse; ora la Fik concede la propria abilitazione a gareggiare solo a chi possiede un passaporto italiano. Ed eccoci così al problema del Margutti, che era stato iscritto a calendario come gara con regolamento Cik, ma non titolata Cik, e quindi non avrebbe potuto ammettere al via i superlicenziati stranieri. Per risolvere la questione, la settimana scorsa è passata tra febbrili consultazioni, discussioni sulle interpretazioni (talvolta improbabili) delle norme sportive e un fitto intreccio di telefonate tra la Fik e la Cik per salvare il Margutti, o meglio per evitare l'esclusione automatica di tutti i superlicenziati stranieri. La soluzione del problema è poi arrivata sul finire della settimana passata. Anche se non vi è stata ancora una stesura scritta ufficiale, si sa che il Margutti riceverà lo status di gara internazionale titolata Cik, così che anche i piloti stranieri potranno partecipare senza problemi.

RECORD. I 230 iscritti del Margutti '94 parevano un grande risultato, ma quest'anno siamo andati ben oltre: sono infatti 302 i piloti che hanno chiesto di partecipare a questa gara. Per la precisione, la Junior ha 74 iscritti, la Ic-A ne ha 116, ed è l'unica categoria dove c'è equilibrio tra italiani (51%) e stranieri (49%), la F.A conta 112 piloti il 61% dei quali stranieri, come nella Junior. Questa eccezionale affluenza ha indotto gli organizzatori di Parma a pensare a una riduzione delle classi per il '96.

I titolari di superlicenza dal 1. gennaio possono correre solo nelle gare titolate

STUDIOCOLOMBO



I finalisti della F. A del Margutti '94 con i genitori del compianto Andrea



domenica notte

■ CARLO CAVICCHI

L'istruttoria messa in piedi dal pubblico ministero bolognese dopo gli incidenti al Gran Premio di Imola è in dirittura di arrivo. Autosprint, settimana dopo settimana ha seguito il faticoso evolversi della vicenda tenendo sotto pressione l'ambiente affinché dall'esterno pressioni più o meno velate non portassero a un insabbiamento delle prove. Adesso il quadro sembra oramai chiaro e il nervosismo serpeggia sempre più palese non solo in seno alla Williams. Il boss del team campione del mondo costruttori, sicuramente una delle persone più provate per la morte dell'asso brasiliano (il suo dolore è ben noto a chi gli sta vicino), ha dichiarato nei giorni scorsi: «Ho sentito dire che è sotto accusa il piantone dello sterzo. Forse è vero che, come dicono, si è rotto. Aspetto con ansia i risultati perché se davvero il piantone si è rotto la Williams non ne uscirebbe bene». Parole sofferte e quantomai esplicite. Ma sulla faccenda si è espresso anche il presidente della Fia; lo ha fatto con una uscita davvero sorprendente e per molti versi preoccupante. Ha detto Max Mosley: «I Gp italiani potrebbero essere a rischio se dovesse esserci il pericolo di una azione civile dopo i risultati dell'inchiesta Senna. Lo stesso potrebbe accadere ad altri circuiti di Paesi con identiche procedure legali». Che cosa ha voluto significare con queste parole? Forse che in caso di incidenti

non bisogna indagare troppo? Che guai a chi cerca la verità troppo a fondo? Che si correrà soltanto là dove in caso di tragedia tutto viene messo a tacere dato che lo sport del motore è ad alto rischio e chi lo pratica ne deve accettare la filosofia fino in fondo?

Autosprint è da sempre su posizioni legaliste e anche nei giorni più bui dello scorso maggio ha scelto di uscire dal coro evitando le facili accuse generiche al business, alla Federazione, al dio denaro e a tutti i luoghi comuni che si sono sprecati in quei terribili momenti. Ha soprattutto difeso Imola dalle calunnie suggerite sull'onda emotiva. È facile, adesso che è definitivamente dimostrato che nella morte di Ayrton il muro non c'entrava per niente, dire che il Gp di San Marino va salvato a tutti i costi. Ma a suo tempo in quanti si sono presi la briga di separare le emozioni dai fatti? Remavamo contro corrente e qualcuno dei moralisti dell'ultima ora ci accusò persino di essere conniventi con gli organizzatori e con il potere costituito. Il tempo però è un grande setaccio: filtra tutto, ridà alle cose i contorni più esatti e ci rende anche giustizia. Soprattutto ci premia l'aver tanto insistito perché la verità, quella vera, unica, venisse a galla. Autosprint non è contro qualcuno, ma è soltanto dalla parte di Senna, perché in nessun modo venga straziato una seconda volta. Proprio per questo ci sgomenta questa uscita del presidente: lui, l'indomani della tragedia imolese, a precisa domanda rispose che se qualcuno avesse avuto delle responsabilità avrebbe pagato duramente. Adesso invece minaccia di non assegnare più Gran Premi a quei Paesi dove la giustizia cerca di impegnarsi fino in fondo. Ecco che quando abbiamo plaudito alla serietà del pubblico ministero di Bologna, capace di tirare diritto nonostante le sicure pressioni esterne di cui è inevitabilmente stato oggetto, lo abbiamo fatto con reale ammirazione. E fummo anche facili profeti perché certi «messaggi» ne sono ora una prova inconfutabile. Ma che cosa dovrebbero fare, allora, gli organizzatori dei nostri Gran Premi? Convincere il giudice a lasciar perdere, a mettere tutto a tacere per non rischiare di vedersi annullate le gare?

Forse abbiamo capito male, presidente. Per favore, ci confermi che abbiamo proprio capito male.

LA NUOVA
FERRARI
HA IL POSTERIORE
MOLTO
LARGO ...



... MESUO COFF
EI MANOVA
UN PO'
DI CULO!

M. Ballo

FORMULA UNO

TEST FERRARI

Partenza

Il debutto della 412 T2 è stato travagliato: prima la pioggia e poi una uscita di pista di Berger hanno fortemente condizionato il lavoro. Eppure a Maranello sono ottimisti...

FRANCO NUGNES



Ferrari bagnata... I tifosi del Cavallino fanno gli scongiuri e sperano che sia davvero una Ferrari fortunata. Si è mosso il pubblico delle grandi occasioni per vivere in diretta i primi giri della 412 T2. E ha dovuto soffrire prima di vederla in azione: mercoledì l'attesa è stata vana in quanto una perdita d'olio fra motore e

cambio (in mezzo c'è un distanziale in fibra di carbonio...) ha ritardato di un giorno il debutto. Poi ci si è messa la pioggia a complicare i piani. Gerhard Berger è riuscito a coprire solo 17 giri prima di essere protagonista di una uscita di pista che inizialmente sembrava innocua e che invece ha costretto la squadra a rientrare nel Reparto Corse sospendendo i lavori programmati. Nella

Gerhard Berger ha portato al debutto la 412 T2 a Fiorano: giovedì la pista era bagnata e in 17 giri ha ottenuto un buon 1'18"38

bagnata



violenta scordolata si è rotto il cambio, si è danneggiata la coppa del motore e la scocca ha dovuto già subire degli interventi di riparazione. Come avvio non poteva essere peggiore. Eppure a Maranello c'è ottimismo. C'è fiducia. Eh sì, perché sono bastate poche tornate di Fiorano per convincere un pessimista cronico come Berger a mostrare il sorriso. Alla presentazione statica della 412 T2 l'austriaco non aveva voluto fare proclamazioni: *«I giudizi devono venire dalla pista»* — aveva sentenziato. Ora che ha rotto il ghiaccio (e non solo quello...) non risparmia le lodi al lavoro di Barnard. *«Dal punto di vista meccanico è la miglior F.1 che io ho visto: ci sono alcune soluzioni che permettono degli interventi rapidissimi ed efficaci. Nei giri percorsi non ho notato problemi importanti, ma la monoposto mi sembra buona. Certo va valutata sull'asciutto e non sul bagnato...»*. I dati della telemetria, comunque, sembrano confermare quelli della galleria del vento: la collaborazione fra Barnard e l'aerodinamico Toet (arrivato dalla Benetton) dovrebbe dare i suoi frutti. E già alla prima uscita si sono viste un paio di piccole novità: il musetto presentava dei flap con andamento svergolato, mentre nel posteriore sono apparsi degli spoilerini a sbalzo della pinna che si attacca alla carrozzeria dall'alettone. La monoposto sarà destinata a trasformarsi ogni volta che scenderà in pista: il lavoro di microaerodinamica sarà inarrestabile con aggiornamenti continui. La 412 T2 pur girando con un assetto sommario (l'altezza da terra era ancora troppo elevata) ha mostrato di possedere un buon bilanciamento grazie a una migliore ripartizione dei pesi.

A differenza degli anni passati, anche la Ferrari è riuscita a costruire una monoposto di 15 kg sotto peso: come gli inglesi, i tecnici di Maranello potranno andare a disporre le zavorre dove serve per equilibrare con più facilità la vettura.

MOTORE. Si respira soddisfazione anche al reparto motori diretto da Martinelli. La scorsa settimana al banco si sono effettuate ben quattro simulazioni di Gp senza alcuna rottura, prima che il collaudatore Nicola Larini iniziasse un lavoro di sviluppo dello 044/1 in pista montato sulla 412 ibrida. Il toscano ha coperto in due giorni una distanza di 475 km senza accusare guai seri. Anzi, siccome non c'era altro da sperimentare se non il motore, i tecnici hanno deciso di accorciare i rapporti del cambio per far sì che il V12 fosse sempre in tiro anche sul fondo bagnato. Sembrano lontani i giorni in cui gli ingranaggi della distribuzione si rompevano e i contrappesi in volfranio dell'albero motore si staccavano per un errore di montaggio. Non c'è tranquillità, né rilassatezza. L'allarme alla distribuzione non è ancora rientrato, anche se le rotture non si sono più manifestate. Del resto esplorando regimi di rotazione intorno ai 17000 giri è inevitabile che si verificino cedimenti di materiale. Nella settimana sono programmati altri long-run al banco (con puntate al fuori-giri) e il ritorno in pista mercoledì con la 412 T2 riparata, prima con Berger e poi con Alesi alla prima uscita. Quindi il primo confronto con gli avversari al Castellet dal 20 febbraio...



Sotto, Berger con la 412 T2 e Larini con la 412 T ibrida durante i test a Fiorano. Sulla Ferrari nuova due modifiche rispetto alla presentazione: il flap svergolato del muso e i piccoli deflettori posti a sbalzo davanti alle ruote anteriori. Berger ha girato forte anche con la pioggia coprendo solo 17 giri

LONG RUN DI LARINI

PILOTA	VEETTURA	GIOVEDÌ 9	VENERDÌ 10
Nicola Larini	(Ferrari 412 T ibrida)	1'17"09 (66)	1'10"39 (78)
Gerhard Berger	(Ferrari 412 T2)	1'18"38 (17)	—



DALLA PISTA A MARANELLO

Telecom in tempo ...reale

Non è solo una sponsorizzazione punto e basta, anche se il supporto finanziario è di quelli considerevoli. La Ferrari con la Telecom Italia ha aperto una importante collaborazione tecnica che coinvolgerà anche altre società del gruppo Stet, una delle più grandi aziende di telecomunicazioni a livello internazionale. Oltre a essere coinvolte nella realizzazione del centro multi-mediale che sta per nascere a Maranello, la Telecom Italia potrà mettere a disposizione della squadra del Cavallino linee telefoniche dedicate e apparecchiature adeguate per effettuare da ogni parte del mondo la trasmissione dei dati

telemetrici dalla pista di Gran Premio al Reparto Corse. Proprio come aveva fatto la Honda in passato quando era fornitrice di motori della McLaren. Willem Toet e Gustav Brunner, pur restando a casa, potranno fornire utili indicazioni all'équipe diretta in pista da Giorgio Ascanelli: senza l'emotività delle prove, potranno andare in galleria del vento a provare in realtime delle modifiche da apportare in breve alle 412 T2. In questo modo sarà possibile incrementare il potenziale del team: sono interventi poco appariscenti, ma estremamente importanti per tornare vincenti...



fotografieORSI



Tyrrell BI

FORMULA UNO

ECCO LA 023

Con un retrotreno audace la nuova monoposto, nata dalla collaborazione tra Postlethwaite e Migeot, sembra avere due... musetti. Anche la sospensione anteriore, battezzata Hydrolink, è rivoluzionaria

■ **DIEGO FORTI**

La nuova Tyrrell-Yamaha 023 ha un anteriore che riprende quello della vettura dello scorso anno; novità decisamente stuzzicanti si notano invece nella parte posteriore. Le pance scendono e si rastremano in maniera incredibile decisa e ben prima della fine del fondo piatto. Tanto che il tunnel che racchiude il cambio assomiglia a un... musetto. Che in galleria si sia effettuata una ricerca molto sofisticata appare in ogni caso evidente. Non c'è però stato solo un grande sforzo da parte degli aerodinamici per recuperare la



FRONTE

downforce (circa un 30% in meno rispetto al '94) che i nuovi regolamenti hanno disperso. Lo ha precisato lo stesso responsabile tecnico della squadra Harvey Postlethwaite: «Le nuove norme hanno drasticamente ridotto la deportanza aerodinamica delle vetture. Bene, noi abbiamo cercato di recuperarne anche attraverso innovative soluzioni meccaniche». Come? Grazie a una innovativa sospensione anteriore. Battezzata Hydrolink e studiata in stretta collaborazione con i tecnici della Fondmetal Technologies (ovvero il partner italiano della Tyrrell) questa originale sospensione si presenta, assieme alle ardite soluzioni aerodinamiche adottate, come l'arma «segreta» della squadra dell'intramontabile Ken. Anche se non ha voluto fornire informazioni tecniche relative alla nuova sospensione Postlethwaite ha sottolineato che «Il sistema Hydrolink, (si può immaginare che i movimenti dei puntoni vengano regolati attraverso un circuito idraulico) può garantire parte dei vantaggi che venivano assicurati alle vetture dalle sospensioni attive controllate dai computer. L'impianto che abbiamo messo a punto per la 023 riduce gli svantaggi derivanti dalla necessità di trova-

re un compromesso tra il rollio, che deve essere il minore possibile, e l'assorbimento delle asperità, che invece deve essere massimo. Sarà sicuramente molto più semplice ottenere una buona maneggevolezza della vettura, su ogni tipo di circuito». In più l'Hydrolink è già in grado di garantire una notevole affidabilità essendo stata testata a lungo sulla vettura ibrida utilizzata nei mesi scorsi per portare avanti i lavori di sviluppo del propulsore Yamaha 10 cilindri di 3.0 litri. «In ogni caso questa nuova sospensione — ha sottolineato Postlethwaite — ci aiuterà ad ottenere il massimo dal nostro telaio. Non escludo che questa particolare soluzione possa portarci a dare alle prossime monoposto Tyrrell un aspetto sensibilmente diverso».

TRASMISSIONE. Altro punto di forza della 023 sembra essere il cambio. Infatti,

nonostante la vettura abbia un andamento estremamente affusolato nella parte posteriore, è stato mantenuto il trasversale. «Rispetto allo scorso anno, abbiamo inserito un ingranaggio a caduta supplementare in modo da poter alzare il cambio stesso. Questo ci ha consentito di integrare tutto il gruppo trasmissione con le soluzioni aerodinamiche adottate.

La parte inferiore del retrotreno aerodinamicamente risulta decisamente pulita», ha specificato sempre Postlethwaite, aggiungendo che è stato mantenuto anche il sistema pneumatico ad aria compressa per l'inserimento

servoassistito delle marce, introdotto lo scorso anno in collaborazione con la Yamaha.

COLLABORAZIONE. Appare chiaro che la collaborazione tra Tyrrell e Fondmetal Technologies, tra Migeot e Postlethwaite



PASSO CONTENUTO

Vettura: Tyrrell Yamaha 023

Telaio: monoscocca in materiali compositi e fibra di carbonio

Motore: Yamaha OX10C 3.0 centraline Zytek

Sospensioni anteriori: sistema Hydrolink Tyrrell-Fondmetal Technologies

Sospensioni posteriori: a schema push-rod, doppio ammortizzatore e barra antirollio meccanica

Ammortizzatori: Koni

Freni: pinze Ap, anteriori a 6 pompanti e posteriori a 4 pompanti di-schi Hitco

Trasmissione: cambio trasversale a tre alberi sei marce sequenziale ad azionamento pneumatico

Frizione: Ap con disco in carbonio

Differenziale: viscoso Tyrrell-X Trac

Ruote: Fondmetal in magnesio ant. a 4 raggi da 11 pollici, post. a 5 raggi da 13 pollici e 7

Carreggiata anteriore: 1700 mm

Carreggiata posteriore: 1610 mm

Larghezza: 2000 mm

Lunghezza: 4380 mm

Passo: 2980 mm

Altezza: 950 mm

Postlethwaite e Tyrrell tengono a battesimo la nuova Tyrrell-Yamaha 023 realizzata in Inghilterra, ma frutto di una stretta collaborazione con l'italianissima Fondmetal Technologies che, nella sua galleria del vento di Casumaro, ha definito le forme della monoposto

non si è quindi limitata all'aerodinamica...

«Non abbiamo — ha precisato Migeot, ovvero il direttore della galleria del vento della Fondmetal Technologies dove sono state deliberate le forme della Tyrrell 023 e, in precedenza, quelle della 022 — partecipato solo alla definizione dell'aerodinamica della nuova vettura. C'è stato e c'è un intenso scambio di conoscenze anche per la meccanica. In particolare per tutto quello che riguarda il comportamento dinamico del veicolo e le sospensioni. Con, Harvey del resto, ho un affiatamento notevole. Parteciperò anche alla messa a punto della vettura in pista, dando il mio contributo di esperienza e interfacciando i dati della galleria con i riscontri di pista nella maniera più diretta e integrata possibile».

PILOTI. Per quello che riguarda i piloti non sono ancora state sciolte le riserve. La commissione della Fia incaricata di accertare la validità dei contratti firmati dei piloti, ha dichiarato il finlandese Salo libero dai precedenti accordi sottoscritti con la Lotus. Per Ken Tyrrell quindi c'è la possibilità di metterlo sotto contratto. Tuttavia, una decisione definitiva ancora non è stata presa e quindi la rosa dei piloti che potrebbero affiancare Katayama rimane fluida. In ogni caso i nomi più probabili sembrano essere quelli di Salo e Tarquini, che interessa anche per le sue doti di collaudatore, con il francese Collard, spinto dalla Elf, nel ruolo di terzo incomodo. ■



GRAZIE AL GRANDE LAVORO DEI MOTORISTI

Il V10 Yamaha consumerà meno

Il motore 10 cilindri 3.0 litri, messo a punto dalla Yamaha per iniziare la stagione (è previsto l'arrivo di una evoluzione dello stesso verso il Gp di Francia) risulta essere a un buon livello di affidabilità: sono già stati effettuati diversi test con la vettura ibrida. Gli interventi effettuati sul nuovo propulsore, siglato Ox 10 B, dai tecnici giapponesi in collaborazione con i motoristi inglesi diretti da John Judd, non hanno puntato a ridurre gli ingombri del V10 bensì sono stati finalizzati a ricercare la massima robustezza, visto che si dovranno cercare regimi di rotazione decisamente più alti che in passato. La variazione della cilindrata ha consentito di ridurre le masse in movimento

e gli attriti, come peraltro in tutti i motori che si apprestano a scendere in pista in questa stagione. Innovativa (l'attuale V10 in ogni caso deriva dal vecchio 3.5) rispetto allo scorso anno risulta la posizione degli iniettori, sempre controllati da centraline Zytek. Si è anche provveduto a studiare una diversa collocazione delle pompe acqua e olio, onde rendere i motori più facilmente adattabili alle nuove regole, che sanciscono l'obbligo di un gradino di 5 cm sul fondo della vettura. Un grosso sforzo è poi stato fatto per ridurre i consumi, che nella passata stagione erano risultati il tallone d'Achille di questo V10. Particolarmente ottimista sulla possibilità di ben figura-

re del binomio Tyrrell-Yamaha nel corso di questa stagione è il responsabile per l'Europa Herbie Blash: «Sono sicuro che riusciremo ad andare a punti con continuità e credo che il 1995 sarà finalmente ricco di soddisfazioni». ■

Sopra, un particolare del propulsore Yamaha che è stato annunciato di un peso inferiore ai 125 kg dello scorso anno. A fianco, Herbie Blash responsabile dei motori nipponici per l'Europa mentre parla con Ken Tyrrell, al Gp del Brasile dello scorso anno

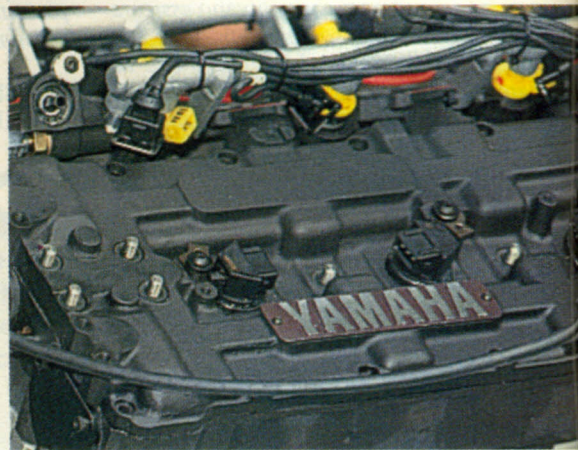


foto:grafieORSI



FIDUCIOSO IL PARTNER ITALIANO RUMI

Vincere è possibile

Gabriele Rumi non risulta avvezzo alle mezze misure e vive, da sempre, la F.1 con grande passione. La nuova Tyrrell 023 la sente, e a ragione, un po' anche sua o meglio di quella Fondmetal Technologies con sede a Casumaro a cui, in perfetta sintonia con l'ingegner Jean-Claude Migeot, ha dato vita. Le forme, e non solo, della nuova monoposto di Ockham sono nate proprio nella galleria del vento. A Rumi in qualità di partner tecnico della Tyrrell, a cui fornisce anche i cerchi prodotti nello stabilimento di Palosca, abbiamo chiesto quali sono le aspettative per la stagione che va ad incominciare. Il tutto senza dimenticare che per lui è un dovere, oltre che un piacere, essere tifoso di quella che considera la sua squadra.

— Cosa si aspetta dal campionato '95 e dalla nuova 023?

«Un passo avanti rispetto alla passata stagione, in cui peraltro penso si sia raccolto meno di quello che il valore della vettura poteva garantirci. Andare spesso sul podio potrebbe essere una giusta aspettativa. Personalmente, per come sono, mi aspetto però una vittoria. Diciamo che lo considero un obiettivo possibile».

— Qual è il coinvolgimento della Fondmetal Technologies e quello personale di Gabriele Rumi nella squadra Tyrrell?

«Da un punto di vista, diciamo così, societario noi siamo dei partner tecnici. Personalmente cerco di non essere solo questo; e mi comporto un po' come se fosse una cosa mia. Mi farebbe piacere poter essere parte inte-

grante del team e mi sono anche mosso in questo senso. Non escludo di poter riuscire ad entrare in Tyrrell nel prossimo futuro».

— C'è qualche rimpianto nel non avere più una squadra in F.1, oppure le soddisfazioni che arrivano dalla Fondmetal Technologies sono sufficienti ad appagare la grande passione di Gabriele Rumi?

«Non c'è rimpianto, perché una squadra oggi non potrei permettermela. Sono però soddisfattissimo della factory di Casumaro: non risulta solo rappresentativa, ma è anche una struttura di grande valore tecnologico. È la miglior soluzione praticabile e, dal punto di vista del ritorno d'immagine, me ne garantisce tanto quanto un team».

— Uno dei suoi grandi desideri è quello di vedere sulla Tyrrell un pilota italiano, per la precisione Gabriele Tarquini. È vero?

«Certo, questa è una delle mie grandi speranze, perché credo che sia un pilota molto bravo, e parlo con cognizione di causa poiché ho avuto Tarquini in squadra. In più ritengo che potrebbe dare un contributo molto significativo al team. Come appassionato mi auguro di vederlo in gara su una 023, anche se, ovviamente, la formazione dei piloti viene decisa dalla scuderia».

— Italia e Inghilterra, due mondi diversi. Quali sono le principali differenze in chiave F.1?

«Nel personale inglese Tyrrell ho trovato una professionalità che non avevo mai visto prima».

— Cosa l'ha più sorpreso di Migeot, ovvero l'uomo chiave del lavoro sviluppato dalla Fondmetal Technologies?

«Oltre che un eccellente tecnico, che non ho certo scoperto, è una persona di grandi qualità: concreta e coi piedi per terra. E per un tecnico non è cosa da poco...».



AMADUZZI

Sopra, Rumi, titolare della Fondmetal Technologies, assieme a Postlethwaite, responsabile della Tyrrell, e a Migeot che ha curato l'aerodinamica della 023. Sotto, il tecnico francese nella sala modelli della galleria del vento di Casumaro. A sinistra, Tarquini durante i test dello scorso gennaio a Estoril, dove con Katayama e Salo ha collaudato l'innovativa sospensione anteriore Hydrolink montata, per l'occasione, sulla 022 ibrida



PHOTO4

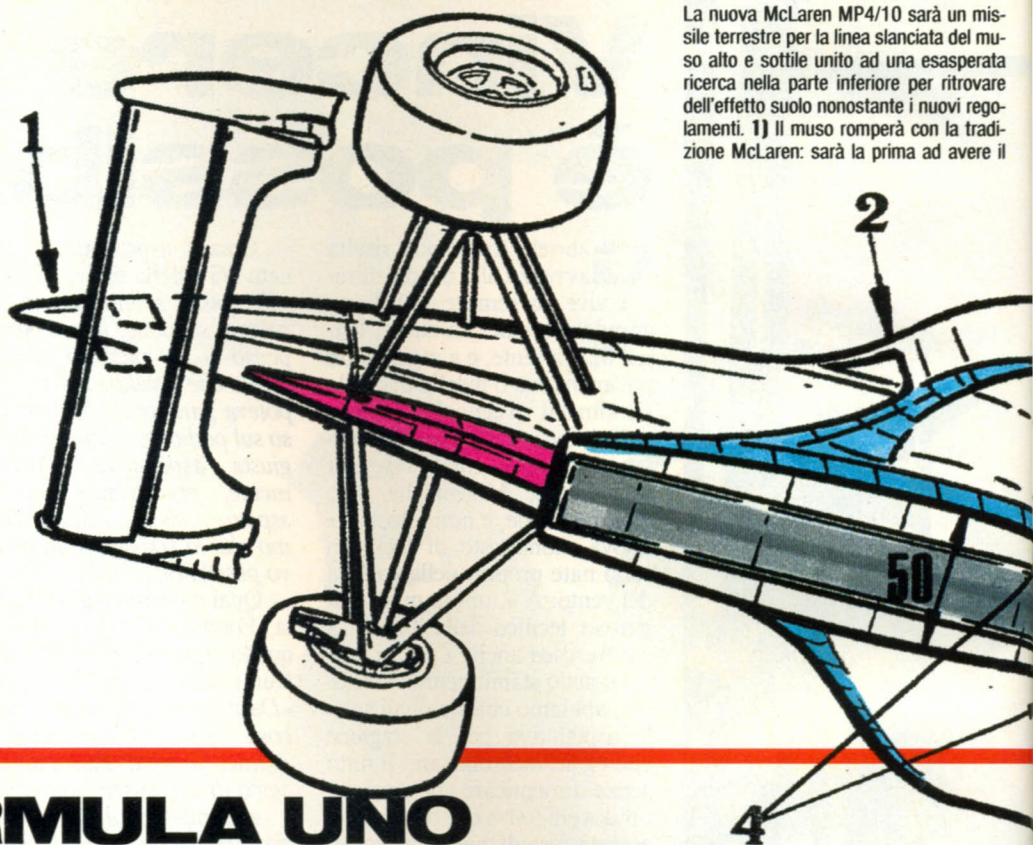
AMADUZZI



Venerdì prossimo verrà svelata la nuova McLaren, una monoposto a effetto suolo decisamente rivoluzionaria, che sarà visibile solo in edizione censurata per la presentazione. La nuova monoposto di Woking è indicata nell'ambiente come la vettura più avveniristica del '95, fatto quasi anomalo per la McLaren che, per tradizione, ha sempre proceduto per affinamenti più che per rivoluzioni. Così il gruppo diretto da Oatley e Durand ha fatto una Mp4/10 perfino più compatta della monoposto '94. La ricerca di ingombri ridottissimi ha però causato ritardi nel programma di presentazione. Quanto al motore, Mario Illien aveva previsto una versione ibrida del suo 10 cilindri, con l'arrivo del propulsore inedito a metà stagione. Il V10 Ilmor '94 era già molto compatto (infatti era più corto del V8 Ford), ma aveva però un basamento più largo dei 30 cm che sono il limite minimo dello scalino; così Dennis ha puntato i piedi per avere fin dall'inizio del Mondiale la versione definitiva con la zona

Un insolito muso alto e appuntito

La nuova McLaren MP4/10 sarà un missile terrestre per la linea slanciata del muso alto e sottile unito ad una esasperata ricerca nella parte inferiore per ritrovare dell'effetto suolo nonostante i nuovi regolamenti. 1) Il muso romperà con la tradizione McLaren: sarà la prima ad avere il



FORMULA UNO

ANTEPRIMA MP 4/10

McLaren a effetto suolo

Durand con il Mercedes V10 stretto studia un fondo grazie al quale ritrova la deportanza che pareva perduta. E quando arriverà il V8...

GIORGIO PIOLA

inferiore molto stretta in attesa che arrivi un V8 a cui sta lavorando Stewart Groves, ex ferrarista. Il boss della McLaren ha preteso il propulsore stretto, a costo di trovarsi un po' in ritardo, per mettere a profitto gli studi svolti in galleria del vento dai suoi uomini per sfruttare il vincolo minimo di 30 cm dello scalino di 5 cm nel fon-

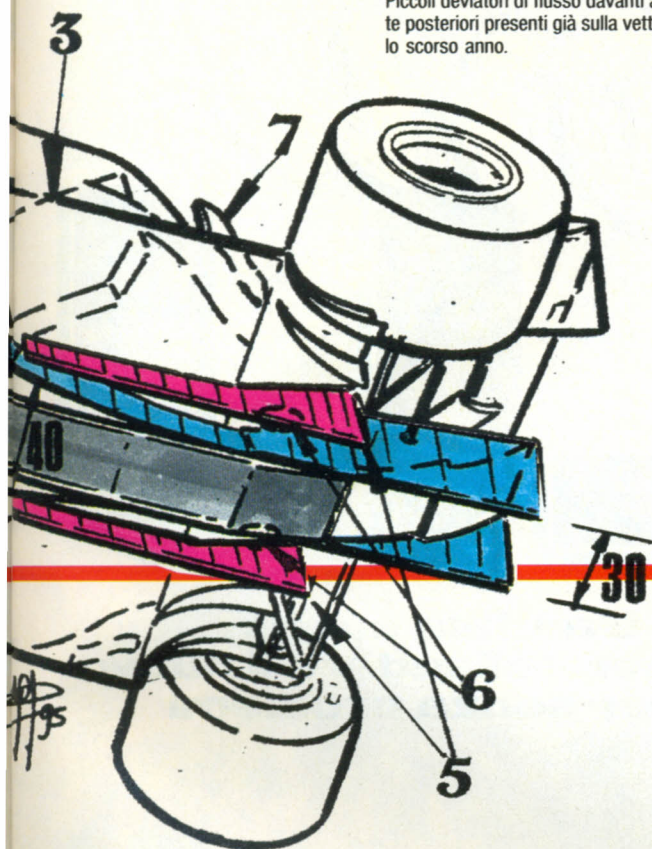
do; mentre invece per il cambio (trasversale come per Ferrari, Williams e Benetton) non vi sono stati problemi. Nel disegno, sopra, è raffigurata la parte inferiore della Mp4/10. L'aver ristretto lo scalino nella zona del motore, subito dietro il sedile del pilota, ha permesso la creazione di due canali, larghi circa 10 cm, dotati del-

l'importante caratteristica di avere le paratie verticali che possono arrivare fino al livello del piano di riscontro, creando quindi un ottimo sigillo al suolo: Durand, interpretando i regolamenti '95 si è inventato un doppio tubo Venturi. L'efficienza di questi due canali viene poi aumentata dall'effetto di soffiaggio degli scarichi. Le para-

tie verticali invece dei corti profili estrattori della zona compresa tra la tangente interna della ruota e l'asse posteriore devono fermarsi a più di 5 cm dal piano di riscontro, così non hanno un buon sigillo, perciò l'incidenza di questi estrattori è aumentata rispetto al '94. Anche senza guardare sotto, la Mp4/10 stupisce già dal muso, che punta verso l'alto come quello della Benetton ma è sottile come un missile. Si tratta di una inversione di tendenza rispetto al passato e rispetto alle monoposto nuove che si sono viste fino a oggi (Benetton esclusa). Henri Durand ha puntato tutto sull'efficienza del retrotreno e per questo ha voluto liberare il più possibile il flusso

muso alto tipo Benetton ma molto appuntito. **2)** Le strutture deformabili realizzate con una tecnica all'avanguardia saranno incorporate a forma di U nella parte iniziale delle fiancate ad ampio raggio. **3)** I radiatori saranno a ventaglio orientati all'indietro. **4)** La grande novità è quella di avere lo scalino centrale che si restringe subito dopo il sedile del pilota, in modo da

passare dai 50 cm a 40 e poi a 30 e permettere così la creazione di due canali di 10 cm con paratie verticali che sigillano il fondo sino al piano di riscontro e al suolo. **5)** Gli scarichi soffiano in questi due canali. **6)** Notate come queste due paratie siano più basse di 5 cm rispetto a quelle dei corti estrattori laterali. Sono alla stessa altezza di quelle del canale centrale largo 30 cm che parte dall'asse posteriore. **7)** Piccoli deviatori di flusso davanti alle ruote posteriori presenti già sulla vettura dello scorso anno.



olo!

nell'avantreno. Ma la ricerca dell'effetto suolo non è la sola particolarità della monoposto che Mansell e Hakkinen saranno chiamati a guidare. Un'altra novità assoluta è data dalla struttura deformabile ai lati della scocca. Oatley ha scelto una via progettuale inedita: sarà la fiancata stessa della pancia con forma a U a contenere delle piccole palline di ceramica compresse da uno schiumogeno. In caso di impatto le palline si polverizzeranno assorbendo buona parte dell'energia cinetica. Si tratta di una costruzione molto sofisticata in uso nelle navicelle spaziali: è stata realizzata negli Stati Uniti in collaborazione con la Hercules. La pancia, quin-

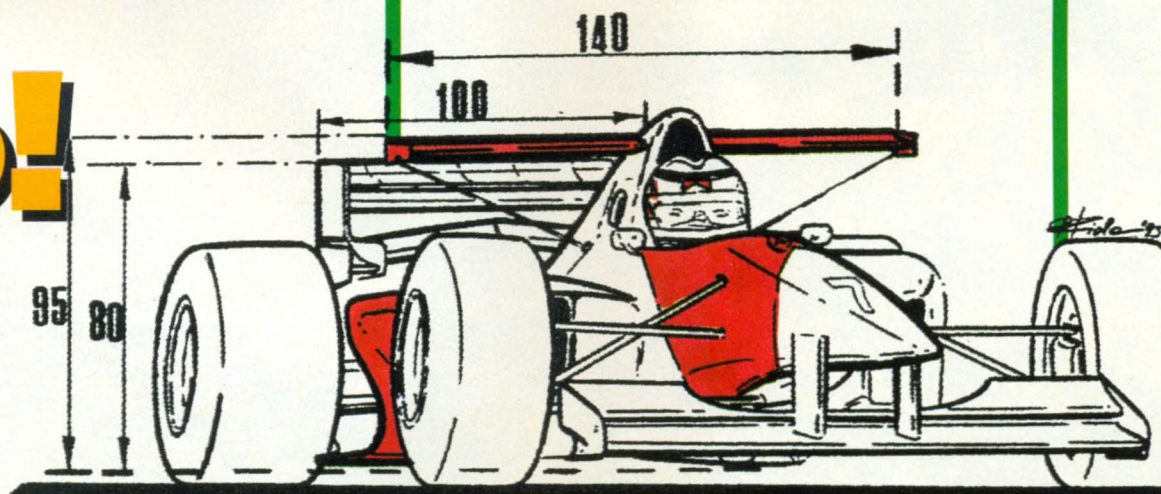
di, è meno corta che in passato pur restando di dimensioni abbastanza ridotte. La McLaren ha superato i crash-test a Cranfield a differenza di molte altre squadre che devono invece tribolare per superare le prove di impatto, in particolare quella laterale molto ostica. Un dato è certo: la nuova McLaren farà discutere ancora prima di andare in pista...

PER UNA LACUNA DELLE NORME

Si studia un'ala in più

L'alettone che abbiamo raffigurato sulla nuova Mp4/10 è al momento allo studio in galleria del vento alla McLaren. La trovata sfrutta una lacuna del regolamento tecnico reattivo alla zona del roll-bar. Davanti e dietro vi sono dei vincoli ben precisi. Il paragrafo 7 dell'articolo 2 del regolamento tecnico dice che ogni parte di carrozzeria compresa tra roll-bar e tangente anteriore della ruota posteriore, è situata oltre i 25 cm dalla mezzzeria, non può essere più alta di 60 cm dal piano di riferimento. Nessun vincolo per la zona ai lati del roll-bar, salvo che per l'altezza della carrozzeria (in questo caso il cofano motore), che al massimo può arrivare a 95 cm; mentre il roll-bar può superare questo limite, ma non deve avere influenze aerodinamiche. Di qui il limite anche in altezza di questo alettone che sarà di 95 cm al massimo. L'ultima misura quella della corda è dettata dalla larghezza del roll-bar, e dovrebbe aggirarsi sui 15 cm. Ritornano così, anche se in una nuova posizione, gli alet-

toni avanzati messi al bando lo scorso anno al Gp di Germania. È bene ricordarlo, queste ali le aveva introdotte Alan Jenkins con la Arrows nel '92, all'interno dell'asse posteriore 100 cm di altezza (per aggirare il nuovo limite di altezza di 95 cm per la zona a sbalzo dell'asse) e con una larghezza di 100 come l'alettone vero e proprio. Dopo il Gp di Germania molti avevano piazzato un altro profilo a pari altezza del resto dell'alettone ma proprio sull'asse posteriore. Quest'anno la Federazione per proibire tutte queste soluzioni aveva imposto un ulteriore limite all'alettone posteriore con un bordo di entrata spostato di 15 cm dall'asse, pur rimanendo invariato lo sbalzo totale. I tecnici della McLaren, ma forse non sono i soli, hanno trovato la lacuna nel regolamento e l'hanno sfruttata, ma ve ne sono altre come appunto quella delle paratie anteriori entro i 25 cm rispetto all'asse longitudinale e che possono andare sino all'altezza del piano di riscontro, creando quindi un buon sigillo al suolo. ■



Attesa in Brasile

In galleria del vento il gruppo diretto da Henry Durand sta studiando una soluzione che vedremo probabilmente soltanto al primo turno di prove ufficiali in Brasile. Si tratta di un'idea che sfrutta una lacuna del regolamento piazzando un alettone a tutta larghezza ai lati del roll-bar rispettando lo stesso vincolo in altezza del resto della carrozzeria, e cioè di 95 cm. Da notare che i limiti dell'alettone posteriori sono 100 cm di larghezza e 80 di altezza dal piano di riscontro.

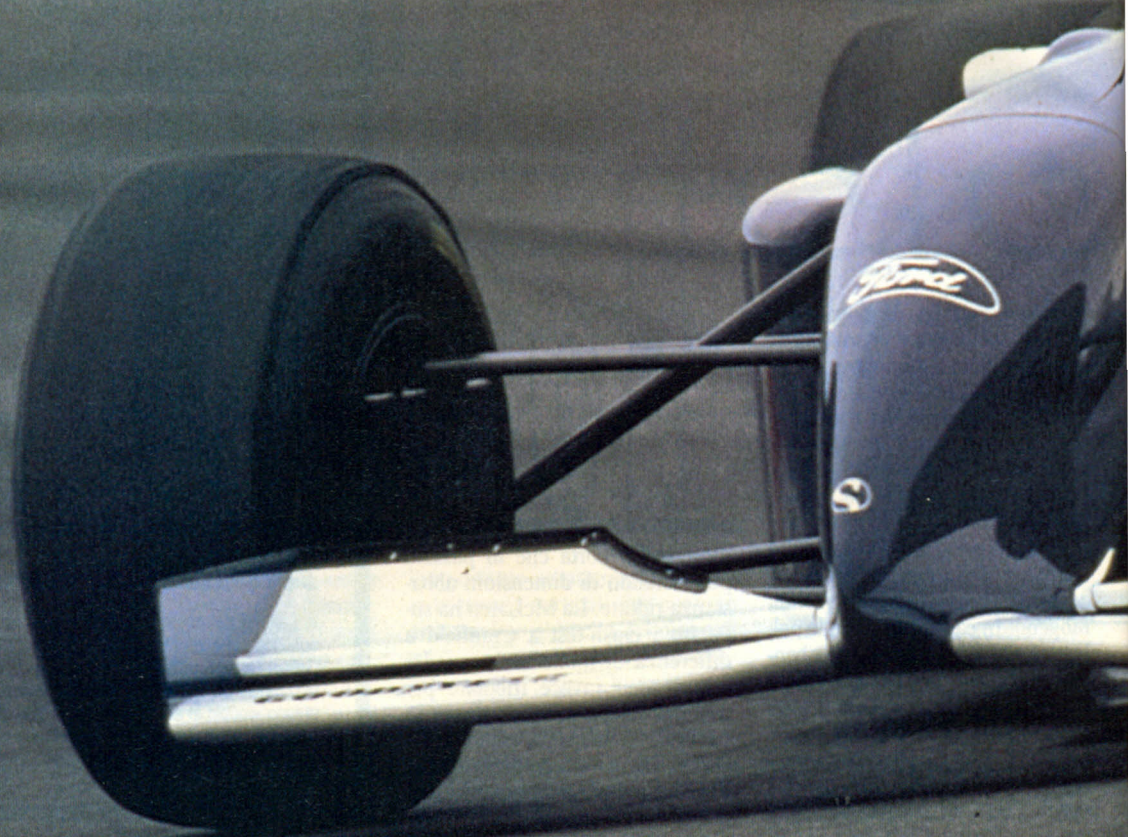
FORMULA UNO
TEST SAUBER

Tuono

BILU

Appena ultimata la C14 è andata subito in pista al Paul Ricard per collaudare il nuovo motore Ford. Wendlinger senza problemi

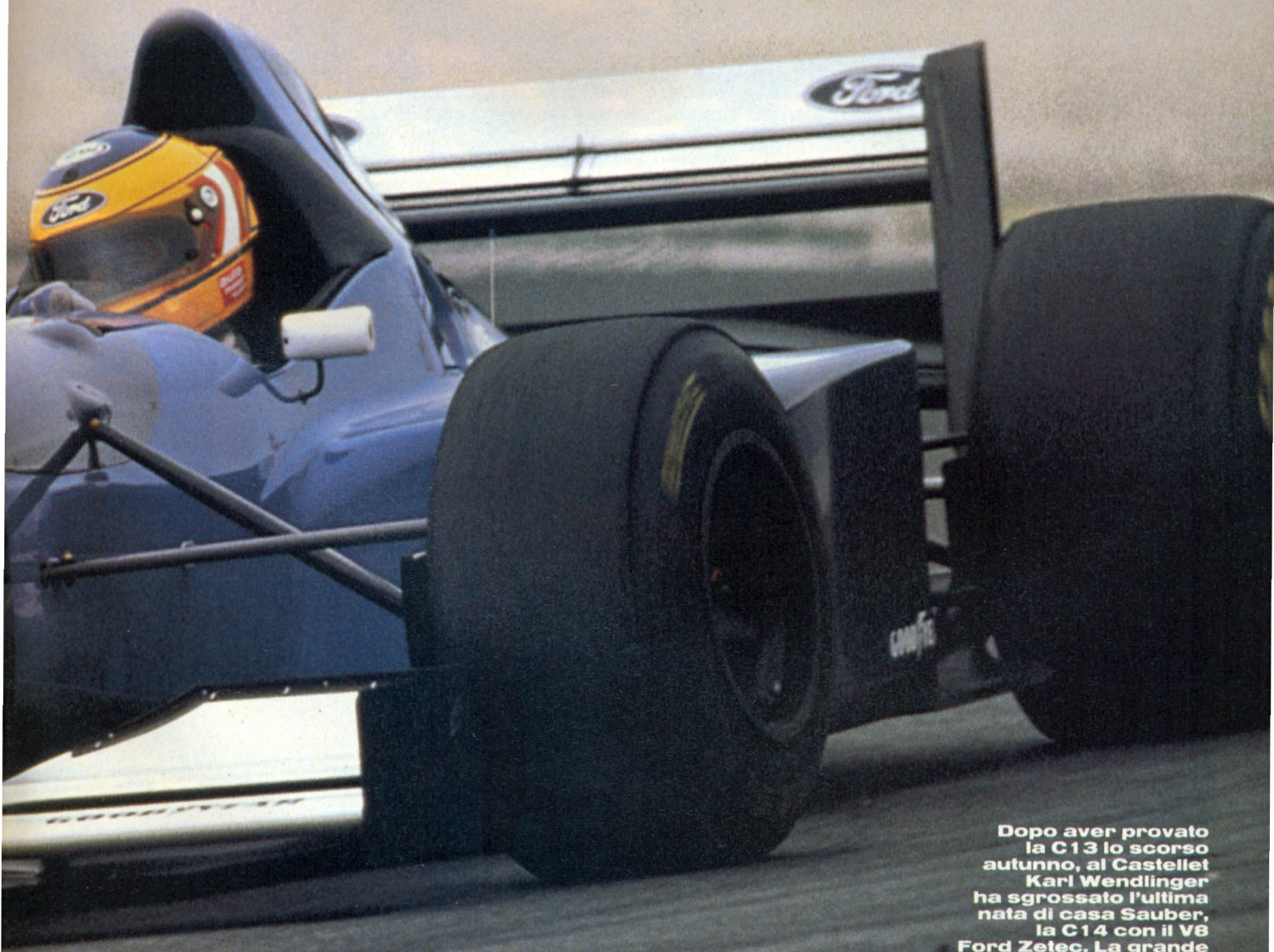
■ PAOLO BOMBARA



LE CAMP — Bando alle frivole presentazioni statiche. Alla Sauber ha sempre prevalso la concretezza e così, appena terminata la costruzione del primo esemplare (sabato 4 mattina), la nuova C14 è subito scesa in pista, lunedì e martedì scorso al Castellet. Più che altro per provare il nuovo V8 Ford Zetec-R. In due giorni di prove, Frentzen e Wendlinger hanno infatti soprattutto messo alla prova il motore, tutti i suoi accessori e l'elettronica. Nessun intervento è stato volontariamente effettuato sul telaio che è rimasto conforme alle regolazioni base definite ad Hinwil, e mai è stata cercata la prestazione assoluta. Questo spiega in gran parte come mai il miglior rilievo cronometrico, staccato da Frentzen, sia

apparentemente poco brillante. Il tempo di 1'10"08 del tedesco al termine di 47 giri è ben lontano dall'1'05"800 segnato lo scorso 20 dicembre dalla Williams a motore tre litri. Si trattava però di una vettura ibrida, con un telaio corrispondente alle norme valide lo scorso anno. La Sauber è la prima squadra ad aver girato al Castellet con una vettura al cento per cento conforme alle nuove regole. Inoltre, come a dicembre, una variante installata sul rettilineo principale rallentava le vetture prima del curvone di Signes, ma contrariamente a quanto fecero i piloti della Williams, quelli della Sauber non hanno mai «tagliato» questa variante. I loro tempi sono quindi reali e costituiscono il primo vero riferimento per le squadre (Ferrari, Tyrrell, Benetton, Williams e forse

Simtek) che sono attese sul circuito francese dal 20 al 25 febbraio. Dopo nove giri effettuati da Frentzen domenica sera per verificare che tutto fosse montato correttamente, il tedesco ha iniziato le prove serie l'indomani mattina sotto un sole primaverile che ha presto ceduto il posto a un cielo coperto. Dopo aver inanellato 27 giri, Frentzen è rimasto a lungo bloccato ai box perché si era manifestato un problema con il sistema idraulico del cambio. A rompersi è stato l'accumulatore di liquido, sollecitato dalle vibrazioni del motore. «Lo avevamo sistemato nella stessa posizione dell'anno scorso — ha spiegato André de Cortanze — ma il V8 Ford ha sicuramente un regime di vibrazioni differente dal V10 Mercedes». Riparato il problema, il tedesco ha completato il suo programma, ▶



Dopo aver provato la C13 lo scorso autunno, al Castellet Karl Wendlinger ha sgrossato l'ultima nata di casa Sauber, la C14 con il V8 Ford Zetec. La grande paura di Montecarlo è ormai lontanissima...

finché al pomeriggio è emerso un altro inconveniente al sistema di lubrificazione. «Abbiamo constatato — prosegue de Cortanze — un problema di degasamento al serbatoio dell'olio. Per ovviarvi dovremo procedere in officina ad alcune modifiche al circuito di lubrificazione». Al martedì, Frenzen ha ceduto il volante a Wendlinger, il cui ritorno in F.1 ha attirato l'attenzione di tutta la stampa locale che era molto curiosa di vedere come se la sarebbe cavata il pilota austriaco reduce da una stagione, quella '94, contraddistinta per lui dal terribile incidente di Montecarlo e della lunga e lenta rieducazione. Ma, già dalle sue prime tornate, Wendlinger ha dimostrato di essere in buona forma: ha percorso 60 giri senza alcun problema né tecnico, né d'affaticamento. L'austriaco sembra essersi perfettamente rimesso dalle conseguenze del suo incidente, anche

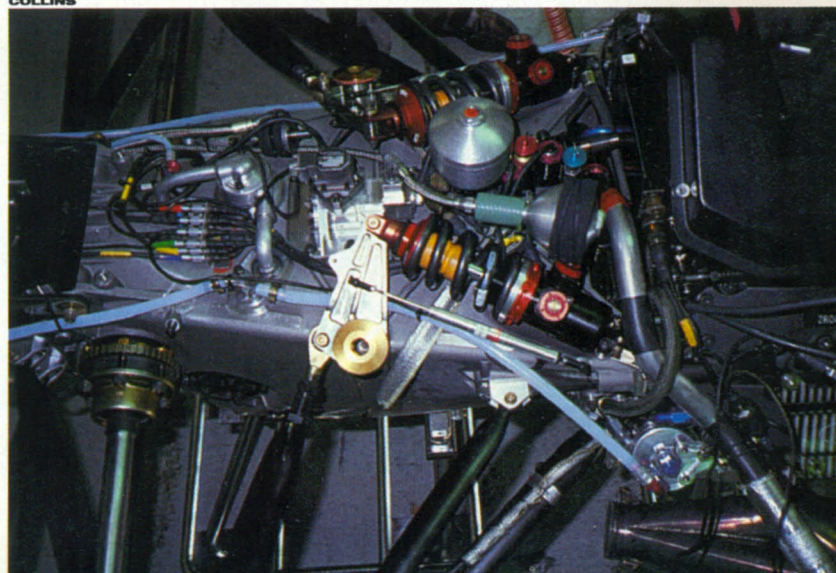
se la prudenza è d'obbligo visto che il circuito francese è poco impegnativo fisicamente. Tanto lui quanto Frenzen sono rimasti piuttosto soddisfatti da questa prima presa di contatto con la nuova vettura. «La vettura mi sembra molto maneggevole e vivace nell'inserimento in curva — sostiene Frenzen — forse anche perché per via della minore potenza arriviamo meno veloci. Non me la sento però di fare confronti con la C13. A causa delle nuove norme sono due vetture completamente differenti, appartengono a due categorie distinte». Rientrata a Hinwil martedì sera per apportare le modifiche alla lubrificazione, la Sauber inizierà le successive prove di sviluppo della vettura sul circuito portoghese dell'Estoril (dal 16 al 18 febbraio). In un secondo momento si recherà, poi, in Spagna, a Jerez (dal 28 febbraio) e, infine, al Mugello. ■



SUTTON



COLLINS



fotografieALEZRA



DE CORTANZE SPIEGA LA C14

La frizione è prevista al volante

LE CAMP — Bella di certo non è, col suo «naso» da formichiere che esaspera un concetto inaugurato due anni or sono dalla McLaren Mp4/8. Ma al di là di questo «vezzo», la C14 è anche una vettura estremamen-

te classica, con tanto di puntoni delle sospensioni in metallo anziché in carbonio ad esempio. La versione vista in prova ha anche perso quelle pinne parzialmente schermanti le ruote posteriori, utilizzate lo scorso anno e in bella vista sul modellino della C14 presentato ad inizio anno. «Abbiamo voluto fare una vettura molto classica — ammette André de Cortanze (foto piccola in alto), direttore tecnico della squadra — perché non stava a noi lanciarci in stravaganze, che magari suscitano applausi, ma che vengono poi bollate dalle gallerie del vento. Per strutture e per necessità noi non puntiamo per ora a vincere gare e campionati, ma a piazzarci regolarmente a punti e possibilmente sul podio. Abbiamo comunque sperimentato in galleria del vento alcune soluzioni tipo Jordan o Benetton, ma alla fine abbiamo realizzato questa vettura». Si tratta anche della prima vettura Sauber al cento per cento... «Già, ed anche della prima F.1 progettata, sia per me sia per Leo Ress, in precedenza, sia la C12 sia la C13, che era solo un'evoluzione, erano figlie di un progetto di Poslethwaite. E si tratta anche della prima F.1 la cui scocca è costruita alla Sauber. Prima venivano "cotte" in Gran Bretagna dalla Dps». Anche il cambio è per certi versi classico, non fa ricorso alla moda dei due pedali, nonostante proprio de Cortanze avesse già qualche anno addietro allo studio una soluzione simile per la Peugeot Sport. Perché? «Per ragioni di tempo, in quanto il contratto con la Ford è stato siglato tardi, e di capacità umane, che sono state colma-



SOLDANO-DPPI

te. In ogni caso, la vettura è stata progettata per avere due pedali e passeremo a questa soluzione più tardi nel corso dell'anno». Sono invece impressionanti l'enorme poggiatesta e le strutture protettive per il pilota... «Il fatto è che» spiega de Cortanze «per una scelta filosofica nostra abbiamo voluto mantenere le protezioni laterali del casco inaugurate lo scorso anno, nonostante ci penalizzino a livello aerodinamico. Queste protezioni influiscono però sulle dimensioni dell'abitacolo, perché per evitare le poco aggraziate gobbe del '94 e per rispettare le dimensioni minime dell'apertura imposte dalla Fia, abbiamo dovuto progettare un posto guida decisamente spazioso. Il regolamento concede di riempire lo spazio con materiale amovibile, e noi lo abbiamo fatto con questi poggiatesta». Come mai queste protezioni non sono state fatte proprie dalla Fia e generalizzate a tutte le vetture, dal regolamento? «Perché non ci sono solo aspetti positivi. Il casco può infatti urtarle violentemente. Ma devo dire che noi abbiamo studiato a fondo la dinamica dell'incidente di Wendlinger a Monaco, quando non avevamo ancora montato queste protezioni. Ebbene, se da un lato la lesione di Karl è stata provocata dall'urto del suo casco contro le tanto criticate barriere in plastica, oggi posso dirvi che, vista la forza con cui la sua testa è stata proiettata lateralmente, se non ci fossero state queste barriere Karl sarebbe con ogni certezza morto per la rottura di una vertebra cervicale. Visto ciò, io non ho esitato al momento di realizzare la nuova vettura» ■

Alegoët ha sostituito Tim Wright

Come anticipato, l'ingegnere Tim Wright ha lasciato la Sauber per passare alla Benetton, dove seguirà la monoposto di Herbert. La squadra elvetica ha reclutato un ingegnere francese, Gilles Alegoët, che era in forza alla Ligier dove si è occupato della vettura di Bernard, Herbert e Lagorce.

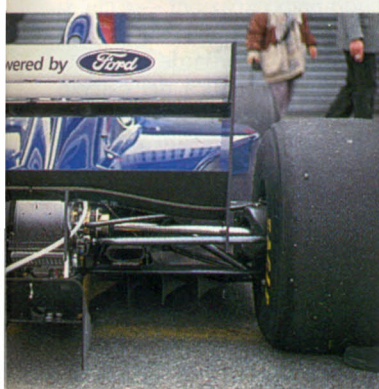
■ **COLORI.** Al Castellet la C14 era ancora in blu; i colori definitivi saranno presentati soltanto in marzo al Salone di Ginevra. Lo sponsor principale, è però ormai noto, sarà la Red Bull; una bibita energetica austriaca, per ora commercializzata solo in Austria, Germania, Svizzera, Ungheria e Gran Bretagna. I colori della lattina di questa bibita sono il blu e l'argento, ed il logotipo rappresenta due tori, ovviamente rossi.

■ **CONSUMO.** Ma quanto consuma una F.1? Lunedì sera, Frentzen si è sottoposto ad una prova singolare proprio per determinare l'esatto consumo del nuovo motore ed il limite di pescaggio del carburante dal serbatoio. La squadra lo ha fatto partire con sei chilogrammi di carburante (circa 8,3 litri) nel serbatoio per verificare dopo quanto si sarebbe fermato a secco. «Secondo i nostri calcoli — ha dichiarato de Cortanze — avrebbe dovuto percorrere 4,2 chilometri, invece ne ha percorsi 4,4. Tanto meglio così». Come dire che la Sauber-Ford percorre a vuoto circa 0,5 chilometri al litro. Sempre in merito al carburante, nessuna fornitura è ancora stata ufficializzata, ma alla Sauber ammettono ormai senza troppi preamboli che un accordo è stato raggiunto con la Elf.

Un furto nel retrobox del Castellet

Incredibile ma vero. Nonostante la presenza di pubblico decisamente scarna, e nonostante la presenza di una sola squadra, i soliti ignoti hanno approfittato martedì mattina delle prove in pista per rubare la Mercedes 500E personale di de Cortanze. Il fatto incredibile è che la vettura era parcheggiata nel retrobox a fianco del motorhome della squadra. Non si tratta comunque di una novità al Castellet, dove già lo scorso anno il pilota Philippe Alliot fu vittima di una simile disavventura.

■ **MOTORE.** Se al Castellet il nuovo Ford Zetec-R tre litri ha effettuato il suo esordio in pista, la messa a punto di questo nuovo motore è cominciata da tempo. Ha infatti girato al banco la prima volta ad ottobre, prima ancora che fosse siglato un accordo con la Sauber. Il giorno stesso dell'accordo, la Ford ha recapitato alla squadra svizzera un voluminoso manuale contenente tutte le informazioni concernenti il suo funzionamento



In alto, Frentzen e Wendlinger con la tuta blu in... attesa di sponsor. Al centro, l'abitacolo con le vistose protezioni laterali; qui sopra, il diffusore centrale e quelli laterali a tre paratie per lato. Sopra a sinistra, una vista di profilo che evidenzia il muso «a formichiere». A lato, la fusione del cambio longitudinale con l'attacco delle sospensioni posteriori e le protezioni dello schienale. La Sauber è stata la prima ad adottare l'abitacolo «avvolgente», a struttura differenziata, già l'anno scorso

Una pole ibrida per Hill

Motore 3 litri ma vettura ancora nella più performante veste '94 per Damon. Così ha battuto Schummy, frenato da noie tecniche

PAOLO BOMBARA

Non c'è sosta in F.1. Le prove impazzano, da Fiorano, al Castellet a Jerez. Chi già con le nuove vetture — vedi Ferrari, Sauber, Jordan e Benetton — e chi, come la Williams, con una vettura ibrida, con un telaio dello scorso anno, e dunque con una aerodinamica più performante, ma con il nuovo motore tre litri. Non a caso proprio la Williams, e in particolare con Hill, si è dimostrata la più in forma nell'intensa settimana di prove svoltasi a Jerez e a cui hanno preso parte anche la Benetton-Renault e la Jordan-Peugeot. Al termine di 121 giri, Hill ha fermato il cronometro sul tempo di 1'22"64, una prestazione sbalorditiva in quanto inferiore persino alla pole position staccata a ottobre da Michael Schumacher (1'22"762) con un motore Ford 3,5 litri. Velocissimo anche Coulthard, che ha pilotato la Williams laboratorio, lunedì e martedì scorso, prima di cedere il volante a Hill per altri due giorni di prove. La prestazione dello scozzese è stata di appena due decimi inferiore a quella del compagno di

squadra. Da notare che sulla Fw16c laboratorio è stato collaudato un sistema di frizione comandata a mano, con un bilanciante al volante, abbinato a un cambio con un nuovo programma, che consente innesti ultrarapidi. Questo nuovo sistema ha dato totale soddisfazione ai piloti e tecnici della Williams. Sempre i rispettivi sistemi di trasmissione hanno invece causato timori e grattacapi ai loro colleghi di Benetton e Jordan. Problemi elettronici al cambio e meccanici (pompa del cambio) per la prima, elettronici ed idraulici — ma concernenti particolarmente la frizione — per la seconda. Se la situazione non è allarmante per la Jordan, suscita più interrogativi quella della Benetton. Dopo una prima avaria elettronica, mercoledì, sulla vettura di Herbert — che ha così percorso un solo giro prima di rimanere col cambio bloccato — e una seconda l'indomani, i tecnici della Benetton hanno apparentemente trovato una soluzione e il pilota inglese ha concluso la seconda giornata di prove senza altri problemi di questo tipo. È però ri-

masto fermo lungo la pista per un'avaria all'Rs7 Renault. Per maggiore sicurezza alla Benetton hanno comunque fatto le ore piccole giovedì, smontando e rimontando praticamente l'intera vettura. Il problema che ha destato maggiori preoccupazioni — e che si è manifestato a più riprese, sia con Herbert sia con Schumacher — riguarda invece la cinghia della pompa idraulica del cambio (che surriscalda e si rompe). Per ovviarvi, alla Benetton hanno inizialmente praticato più fuori sulla carrozzeria senza trovare il bandolo della matassa. Poi, domenica, l'aggiunta, di prese d'aria esterne (simili a quelle dei freni) hanno apparentemente risolto la situazione critica. Sabato, oltre a questi problemi alla pompa del cambio, Schumacher è stato anche bloccato ai box da un'avaria al sistema di fly-by-wire. Domenica, con condizioni climatiche ideali, il tedesco ha staccato un tempo di 1'24"15, il migliore tra i piloti con vetture a norma di regolamento. Soddisfazione alla Jordan che, nonostante i problemi con la frizione (già riscontrati a Silverstone) e altri con il circuito di lubrificazione del motore, ha svolto un intenso programma compiendo con Irvine e Barrichello 114 giri complessivi: meno del previsto, a causa anche della pioggia che ha bloccato tutti ai box venerdì, ma abbastanza per cominciare lo sviluppo del telaio. Anche dal punto di vista cronometrico, la prestazione di Irvine (1'24"47) è apparsa molto convincente. In ogni caso l'irlandese è stato più veloce di Barrichello (che ha girato però solo con pista bagnata) e di Herbert e si è inchinato — ma d'un soffio — al solo Schumacher, oltre che alle due Williams fuori categoria.



SOLDANO-DPPI

SCHUMMY È IL TOP '95

PILOTA / VETTURA	LUN. 6	MAR. 7	MER. 8	GIO. 9	SAB. 11	DOM. 12
Hill (Williams Fw16c)*	—	—	1'22"64 (46)	1'24"35 (75)	—	—
Coulthard (Williams Fw16c)*	1'23"64 (46)	1'22"64 (69)	—	—	—	—
Schumacher (Benetton B195)	—	—	—	—	1'24"59 (51)	1'24"59 (33)
Irvine (Jordan 195)	N.V. (2)	1'27"13 (32)	1'24"47 (42)	—	—	—
Herbert (Benetton B195)	—	—	N.V. (1)	1'27"39 (36)	—	—
Barrichello (Jordan)	—	—	—	1'28"09 (38)	—	—

(N.V. = nessun tempo valido); *motore 3 litri, ma vettura non conforme al nuovo regolamento

ORSI





Hill, sopra, ha provato anche un nuovo cambio. A sinistra, Barrichello con la Jordan 195 e, più in basso, Schumacher

BOMBARA

UN PROGRAMMA COMUNE NEL '96 Sears e Sospiri preparano la F.1

Dopo appena un anno di F.3000, il team Super Nova di David Sears ora già pensa alla F.1, per debuttarvi nel '96 con Vincenzo Sospiri. «Stiamo valutando le diverse possibilità e abbiamo già l'appoggio di alcune aziende giapponesi interessate a sponsorizzarci — ha spiegato la settimana scorsa lo stesso David Sears —. Se riusciremo a mettere insieme un buon team di tecnici entreremo in proprio; ma sarà difficile. È più probabile, invece, che per il '96 punteremo su una joint-venture con un team di F.1 già esistente, perché vogliamo evitare il passaggio attraverso il doloroso processo di apprendistato come stanno facendo la Pacific o la Forti, ad esempio. Così stiamo già trattando con alcune squadre, ma abbiamo parlato anche con Reynard e Lola. Intanto comunque, con una di queste squadre intendiamo far debuttare Sospiri già quest'anno. Per Vincenzo il primo obiettivo sarà naturalmente il titolo di F.3000; poi intendiamo fargli disputare gli ultimi due o tre Gp della stagione e impegnarlo al tempo stesso con una serie di test in modo che nel '96 possa avere maggiori chances di entrare in F.1 ad alto livello, come meriterebbe, inserendosi subito nella prima metà dello schieramento. Sospiri, come anche Fisichella, sono dei veri talenti che meritano di arrivare al top di questo sport. Peccato che in Italia piloti così non trovino più molti appoggi».

ARMI SCUOLA DI PRECISIONE SOFT AIR • Calibro 6 mm.

Libera vendita e detenzione, con aut. min. N. 559C 50.10497/C91 del 25-11-91

Splendidi gioielli che riproducono in ogni particolare e dimensioni le più recenti e famose armi in commercio (tra cui la BERETTA 92 in dotazione alla polizia USA), a ripetizione automatica manuale e a ripetizione automatica a gas (con bomboletta per 20 ricariche). Ogni modello è perfettamente calibrato, autolubrificante, con caricamento a carrello, sicura, caricatore estraibile, e spara con massima precisione e potenza, pallini calibro 6, fino a 20 metri. **Complete di 100 colpi e bersaglio. NUOVE DAL GIAPPONE!**

BERETTA 92 • 14 colpi



AUTOMATICA L. 79.000
AUT. LUSO L. 99.000
GAS L. 109.000

BERETTA SPECIAL M 92 S • 15 colpi



AUTOMATICA L. 85.000

COLT PYTHON P 357 • 14 colpi



GAS L. 109.000

SMITH & WESSON • 14 colpi



AUT. L. 79.000 • GAS L. 109.000

LA PISTOLA DI JAMES BOND



AUTOMATICA L. 159.000
PPK/S

COLT GVT 911 • 14 colpi



AUT. L. 79.000
GAS L. 109.000

FUCILE AD ARIA COMPRESSA

Ultimo modello autorizzato per la libera vendita e circolazione ideale per il tempo libero e il tiro al bersaglio. Spara a 100 metri. Completa di bersaglio e di 100 colpi. **OFFERTA a sole L. 36.500**

PISTOLA AD ARIA COMPRESSA

Nuovissimo modello autorizzato dal Min. dell'Interno per la libera vendita. Ottimo calibro di precisione per tiro a segno. Spara a 65 metri. Completa di bersaglio e di 100 colpi. **OFFERTA a sole L. 19.900**



SCATOLA 1800 COLPI L. 24.000

FONDINA LUSO con attacco alla cintura e sottoascella. L. 14.500

BOMBOLA GAS grande L. 22.000



E IN PIU' acquistando L. 100.000 FONDINA COMPRESA NEL PREZZO

BUONO D' ORDINE da compilare, ritagliare e spedire in busta chiusa a: ITALIAN POSTAL SERVICE - Via Montegeneroso, 2/A - 20155 Milano SI, desidero ricevere (croce X): AU. SP. 7/95

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> BERETTA autom. (GA 40) L. 79.000 | <input type="checkbox"/> BERETTA M92 S aut. (KA 135) L. 85.000 |
| <input type="checkbox"/> BERETTA aut. Lusso (YA 52) L. 99.000 | <input type="checkbox"/> Colt PYTHON GAS (CG 10) L. 109.000 |
| <input type="checkbox"/> BERETTA GAS (PG 12) L. 109.000 | <input type="checkbox"/> Colt GVT autom. (GA 30) L. 79.000 |
| <input type="checkbox"/> WALTHER PPK/S (1016) L. 159.000 | <input type="checkbox"/> Colt GVT GAS (PG 11) L. 109.000 |
| <input type="checkbox"/> SMITH & W. aut. (GA 60) L. 79.000 | <input type="checkbox"/> Scatola 1800 colpi (CG) L. 24.000 |
| <input type="checkbox"/> SMITH & W. GAS (PG 10) L. 109.000 | <input type="checkbox"/> Bombola grande GAS (1979) L. 22.000 |
| <input type="checkbox"/> FUCILE aria compr. (1270) L. 36.500 | <input type="checkbox"/> Fondina per pistola (1385) L. 14.500 |
| <input type="checkbox"/> PISTOLA aria compr. (1266) L. 19.900 | <input type="checkbox"/> Ho acquistato oltre L. 100.000: FONDINA OMAGGIO. |

Pagherò al postino alla consegna + contributo spese di spedizione

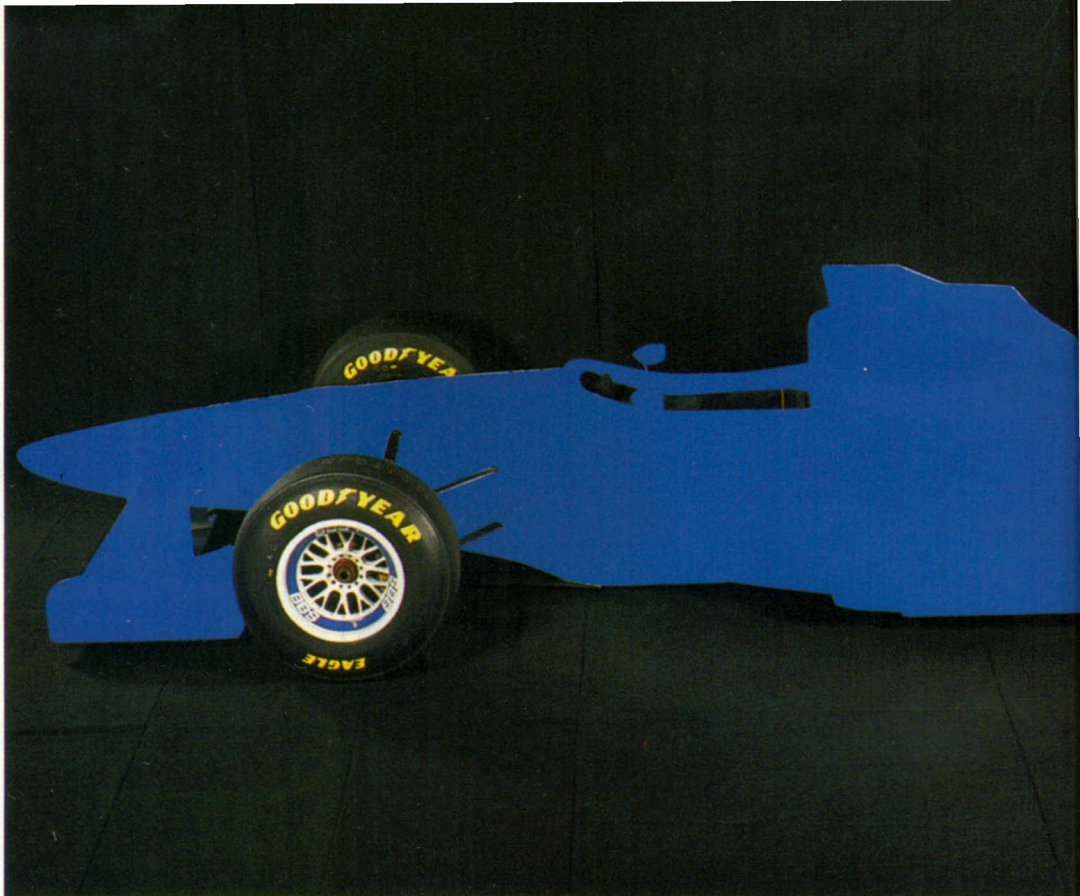
Nome / Cognome _____

Via _____ N. _____

Cap. _____ Città _____ Prov. _____

• Vendita riservata ai maggiori di 14 anni • Soddisfatti o rimborsati •

Ormai è inutile tenerlo nascosto, anche se non era più un segreto per nessuno. Tom Walkinshaw, capo della Twr e già socio di Briatore alla Benetton, smetterà la camicia azzurra per indossare quella blu scuro della Ligier. Un altro tassello, dopo il tecnico Frank Dernie, dell'integrazione tra le due squadre. Ma il trasferimento del 49enne scozzese non è solo frutto di una decisione interna. Fa seguito ai fantasmi agitati a Jerez dal presidente Mosley, quando ammise sottovoce che «si aspettava di vedere in atto i cambiamenti promessi a Monza». Come dire: la contropartita Benetton per lo scagionamento dagli scandali dell'estate. Senza mezzi termini, Walkinshaw era divenuto il capro espiatorio — e magari qualche colpa l'aveva davvero... — di una gestione un po' troppo disinvolta culminata nel pasticciaccio della bandiera nera di Silverstone. Adesso, il trasferimento è arrivato. Ma in



FORMULA UNO ULTIME NOVITA'

Ligietton!

La collaborazione è sempre più stretta: Walkinshaw lascia Enstone e va a dirigere la squadra francese. E la Js41-Honda dovrebbe somigliare molto alla B195...

■ **ALBERTO ANTONINI**

realtà, Walkinshaw alla Ligier aveva già fatto sentire da tempo la sua influenza. A parte il fatto non da poco di possederne un quarto, ha contribuito in maniera decisiva alla trattativa con la Mugen per accaparrarsi i motori giapponesi. E non è un mistero — lo ammette lo stesso pilota — che Martin Brundle abbia trovato posto nel team blu grazie soprattutto ai buoni uffici dello zio Tom. Finché ci sarà lui, in F.1 come in altre categorie, Martin non correrà il rischio di restare a piedi. Era stato Walkinshaw, da

un anno socio di Briatore al 35 per cento, a portarlo in Benetton nel '92. Niente di strano: in F.1 i protetti e i protettori esistono da sempre. E Brundle magari merita più di tanti altri.

COSÌ UGUALI... L'arrivo di Walkinshaw aveva fatto nascere voci di dissapori con Cesare Fiorio, prontamente smentite. Anche da Olivier Panis, pilota del team, che dalla Francia dichiara: «Non c'è assolutamente niente di vero, Cesare rimane con noi». La triade Ligier vede dunque

Walkinshaw nel ruolo di responsabile generale, Fiorio in quello di direttore sportivo e Frank Dernie a capo del settore tecnico. A proposito di Dernie: ufficialmente, la Js41 che esordirà non prima di fine mese (e forse anche a marzo, visto il ritardo nell'arrivo del motore) porta la sua firma. In pratica, però, è più che probabile che sia una specie di fotocopia della Benetton. Specialmente nel corpo vettura, con il classico muso rialzato. Il che è interessante, per diversi motivi. Prima di tutto, se le monoposto

saranno davvero identiche sarà più facile un raffronto diretto tra le due motorizzazioni, Renault e Mugen. Roba che fa comodo agli ingegneri, mica ai giornalisti: visto che il Renault ce lo ha anche la Williams... La seconda questione sollevata è quella della proprietà intellettuale. Ogni squadra, in teoria, dovrebbe presentare un progetto «suo». In pratica non sempre questo succede: si pensi alla Pacific-Reynard del '94 (per non parlare di quest'anno). Ma il caso Benetton-Ligier può creare un pre-

IL MARCHIO LOTUS FINISCE ALLA PACIFIC

Una fusione solo di nome

Alla fine ha prevalso la soluzione più semplice. E più triste. La Lotus ormai era un guscio vuoto, senza una vera struttura, senza una macchina e soprattutto senza una lira. L'unica cosa che le rimaneva, come per certe nobili decadute, era il nome. Questo nome e il glorioso marchio giallo-verde, ora, sono di proprietà della Pacific. Non è una fusione, assolutamente: è semplicemente un'operazione che porterà ad abbinare i due marchi sotto il nome di Pacific Team Lotus. David Hunt, fratello di James e capo della Lotus Grand Prix, non c'entra. E c'entra anche meno Peter Collins che anzi, dicono a Ketteringham Hall, ha «lasciato la società». «Non ci aspettiamo — dicono alla Pacific — di vederli coinvolti in decisioni che riguardano la squadra». Keith Wiggins, il titolare della Pacific, si trova così con un nome importante, da far pesare nella caccia agli sponsor, visto che il nuovo socio giapponese Gotoh garantisce solo un terzo del budget. Ci ha guadagnato anche otto persone, ex membri dello staff Lotus. Non c'è, però, Chris Murphy, il progettista delle ultime monoposto verdi. I nuovi padroni fanno capire di non sapere proprio cosa fare di lui. È sfuggito alla Pacific an-



ORSI

La cosa migliore della Pacific '94, sopra, era il... colore. Adesso il team andrà ad imitare la Ligier; che, ufficializzato l'arrivo di Tom Walkinshaw, nell'altra pagina, copierà qualcun altro?

che Salo: il finlandese che aveva guidato la Lotus nei due Gp di fine '94 è passato nell'orbita Tyrrell. Il Contract Recognition Board di Ginevra ha dato ragione alla squadra del Boscaiolo nella contesa. In questo modo, anche le possibilità teoriche di Alessandro Zanardi (di cui si accenna nell'intervista di questo numero) vengono a cadere. Il vantaggio principale di Salo era la dote: due milioni di dollari. Ma la squadra di Wiggins ha già pensato ai sostituti. Accanto a Bertrand Gachot,

che ha anche una quota nella società, girano diversi nomi. Vincenzo Sospiri, contattato, intende però restare con la Supernova e Paul Belmondo è preso in considerazione, probabilmente, solo come collaudatore. Restano Pedro Lamy e JJ Lehto, al quale però è stato chiesto di trovare altri finanziamenti. Negli ultimissimi giorni si è aggiunto anche il nome di Erik Comas: il crollo di un'altra associazione, quella Dams-Larrousse, ha liberato il francese da ogni vincolo... ■

E LA PRO2-FORD AVRÀ UN MUSETTO «TUTT'ALA»

Fazzoletto da naso

La Pacific Pr02, progettata da Frank Coppuck, dovrebbe essere presentata a Londra il prossimo 23 febbraio. Salvo contratti con sponsor dell'ultima ora, la Pr02 sarà blu (come Sauber, Ligier, Tyrrel, Jordan: viva la fantasia), ma con inserti giallo-verde a ricordare il nome Lotus. Avrà il cambio semiautomatico che dovrebbe debuttare già in Brasile: un longitudinale a sei marce sviluppato dalla solita Hewland. Il motore è il Ford Ed otto cilindri, la fornitura dichiarata, come per la Forti Corse, è di quindici unità per 70 revisioni. La squadra ha confermato invece i problemi avuti ai crash-test, ma minimizza le voci catastrofiche giunte dall'Inghilterra. «Si è trattato solo

di una prova iniziale svolta per conto nostro al Cranfield Institute. Si è rotto il roll-bar nella prova di capotamento, ma al test ufficiale tutto è andato bene». La caratteristica più interessante della Pr02 è però l'aerodinamica, studiata in collaborazione con la Mira. Nel tentativo di sfruttare al massimo tutta la superficie a disposizione per recuperare deportanza sull'avantreno, Coppuck ha studiato un musetto piuttosto corto ma con una conformazione «tutt'ala» assolutamente inedita. Se la costruzione del cambio semiautomatico procederà secondo i piani, la Pacific potrebbe essere in pista a Snetterton addirittura un paio di giorni prima della presentazione. ■

cedente. E anche tante polemiche. Perché finora i progetti identici visti in pista erano frutto di «spionaggio» fra team concorrenti. Come l'esordiente Arrows A1 '78 di Tony Southgate, che dovette essere smantellata quando risultò che era copiata di sana pianta dalla Shadow Dn9. Del resto, la squadra nasceva da una costola della Shadow e Southgate se n'era andato con i progetti. Quello di quest'anno, invece, sarebbe un caso di collaborazione volontaria tra due squadre iscritte... ■

ORSI

Una coppia di Chevy alla Sarthe

Saranno due le Chevrolet Corvette a prendere parte alla prossima edizione della 24 Ore di Le Mans. Le Zr1 saranno schierate privatamente dalla Doug Rippie Motorsport.

■ **DONNELLY.** Prosegue l'attività di team manager di Martin Donnelly, l'ex pilota di F.1 che gestisce oramai da qualche stagione un suo team nelle formule promozionali britanniche. In vista della prossima stagione di F: Vauxhall Donnelly ha ingaggiato il 20enne Peter Dumbreck.

■ **ASSEMBLEA.** Il 25 febbraio alle ore 14,30 avrà luogo presso l'autodromo di Monza un'assemblea della Team Manager Association, l'organismo di riferimento per i piloti e i team partecipanti al Civt. All'ordine del giorno una verifica relativa alle proposte presentate dall'associazione alla Csa su alcuni importanti aspetti organizzativi del Campionato. Gli interessati possono confermare via fax (0721/21297) la loro partecipazione al responsabile Luigi Giannini.

■ **McGLASHAN.** È stato rimandato per le avverse condizioni atmosferiche il tentativo di record di velocità su terra da parte dell'australiano Rosco McGlashan, che proverà con il suo veicolo a razzo a fine mese nei pressi di Gairdner, in Australia, a strappare il primato appartenente a Richard Noble.

Mauro Martini lancia lo lus di F. Ford

Debutterà quest'anno nel Challenge F. Ford di Henry Morrogh un nuovo team, lo lus Competition. La formazione nasce dall'accordo fra la società bolognese Aercopter, che fa capo a Mario Pelloni, e il campione '92 di F. 3000 giapponese Mauro Martini. Per il team lus Competition la F. Ford dovrà servire da trampolino di lancio per dedicarsi successivamente a programmi di maggiore e più ampio respiro sotto la guida sportiva di Mauro Martini.

Sono brutti momenti per la F.1. Momenti di crisi. L'annuncio della fusione tra Pacific e Lotus non basta di certo a rincuorare. In realtà il mito della squadra di Ketteringham Hall è morto e sepolto. Nonostante tutte le buone intenzioni, David Hunt ha soltanto potuto staccare il cartello «Lotus» dal cancello della squadra fallita per apporlo su quello della giovane compagine di Keith Wiggins. Ed ora un'altra squadra rischia di scomparire, la Larrousse. Il tentativo di fusione con la Dams è infatti fallito mar-



DOPO IL MANCATO ACCORDO CON LA DAMS

La Larrousse è fuori gioco

tedi scorso. Jean-Paul Driot non è riuscito a convincere i vari sponsor contattati ed in particolare la Elf, ad allargare i cordoni della borsa e a ridare fiducia alle possibilità della squadra francese. Secondo un azionista della Larrousse, che preferisce rimanere anonimo: «Il budget che Driot chiedeva alla Elf doveva servire a compensare quello che avrebbe potuto portare Jean-Christophe Boullion grazie alla Bouygues e su cui alla Dams contavano molto, ma che è poi evaporato quando il giovane francese ha preferito accordarsi con la Williams». In ogni caso, la Dams ha scelto di rinviare di un anno il suo ingresso in F. 1 e si appresta quindi a ripiegare su una stagione supplementare in F3000. Nel frattempo, però, il programma tecnico è molto avanzato. È probabile quindi che la realizzazione F.1 della Dams — realizzata con la collaborazione della Reynard — verrà comunque completata e che nel corso dell'anno la squadra

procederà alla sua messa a punto. Molto più difficile è la situazione di Gérard Larrousse, che sta ora lottando disperatamente per trovare una soluzione alternativa. Una

soluzione che vista la situazione economica, e tecnica della Larrousse, sembra irrealizzabile. La squadra rischia quindi d'essere messa in liquidazione fallimentare e certe

irregolarità di funzionamento (come il mancato pagamento dei contributi mutualistici del personale) potrebbero avere conseguenze giuridiche sui dirigenti della squadra.

LA T95/30 FARA' SOLO TEST CON MCNISH

Presentata a Parigi la Lola «laboratorio»

La Lola ha presentato la sua monoposto di Formula 1 (la T95/30, già vista nelle prove di dicembre a Silverstone) nei giorni scorsi in occasione del Salone della Competizione a Parigi. A dire il vero, più che di una presentazione vera e propria, si è trattato di un tentativo di farsi pubblicità, visto che il progetto della vettura è stato portato a termine prima delle recenti modifiche regolamentari e, comunque vadano le cose in futuro, la T95/30 non potrà essere impiegata in gara. Malgrado ciò, la Lola ha annunciato i suoi sponsor (due aziende d'informatica, la Ansys e la Flotran) e un programma di test con il collaudatore Allan McNish, che nelle prossime settimane scenderà in pista a Kyalami.

DAVANTI ALL'ALFA 155 TS DI TARQUINI

Aiello e la Peugeot svettano al Castellet

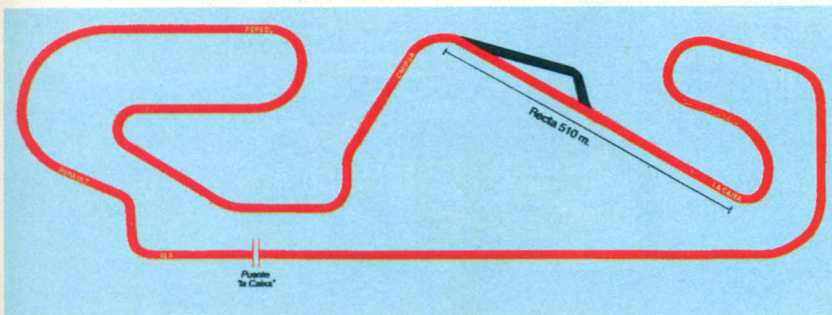
Il francese Laurent Aiello al volante di una Peugeot 405 Mi 16 ha stabilito il miglior tempo nel corso dei test Michelin svolti la scorsa settimana sul circuito di Le Castellet. Il giovane pilota della Casa del Leone ha girato in 1'28"61, precedendo Gabriele Tarquini al volante

dell'Alfa 155 Ts (1'28"97) su cui sono state provate tre diverse configurazioni aerodinamiche dell'anteriore, tra cui quella definitiva che sarà omologata dalla Fia per tutta la prossima stagione. Più staccati sono finiti lo svizzero Alain Menù, al volante di una Renault La-

guna (1'29"57), che ha svolto una serie di test per migliorare l'affidabilità della sua vettura, e il francese Philippe Alliot al volante della seconda Peugeot. I collaudi dell'Alfa Corse proseguiranno in questa settimana sul circuito di Vallelunga.

SOPPRESSA LA VARIANTE CONTESTATA

Un nuovo look per Barcellona



Anche il circuito di Catalunya, presso Barcellona, si prepara ad ospitare la F.1 dopo aver migliorato la sicurezza della pista. Oggetto delle modifiche, nel disegno sopra, è stato il tratto già aspramente criticato dai piloti in occasione della scorsa edizione della gara, quando fu giudicata pericolosa la chicane posta tra le curve «Camps» e «La Caixa», perché sprovvista di vie di fuga. L'anno scorso la situazione fu salvata rallentando le vetture grazie ad una chicane formata da pneumatici, mentre quest'anno la parte di pista contestata è stata totalmente eliminata, con la creazione di un rettilineo di 510 metri che raccorderà le due curve. Il tracciato nella nuova configurazione misura 20 metri in meno, ossia 4.727 metri.

RIZZOLI

SCHIERATA DAL JOLLY CLUB

Per Drudi una F40 Gt

Il Jolly Club porterà in gara quest'anno una Ferrari nella serie Gran Turismo internazionale della Bpr e giocherà una carta del tutto inedita. A partire dalla gara di Monza, la squadra milanese schiererà infatti per Luca Drudi, nella foto, e Pavle Kommenovic (pluricampione jugoslavo) una F40, non nella classica configurazione per la categoria Le Mans-Gt1, bensì in quella prevista per la più piccola classe Le Mans-Gt2. La F40 del Jolly Club sarà infatti preparata con un peso minimo di 1050 kg e flange di aspirazione con diametro ridotto a 31,1 mm, che consentiranno alla vettura una potenza massima di circa 450 cv e la renderanno certamente fra le più competitive della sua classe, dove si dovrà scontrare con le nuove Porsche 911 Gt2. Nei programmi del Jolly rientreranno quasi certamente anche le gare Bpr a Suzuka (la 1000 km) e a Zhuhai, in Cina.



LA CASA DI WAKO NE ISCRIVE DUE

Un plotone di Honda Nsx per la 24 Ore di Le Mans

La Honda prenderà parte in forze alla prossima edizione della 24 Ore di Le Mans. La Casa giapponese avrà in gara quattro esemplari della Nsx Gran Turismo. Nella classe Gt 1 le vetture saranno schierate dal team Kuni-mitsu e dalla «Nakajima Pranning», la scuderia appartenente all'ex pilota di F.1, mentre nella classe Gt 2 gli altri due esemplari saranno iscritti direttamente dalla Honda. Le Nsx sosterranno nei prossimi giorni delle in-

tense sessioni di collaudo, atte soprattutto a verificare l'affidabilità delle vetture giapponesi, che, oltre a par-

tecipare alla classica di durata della Sarthe, prenderanno parte anche alla 1000 chilometri di Suzuka.

Festa di Morrogh e F. Ford al via

La premiazione del Challenge F. Ford e della scuola di pilotaggio di Henry Morrogh quest'anno è praticamente concomitante con l'inizio dell'attività agonistica in pista. Venerdì 17 si terrà l'annuale festa a Magione (Ospiti Nicola Larini e Fabrizio Frizzi) proprio alla fine della prima giornata di prove libere della gara di apertura del Challenge F. Ford '95. La pista umbra ospiterà, anche le gare delle Turismo e delle F.3 Club.

PIT STOP

A Jarrett e Earnhardt vanno i primi posti nella griglia della **500 Miglia di Daytona** gara d'avvio della Nascar

ADAM COOPER

Prima fila per i due Dale nella griglia di partenza della 500 Miglia di Daytona, in programma domenica prossima, gara di apertura della Nascar-Winston Cup per vetture stock car. Dale Jarrett e Dale Earnhardt si sono aggiudicati rispettivamente il primo e secondo tempo nelle prove iniziali di qualificazione di sabato scorso che fissano solo le posizioni della prima fila, premiando i due piloti detentori dei migliori tempi. Le restanti posizioni verranno invece assegnate — con un complicato sistema di attribuzione — nelle successive prove di qualificazione in corso questa settimana. Nel risultato di sabato scorso c'è un po' tutto il senso della sfida che si preannuncia per la gara di domenica. Jarrett è infatti il pilota sul quale la Ford punta per aggiudicarsi il titolo. Non a caso è stato piazzato al volante della Thunderbird della Robert Yates Racing, che nel '94 era stata la squadra di Ernie Irvan, candidato al titolo se in agosto non avesse avuto un terribile incidente dal quale solo ora si sta riprendendo. Dale Earnhardt è invece il 7 volte campione della Winston Cup, vincitore per l'appunto delle ultime due edizioni, ed è l'asso sul quale continua, naturalmente, a puntare la Chevrolet. E in proposito va sottolineato che ha anche il compito di portare al successo la nuova Mon-



Sterling Marlin correrà a Daytona con la nuova Chevy Montecarlo

te Carlo, sul cui sviluppo la Casa americana ha investito molto. Intanto domenica Earnhardt ha già vinto la Bush Clash, classica gara sprint di inizio stagione, non valida per il campionato. A differenza che nelle ultime stagioni, la Chevrolet quest'anno potrà comunque contare anche su altri alfiere. Anche se, come già spiegato, le successive posizioni definitive in griglia devono ancora essere assegnate, è infatti significativo che nelle prove di sabato scorso altri quattro piloti Chevrolet si siano aggiudicati dal 3. al 6. tempo e, primo fra questi, Sterling Marlin, che già vinse la 500 Miglia di Daytona '94 al volante del modello Lumina. Degno di nota anche il 13. tempo di Davey Jones, il pilota di F.Indy al debutto nella serie Stock Car.

LA FORD AL TOP

PILOTA	VETTURA	TEMPO
1. Jarrett	Ford Thunderbird	46"513
2. Earnhardt	Chevrolet Monte Carlo	46"524
3. Marlin	Chevrolet Monte Carlo	46"548
4. Pressley	Chevrolet Monte Carlo	46"620
5. Labonte T.	Chevrolet Monte Carlo	46"663
6. Labonte B.	Chevrolet Monte Carlo	46"741
7. Waltrip M.	Pontiac Grand Prix	46"838
8. Speed	Ford Thunderbird	46"870
9. Waltrip D.	Chevrolet Monte Carlo	46"888
10. Parsons	Ford Thunderbird	46"918
11. Petty K.	Pontiac Grand Prix	46"935
12. Shepherd	Ford Thunderbird	46"948
13. Jones	Ford Thunderbird	46"986
14. Gordon	Chevrolet Monte Carlo	47"022
15. Wallace R.	Ford Thunderbird	47"025
16. Martin	Ford Thunderbird	47"045

Mc Nish vicino alla Psr

Si fa sempre più probabile l'ingaggio dello scozzese Allan Mc Nish per il team di Paul Stewart. La compagine britannica che prenderà parte al prossimo campionato Internazionale di F. 3000 ha ricevuto la scorsa settimana la visita dell'ex tester di Mc Laren e Benetton e l'accordo sembra oramai vicino

Rinnovate le cariche dell'Aica

In seguito alla scadenza del mandato, è stato rinnovato l'assetto direttivo dell'Aica, l'Associazione Italiana Circuisti Automobilistici. Il consiglio è ora così composto: Romano Meggi (in rappresentanza dell'autodromo di Varano) Ildo Bonifazi (Maggione), Maurizio Damerini (Misano), Enrico Ferrari (Monza) e Antonio Galliano (Pergusa). Presidente dell'Aica è Enrico Ferrari, vice Presidente Maurizio Damerini, mentre Claudio Marzani ricopre la funzione di segretario.

■ **THRUST.** Dopo alcuni mesi di trattative finalmente il britannico Richard Noble ha scelto il pilota al quale sarà affidato il compito di battere il record di velocità su terra. Il prescelto è Andy Green, 32enne pilota di aerei Tornado, che per una volta lascerà i Jet per salire a bordo del «mostro» Thrust Ssc, che muoverà i primi passi all'inizio della prossima estate.

■ **-WINTER-** Il gentleman drive tedesco «John Winter» prenderà parte alla prossima edizione del Dtm al volante di una Mercedes C Klasse privata e potrebbe essere affiancato dal connazionale Bernd Maylander.

Delle Piane pensa alla F.Indy

Per Paolo delle Piane potrebbe schiudersi un valido spiraglio nel Superturismo al volante di una delle Alfa 155 Ts ex Nordauto che gestirà il nuovo team di Amato Ferrari. Il pilota bolognese potrebbe prendere parte anche a qualche gara della F. Indy e si recherà a Miami a inizio marzo per prendere contatto con alcuni team in vista di un suo possibile debutto nella categoria.



COCKPIT

PROBABILE CONVALIDA DELLA FIA NEL '96

Euro-Dtm apertura di Bernie

C'è stata maretta fra i Costruttori che partecipano al Dtm, per il riassetto del calendario '95 dopo che la Fia ha reso noto quello della F.1. La gara inaugurale, prevista per il 9 aprile a Hockenheim, sarebbe caduta in concomitanza con il Gp d'Argentina, per cui è diventato imperativo spostarla al 23 aprile. L'Opel, in disaccordo con Alfa e Mercedes, voleva posticiparla di una sola settimana (al 16), avendo già pronta la nuova evoluzione della Calibra. Alla fine è stata quest'ultima fazione a spuntarla. È slittata di una settimana (dal 1. all'8 ottobre) anche l'ultima gara della stagione, sempre a Hockenheim. Resta ancora fluida la situazione delle gare «Dtm on Tour»: quella portoghese è stata messa in calendario il

6 agosto, quella francese il 3 settembre, ma è probabile che saltino entrambe. Non è neppure certo che sarà la prova del Mugello, fra quelle straniere, a contare per il campionato. Proprio in questi giorni sono in corso incontri fra Bernie Ecclestone e i rappresentanti dell'Ons (l'autorità sportiva tedesca), dell'Itr (che organizza la serie) e dei tre Costruttori. Oggetto delle trattative l'espansione all'estero del Dtm, che la Fia ha sempre osteggiato. Ora il «Padrino» potrebbe cambiare idea e sta pensando a un europeo per le Turismo Classe 1 nel '96. A patto, beninteso, di guadagnarci qualcosa. Ad esempio con i diritti televisivi che, in caso di campionato internazionale, spetterebbero automaticamente alla Fia e quindi alla Itc, so-

cietà dello stesso Ecclestone, che già gestisce le immagini del mondiale rally e della Coppa del Mondo Superturismo. A rendere probabile l'intesa è anche il recente ac-

cordo tra lo stesso Ecclestone e l'Itr, che ha riconosciuto alla Fia i diritti televisivi delle gare del Dtm in programma fuori dalla Germania.

Fabio Ravaioli

RESTERANNO FUORI IN 25

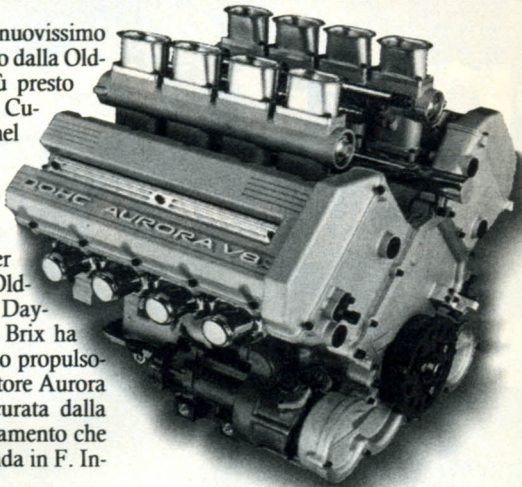
Le Mans dura già nelle... prove

Novità per le prove della 24 ore di Le Mans, in programma nel mese di aprile. Per la prima volta i test preparatori serviranno come prima selezione per decidere chi dovrà partecipare alla 24 ore del 18 giugno. All'Aco sono arrivate 74 richieste di partecipazioni. 25 vetture saranno ammesse alla gara di diritto, in base alle decisioni prese da una apposita commissione. Le altre venticinque vetture ammesse alla partenza, scaturiranno dalla selezione tra le altre cinquanta iscritte. Le pre-prove di aprile, saranno così una «caldissima» sessione di qualificazione a tutti gli effetti.

PER LE VETTURE IMSA DEL TEAM BRIX

Nuovo motore dall'Oldsmobile

Si chiama Aurora V8 ed è il nuovissimo propulsore, nella foto, realizzato dalla Oldsmobile per le competizioni. Al più presto sarà installato sul modello Supreme Cutlass del team Brix che gareggia nel campionato Imsa categoria Gt 1, poi entro la fine della stagione sarà utilizzato anche sulla Spice nella categoria Wsc. Si tratta di un propulsore di 4 litri, a quattro valvole per cilindro. È già stato provato dall'Oldsmobile durante i test di dicembre a Daytona, mentre per la 24 ore, il team Brix ha preferito fare affidamento sul vecchio propulsore a due valvole. La versione del motore Aurora per le competizioni, sarà sempre curata dalla Comptech, l'organizzazione di Sacramento che si occupa anche del programma Honda in F. Indy.



ORSI

CON UNA REYNARD F. INDY

Per Vasser accordo con Ganassi

Jimmy Vasser, nella foto, disputerà la prossima edizione del Campionato di F. IndyCar al volante di una Reynard 95 del team di Chip Ganassi. Il 30enne pilota californiano disputerà così la sua quarta stagione della categoria, dopo un'annata piuttosto deludente con il team Hayhoe. A fianco di Vasser il team Ganassi schiererà, come noto, l'altro giovane californiano Bryan Herta, che si è completamente ristabilito dal grave incidente avuto lo scorso anno a Toronto, quando era al volante di una Lola del team di Aj Foyt. E, a proposito di Herta, c'è molta attesa per il suo rientro in pista, essendo considerato un'ottima promessa.



NEI TEST DEL TEAM DRACO A MISANO

Per Campos primi giri con la Lola '94 «ibrida»

Nuovo test a Misano di Marco Campos in F. 3000. Il brasiliano ha girato a lungo con la Lola '94 in attesa che, ai primi di marzo, gli

venga consegnata la vettura 1995. Nella vettura sono comunque presenti delle modifiche che dovrebbero prefigurare le soluzioni prescelte



ROSI CAPPELLANI

per il nuovo modello sfornato dalla Casa di Huntingdon, che è reduce da un'annata non proprio fortunata nella formula cadetta. Il pilota della Draco Racing ha girato in 1'20"9 con motore Cosworth preparato da Nicholson-McLaren, già nella versione che equipaggerà la vettura nel prossimo campionato. Campos, che ha preso buona confidenza con i 500 cavalli di una F. 3000, tornerà a Misano a metà di febbraio; poi sarà di scena — forse con la macchina '95 — il 6 marzo al Mugello e 2 giorni dopo a Vallelunga.

PADDOCK

Sono tanti i nuovi piloti che animeranno la prossima stagione dell'Euroseries di F. Opel. Scopriamo quali.

ENRICO ROSI CAPPELLANI

Aria di novità nella F. Opel, dove l'Euroseries sarà chiamata al non facile compito di sopportare la concorrenza del nuovo campionato europeo di F. Renault. In vista dell'inizio della prossima edizione le vetture sono state sottoposte ad una serie di modifiche, con un rinnovato muso a doppio flap, dei rinforzi al telaio e l'apposizione di un nolder nell'alettone posteriore. Cambiamenti che dovrebbero segnare un aumento delle prestazioni e della stabilità delle monoposto, che nei primi test sono risultate più veloci di oltre un secondo al giro rispetto alla precedente configurazione. Ma le novità non finiscono qui. La Bridgestone ha infatti studiato alcune migliorie per la sua monogomma, sfornando dei pneumatici più rigidi lateralmente e con una mescola più morbida. Ma i dati più interessanti giungono dai nuovi nomi destinati ad animare il prossimo campionato. La Draco, che ha fatto la parte del leone negli ultimi anni, sarà presente con tre vetture affidate ai due giovanissimi brasiliani Fernando Uva e Alberto Jacobsen e all'italiano Filippo Francioni. Il team Van Amersfoort ha ingaggiato Tim Coronel, fratello gemello di Tom, secondo nella scorsa edizione della

serie continentale. Il suo compagno di squadra sarà il portoghese Manuel Gaijo, che torna così alla F. Opel dopo una stagione disputata nella F.3 tedesca. Nel frattempo la squadra britannica di proprietà di Davi Lloyd ha confermato l'inglese Westbrook, uno dei favoriti dai pronostici, al cui fianco sarà schierato il pilota romano Marco Cioci, che ha già sostenuto alcuni soddisfacenti test in Inghilterra. A completare il lotto dei top team c'è quindi la Vergani Racing, che ha ingaggiato il 19enne portoghese Ricardo Tedosio, il cui debutto è programmato in occasione delle «Winter Series» in programma a fine febbraio sul circuito di Jerez. Al suo fianco correrà il 18enne portoghese André Couto, che vive a Macao e ha alle spalle una notevole esperienza in kart.

Tra i giovani più attesi il brasiliano Fernando Uva e l'olandese Tim Coronel gemello di Tom

ROSI CAPPELLANI



In F. Opel sarà adottato un nuovo alettone dotato di un doppio flap

I problemi della Dome con Dunlop

Il terribile terremoto che ha colpito recentemente il Giappone ha messo nei guai la Dome, campiona in carica con Marco Apicella nella serie locale di F. 3000. Il team nipponico è ora privo di una valida partnership, dopo il momentaneo ritiro della Dunlop. La Casa giapponese ha infatti subito ingenti danni nella sede dove si costruiscono i suoi pneumatici «racing», presso Kobe. A questo punto per la Dome è possibile un ripiego sulla Bridgestone.

■ **ASTON MARTIN.** Anche l'Aston Martin sta preparando una rientrè in grande stile in occasione della 24 Ore di Le Mans. L'iniziativa fa capo al magnate Michel Hommel, che ha unito le sue forze all'importatore francese per prendere parte con una Db 7 alla classica gara di Durata. La preparazione del motore sarà affidata allo specialista Richard Williams che curò nell'89 il propulsore del prototipo schierato dalla Casa Inglese nel Mondiale Endurance. I piloti in predico di condurre in gara la Db7 sono Alain Cudini e Eric Helary.

Per il '95 niente Euro F.3

È tramontata l'ipotesi di far disputare una mini-edizione del Campionato Europeo di F.3. L'iniziativa, che faceva capo all'organizzatore britannico Barry Bland, è stata quindi rimandata all'anno prossimo a causa della difficoltà di trovare delle date libere non coincidenti con le gare dei rispettivi campionati nazionali. Lo stesso Bland si è detto certo che nel '96 il suo tentativo possa trovare miglior riuscita.

■ **FERRARI.** Un altro esemplare della Ferrari F40 potrebbe essere schierato nella serie Bpr per vetture Gran Turismo. La vettura dal team inglese della Gp Motorsport diretto da Dave Prewitt.

■ **FIOTTO ROSA.** Lieto evento per Gianni Olivosi, responsabile delle pubbliche relazioni e della Comunicazione della Bmw Italia, che è diventato papà di una stupenda bambina cui è stato dato il nome Ginevra. Alla mamma Wanda e a papà Gianni vanno le congratulazioni e alla piccola Ginevra gli auguri di Autosprint.

NEI TEST IN PREPARAZIONE DEL BTCC

Convince la Volvo 850 berlina



SUTTON

Il Tom Walkinshaw Racing ha cominciato i collaudi della nuova Volvo 850 berlina, nella foto, che ha percorso i primi giri di pista nella scorsa settimana, prima sul circuito di Norfolk e in seguito sulla pista di Silverstone. A portarla al debutto sono stati Tim Harvey e Rickard Rydell, piloti ufficiali del team che condurranno in gara la vettura nella prossima edizione del Btcc, il campionato inglese per vetture turismo della classe II. Lo stesso Harvey, già vincitore del Btcc nel '92, si è detto molto soddisfatto di questo suo primo approccio con la vettura della Casa svedese: «È ancora troppo presto per poter fornire delle indicazioni certe, ma posso dire sin da ora che la vettura mi è sembrata molto stabile e facile da guidare. Anche il motore mi ha positivamente im-

pressionato e questo mi consente di essere ottimista per il futuro. Posso comunque dire sin da ora — ha aggiunto lo stesso Harvey, che ha sostituito Jan Lammers al fianco di Rickard Rydell — che il clima all'interno del team è davvero buono: lavoriamo da poco tempo insieme e già

parlano lo stesso... linguaggio tecnico». In occasione del suo primo collaudo la 850 berlina presentava un vistoso labbro anteriore e un'ala posteriore a due supporti: dovrebbe essere questa la configurazione che la Twr e la Volvo faranno omologare dalla Fia per tutta la stagione.

Nel team inglese si respira un clima di fiducia e ottimismo. La nuova vettura sembra avere tutte le carte in regola per migliorare i risultati ottenuti lo scorso anno con la 850 station-wagon da Rydell e Lammers, che si piazzarono al 14. e al 15. posto nella classifica finale del Btcc.

In prova a Sebring Goodyear batte Rahal

Scott Goodyear, nelle foto, al volante di una Reynard 95i-Ford è risultato il più veloce nei test di F. Indy svolti la scorsa settimana sul circuito di Sebring. Il 36enne pilota canadese ha guidato la vettura del team di Derrick Walker — che l'anno prossimo punterà anche sul debuttante Christian Fittipaldi — stabilendo un tempo di 56"2, più veloce di 4 decimi del crono fatto segnare da Bobby Rahal. Quest'ultimo ha utilizzato la sua nuova Lola T 95 a motore Mercedes, percorrendo oltre 500 chilometri, senza accusare particolari inconvenienti tecnici.



FORMULA UNO L'EVOLUZIONE

J lupi perdono

Abili e volitivi, talvolta freddi e distaccati li conosciamo nel ruolo di manager. Ma, sfogliando l'album dei ricordi, si scopre che anche loro sono stati, anzitutto, piloti. Lo stesso Bernie Ecclestone prima ancora che nel business si era scatenato... in pista. Come lui tanti altri. Vediamoli

■ **MARIO DONNINI**

Montecarlo, 14 maggio 1958. Sono appena terminate le prove di qualificazione in vista del Gp. Ai box della Connaught si respira aria di delusione: il giovane boss del team, un inglese 27enne col fisico da fantino, e gli altri due piloti, Paul Emery e Bruce Kessler, sono fuori dalla griglia di partenza. Silverstone, 18 luglio 1958. Il veterano Jack Fairman ha problemi in prova e il piccolo «rookie» britannico gli cede la sua Connaught rinunciando a prendere il via. Due tentativi sfortunati, non c'è che dire. Chissà, penserete voi, se solo a quei tempi ci fosse stato Bernie Ecclestone quello sfortunato ragazzino avrebbe potuto chiedergli una mano... E invece no, per due ragioni: primo perché la Foca non esisteva ancora e secondo perché quel simpatico ragazzino britannico dal fisico minuto «era» proprio Bernie Ecclestone. Già, proprio lui, il «padrino» della F.1 nelle improbabili vesti del debuttante. Un discreto passato da pilota di F.3, due mezzi tentativi in F.1 e poi più nulla. A ben guardare il boss non è solo. La maggior parte dei prim'attori del Circus iridato può vantare esperienze e risultati nelle più disparate categorie. Segno evidente che una volta lasciato il volante non sono riusciti a spegnere in loro la passionaccia per le corse. Il lupo perde il pelo ma non il vizio, come si dice.

IL PRESIDENTE. Se scavi nel passato di un Presidente, come insegna il codice deontologico della



ARCHIVIO MINARDI



SOLDANO-DPPI

Prima di emergere nel mondo della F.1 per le sue indubbe doti manageriali, Eddie Jordan, sotto, è stato un buon pilota di monoposto e di vetture sport prototipo. Eccolo, a sinistra, al volante di una Porsche 908/3 di Sigi Brunn



ORSI

il pelo...



Brian Hart oggi è noto come motorista di talento, ma in passato si era fatto un nome in veste di pilota. In alto, è al volante di una Lotus F.2. Siamo alla fine degli Anni '60

ORSI

Dalla Fiat 500 alla F.1: ecco Giancarlo Minardi nelle vesti di estemporaneo pilota, a sinistra, e di patron del team che porta il suo nome, sotto



ORSI



Jabouille e Larrousse, qui con Arnoux, ai tempi della Renault F.1. Larrousse, in quegli anni dirigeva la Renault Sport, ma sino al '75 si era cimentato con onore in pista, sia sui prototipi che in monoposto. Successivamente ha poi fondato un suo team di F.1. Jabouille, a sua volta, è il responsabile della Peugeot Sport

ORSI



SOLDANO-DPPI

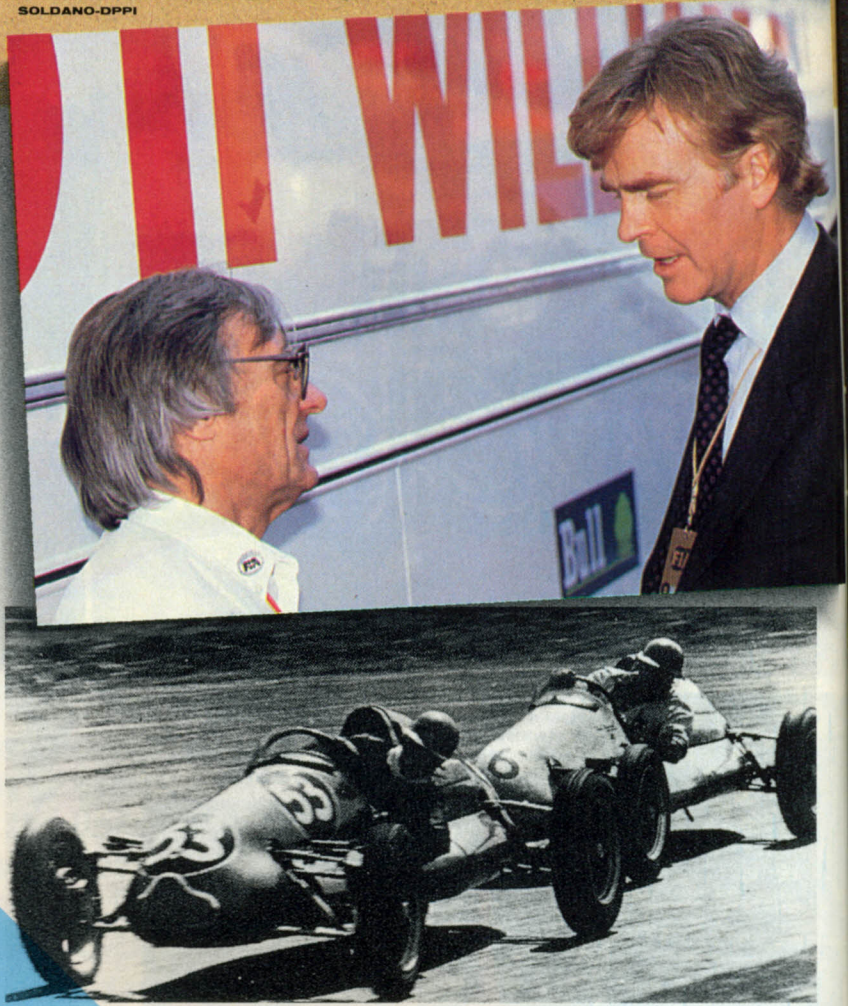
SOLDANO-DPPI

stampa Usa, trovi sempre qualcosa di sorprendente nel suo armadio. Nell'armadio di Max Mosley, attuale presidente della Fia, c'è un vecchio casco, una tuta e un curriculum di discreto pilota nelle gare amatoriali inglesi sino alla F.2. Anche la sua carriera è stata però piuttosto breve: si è ritirato a 30 anni per dedicarsi alla gestione della March.

TEAM MANAGER. Frank Williams cominciò la sua breve carriera nel '61 e si ritirò dalle gare alla fine del '66, dopo aver militato in F. Junior, in F.3 e nelle gare turismo al volante di una Mini-Cooper e di una Austin. Anche Ken Tyrrell può vantare una discreta carriera di pilota. Debuttò nel '52 con una Cooper-Norton 500 di F.3. Nel '58 fece quindi il salto di categoria in F.2 senza grandi acuti, tanto che alla fine del '60 appese il casco al chiodo. Un onesto pilota in F.3 e in F.2 è stato anche Eddie Jordan, che ha chiuso la carriera nei prototipi all'inizio degli Anni '80. Altrettanto versatile è risultato Tom Walkinshaw, oggi socio di minoranza alla Benetton e alla Ligier, che vanta una lunga carriera in F.3, F.2, F.5000, nelle gare per prototipi e nell'Euroturismo, dove nell'84 si laureò campione al volante di una Jaguar. L'attuale patron e fondatore della Arrows Jackie Oliver, aveva invece debuttato con una Mini all'inizio degli Anni '60, passando poi alle monoposto nel '66 con una Brabham F.3. L'anno successivo fu ingaggiato da Colin Chapman e nel '68 rischiò di vincere nel Gp d'Inghilterra, ma fu tradito dal cambio. Nel suo palmares fa bella mostra una vittoria alla 24 Ore di Le Mans nel '69 con la Ford in coppia con Ickx e alcuni successi con la Shadow nell'allora ricco e famoso trofeo Can-Am. Anche il motorista Brian Hart ha corso in F.2 e in F.1 (una sola gara), Peter Sauber, patron dell'omonimo team svizzero, si è invece limitato alle gare sport.

DOUCE FRANCE. Tra i francesi spicca Jean-Pierre Jabouille, attuale responsabile delle attività sportive Peugeot, primo vincitore di un Gp con una vettura turbo a Digione nel '79 e campione Europeo di F.2 nel '76. Niente male anche la coppia al timone della Larrousse, formata dallo stesso Gérard e da Patrick Tambay. Larrousse si è diviso tra i Rally e la pista, aggiudicandosi 2 volte la 24 Ore di Le Mans e correndo anche un Gp di F.1. Tambay, per parte sua, vanta 2 vittorie in F.1 con la Ferrari e 2 trionfi nel Trofeo Can-Am al volante della Lola di Carl Haas. Blasonato è anche il passato di navigatore di Jean Todt, responsabile delle attività sportive Ferrari, che ha al suo attivo, tra l'altro, 4 affermazioni in altrettanti Rally iridati.

ARRIVANO I NOSTRI. Tra i team manager italiani il più titolato è Cesare Fiorio, attuale «timoniere» della Ligier, che nel '61 fu campione nazionale nella categoria Gt 1150 cc. Luca di Montezemolo (un altro Presidente...) ha gareggiato all'inizio degli Anni '70 in pista al volante di una Fiat 500 con lo pseudonimo di «Nerone» e anche nei rally dove ha ottenuto un 5. posto al Medio Adriatico, nel '71, in coppia con un certo... Daniele Audetto! Giancarlo Minardi, invece, ha ballato una sola estate, correndo nel '67 con una Fiat 500 preparata da Faccioli. Si ritirò a fine anno per... scarso rendimento!



La passione per le corse di Luca di Montezemolo ha radici lontane: l'attuale Presidente della Ferrari disputò diversi rally tra la fine degli Anni '60 e primi Anni '70. Ecco, sopra impegnato con una Fiat 124. Montezemolo ha gareggiato anche in pista con una Fiat 500 sotto lo pseudonimo di «Nerone»

ORSI



Ecclestone, Presidente della Foca, e Mosley presidente della Fia, vantano entrambi un passato di «driver». Ecclestone, si è distinto nella F.3 britannica nei primi Anni '50 con una Cooper-Jap 500, a fianco, mentre Mosley, sopra, è arrivato a gareggiare in F.2



Jackie Oliver nella stagione 1968 fu chiamato alla Lotus per sostituire lo scomparso Jim Clark. In squadra con Graham Hill, sopra, prese parte a tutte le restanti gare del campionato e sfiorò la vittoria nel Gp d'Inghilterra. Come pilota si è poi ritirato nel '78 e ha dato vita alla Arrows, di cui è tuttora team manager, a destra

ORSI

STUDIO COLOMBO



SUTTON



Tom Walkinshaw, oggi, è socio nella Benetton e nella Ligier. Nell'ambiente gode della fama di duro, conquistata in pista in veste di pilota. Sapeva davvero come farsi rispettare tanto che nell'84, con la Jaguar, conquistò il titolo nell'Euroturismo

COLOMBO



Patrick Tambay l'anno scorso è tornato nel Circus in veste di socio di Gérard Larrousse, a sinistra, ma le più belle soddisfazioni in F.1 se l'è tolte al volante della Ferrari: con la Rossa, a destra, ha vinto a Hockenheim nell'82 e a Imola nell'83

CARRER



Il crollo della Lotus lo ha lasciato a piedi in F.1, e adesso il terremoto del Giappone gli sta creando altri problemi per correre nella F.3000 d'Oriente. Ma Alex Zanardi guarda anche alla IndyCar. E intanto ricorda che la Ferrari...

ALBERTO ANTONINI ■



Nome Alessandro
Cognome Zanardi
Nato il 22 ottobre 1966
Dove Bologna
Segno Scorpione
Stato civile celibe
Curriculum Ha iniziato con il karting a 15 anni, vincendo il campionato italiano nell'85 e '86 e divenendo campione europeo nell'87. Sono seguite due stagioni in F.3 (miglior risultato un 2. posto) e il debutto in F. 3000 a Digione. Nel '90 ha ottenuto due vittorie nella terza formula con l'Rc Motorsport e la pole nel Montecarlo F.3, vincendo anche la Coppa Europa F.3 a Le Mans. In F.3000, nel '91 con il Barone Rampante, ha lottato per il titolo, vincendo due gare. Lo stesso anno ha debuttato in F.1 con la Jordan al Gp Spagna, finendo nono. L'anno dopo è stato tester Benetton e ha corso, con poca fortuna, con la Minardi-Lamborghini. Nel '93 è stato pilota Lotus (6. posto in Brasile) e nel '94 ha rilevato nel team il volante di Lamy.

Ogni grande tragedia porta con sé una serie di piccoli drammi personali. Per Alessandro Zanardi, le terribili notizie del terremoto che ha sconvolto il Giappone significavano anche uno stop, brusco e inatteso, ai progetti di correre quest'anno nel campionato F.3000 giapponese. La fabbrica della Dunlop è distrutta, le squadre devono riorganizzarsi su basi diverse e non sarà facile trovare un volante. Un'altra tegola, dopo la chiusura della Lotus, per un pilota che solo due anni fa sembrava una grande speranza del nostro automobilismo e ora ha dovuto congedarsi in malo modo dalla Formula Uno.

«Chiaro che il mio problema è niente in confronto alla morte di tante persone. Però, per i miei programmi, non ci voleva proprio. Avevo contatti avviati con il team Le Mans, che disponeva secondo me di un ottimo potenziale anche se non ha mai vinto il campionato giapponese, e anche con la Navi. Ma se la Dunlop non può più fornire pneumatici, e se come ho sentito la Bridgestone subentrerà per tutte le squadre, verrà meno un importante elemento di concorrenza. E di conseguenza tutte le squadre ridurranno i loro budget. Anche perchè la stessa Dunlop interveniva finanziariamente per sostenere i costruttori».

Non deve essere facile, per un pilota che ha passato tra alterne vicende tre anni nel Circus, fare un passo indietro di categoria. Eppure il recente accordo tra Lotus e Pacific dovrebbe aprire uno spiraglio...

«Non so niente di questo accordo, ma per quanto mi riguarda so di avere un contratto con la Lotus che nessuno ha mai revocato. In queste condizioni,

molto dipenderà da come prende forma l'accordo tra David Hunt, che ha rilevato il team, e Keith Wiggins della Pacific. Per quanto mi riguarda non avrei proprio nessuna difficoltà a correre per la Pacific. Con o senza il nome Lotus».

Oppure non è precisamente una squadra di rilievo, e molti piloti dicono di volere la F.1 solo a condizione di poter accedere a un team in grado di dare loro soddisfazione...

«Ma è inutile farsi di queste fisime. Lo confesso, la F.1 mi ha deluso. Ci ero arrivato tre anni fa convinto di poter far bene, e penso che i risultati della Tremila lo avessero ampiamente dimostrato. Oggi, dopo tre anni, il bilancio che ne traggio non è molto confortante. Ma è un categoria completamente dominata dalla tecnica, dove anche un Beretta qualsiasi — un nome come un altro — può starti davanti se la Larrousse ha fatto un lavoro migliore in galleria del vento. L'automobilismo che premiava chi aveva gli... attributi forse non esiste più».

Certo, una stagione come quella della Lotus '94 butterebbe giù chiunque. Specialmente considerando che quella di restare legato al team di Peter Collins, due anni fa, era stata una scelta ragionata e che sembrava promettente.

«Spesso dico una cosa: se avessi incontrato Ron Dennis sulla mia strada oggi non sarei in questa situazione. Ma le nostre strade non si sono mai incrociate, anche se so che la McLaren si era interessata a me. Ho fatto il colaudatore alla Benetton e ho preferito non restarci quando mi arrivò l'offerta di correre per la Lotus nel '93. Ho avuto contatti con la Ferrari...».

Questa è una storia che forse non molti conoscono:

Sospeso tra due c

*come andarono le cose
in realtà?*

«Bisogna risalire al '91, quando ancora non avevo debuttato in F.1. Da Maranello mi fecero sapere che erano interessati a me, che mi tenevano d'occhio. Ma era un programma a lungo termine, che avrebbe dato i suoi frutti nel giro di uno o due anni. E invece, proprio alla fine del '91, Eddie Jordan mi diede la possibilità di guidare in un Gp. E io vedevo Eddie come un salvatore, non me la sentivo di prendere impegni da altre parti con l'opportunità che mi offriva».

Tuttavia, per un pilota che davvero vuol correre e dopotutto un nome se l'è fatto, non c'è soltanto la F.1. In Italia abbiamo il Superturismo, negli Usa la Indy...

«Al Super-T ci ho pensato, certo. Ma entrare nel giro Alfa Romeo è difficile, e le proposte di Peugeot e Opel non si sono mai concretizzate. La IndyCar invece mi attira moltissimo. Anzi, con l'aiuto di Rick Gorne della Reynard, che mi conosce e mi stima dall'epoca in cui correvo in F.3000, ho avviato diversi contatti. Il problema è che mi sono mosso troppo tardi. Ormai i team competitivi hanno già il pilota che va forte, e per il secondo volante ci vogliono i soldi. Ma voglio darvi da fare ancora: credo che la mia dote principale sia di essere un pilota polivalente, che sa adattarsi in fretta a ogni situazione, a ogni macchina. E penso che questo possa far comodo a molti». ■

ontinenti

Team

Cuore, temperamento, squadra irlandese ha stupito e sta stupendo il «Circus» per la rapidità con cui è riuscito a rendere competitivo il suo team. In questa stagione, forte dell'accordo stipulato con la Peugeot, si sente pronto per un ennesimo balzo in avanti

■ **PAOLO BOMBARA**

Flavio Briatore dice di lui che «è quello che stimo di più tra tutti i miei colleghi. Il solo che abbia la mia stessa mentalità in fatto di marketing, di azione commerciale, di dinamismo». Il «lui» in questione è Eddie Jordan, irlandese, di Dublino; compirà quarantasette anni il 30 marzo e da venticinque anni bazzica nel mondo delle corse. Ci ha provato come pilota ed è arrivato sino alla F.2. (Nel 1979, venne persino invitato dalla McLaren a provare la loro F.1) prima di decidere, improvvisamente, di appendere il casco al chiodo per dedicarsi sull'attività di team manager. Da allora, ne ha visti e scoperti tanti di giovani talenti. I più maligni dicono che ne ha anche spennati molti, vincolandoli con contratti-capestro. Lui non lo nega, ma quei piloti hanno fatto strada anche grazie a Eddie e tutti hanno avuto il loro tornaconto. Gli è sempre piaciuto il rischio, e ne prese un grosso nel '91 quando si lanciò in F.1: non aveva tutto il budget necessario, ma lo trovò scommettendo una grossa somma sui risultati della sua squadra presso i bookmakers. Aveva ragione lui e la somma vinta gli consentì di andare avanti. L'anno dopo fece un'altra scommessa puntando sui soldi della Yamaha, ma anche sulla sua inesperienza tecnica. Fu un fiasco sportivo, ma intanto la Jordan Grand Prix faceva esperienza consolidandosi. Lo scorso ottobre, la sua squadra è stata scelta dalla Peugeot — appena divorziata dalla McLaren — come squadra ufficiale. Oggi le emozioni sono grandi e Jordan non nasconde di voler vincere sin

da quest'anno. L'accordo triennale con la Peugeot le impone infatti di fare un salto di qualità, di progredire per diventare una squadra di punta. Migliorare d'accordo, ma come esattamente?

«Mentalmente. — risponde secco Eddie Jordan — È molto importante essere psicologicamente forti, tanto negli affari quanto nello sport. Comunque anche in altri settori stiamo migliorando. Il mio lavoro è quello di pianificare il futuro, di proiettarmi molto in avanti. La strategia che devo mettere a punto non è per l'oggi e neanche per il domani, ma per il futuro. Stiamo aggiungendo gente altamente qualificata al nostro staff, ma amplieremo anche la nostra squadra con un'équipe di ricerca e sviluppo e abbiamo già una squadra-prove che non esisteva prima. Tutto ciò ci aiuterà a provare molte cose, ed è quanto ci è mancato in passato».

— È molto fiducioso per la stagione '95?

«Certo, perché non dovrei? Nel '91, abbiamo cominciato ottimamente in F.1. Era un anno di apprendistato. Poi, abbiamo commesso un grosso errore: e il '92 e il '93 non sono stati anni molto felici, ma abbiamo imparato la lezione. Nel '94, abbiamo cominciato a raddrizzare la barra. Ora, siamo associati alla Peugeot, abbiamo due piloti forti che sono insieme dal settembre '93. Solo la Ferrari può vantare di avere gli stessi piloti da tanto tempo. È un grosso vantaggio, sempre la stessa gente, sempre la stessa squadra, sempre gli stessi ingegneri e gli stessi piloti».

— Qual è l'importanza di Gary Anderson nella costante progressione della Jordan? ▶

IL PERSONAGGIO

EDDIE JORDAN

EL GRIN



TA

«In una squadra di F.1 ci sono quattro posti chiave: la progettazione, il controllo finanziario, quello commerciale e l'amministrazione. Ad ognuno di questi quattro posti c'è qualcuno ai comandi, una persona che deve essere molto implicata. Per la progettazione si tratta naturalmente di Gary Anderson. John Walton, che è il team manager, ha responsabilità nell'amministrazione. Un altro irlandese, Richard, si occupa dell'aspetto finanziario. Sono tutti irlandesi, Gary, John e Richard. Io stesso mi occupo dell'aspetto commerciale. Attenzione però, la nostra squadra non si chiama Jordan Engineering, ma Jordan Grand Prix. Ciò non significa che la parte tecnica non è importante, anzi. Gary è con me da molti anni, dal '90 in F.3000 ed è un amico, è una persona speciale. Io e lui ci spalleggiamo a vicenda e l'intera squadra ruota intorno a noi».

— A proposito, quanta gente lavora alla Jordan oggi, e quanto ce ne era all'esordio, nel '91?

«All'inizio eravamo poco meno di una cinquantina, oggi siamo in 68. Comunque non voglio espandermi troppo, per noi questo è quasi il limite. Avere una squadra con 150 dipendenti mi sembra assolutamente impossibile, impensabile per me. Non è la nostra strada per puntare alla vittoria. Noi preferiamo lavorare mano nella mano con tanti fornitori che condividono le responsabilità della fabbricazione ed evitare il rischio di avere problemi interni per colpa di troppo personale. Il mio mestiere è quello di vincere le gare, o meglio, di fornire alla squadra le migliori possibilità per farlo e quindi riunire tutti i migliori elementi, i migliori ingegneri. Per vincere dobbiamo essere più dinamici, più veloci degli altri. Più c'è gente più si perde tempo per prendere consigli, per comunicare e così via».

— Le ridotte dimensioni della squadra e il rivolgersi a molti fornitori esterni non sono dunque un freno. Del resto la 196 è stata la prima vettura presentata quest'anno. Qual è il segreto?

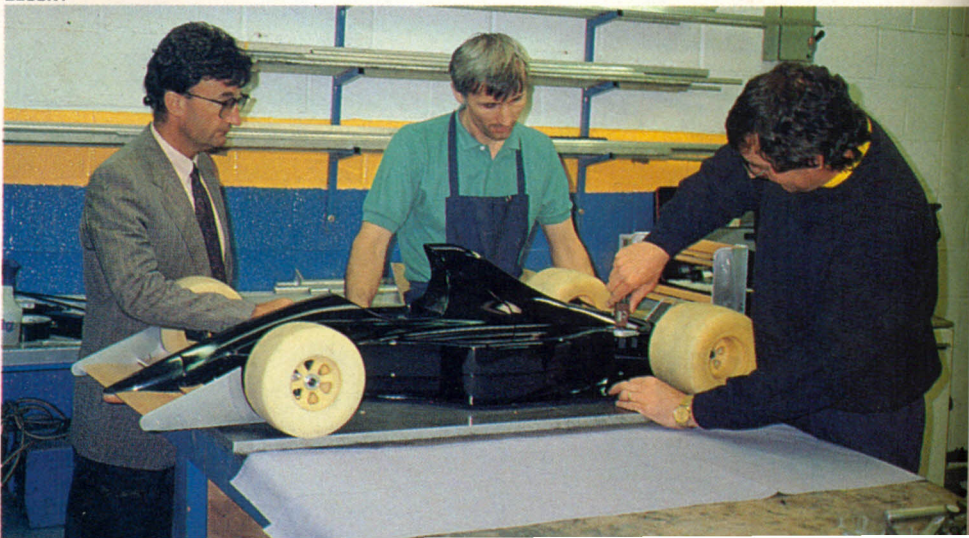
«Nessun segreto. Ogni dipendente della Jordan assolve molti compiti ed è sottinteso che ogni persona che lavora da noi deve dare una mano a chi gli sta vicino. Il contratto con la Peugeot è stato siglato tardi, ad ottobre, un brutto periodo anche perché stavamo per partire per una lunga trasferta in Giappone e in Australia. In precedenza, avevamo comunque già iniziato a progettare la vettura già conoscendo i nuovi regolamenti, ma non potevamo finalizzarla soltanto che non conoscevamo il motore. Questo ci bloccava per realizzare il cambio e tanti altri importanti dettagli. Però anche se gli stampi non erano pronti, avevamo già avvertito tutti, in squadra così come i fornitori, avrebbero dovuto fare. Non appena firmato il contratto, la Peugeot ci ha consegnato un motore. Il giorno dopo».

— Qual è il suo miglior ricordo in Formula



H o due famiglie la mia e... il team Jordan Grand Prix

BLUSKY





A sinistra, gruppo al gran completo della formazione Jordan-Peugeot nel giorno della presentazione della monoposto '95. Sopra, uno degli uomini chiave del team il progettista Gary Anderson, anche lui irlandese come Eddie. Nell'altra pagina, li vediamo entrambi attorno al modellino della prima Formula 1 realizzata dalla squadra inglese, entrata nella massima serie nella stagione '91. In basso, Jordan in tenuta da pilota qualche anno fa...

PHOTO4

1 e quale invece il peggiore?

«Il peggiore in assoluto, per quanto concerne i miei sentimenti, è il terribile week-end di Imola, lo scorso anno. Per quanto riguarda l'aspetto sportivo è forse il Gp di Spa '91, quando Andrea de Cesaris si è ritirato ad un giro dalla fine, mentre stava dando la caccia a Senna e forse avrebbe potuto vincere. Probabilmente è stato meglio così perché non sarebbe stato giusto vincere in quel momento della nostra carriera in F.1. Ciò non toglie che sarebbe stato bellissimo. Il migliore ricordo è legato a quando ci siamo accordati con la Peugeot. Perché ci dava credibilità».

— Oggi, arriva la Peugeot, ma in passato la Jordan ha già avuto motori ufficiali. Quelli della Yamaha nel '92 e fu un disastro, non teme che la storia possa ripetersi?

«No. Non credo che possa ripetersi. Nel '92, la Jordan non era forte come oggi, dal punto di vista finanziario, e anche sotto altri profili... Non voglio parlare dei piloti o d'altro. Semplicemente non eravamo forti, non eravamo sufficientemente strutturati

per vincere e far funzionare tutto correttamente. Abbiamo imparato molto con la Yamaha e anche loro erano neofiti in F.1. Penso che con la Total e la Peugeot la Jordan potrà diventare una squadra di punta. Rispetto alla Yamaha la Casa del Leone ha un vantaggio essenziale, le corse fanno parte della loro storia, della loro tradizione».

— Qual è per la Jordan l'importanza della Total?

«In primo luogo, con franchezza l'aspetto commerciale è vitale. È grazie al loro apporto (che viene pagato alla Peugeot che poi lo gira alla squadra irlandese n.d.r.) che abbiamo potuto creare la squadra prove... La Total è arrivata assieme alla Peugeot e capisco come per loro sia importante con-

tinuare a lavorare con gli stessi partner, qualsiasi siano i motivi, nazionalistici, tecnici, industriali o altro».

— Tra i tanti piloti che la Jordan ha avuto, quale l'ha impressionata maggiormente in Formula 1?

«Secondo me, Andrea de Cesaris ha fatto un eccellente lavoro. Schumacher è rima-

sto troppo poco tempo con noi per poter esprimere un giudizio, ha disputato appena una gara, qualificandosi settimo. Ma è stato subito chiaro che era un tipo speciale. I nostri due attuali piloti sono i migliori compagni di squadra possibili, perché sono per certi versi simili. Sono entrambi molto veloci, egualmente veloci e si pungolano vicendevolmente. Rubens è più giovane di Eddie».

COSTANDUROS



ma ha un anno in più d'esperienza. L'accoppiata può essere molto forte».

— Però non sono certo grandi amici...

«Non è vero. L'anno scorso tra di loro c'è stata qualche incomprensione. Rubens non ha capito il modo di fare di Eddie, e c'è di che visto che hanno due caratteri completamente diversi. Uno è molto serio, l'altro non... troppo. Sono diversi nel modo di guidare e nell'approccio in generale. Ora sono diventati buoni amici, capiscono che devono lavorare insieme e la squadra li ha spinti molto in ciò perché è importante che i piloti lavorino insieme. Noi siamo perfettamente corretti con loro, diamo loro lo stesso materiale».

— Eddie Jordan ha la fama del talent-scout eccezionale, ma anche di un manager duro in affari, che sfrutta a fondo i piloti che hanno un contratto personale di management. È vero?

«Il manager personale dei piloti non c'è più. È un'attività che ho esercitato in passato con molti piloti, ma ho smesso perché si è venuto a creare un conflitto d'interessi ora che sono in F.1. Sarebbe troppo difficile occuparmi di piloti che non fanno parte della mia squadra. Credo di essere un buon talent-scout e sono contento dei piloti che ho perché altrimenti li cambierei».

— Quale aspetto del suo mestiere in F.1 le piace di più?

«Come sapete, mi piacciono anche il rock, e gli affari... Amo questo stile di vita perché è eccitante, come il rock. Provo un grande senso di soddisfazione a veder le mie vetture partire e finire le gare in buona posizione. Mi entusiasma anche veder come gli ingegneri sanno lavorare velocemente, come sanno realizzare rapidamente le loro idee».

— Sappiamo tutti che le piace suonare la batteria e che tra i suoi amici c'è il cantante Chris Rea. È vero che ha registrato alla batteria qualche brano con lui?

«È vero e ci sono alcuni dischi di Chris con la dicitura "ringraziamenti a Eddie Jordan". Ho registrato un certo numero di sessioni con Chris e ho persino suonato in concerto con lui, ma era presente anche il batterista ufficiale, Martin Ditcham, ed è per questo che sui dischi compare solo il suo nome».

— Che tipo di ragazzo era Eddie Jordan negli Anni '60?

«A quei tempi andavo a scuola al collegio, mi interessavo a cose normali: musica, calcio, golf, bere e ragazze. Non avevo ancora deciso cosa avrei voluto fare nella vita. Ero bravo nel gioco del golf, ma non abbastanza per divenire un professionista. Idem per la musica. Alla fine degli Anni '60, studiavo contabilità analitica e amministrativa per far carriera in banca. Poi, sono stato abbastanza fortunato perché sulla mia strada ho incontrato le corse e ho pensato che sarebbe stata la mia via».

— Oggi, Eddie Jordan prova una grande soddisfazione ai comandi della sua squa-



Ecclestone vecchio? Può guidarci sino al prossimo secolo

fotografieSOLDANO-DPPI



CHI E' EDDIE JORDAN?

Nato a Dublino (Irlanda) il 30 marzo 1948, sposato, quattro figli (Zoe, Mill, Zak e Kyle). Vive a Oxford (Gran Bretagna).

L'uomo

1970-73: karting. Campione d'Irlanda 1972

1974-75: F. Ford 1600 in Irlanda e in Gran Bretagna. Un grave incidente a Mallory Park, a fine stagione, lo immobilizza per tutto l'anno seguente

1977-78: Formula Atlantic. Campione irlandese nel 1978

1979: F.3 (Campionato britannico) e F.2 (Campionato d'Europa)

1980: crea la Eddie Jordan Racing di cui è pilota e titolare

1981: cessa l'attività di pilota e intraprende la carriera di team manager

1990: fonda la Jordan Grand Prix

1991: con la sua squadra debutta nel Mondiale F.1

La sua squadra

1980: Eddie Jordan Racing

1983: Martin Brundle è vice-campione britannico di F.3, alle spalle di Senna

1984: Allen Berg è vice-campione britannico di F.3

1986: Maurizio Sandro Sala è vice-campione britannico di F.3

1987: Johnny Herbert è campione britannico di F.3

1988: Martin Donnelly è terzo nel Campionato internazionale di F.3000

1989: Jean Alesi è campione internazionale di F.3000

1990: Eddie Irvine è terzo nel Campionato Internazionale di F.3000.

Viene creata la Jordan Grand Prix

1991: 5. nel Mondiale F.1 con 13 punti

1992: 11. nel Mondiale F.1 con 1 punto

1993: 10. ex-aequo nel Mondiale F.1 con 3 punti

1994: 5. nel Mondiale F.1 con 28 punti

dra? Domani, potrebbe essere interessato a tenere le redini dell'intera F.1, ovvero a raccogliere il testimone di Ecclestone alla testa della Foca? In fondo Bernie è un «vecchietto»...

«Bernie vecchio? Questo lo dite voi, non io. (e ride di gusto, ndr) Fate attenzione con Bernie Ecclestone, è un saggio ed è il nostro maestro. È anche molto intelligente e ha tantissima esperienza. Io non ho avuto da lui nessun segnale che mi faccia pensare che non sia più in grado di guidarci sino al prossimo secolo. Devo fare ancora molti passi vincenti nei prossimi cinque anni. Per favore rifatemi allora la stessa domanda, perché per ora non sono in grado di rispon-



Da quest'anno Eddie ha cominciato a rilassarsi, tanto da presenziare alla settimana bianca Mariboro a Madonna di Campiglio a destra. Il 3. posto di Barrichello ad Aida, a sinistra e la pole dello stesso, in alto, a Spa ovvero i momenti magici della Jordan nella stagione '94



dere in quanto voglio vincere il mondiale con la mia squadra, la mia gente: ovvero la mia famiglia da sempre».

— La Jordan è in qualche senso un ambasciatore dell'Irlanda. Una situazione che dà una certa responsabilità. Quale giudizio ha Eddie Jordan della svolta politica intrapresa nell'Eire?

«Sono chiaramente irlandese al cento per cento e sono molto fiero d'esserlo. Per tutti noi la svolta politica è un fatto molto importante. Sarebbe molto difficile non essere coinvolto da questa realtà del Paese in cui sono nato e cresciuto e dove c'è la mia famiglia. La pace che è stata siglata prima di Natale sta durando e spero che continui a durare. Dopo ventiquattro anni di guerra, mi sembra un sogno ad occhi aperti. L'Irlanda è un piccolo paese, ma è eccezionale. Invito tutti a venire a visitarlo e constatare la diversità e la qualità del nostro popolo. Ci rendiamo conto che la nostra squadra è un ambasciatore dell'Irlanda nel mondo. Ne siamo fieri».

— Con la Peugeot le cose sembrano andare molto bene. Forse perché irlandesi e francesi sono i rivali tradizionali degli inglesi...

«Sarebbe una spiegazione troppo semplicistica. E poi, ci sono anche inglesi fantastici. C'è gente ottima ovunque, non bisogna avere i paraocchi altrimenti si spreca il 50% delle opportunità. Jabouille è, come me, un ex-pilota, capisce molto bene le problematiche delle corse e ci intendiamo a meraviglia».

— Lei è ricco?

«Dipende da cosa si intende per ricco. Se si parla di soldi, probabilmente no, perché tutto quel che posso guadagnare lo reinvesto nella squadra, affinché sia più forte. La tecnologia costa, pagare i piloti anche e quest'anno, per la prima volta, devo pagare due. Personalmente non sono ricco per nulla. Lo sono però per quanto riguarda la qualità di vita. Sono una di quelle fortunatissime persone che riescono a vivere a casa con la propria famiglia e sul lavoro con un'altra famiglia. Ed essere per giunta pagato per ciò, pagato per fare il mio hobby».

— È vero che indossa un parrucchino e che i capelli le sarebbero caduti tutti in una sola notte?

«Sì, certo. (Jordan è sorpreso ed imbarazzato). Ho perso i capelli in una sola notte, all'ospedale. Forse per reazione nervosa, forse per ragioni chimiche. È stato nel '72, avevo fatto un terribile incidente in kart, mi ero rotto entrambe le gambe, un osso fuoriusciva completamente ed era difficile risalirlo alla parte giusta. Mi hanno somministrato molte droghe, anestetizzanti. Ci sono state complicazioni. L'indomani, mi sono risvegliato senza più capelli, ne avevo qualcuno solo al centro del cranio. Avevo ventidue anni ed è stato uno shock e non volevo guardarmi allo specchio, mi sembrava una cosa stupida e pazzesca. Oggi, tutto ciò non è più un problema per me».



NOVITA' IN SCALA 1/43

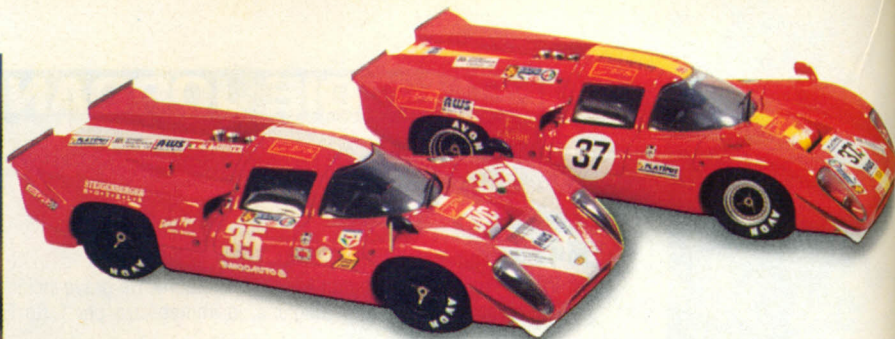
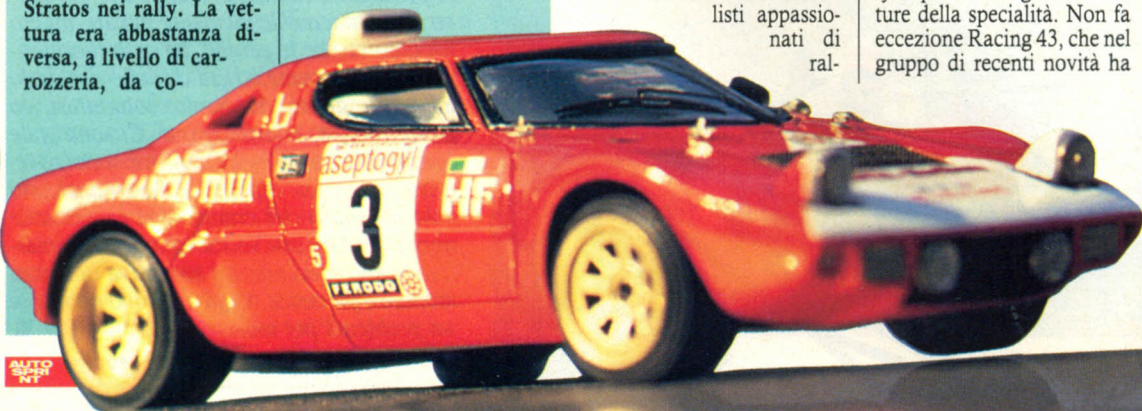
La prima Stratos esce dall'...Arena



Sembrerà incredibile ma questa Stratos, la prima a scendere in campo sulla scena agonistica, a livello di modelli «speciali» è un inedito. Colmano la clamorosa lacuna Valerio Comuzzi e Stefano Adami che, con il marchio Arena, stanno producendo una infinita serie di versioni della famosissima «bête à gagner». Fra le quali, appunto, l'interessantissima versione che vedete nelle immagini e che raffigura l'esordio della Stratos nei rally. La vettura era abbastanza diversa, a livello di carrozzeria, da co-

me sarebbe diventata nelle stagioni seguenti. Soprattutto era caratterizzata da una presa d'aria a periscopio che sarebbe poi scomparsa. Un modello, in resina e in scala 1/43, che un appassionato di rally non vorrà certo perdere e che va ad arricchire ulteriormente il già lungo elenco di Lancia Stratos firmate Arena.

Arena Rally: Via Agno 18, 37124 Verona. Tel. 045/834419.



Claudio Riva celebra le LolaT70

La Lola T70, una delle più belle automobili della storia delle competizioni, non poteva passare inosservata agli occhi degli appassionati italiani. E infatti Claudio Riva, con il marchio Tssk Postal, ha realizzato una interes-

te serie di riproduzioni in resina e in scala 1/43 della bellissima vettura inglese. Sono molte le versioni disponibili nel catalogo di Tssk Postal, relative a vetture che hanno corso dal '69 al '71 ma oltre a queste si possono acquista-

re gli esemplari pilotati da Mauro Borella e John Starkey nelle gare per auto storiche. I modelli, già montati, costano 180.000 lire l'uno. **Meri Kits:** via del Salice 13, 17025 Loano (Savona). Tel. 019/ 673256.



Quelle Escort Rs d'autore

La Ford Escort Rs Gruppo 4 è una delle pietre miliari nella storia del rallyismo e il bel kit in resina, in scala 1/43, che Equipe Tron ha realizzato qualche tempo fa è oggi disponibile anche nelle due versioni portate al successo da Hannu Mikkola al Rac rally. Le edizioni 1978 e 1979 della gara britannica videro altrettanti trionfi per il campione finlandese e le versioni delle Escort da lui pilotate possono, come visto, essere riprodotte grazie al kit di Equipe Tron, che ha realizzato un ottimo prodotto grazie al quale sarà possibile completare la collezione di Escort.

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

Racing 43 schiera l'Opel Ascona «Venere»

Continua la ventata di revival che sta portando nelle bacheche di tutti i modellisti appassionati di ral-



ly le più belle e gloriose vetture della specialità. Non fa eccezione Racing 43, che nel gruppo di recenti novità ha

inserito un bel kit in metallo bianco e in scala 1/43 relativo alla Opel Ascona 400 Gruppo 4. Quella che vediamo nella foto è la versione con i colori «Venere» portata al quarto posto nel rally di Montecarlo del 1981 dallo svedese Anders Kullang. Dopo le versioni «Rothmans» e «Conrero» ecco quest'altra Ascona 400, anch'essa venduta in kit, a 55.000 lire.

Racing 43: LaMiniMiniera, Via Vinaj 25, 12100 Cuneo. Tel. 0171 - 344420.

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.

CONTRIBUTI CSAI ATTIVITÀ ALTO LIVELLO 1995

Il Comitato Esecutivo della CSAI ha esaminato nel corso della sua ultima riunione la questione relativa ai contributi per l'attività ad alto livello per il 1995. Ne è scaturita la decisione di assegnare i contributi per i settori della Velocità in Circuito e dei Rallies a piloti italiani che parteciperanno a Campionati Internazionali FIA. Per quanto riguarda la Velocità in circuito la somma stanziata, di L. 300.000.000, verrà divisa in massimo 2 contributi per quanto riguarda i Rallies, la cifra di L. 500.000.000 verrà suddivisa in massimo 3 contributi.

Per accedere all'assegnazione di tali contributi i piloti interessati dovranno inviare alla CSAI di Roma (Via Solferino 32 00185 - fax 06/4940961) entro il 28 febbraio p.v., una richiesta in tale senso, corredata da tutta la documentazione (programma delle gare titolate, vettura, con quale team il programma viene svolto, con quali mezzi economici, ecc.) che comprovi e giustifichi la richiesta di contributo.

In base alle richieste pervenute, il Comitato Esecutivo della CSAI deciderà la ripartizione dei contributi stessi.

ASSEMBLEA UFFICIALI DI GARA DEL PIEMONTE

Il Fiduciario Zonale Ggg del Piemonte comunica che, secondo quanto previsto dall'art. 10 punto A del Regolamento organismi Csaì, è indetta l'annuale Assemblea degli Ufficiali di Gara del Piemonte per il giorno 21 febbraio 1995 alle ore 20.30 presso la sede dell'Ac Torino - via Giolitti, 15.

PNEUMATICI CAMPIONATO ITALIANO SUPERTURISMO

N.S. 1 - Capitolo III - Paragrafo 3.13 - pagina 55 annuario CSAI 1995

La frase «La dotazione di pneumatici slick per la seconda gara sarà libera» è sostituita con «Libertà di pneumatici per la seconda gara».

AGGIORNAMENTI CALENDARI CSAI

Settore slalom:

9 aprile: AC Verona - 1° Slalom Palio del Recioto - nuova iscrizione

16 luglio: Sc. Tre Torri Corse - 1° Slalom Tre Torri - annullato

22 ottobre: Sc. Tre Torri Corse - 3° Slalom Città di Alassio - anticipato al 16 luglio

Settore neve/ghiaccio:

6 febbraio: autoconsult competition Trofeo Valtellina - rinviata al 19 febbraio

Rif.: NSA Art. 6.2 lettera a) Abbigliamento protettivo

Aggiungere:

«Su richiesta della CSAI la FIA ha precisato che nelle gare in circuito e in salita iscritte nel calendario sportivo internazionale la sottotuta è sempre obbligatoria, anche nel caso di tuta con sottotuta incorporata».

N.S. 1 - Campionato Italiano, Trofei e Coppe CSAI, settore velocità salita

Art. 2.6 Classifica finale per l'aggiudicazione dei titoli

(Cap. IV - Art. 2.6 - pag. 127 Annuario)

— Modificare le ultime due righe in

«Il titolo assoluto per ogni gruppo (N-A Prototipi) sarà aggiudicato al Conduttore che avrà conseguito il maggior punteggio nella classifica finale. In caso di ex-aequo ... omissis».

Art. 5.4

(Cap. IV - Art. 5.2 - pag. 130 Annuario)

— Dopo la seconda riga aggiungere:

«Dopo la 1ª edizione e con valutazione positiva da parte della Sottocommissione Velocità Gare in Salita, gli organizzatori che intendono candidare la propria gara per la Coppa Italia, possono, in sede di calendario, richiedere l'ispezione per l'anno successivo».

CALENDARIO 1995 CAMPIONATO ITALIANO FUORISTRADA

Ad aggiornamento di quanto pubblicato nella Pagina Notiziario CSAI su Autosprint 5/95, si comunica la seguente rettifica al calendario 1990 del Campionato Italiano Fuoristrada:

— La data corretta della gara «XV Coppa Santa Barbara», organizzata dal Panzer Club Fuoristrada è il 25-26 marzo (e non aprile come pubblicato) a Ponte a Egola (PI).

ASSEMBLEA PER L'ELEZIONE DEL DELEGATO SPORTIVO DELL'AUTOMOBILE CLUB DI TORINO

A seguito di dimissioni da Delegato Sportivo dell'A.c. Torino e da Delegato Regionale CSAI Piemonte del Sig. Alberto Maria Librizzi, nominato Presidente della Csaì, è indetta una Assemblea dei licenziati Csaì per l'elezione del Delegato Sportivo dell'A.c. Torino. L'Assemblea avrà luogo **sabato 4 marzo 1995** alle ore 9.00 in prima convocazione ed alle ore 9.30 in seconda convocazione presso l'Automobile Club di Torino - Via Giolitti 1b. Le candidature devono essere presentate alla direzione dell'Automobile Club di Torino entro le ore 12 di **lunedì 20 febbraio 1995**, accompagnate dalla dichiarazione di presa visione ed accettazione del regolamento elettorale e corredate dalla seguente documentazione:

— fotocopia patente di guida

— fotocopia licenza CSAI per i tre precedenti quelli dell'Assemblea o dichiarazione sostitutiva di possesso di licenza sportiva per lo stesso periodo rilasciata dall'A.C. Torino o dalla CSAI.


— dichiarazione di aver conseguito almeno il titolo di studio di licenza media inferiore

— breve curriculum sportivo e professionale. Poi la Csaì convocherà l'Assemblea Regionale del Piemonte dei Delegati Sportivi di A.c. per l'elezione del Delegato Regionale.



 **NASCAR**
PARTE IL CAMPIONATO

PIT STO



Daytona 500 apre domenica la Winston Cup. Earnhardt ha nel mirino un nuovo record: vincere il suo 8. titolo. Per questa impresa la Chevrolet ha sviluppato la nuova Monte Carlo, da 700 cv. Ma la Ford è pronta a contrattaccare con la Thunderbird e due team di F. Indy: il Penske con Wallace e il Kranefuss-Haas con John Andretti

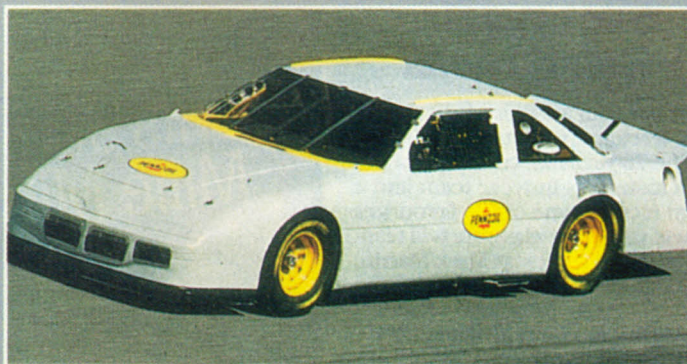
MARCO RAGAZZONI ■

Scatta domenica la Daytona 500. È il classico e attesissimo appuntamento d'apertura della Winston Cup per vetture stock car, la serie più popolare e seguita in America, in grado di raccogliere anche 250 mila spettatori a gara. E scatta con un interrogativo, che si pongono un po' tutti: ce la farà quest'anno Dale Earnhardt a centrare un nuovo grande record? L'obiettivo è da Guinness dei primati: se il pilota della Richard Childress Racing riuscisse ad aggiudicarsi la Winston Cup '95 si porterebbe infatti a quota 8 titoli, batterebbe Richard Petty «The King» — il più grande campione della storia Nascar, dal '49 a oggi, che si è ritirato un paio di anni fa, quando era a quota 7 — e centrerebbe il terzo campionato consecutivo, eguagliando il primato di Cale Yarborough, per ora l'unico ad aver vinto tre Winston Cup in fila, dal '76 al '78. L'obiettivo, poi, è anche molto difficile, molto più che lo scorso anno. Da un lato, infatti, il valore del pilota della Chevrolet non si discute: non sono uno scherzo 7 titoli, 63 vittorie e 217 arrivi nelle prime 5 posizioni in 20 anni di stock car. Dall'altro, però, quest'anno per Earnhardt si aggiungeranno nuove variabili e incognite. Prima di tutto la vettura. Per contrastare lo squadrone dei piloti Ford, la Chevrolet ha sostituito la Lumina con la Monte Carlo. E non c'è dubbio che un nuovo modello presenti comunque qualche incognita e sempre qualche segreto da scoprire, anche se alla Chevrolet assicurano che con la Monte Carlo è stata incrementata la down force, grazie alla realizzazione — con studi in galleria del vento — di una

CK

◀ coda più rialzata e di un paraurti anteriore più profilato; mentre per il motore — un 5,8 litri V8 — la potenza raggiunta è di 700 cv a 8000 g/m. Altro punto da verificare sarà il nuovo assetto del team. La Richard Childress Racing è una squadra storica, fra le più professionali. A partire da questa stagione però sono cambiati alcuni membri del team; soprattutto, il motorista Eddie Lanier ha deciso di ritirarsi dalla propria attività, mentre un tecnico esperto come Will Lind è stato nominato responsabile di un altro programma sportivo della Childress Racing. Per Earnhardt è poi aumentato il numero degli avversari. Lo scorso anno dopo il bruttissimo incidente di Irvan — oggi in netta ripresa tanto da pensare a un possibile rientro — la lotta per il titolo era rimasta circoscritta a Earnhardt, Wallace e Martin. Quest'anno Rusty Wallace resta il più temibile e «rabbioso». È la punta di diamante del team stock car di Roger Penske e della Ford e ha una grande sete di rivincita avendo perso entrambi gli ultimi due titoli nelle battute finali pur avendo sempre vinto più gare di Earnhardt: 10 contro 6 nel '93, 8 contro 4 lo scorso anno; un fatto che ha per di più sollevato accese dispute fra i fans dei due amiconemici. Anche per Wallace c'è comunque l'incognita di un cambiamento in squadra: l'arrivo come capomeccanico di Robin Pemberton, che dovrà tra l'altro cercare di rimettere armonia in una squadra composta da uomini dalle personalità fortissime: basti solo pensare a quelle di Wallace e Penske. Sullo stesso

piano c'è quindi il Roush Racing con Ted Musgrave e soprattutto Mark Martin, 2. lo scorso anno e dall'89 costantemente in lotta per il titolo. Poi fra i grandi avversari di Earnhardt è atteso Dale Jarrett, pilota molto intelligente, già vincitore della Daytona 500 '93, che sarà l'uomo di punta della Yates Racing, team per il quale correva Irvan e che è abituato a dominare. È quindi attesissimo John Andretti, già pilota di F.Indy e nipote di Mario «Piedone», con il neocostituito team Kranefuss-Haas, che è già una garanzia: Kranefuss è stato per anni il numero 1 dei programmi sportivi Ford e Haas è il titolare del team Newman-Haas di F.Indy, principale antagonista della Penske Racing. Fra le new entry di riguardo c'è poi Davy Jones, anche lui ex F.Indy (con l'A.J.Foyt Racing) e alla sua prima intera stagione in stock car. Infine, ma tutt'altro che ultima, la 23enne promessa Jeff Gordon: ha stupito tutti al debutto, due anni fa a Daytona e lo scorso anno ha già vinto due gare... ■



Earnhardt, sopra, mentre festeggia una delle sue vittorie, punta quest'anno all'8. titolo. John Andretti, in altro a destra, correrà con il nuovo team Kranefuss-Haas. A sinistra la nuova Pontiac Grand Prix di Mike Waltrip



NAS
Winston
Serie



COCKPIT



FA GOLA A PENSKE E GEORGE

La Winston piace ai boss della F. Indy

La serie Nascar-Winston Cup oggi in America fa gola a molti. L'associazione Nascar fu fondata nel '47 da Bill France, che due anni dopo lanciò il campionato. Oggi a tenere le redini è suo figlio, Bill jr., e la serie è la più popolare e seguita d'America: conta appassionati ovunque e ha un'enorme capacità di attirare sponsors. È per questo che anche Roger Penske, boss della F.IndyCar (e non solo), vi fa

correre un proprio team; è per questo che anche Carl Haas — principale rivale di Penske in F.IndyCar — da quest'anno fa il proprio ingresso definitivo nella serie. Ma c'è di più. Ora con la Nascar c'è chi cerca un «rapporto privilegiato». Roger Penske per primo. Il fondatore della Cart-IndyCar vorrebbe infatti instaurare una partnership con la Nascar ed a tal proposito si sta impegnando anche nella costruzione di un nuovo

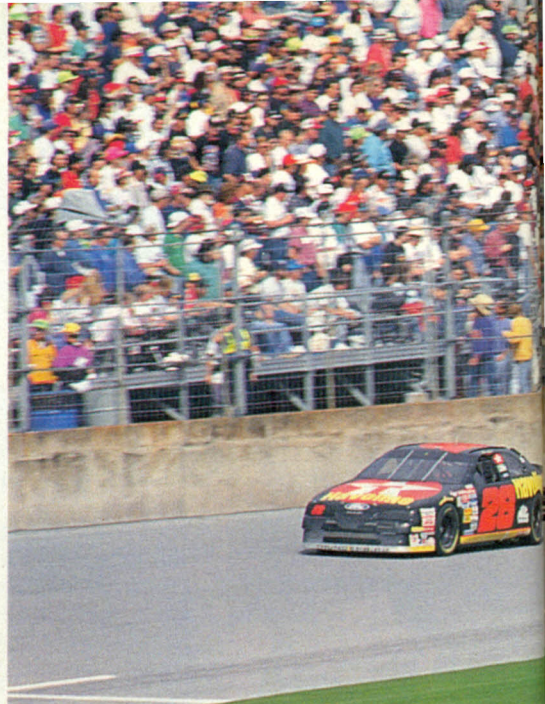
circuito, il California Speedway, da offrire alla Winston Cup. Ma un accordo più stretto con la Nascar è nelle mire anche di Tony George, presidente della Usac e proprietario del circuito di Indianapolis, che già lo scorso anno ha ospitato una gara stock car. «Bill France sta facendo un ottimo lavoro — ha dichiarato recentemente George — e con la Nascar vorrei instaurare un rapporto a lungo termine». ■

PHOTO4





Per due stagioni consecutive il team di Roger Penske e Rusty Wallace, a sinistra mentre parlano ai box, hanno vinto il maggior numero di gare ma hanno perso il titolo. Quest'anno partono assetati di rivincita. Dall'89 costantemente in lotta per il campionato, Mark Martin, a destra (n. 6), lo scorso anno ha conquistato all'ultima gara il 2. posto assoluto. Jeff Gordon, in basso, è la giovane promessa della Winston Cup. Nel '94 ha vinto due gare



48 GLI ISCRITTI

N.	PILOTA	SQUADRA	VEETTURA
1	Rick Mast	Precision Products	Ford Thunderbird
2	Rusty Wallace	Penske South Racing	Ford Thunderbird
3	Dale Earnhardt	Richard Childress	Chevrolet Monte Carlo
4	Sterling Marlin	Morgan-McClure	Chevrolet Monte Carlo
5	Terry Labonte	Hendrick Motorsport	Chevrolet Monte Carlo
6	Mark Martin	Roush Racing	Ford Thunderbird
7	Geoff Bodine	Bodine Racing	Ford Thunderbird
8	Jeff Burton	Stavola Brothers	Ford Thunderbird
9	Lake Speed	Melling Racing	Ford Thunderbird
10	Ricky Rudd	Rudd Performance	Ford Thunderbird
11	Brett Bodine	Junior Johnson	Ford Thunderbird
12	Derricke Cope	Bobby Allison Motorsport	Ford Thunderbird
15	Dick Trickle	Bud Moore Engineering	Ford Thunderbird
16	Ted Musgrave	Roush Racing	Ford Thunderbird
17	Darrell Waltrip	Darrell Waltrip	Chevrolet Monte Carlo
18	Bobby Labonte	Joe Gibbs Racing	Chevrolet Monte Carlo
19	Phil Parsons	Tri-Star Motorsports	Ford Thunderbird
20	Bobby Hillin	Moroso Racing	Ford Thunderbird
21	Morgan Shepherd	Wood Brothers	Ford Thunderbird
22	Randy LaJoie	Bill Davis Racing	Pontiac Grand Prix
23	Jimmy Spencer	Travis Carter Motorsports	Ford Thunderbird
24	Jeff Gordon	Hendrick Motorsports	Chevrolet Monte Carlo
25	Ken Schrader	Hendrick Motorsports	Chevrolet Monte Carlo
26	Steve Kinser	King Racing	Ford Thunderbird
27	Loy Allen	Junior Johnson	Ford Thunderbird
28	Dale Jarrett	Robert Yates Racing	Ford Thunderbird
29	Steve Grissom	Diamond Ridge Racing	Chevrolet Monte Carlo
30	Michael Waltrip	Bahari Racing	Pontiac Grand Prix
31	Ward Burton	Ag Dillard Motorsports	Chevrolet Monte Carlo
32	Mike Chase	Active Motorsports	Chevrolet Monte Carlo
33	Robert Pressley	Skoal Bandit Racing	Chevrolet Monte Carlo
37	John Andretti	Kranefuss-Haas Racing	Ford Thunderbird
40	Greg Sacks	Sabco Racing	Pontiac Grand Prix
41	Ricky Craven	Larry Hedrick Motorsp.	Chevrolet Monte Carlo
42	Kyle Petty	Sabco Racing	Pontiac Grand Prix
43	Bobby Hamilton	Petty Enterprises	Pontiac Grand Prix
47	Billy Standridge	Standridge Motorsports	Ford Thunderbird
52	Gary Bradberry	Means Racing	Ford Thunderbird
66	Ben Hess	RadUs Motorsports	Ford Thunderbird
71	Dave Marcis	Marcis Racing	Chevrolet Monte Carlo
75	Todd Bodine	Butch Mock Motorsports	Ford Thunderbird
77	Davey Jones	Us Motorsports	Ford Thunderbird
81	Kenny Wallace	Filmar Racing	Ford Thunderbird
82	Terry Byers	Terry Byers Motorsports	Ford Thunderbird
87	Joe Nemechek	Nemco Motorsports	Chevrolet Monte Carlo
90	Mike Wallace	Swansboro Motorsports	Ford Thunderbird
94	Bill Elliot	Elliot-Hardy Racing	Ford Thunderbird
98	Jeremy Mayfield	Yarborough Motorsports	Ford Thunderbird

INCUTE TIMORE ANCHE CON LO SGUARDO

Che Intimidator Dale Earnhardt

Dale Earnhardt non è solo il campione stock car che quest'anno va alla caccia del record degli otto titoli. Fra gli sportivi è sicuramente anche uno dei più ricchi d'America. Nel '94, per il secondo anno consecutivo e per la 3. volta in 5 stagioni, Earnhardt ha conquistato un bottino superiore ai 3 milioni di dollari. Il suo record è stato nel '93, con un totale di 3.353.789 dollari. Nella storia dell'automobilismo americano oggi Earnhardt detiene il primato assoluto: 24.377.744 dollari vinti, più di ogni altro pilota. Dollari e statistiche a parte, senza dubbio Earnhardt ha una condotta di gara e una grinta speciali. Non a caso è definito un «intimidator», che nell'ambiente americano delle stock car è colui che ancor prima del via con uno sguardo ti ha già battuto, incutendoti timore e facendoti sentire tutto il peso della sua superiorità tattica e agonistica, senza mai sconfinare nell'ostentazione. Earnhardt è un combattente puro, che dà tutto se stesso sin

dall'inizio della gara e non si ferma davanti a nulla, perchè non ha paura di osare nè di essere attaccato. Ha iniziato e imparato a correre sugli ovali corti, affinando tutte le tecniche — quelle astute e quelle più «cruente» — per passare gli avversari, senza farsi tanti problemi e senza temere «rappresaglie». E così ha continuato. C'è ancora chi ricorda quando bloccò Cale Yarborough ad Atlanta, o

quando mandò di traverso Richard Petty «The King» a Darlington, o quando spinse deliberatamente a muro Geoff Bodine e Bill Elliot a Charlotte, o, ancora, quando mandò in testacoda Rusty Wallace a Talladega... Ha sangue freddo e determinazione da vendere e una particolare astuzia di guida: non permette mai a nessuno di rimanergli in scia; riesce sempre a frapportare qualcosa più lento. ■





fotografiePHOTO4

C'E' ANCHE INDY

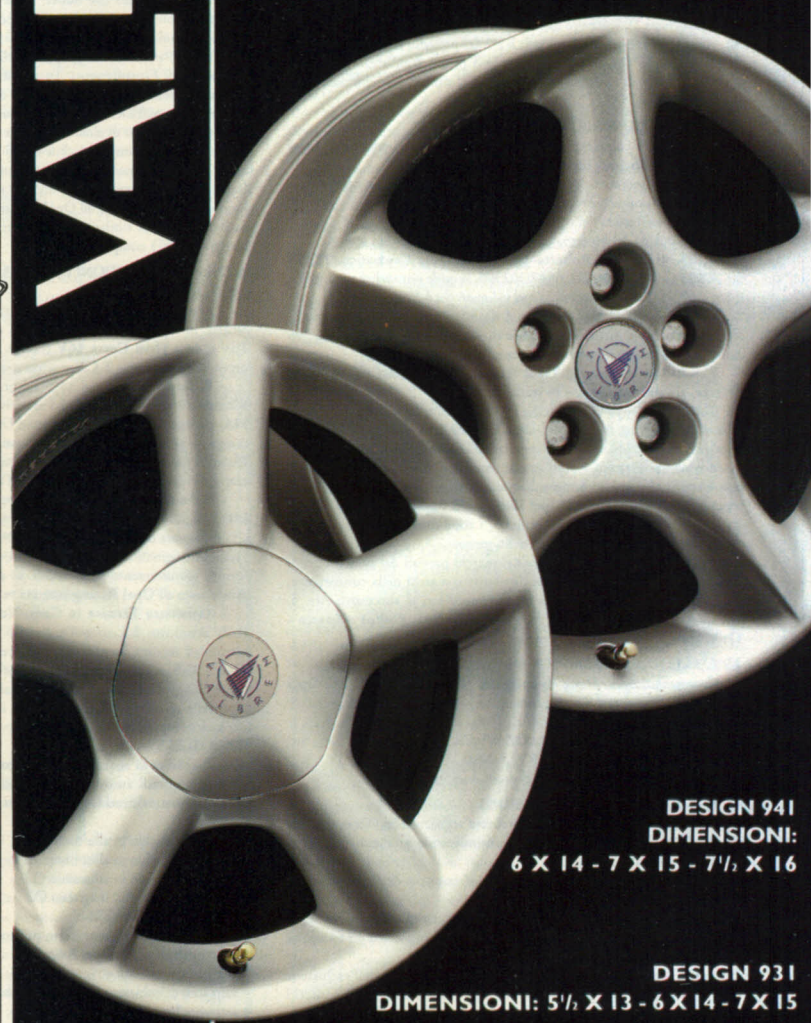
19 febbraio	Daytona	16 luglio	Pocono
26 febbraio	Rockingham	23 luglio	Talladega
5 marzo	Richmond	5 agosto	Indianapolis
12 marzo	Atlanta	13 agosto	Watkins Glen
26 marzo	Darlington	20 agosto	Michigan
2 aprile	Bristol	26 agosto	Bristol
9 aprile	Wilkesboro	3 settembre	Darlington
23 aprile	Martinsville	9 settembre	Richmond
30 aprile	Talladega	17 settembre	Dover
7 maggio	Sonoma	24 settembre	Martinsville
28 maggio	Charlotte	1 ottobre	Wilkesboro
4 giugno	Dover	8 ottobre	Charlotte
11 giugno	Pocono	22 ottobre	Rockingham
18 giugno	Brooklyn	29 ottobre	Phoenix
1 luglio	Daytona	12 novembre	Atlanta
9 luglio	Loudon		



VALBREM

ROAD WHEELS
MADE IN ITALY

UNA NUOVA LINEA DI CERCHI
IN LEGA PER LA TUA AUTO



DESIGN 941
DIMENSIONI:
6 X 14 - 7 X 15 - 7 1/2 X 16

DESIGN 931
DIMENSIONI: 5 1/2 X 13 - 6 X 14 - 7 X 15



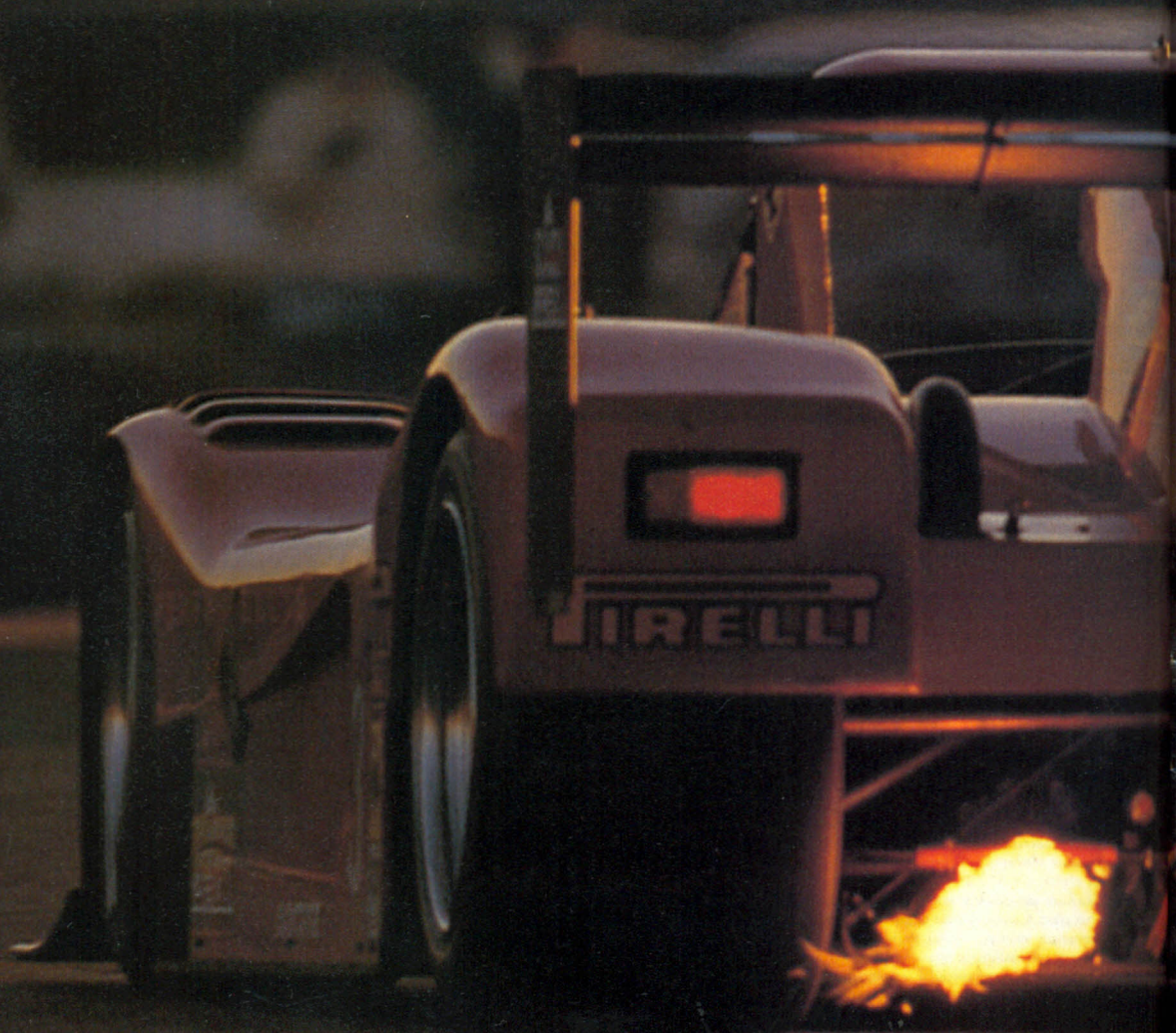
VALBREM | PER INFORMAZIONI TEL. (0345) 81525

IMSA
DOPO DAYTONA

**Si parte e si arriva alla luce del giorno
ma è con il buio che la classica americana
si accende e assume contorni magici, vivendo
di mille avventure tutte da ricordare...**

CESARE MARIA MANNUCCI

I GUERRIERI

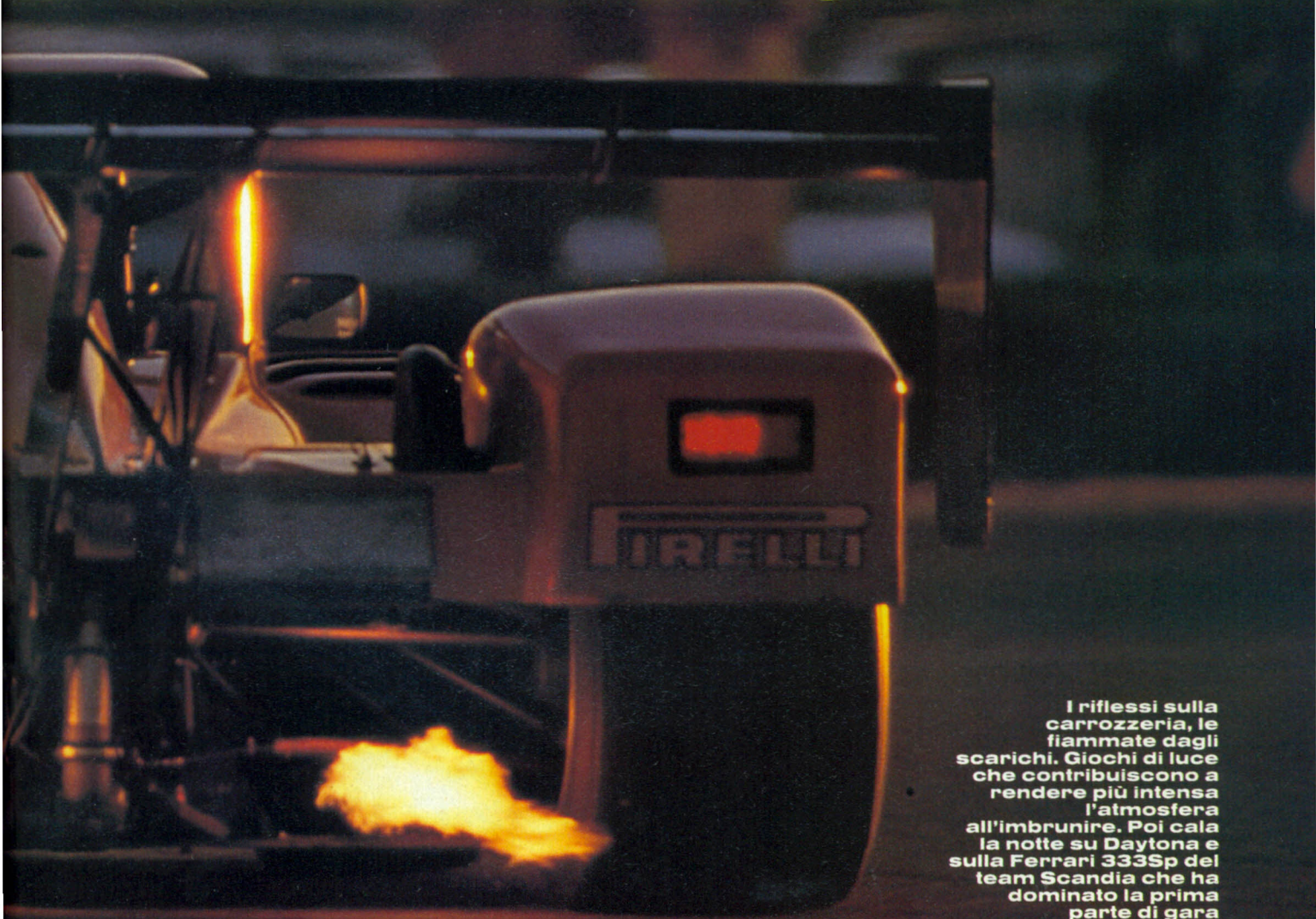


Saluti dalla Florida. È la tarda mattinata di domenica. La 24 Ore è ancora in pieno svolgimento ma la Ferrari ha già smobilitato. Nei box non è rimasta traccia del team Scandia. I meccanici della Ferrari cercano di recuperare qualche energia dopo la folle alba, quando in mille maniere si è tentato di ridare vita ai due motori Ferrari che proprio non ne volevano più sapere di ripartire. Una tensione enorme, un grandissimo di-

spendio di energie fisiche e mentali. Adesso è finita. Mentre la gialla Porsche di Lavaggi inanella giri su giri, Tony Southgate e alcuni motoristi si sono trasferiti al box dell'Euromotorsport, dove l'ultima 333 Sp rimasta in gara continua ostinatamente la sua corsa anche contro quelle maledettissime fasce e sedi valvola che hanno causato il ritiro delle altre tre Ferrari. Più che in un box, sembra di essere nello spogliatoio di una squadra di football americano. Quando Barbazza riparte per gli ultimi due turni, i mecca-

nici si raggruppano come in una mischia, poi in pochi secondi scaricano tutta la loro rabbia, spingendo a più non posso la Ferrari ferita, per farle ripartire il cuore. Tutti, anche dai box vicini, incitano con urla. Una scena realmente commovente. Barbazza sembra non farcela, il motore ha un sussulto, ma poi riparte. Gli spettatori sulle tribune esplodono in grida di gioia. Ferrari sempre e comunque protagonista di questa 24 Ore. Per oltre metà gara in virtù della schiacciante superiorità tecnica messa in ▶

DELLA NOTTE



I riflessi sulla carrozzeria, le fiammate dagli scarichi. Giochi di luce che contribuiscono a rendere più intensa l'atmosfera all'imbrunire. Poi cala la notte su Daytona e sulla Ferrari 333Sp del team Scandia che ha dominato la prima parte di gara

evidenza. Dopo per il grande cuore e la dedizione messi in mostra dai suoi uomini. I piloti, nel frattempo, se ne erano andati da un pezzo. Baldi, profondamente deluso per non essere riuscito a fare la «doppia» con la 24 Ore di Le Mans vinta nel giugno scorso. Michele Alboreto, particolarmente brillante al suo ritorno con questo tipo di vetture, pronto a tornare in Italia per i test con l'Alfa. Stesso discorso per Johansson, atteso a prove con la Penske del team Bettenhausen.

Il bisteccomane

Sul volo American Airlines che da Milano lo portava ad Orlando, Mauro Baldi era felice come una Pasqua. Non per la nuova stagione che andava ufficialmente a ricominciare, e nemmeno perché era il suo compleanno. Baldi era felice perché aveva programmato una sosta intermedia a Chicago. Lì si trovano tra le migliori Steak House degli Stati Uniti. Baldi è un maniaco di questo tipo di ristoranti. Conosce tutte le classifiche fatte dai giornali gastronomici. Ignora quanto sia l'ammontare del monte premi per

chi vince la 24 ore di Daytona, ma in compenso sa se il «Palm» di New York ha sorpassato «Gene e Georgetti» di Chicago. Nella città di Al Capone, Baldi ha praticamente un tavolo sempre riservato al Chopp House, un vecchio ristorante decorato con tutte foto della Chicago degli anni Trenta, quando impazzivano gangster e avventurieri. Lì, in compagnia di amici e di Jean Duby — il medico della Peugeot e dell'Olimpique Marsiglia — che lo segue per questa gara, festeggia i trentotto anni, con un Prime Rib di dimensioni pantagrueliche.

Viva la Harley

Michele Alboreto sembra rinato. Gli ultimi due anni passati in F. 1 con la Scuderia Italia e la Minardi lo avevano spento, sia dentro che fuori. Il fatto di aver cambiato ambiente, aria, aver finalmente una vettura in grado di poter lottare per la vittoria, gli ha riaperto lo sguardo. Sembra di rivedere il Michele dei tempi eroici, quando con la Ferrari lottava ruota a ruota con Alain Prost per il titolo iridato. Gli è tornata la battuta pronta, la

rapidità e la determinazione in pista. Ha smesso di vedere fantasmi anche dove non c'erano. È di nuovo l'Alboreto deciso, che si infila il casco e che nella sessione notturna, dopo pochi giri, ottiene un eccellente 1'44". Un campione ritrovato. A Daytona anche Michele è felice come una Pasqua. Da sempre la città della Florida è la capitale degli «Harley Davidsonisti», i patiti della moto americana costruita a Milwaukee. A Daytona ci sono i migliori negozi di accessori. I bar più pittoreschi — il più bello è di fronte ad un cimitero sempre aperto — animati dalla fauna più «selvaggia» che ci si possa immaginare. A Daytona l'Harley Davidson non è un fatto di moda, come in Italia, ma una autentica filosofia di vita. Anche Alboreto ne è stato contagiato. Per Milano gira sempre con la sua 883 di 1200 cc e frequenta tutti i posti di richiamo per questo tipo di appassionati, ma i locali che si trovano a Daytona sono un'altra cosa. Tra un mese ci sarà una grande festa a Daytona. Se gli impegni con l'Alfa glielo consentiranno, Michele ha già programmato di essere presente con la sua Harley.

Alboreto, Baldi, Johansson e Evans, da sinistra nella foto a fianco, sorridenti prima del via. Sotto, Baldi in azione sulla Ferrari che ha qualificato in pole position. In basso, il rettilineo di partenza e i box di Daytona ormai avvolti dalle tenebre



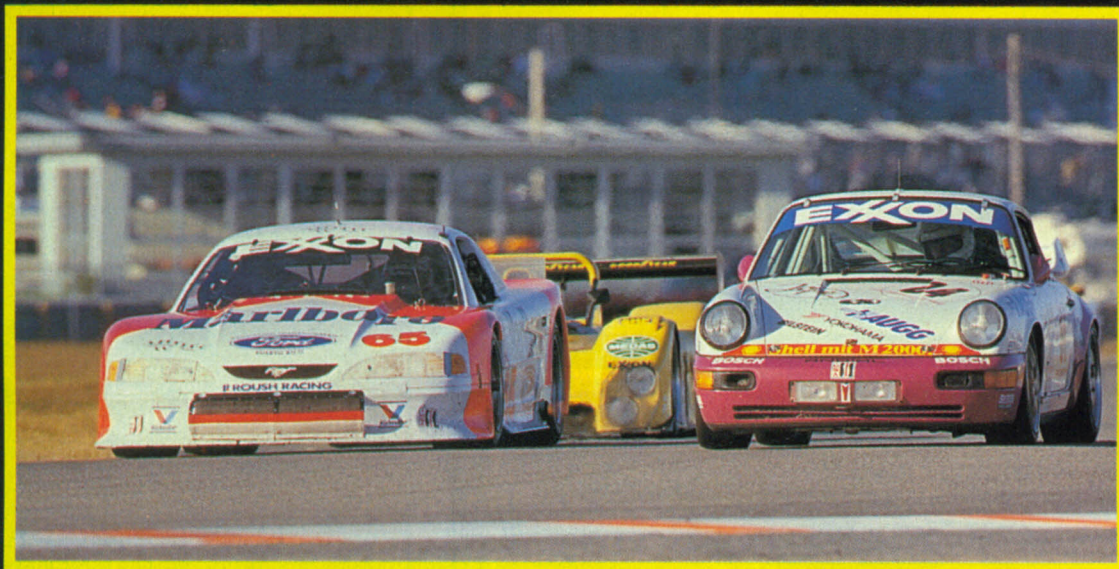
Gli irriducibili

Vigilia delle prove ufficiali. Cena con Tony Southgate. Il geniale tecnico inglese, padre di questa Ferrari 333 Sp, è un pozzo di ricordi. Ci racconta tutti i retroscena della famosa operazione Shadow-Arrows, di una macchina progettata e costruita in meno di trenta giorni, dei trascorsi in guerra di Don Nichols, ex colonello della Cia e fondatore della Shadow, che proprio di recente gli ha confidato di aver l'intenzione di far rivivere il glorioso marchio Shadow, proprio con una barchetta nel campionato Imsa. Southgate ha quasi sessant'anni, ma continua ad avere l'espressione di quando ne aveva poco più di venti. Quando vestiva sempre di nero, portava i capelli lunghi e gli occhiali da sole Balarama, e, più che un ingegnere, sembrava una Superstar di un film di Andy Warhol. Southgate è un punto di riferimento per tutti: piloti, tecnici, meccanici. Solo Norbert Singer della Porsche può vantare un'esperienza come la sua nelle gare Endurance. Da quando parte la 24 ore di Daytona, Southgate non abbandona



lografie COCKPIT





COCKPIT

Perde i pezzi la Chevrolet Cannibal Wsc, a fianco, prima di essere costretta al ritiro. A destra la Porsche 911 Rsr che Calderari, Bryner, Richter e il nostro Mastropietro hanno portato a un ottimo quinto posto. In basso, Barbazza al volante dell'unica Ferrari 333 Sp al traguardo, quella della Euromotorsport, ottava. A sinistra, sono quasi appaiate la Porsche Carrera numero 25 e la Ford Mustang di un equipaggio portoricano

«nemmeno un momento il muretto dei box. Mantiene sempre una espressione imperscrutabile, anche quando Gentilozzi sperona da fermo Baldi. A differenza, ad esempio, di John Barnard, che tende a reprimere psicologicamente chi gli lavora vicino, Southgate è un continuo riferimento e motivo di stimolo per i collaboratori. Per tutta la corsa non mangia nulla, tranne qualche mela che gli porta Brenda, la segretaria di Piero Ferrari, anche lei presente a Daytona. Poco distante, Dario Calzavara della Pirelli. Per lui è come tornare indietro di dieci anni. Dopo tanti rally, finalmente di nuovo in pista, e per di più con la Ferrari. Prima del via, ricordiamo a Calzavara che quando Jean Todt era alla Peugeot, a Le Mans non abbandonava la sua posizione sul muretto nemmeno per un secondo. Per tutta la gara Dario fa lo stesso. Quando le due Ferrari del team Scandia gommate Pirelli sono ormai kappào, lo invitiamo ad andarsi a riposare. «Non posso — risponde — ho Calderari e Mastropietro in quarta posizione con la Porsche. Se Jean Todt fa tutta la gara in piedi devo farlo anch'io».

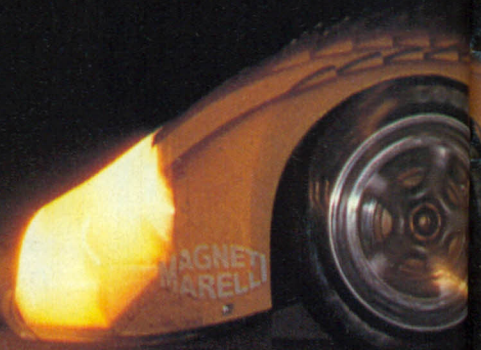
Parte lo Shuttle

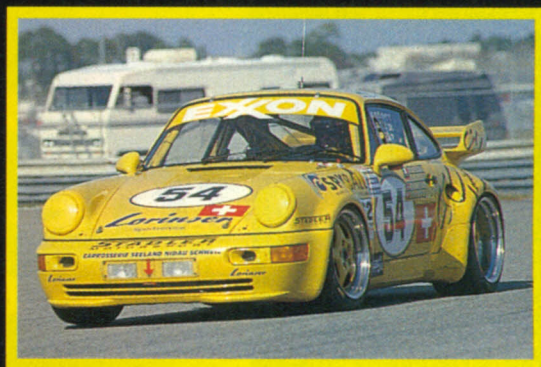
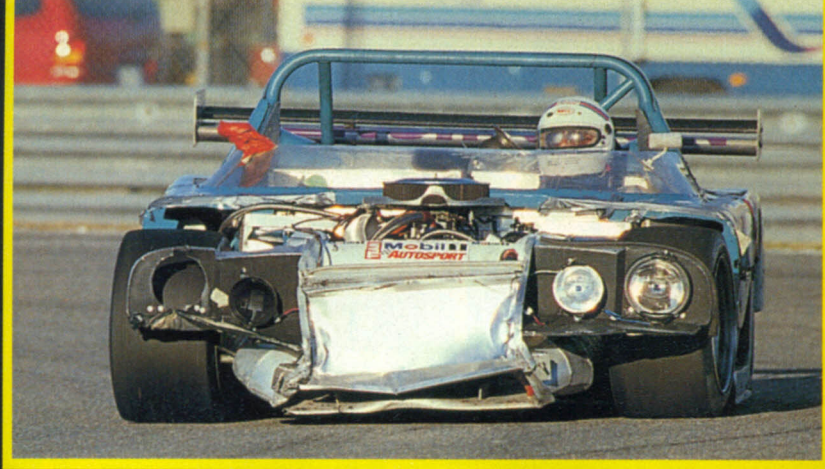
Dopo le prove ufficiali, dove Baldi ottiene per la seconda volta nella sua carriera la pole position a Daytona, lui e Alboreto hanno una gran fretta di abbandonare il circuito. A mezzanotte e venti parte da Cape Canaveral lo Space Shuttle, per di più pilotato per la prima volta da una donna. Il viaggio verso la stazione spaziale è tutto dedicato a prevedere che cosa si riuscirà realmente a vedere. Quando si arriva di fronte alla laguna che fronteggia la base spaziale, la distanza in linea d'aria sarà di 4-5 chilometri, ma la rampa è pienamente visibile perché fortemente illuminata. C'è una folla incredibile, che per molti aspetti ricorda quelle della curva della Tosa a Imola o della curva Bosch a Zeltweg. Ci sono uomini, vecchi, bambini, donne. Le bancarelle vendono le magliette con le facce degli astronauti più famosi e i disegni delle navicelle spaziali. Il via è una delle cose più scioccanti che abbiamo mai visto. Un'area di almeno dieci chilometri viene illuminata a giorno per oltre quindici secondi. Il rumore e le vibrazioni sono indescrivibili. Alboreto è se-

duto sul tetto dell'automobile. È completamente rapito dallo spettacolo: «La cosa più emozionante che ho visto in vita mia. Mi sarei tagliato un dito della mano per essere dentro lo Space Shuttle al momento del decollo. Altro che Formula Uno...».

Il segreto di Paul

Della serie «non si finisce mai di imparare». Al briefing dei piloti del Team Scandia, prima del via, con fare molto solenne, Paul Gentilozzi, gentleman driver americano, vincitore della 24 ore dello scorso anno con la Nissan, spiega il se-





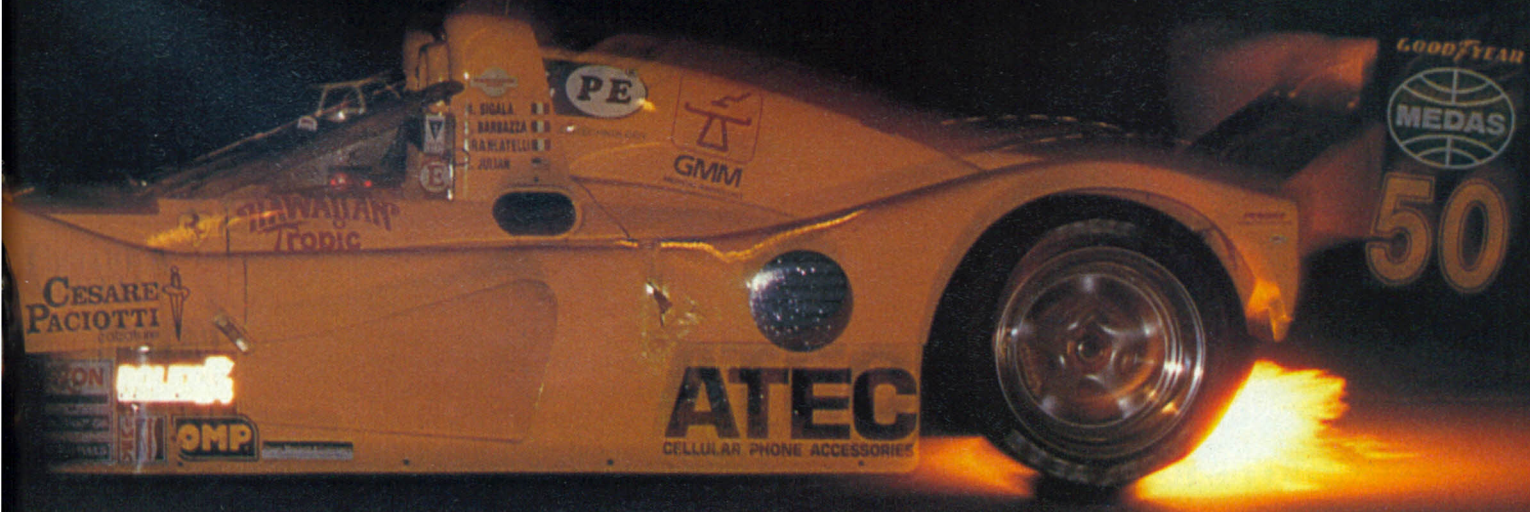
greto per vincere a Daytona. «È necessario — dice Gentilozzi — che ogni pilota in quel momento al volante, abbia sempre un biglietto da cento dollari nella tasca della tuta. Se capita di fare un testacoda, qui i commissari di pista non sono molto rapidi e solerti nello spingerti. Se gli dai un biglietto da cento dollari, invece, in pochi secondi ti rimettono in condizione di ripartire. Alboreto, Baldi e Johansson credono sia uno scherzo, invece Gentilozzi è maledettamente serio. Dopo fioccano le mille battute. «Ma i cento dollari chi li deve mettere?» chiede Baldi. Posso sempre dire di avere fatto due o tre testacoda durante ogni turno di

guida... E se vinciamo la gara la Rolex ci regala anche un orologio. Stai a vedere che abbiamo trovato finalmente il modo per diventare ricchi...».

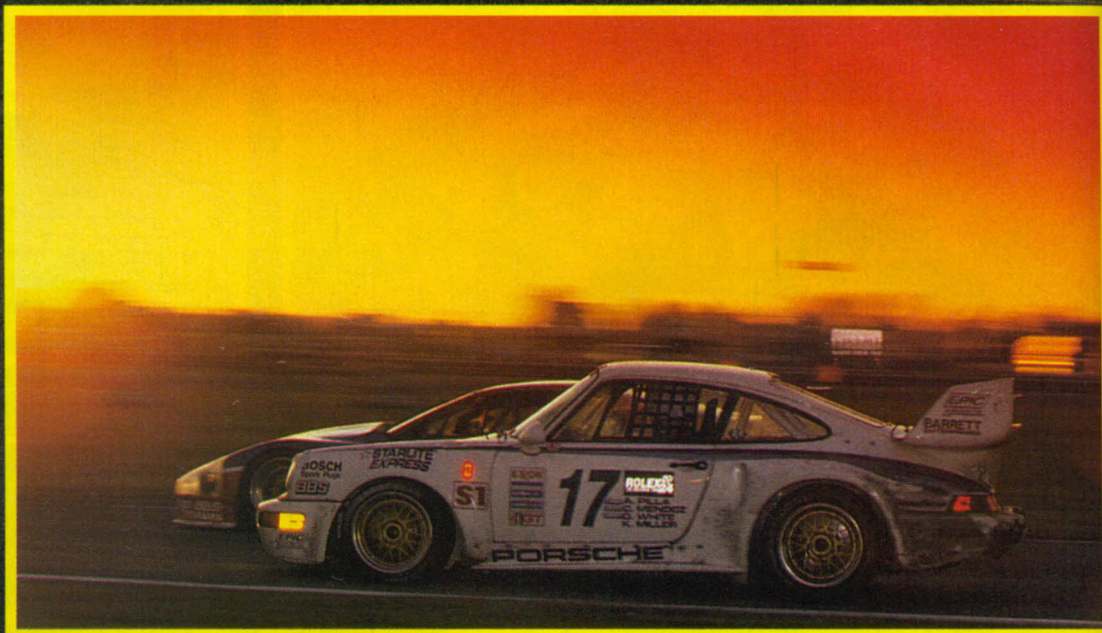
Pilota-miliardario

Andy Evans è il proprietario del team Scandia. Quest'anno si è messo in testa di vincere il titolo Imsa riservato ai piloti. Per questo ha iscritto se stesso come driver di riserva sulla vettura di Baldi, Alboreto e Johansson. Se a Daytona la sua vettura si rompe, potrà salire su questa e ottenere i relativi punti. Baldi, invece, chissà perché, non è stato iscritto

come pilota di riserva sulla vettura guidata da Evans-Gentilozzi-Velez-Van de Poele... Andy Evans è «terribilmente» ricco. Piacerebbe molto a Ecclestone. La sua attività è quella di gestire le fortune e i patrimoni degli uomini più ricchi di America. Il suo miglior cliente è Bill Gates, il proprietario della Microsoft, classificato come l'uomo più ricco del mondo e che di recente ha acquistato il Codice Hammer, scritto da Leonardo da Vinci, per la bella cifra di quarantadue milioni di dollari. Andy Evans vive su un'isola privata di fronte alla città di Seattle. Quando piove — e la cosa accade spesso — i suoi bambini vanno a ▶



La Porsche 911 Turbo Gts-1 di Pilla, White, Mendez e Miller, a fianco, affiancata a una Nissan 300 Zx alla luce dell'alba. Nell'altra pagina due immagini di Giovanni Lavaggi: mentre esulta per la vittoria nella prestigiosa 24 Ore americana e in azione al volante della Kremer Porsche che ha diviso con Lassig, Bouchut e Werner. Il pilota siciliano ha ridato all'Italia il successo a Daytona ventotto anni dopo Lorenzo Bandini



COCKPIT

COCKPIT

scuola in elicottero. Come è prevedibile, Evans vuole sempre guidare. Durante la notte, mentre Van De Poele è già pronto a salire, arriva Evans che gli dice: «*Torno in macchina io, ho voglia di guidare un po'.*». L'impressione è che per batterlo, Mauro Baldi dovrà faticare parecchio, non tanto in pista quanto fuori...

Sigla misteriosa

GZV: sono le iniziali dipinte sul roll-bar della vettura di Alboreto-Baldi- Johans-

son. Non si tratta di un nuovo sponsor, quanto piuttosto delle iniziali del Conte Gughì Zanon di Valgiurata. Il «Conte» come da sempre viene chiamato nel mondo delle corse, è il proprietario di questa vettura, che ha concesso in uso al team Scandia. Grazie anche all'intervento del conte Zanon si è potuto formare un equipaggio così interessante come Baldi-Alboreto-Johansson. Zanon è un mecenate dello sport automobilistico. Per anni ha aiutato grandi piloti, come Peterson e Brambilla, e costruttori come Frank Wil-

liams e Guy Ligier. Il Conte ha anche una bellissima collezione di automobili da competizione, tutte con grandi palmarès. Era del Conte anche la Porsche 962 con la quale Paolo Barilla vinse la 24 ore di Le Mans con il team Joest, in coppia con Ludwig, nell'85. Per questa volta la vittoria nella 24 ore di Daytona è sfuggita alla «sua» vettura, ma è ragionevole pensare che, nel corso della stagione, il Conte Gughì Zanon di Valgiurata avrà altre occasioni di gioire per le vittorie della «sua» Ferrari 333 Sp. ■



PHOTO4

PARLA IL VINCITORE GIOVANNI LAVAGGI

Che bello se chiamasse la Ferrari!

La vita comincia a 36 anni. Il successo alla 24 ore di Daytona è per Giovanni Lavaggi un momento decisamente importante.

«Quando a novembre è partito il programma di Kremer, nessuno avrebbe immaginato che ci avrebbe portato alla vittoria. Quando pochi giorni prima di

partire per la Florida ci hanno detto che l'Imsa cambiava i regolamenti, che ci aumentavano il peso e ci riducevano la strozzatura sui turbo, per un attimo abbiamo avuto un momento di sconforto. C'era però il rovescio della medaglia. La nostra vettura sarebbe stata meno performante, ma c'era il vantaggio

che la Porsche ufficiale si era ritirata, quindi un avversario decisamente scomodo in meno».

— Dopo la prima giornata di prove ufficiali, il clima come era?

«Eravamo molto lenti, le vetture Gt 1 ci sorpassavano senza difficoltà, abbiamo avuto un momento di crisi. Poi abbiamo capito che la macchina andava completamente modificata. Abbiamo utilizzato turbine differenti, più adatte a lavorare con una minor portata d'aria. Abbiamo modificato l'elettronica e cambiato completamente i rapporti. In alto non c'era molta potenza, quindi abbiamo utilizzato la proverbiale coppia in

nei panni di chi ha preso quella decisione. Al reparto sportivo, adesso, qualcuno avrà forse dei grossi problemi. Certo il cambiamento regolamentare ci aveva penalizzato, ma lo sapevano tutti che le Ferrari non sarebbero durate 24 ore. Con noi la Porsche non si è mai fatta viva, né prima né dopo. Non ci hanno fornito nessun pezzo particolare e la macchina è tutta frutto del lavoro dei fratelli Kremer. Nemmeno dopo la vittoria si sono fatti sentire, nessuno della Porsche è venuto a farci i complimenti. Strano...».

— Durante la gara facevano decisamente contrasto le vetture Wsc, costantemente ai box con mille problemi, e le vostre soste, dove oltre al cambio gomme, pilota e rifornimento, c'era solo un vecchietto che con un brico da cucina aggiungeva ogni tanto un filo d'olio...

«Certo. Per essere in condizione di poter vincere una 24 ore, o si fa come ha fatto la Peugeot, che organizzò ben sette simulazioni della gara, oppure bisogna avere una vettura costruita per quella distanza. La Porsche è concettualmente un progetto nato quindici anni fa, ma è stata progettata appositamente per la lunga distanza. Le vetture Wsc sono nate per il momento per un altro tipo di gare».

— Sarai a Sebring sempre con la Porsche?

«Ancora non lo so, per questa corsa i fratelli Kremer hanno speso molti soldi. Al momento ci sono problemi di budget. Sono comunque contento perché a Daytona ho corso da protagonista. Ho fatto la partenza e ho guidato per ben dieci ore. Mi dicevano che Bouchut era un fenomeno. È certamente un buon pilota, ma in gara sono stato più costante e regolare di lui. Di illusioni per il futuro comunque non me ne faccio. So bene come va questo mondo. Per il momento non ho fatto programmi. Caso mai mi chiamasse la Ferrari...».

basso del motore Porsche. Con i nuovi rapporti vedevo quasi 600 giri in meno, eppure la vettura è diventata molto più veloce. Completamente diversa l'aerodinamica e gli assetti. Abbiamo cercato di avere una vettura decisamente più scorrevole, certamente più impegnativa da guidare, molto più "leggera" nelle curve, ma nel tratto dell'ovale, in termini di velocità massima, solo la Ferrari ci era superiore. In prova abbiamo girato in 1'53". In gara siamo scesi sotto 1'1'50"».

— Analizzando le vostre prestazioni in gara, appare evidente come la decisione della Porsche ufficiale di ritirare la squadra, sia stata perlomeno affrettata... «Senz'altro, e non vorrei essere



PHOTO4



SPECIALE
IN EDICOLA



GRAN NOVI

Con una nuova veste grafica ancor più ricca e accattivante, e con tante pagine in più, Rallysprint si propone agli appassionati come la più bella, varia e innovatrice rivista del settore. Sarà in edicola il 15 di ogni mese per stupire con l'originalità dei suoi servizi

Arriva nelle edicole a metà di questa settimana e ogni 15 del mese sarà lì con il numero successivo. Rallysprint è cresciuto, insomma, e si presenta adesso agli appassionati di rally in una nuova veste, ancor più ricca, soprattutto di pagine (da 32 a ben 100!) mantenendo intatte le sue caratteristiche di prima e cioè la bella carta e le belle illustrazioni con l'aggiunta, però, di tanta roba in più senza per questo toccare il prezzo, fermo ancora a 5000 lire. Una rivista da collezionare come sempre, ma adesso anche un prodotto di «servizio» secondo uno schema di cui proponiamo una sintesi di massima nella pagina qui a lato. Molte informazioni, complete, controllate, curiose, una serie di collaboratori di grande esperienza e dalla sicura presa verso i lettori, prove di vetture con tester d'eccezione e al di sopra delle parti. Il menù è particolarmente ricco e lo scopo è quantomai mirato: andare incontro ai veri appassionati di rally proponendo qualche cosa che sul mercato ancora non

c'era e con tutta la forza che può garantire, da dietro le quinte, proprio Autosprint. Ecco allora le firme, gli archivi, gli impaginatori del nostro settimanale, ma anche i migliori fotografi di tutto il mondo, oppure i migliori disegnatori, oppure ancora i commenti tecnici dei più illustri esperti di questo settore. E tante idee, suggerimenti, prezzi. Una proposta per un rally diverso all'estero? Eccone una al mese, con facilitazioni dell'organizzatore, costi di trasporto, indirizzi per

alloggiare e tanto altro. Oppure quanto costa preparare una vettura? Dallo sviluppo base a quello più specializzato ecco cifra per cifra, foto per foto, quello che vi serve anche solo per copiare.

Un solo neo, per ora: Rallysprint non si troverà in tutte le edicole per questioni di distribuzione. Ma la prossima settimana, su queste pagine ci sarà una proposta di abbonamento con un regalo incredibile e dal valore ben superiore al prezzo da pagare...



Stefano Baratti, seduto, e Franco Montorro, art director e caporedattore di Rallysprint, controllano le prove di stampa di alcune pagine del nostro nuovo mensile

CHE COSA C'È

DATA



LE GARE

Il mondiale, l'italiano assoluto, ma anche il 2 litri o il Tradizione Terra: ogni mese le foto più spettacolari si sposteranno a chiave di lettura inconsuete. Se per la cronaca la tempestività di Autosprint non ha pari, per i commenti i retroscena e le curiosità qui gli appassionati hanno il top



I TEST

Le vetture più d'attualità saranno ogni volta messe alla frusta da campioni di straordinario valore. Si comincia con Biasion che analizza a fondo tre vetture certe protagoniste del campionato 2 litri: Nissan Sunny, Opel Astra e Renault Clio. Un match ad alto livello che ha stupito lo stesso Miki



LE RUBRICHE

Saranno tante, in una veste accattivante e soprattutto originalissime e complete di informazioni esaurienti. Trucchi, suggerimenti, guide per orientarsi in un mondo estremamente affascinante ma spesso di difficile interpretazione persino per molti praticanti. Da leggere e godere tutte d'un fiato



LE ANTEPRIME

I campionati che vanno a incominciare, ma anche quelli nuovi che verranno oppure quello che bolle in pentola nelle Case ufficiali o tra i preparatori. Pagine fitte di dati da conservare o di pareri che vale la pena di leggere per capire. Soprattutto in anticipo

LE INCHIESTE

Il vero piatto forte. In un mondo chiuso in se stesso, Rallysprint andrà a fondo e qualche volta stupirà. Poche chiacchiere e molti numeri, documenti e informazioni normalmente piuttosto nascoste. Si comincia con l'affitto da corsa, con costi e pareri di chi è contento e chi si è scottato. Poi...

idea

Rally delle Azzorre: correre è un piacere. Quasi gratis

Quanto
Come e quanto
COSTI NEL 2004

GLI APPROFONDIMENTI

Più che dentro la notizia si potrebbe dire... dietro la notizia. I perché di ruoli inconsueti o di usanze particolari spiegate e illustrate per rendere più comprensibile la disciplina rallistica. Saranno pagine nuove anche se su argomenti non necessariamente nuovi



LA GALLERIA

Quello che c'era di buono nel vecchio Rallysprint non è certamente rinnegato adesso. Si continuerà con la presentazione di piloti e vetture che hanno fatto la storia della specialità. Sempre tante e ricercate le foto, sempre ricca la documentazione, così che alla fine il vero appassionato avrà collezionato una sorta di enciclopedia completa unica nel suo genere



PHOTO4

MONDIALE RALLY **SVEZIA**

Al termine della seconda tappa Andrew Cowan ordina: mantenere le posizioni. E per Eriksson, primo davanti al compagno Makinen con appena un secondo, è la vittoria. Anche se, nella frazione finale, il finlandese passa in testa prima di cedere platealmente la posizione. E ora la Mitsubishi pensa di aggiungere il Portogallo al suo programma...

MAURIZIO RAVAGLIA

KARLSTAD - Dietro il successo di Kenneth Eriksson sulle nevi del Varmland, soltanto apparentemente afferrato in extremis, e il gesto di stizza di Tommi Makinen, che rallentando deliberatamente nella prova conclusiva ha consegnato polemicamente la vittoria nelle mani dello svedese compagno di squadra, si nasconde l'incredibile scarto di un secondo. Che non è quello finale tra i due giganti della Mitsubishi la quale, a questa latitudine, ha letteralmente stroncato la concorrenza confermando le prestazioni di Montecarlo. Il secondo di differenza è quello con cui Eriksson aveva chiuso la formidabile sfida della penultima tappa, davanti a Makinen; senza saperlo, il leader provvisorio aveva già vinto la corsa di casa.

FERMAT



In Svezia, Eriksson e Parmander avevano già vinto. Era il '91 ed allora i due disponevano della Mitsubishi Galant. Si sono ripetuti, questa volta con la Lancer, al termine di una durissima lotta con Makinen

A *a richiesta*



La certezza, lo svedese se l'è vista recapitare un paio di ore più tardi attraverso un ordine di scuderia deciso da Andrew Cowan, il robusto ex rallyman scozzese responsabile della Mitsubishi; Eriksson e Makinen avrebbero rispettato le posizioni. Un secondo ha dunque avuto un effetto determinante. Se non fosse stato per l'abbondante nevicata nella frazione conclusiva, la consegna sarebbe rimasta custodita nelle file della squadra. Invece la neve ha mandato gambe all'aria i piani di Cowan rallentando Eriksson, costretto dalla classifica a transitare primo sulla strada, e riportando Makinen al comando, mettendolo quindi nella imbarazzante condizione di perdere terreno per rispettare i patti. Poteva trovare, il giovanotto finlandese, espediente diverso dal plateale stop in dirittura d'arrivo. Egli ha scelto un modo certamente teatrale per indicare che stava eseguendo un ordine rispolverando, anche, fatti che nessuno desidera ricordare: il comportamento di Kankkunen al Montecarlo di otto anni fa. Esattamente come il connazionale, «Kkk» bloccò la Delta a pochi passi dal fineprova, sottolineando con quel gesto che la Lancia aveva favorito Biasion. Tuttavia, c'è una differenza importante tra ciò che accad-

de ieri e quanto è successo oggi, in Svezia. Kankkunen aveva accettato di mettere in gioco la vittoria con la sfida sul Turini, e sconfessò se stesso rinnegando la parola data. Makinen ha avuto un moto di disappunto, unanimemente comprensibile anche se professionalmente inaccettabile, ma non aveva preso alcun accordo né era sceso a compromessi.

BALZO. A vincere è stato dunque Kenneth Eriksson, un pilota che ha sempre mantenuto di sé un profilo basso. Da un paio d'anni confinato nei rally del campionato Asia-Pacifico, lontano dunque dal clamore del mondiale, il 39enne svedese ha messo a segno certamente la vittoria più spettacolare, e prestigiosa, tra le tre che figurano oggi nel suo palmares; quella in Costa d'Avorio nel 1987 e le due in Svezia. Di fronte, questa volta, Eriksson aveva l'élite del ralismo internazionale, sebbene per due di loro, Sainz e Delecour, la spedizione nell'Europa del nord rappresentava una scoperta; ma anche un compagno di squadra, Makinen, veloce e ambizioso. Quanto basta per trovare, tra le pieghe del primato, il senso della grande rivincita. Eriksson e Makinen indistintamen-

te hanno dunque permesso alla Mitsubishi Lancer di compiere un prodigioso balzo in avanti. Imprendibile per la Subaru Impreza e per la Toyota Celica, la berlina della «Mitsu» ha raggiunto oggi un elevato standard di messa a punto, nonostante il team RalliArt non disponga di grandi mezzi economici. Agendo con abilità nei test tecnici precedenti la corsa nel Varmland, lo svedese e il finlandese sono riusciti a trovare le soluzioni di assetto più vantaggiose, soprattutto nella scelta del tipo di pneumatici, mentre i tecnici inglesi della RalliArt e quelli giapponesi della Mitsubishi Sport Group hanno sviluppato e migliorato l'interessante differenziale centrale a controllo elettronico. Probabilmente di fronte alla prospettiva di giocare ora la grande partita e tentare la scalata al titolo mondiale, la Mitsubishi potrebbe finalmente convincere se stessa che vincere non è un'impresa impossibile. Dunque, mettere la mano al portafoglio e ritornare su decisioni già prese. Le prestazioni al rally di Montecarlo e quelle straordinarie in Svezia hanno chiaramente indicato che la Lancer può realisticamente puntare in alto. E con essa Tommi Makinen, l'ex agricoltore finlandese oggi al vertice della classifica mondiale. ■

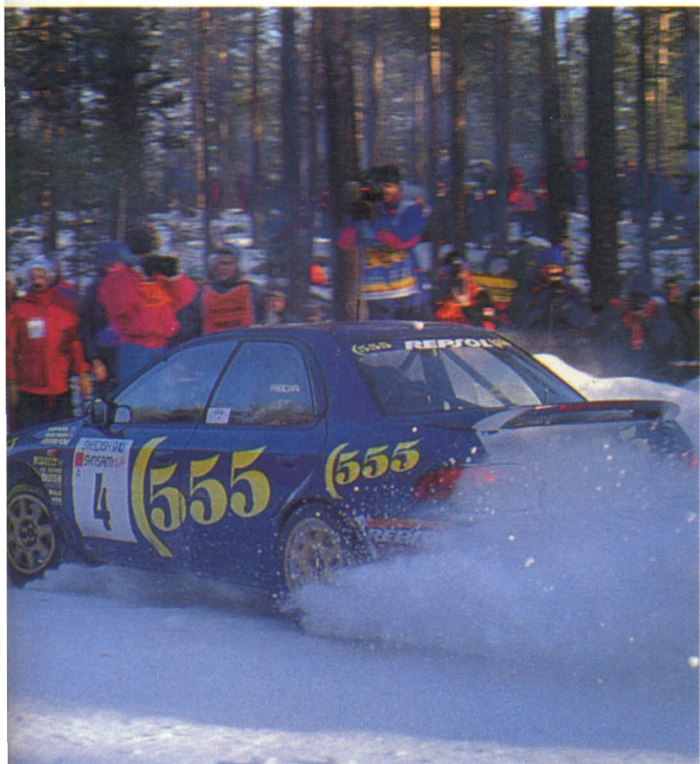
Il guasto di una valvola del circuito di lubrificazione, probabilmente appartenente a una partita difettosa, ha messo fuori gioco i motori delle tre Impreza della Subaru-Prodrive, trasformando la spedizione in Svezia del team anglo-nipponico in uno sconcertante kappad. Le «berline blu» di McRae e del deludente svedese Mats Jonsson hanno ceduto di schianto nei primi metri della frazione finale; mentre quella di Sainz aveva capitolato il giorno precedente, per lo stesso motivo delle altre due: scompenso di pressione nel circuito dell'olio. Su tutte e tre le vetture la rottura del propulsore è stata accompagnata dallo stesso sinistro rumore di esplosione. Se il ritiro dello spagnolo è giunto improvviso, quello di McRae è stato annunciato, alla fine della penultima tappa, dalle informazioni custodite nella «scatola nera» della vettura dello scozzese: i dati rilevati dal computer indicavano in maniera inequivocabile l'ormai imminente cedimento del motore. L'origine comune delle avarie, che costringerà i tecnici della Prodrive a un accurato controllo dei propulsori già allestiti per il rally del Portogallo, ha sgombrato il campo dal sospetto che il ritiro di Sainz fosse stato causato da un grossolano errore dei meccanici della Prodrive, durante la sostituzione di un filtro dell'olio. Il clamoroso e impreveduto «flop» in Svezia ha reso difficile la posizione della Subaru nella classifica del campionato Costruttori, considerando che la Toyota, nonostante tutto, è riuscita a ripetersi in quota e che la Mitsubishi potrebbe decidere di affrontare anche il rally del Portogallo, inizialmente escluso dal piano stagionale di presenze con le Lancer Gruppo A e con Mäkinen e Agnini. ■



LA CRONACA □ DOPO UN GRAN DEBUTTO...

Il motore manda Sainz al tappeto

Velocissimo sulla neve della Svezia che vedeva per la prima volta, lo spagnolo è stato prima rallentato, poi costretto al ritiro da un guasto al propulsore. Stessa sorte per le altre Subaru



KARLSTAD — L'inizio era stato sorprendente, per un debuttante sulle strade innevate e ghiacciate del rally di Svezia; già nel secondo crono, Carlos Sainz aveva chiarito che lo status di esordiente gli andava stretto ottenendo il migliore tempo. Due prove più avanti, un'escursione fuori traiettoria lo aveva fatto indietreggiare di quattro posizioni, da quarto a ottavo. Ma nelle ultime due frazioni della prima tappa, lo spagnolo della Subaru aveva recuperato concludendo la giornata al quinto posto, a 1'04" dal leader Eriksson.

Colin McRae, a fianco, è rimasto coinvolto come i compagni di squadra Sainz e Jonsson nella debacle motoristica della Subaru. Lo svedese Thomas Radstrom, in alto, ha portato al terzo posto la poco competitiva Celica St205. Tommi Mäkinen, nell'altra pagina, ha condotto la sua Mitsubishi al secondo posto dietro la vettura gemella di Eriksson

Poi il fatto. All'assistenza alle porte di Falun, la cittadina in cui termina la prima fase della corsa svedese, accade l'impreveduto: quando Sainz avvia l'Impreza per raggiungere il parco-chiuso, dal motore della berlina si propaga un rumore simile a un'esplosione. La pressione del circuito di lubrificazione è a zero e il liquido comincia a colare dal monoblocco. Lo spagnolo arriva al traguardo lentamente; pochi minuti dopo, sotto la Impreza si è già formata una pozza scura. All'una di notte, nel garage dell'albergo che ospita il team Subaru-Prodrive, Sainz si allena a cambiare il filtro-olio, che sembra all'origine dell'inconveniente, montando e smontando il particolare sulla Impreza-muletto; questa operazione, soltanto 6 ore dopo, la dovrà eseguire da solo, essendo vietata l'assistenza tra la partenza e la prima prova della seconda tappa. Con l'olio ancora rimasto nel motore, Sainz affronta il crono, ottenendo la settima posizione. Ma nel tratto di trasferimento, la Impreza cede; lo spagnolo si ritira.



Bruno Thiry, alla prima esperienza in Svezia, se l'è cavata più che dignitosamente, concludendo in sesta posizione

PHOTO4

tutto il rally speciale per speciale

PS 1 Karlstadt (km 6,55)

1. Auriol, Makinen, Radstrom in 4'21"; 4. Sainz, Eriksson, Jansson a 2". 1. Gr. N: Backlund a 10". 1. 2L: Joansson a 21".

PS 2 Godasen (km 26,25)

1. Schwarz in 13'48"; 2. Jonsson, Eriksson, Makinen a 1"; 5. Radstrom a 2". 1. Gr. N: Walfridson a 31". 1. 2L: Svan a 39".

PS 3 Uddeholmshyttan (km 22,60)

1. Eriksson in 12'47"; 2. Makinen a 4"; 3. Radstrom a 5"; 4. Auriol a 11"; 5. Blomqvist a 12". 1. Gr. N: A. Radstrom a 36". 1. 2L: Svan, Kytölehto a 47".

PS 4 Fredriksberg (km 31,40)

1. Eriksson in 18'36"; 2. Makinen a 2"; 3. McRae a 8"; 4. Radstrom a 11"; 5. Jonsson, Delecour a 12". 1. Gr. N: Backlund a 56". 1. 2L: Svan a 1'14".

PS 5 Jansbranda (km 20,35)

1. Makinen in 11'46"; 2. Eriksson a 4"; 3. Jonsson a 8"; 4. Blomqvist a 13"; 5. McRae a 14". 1. Gr. N: Backlund a 34". 1. 2L: Svan a 46".

PS 6 Nyhammar (km 31,50)

1. Makinen in 17'48"; 2. McRae a 5"; 3. Eriksson a 8"; 4. Radstrom a 11"; 5. Jonsson a 12". 1. Gr. N: Walfridson a 1'01". 1. 2L: Svan a 1'09".

PS 7 Nysshyttan (km 44,30)

1. McRae in 25'55"; 2. Sainz a 2"; 3. Eriksson a 3"; 4. Makinen a 11"; 5. Auriol a 14". 1. Gr. N: Backlund a 1'28". 1. 2L: Kytölehto a 1'33".

PS 8 Falun (km 10,20)

1. Eriksson in 6'06"; 2. Sainz a 1"; 3. Jonsson, Makinen a 2"; 5. Auriol, Kankkunen, Thiry a 3". 1. Gr. N: Backlund a 20". 1. 2L: Svan a 30".

PS 9 Grycksbo (km 21,40)

1. Makinen in 12'43"; 2. Radstrom a 3"; 3. Eriksson a 5"; 4. Auriol a 7"; 5. Delecour a 10". 1. Gr. N: Backlund a 39". 1. 2L: Svan a 44".

PS 10 Djura (km 15,70)

1. Eriksson in 8'46"; 2. Makinen, Radstrom a 5"; 4. Jonsson a 8"; 5. Auriol a 9". 1. Gr. N: Walfridson a 23". 1. 2L: Svan a 36".

PS 11 Skäva (km 14,50)

1. Eriksson in 7'15"; 2. Makinen, Radstrom a 4"; 4. Auriol a 8"; 5. Jonsson, Delecour a 12". 1. Gr. N: Walfridson a 27". 1. 2L: Svan a 32".

PS 12 Oje (km 19,00)

1. Eriksson, Radstrom in 9'29"; 3. Kankkunen a 3"; 4. McRae, Makinen a 6". 1. Gr. N: Walfridson a 22". 1. 2L: Svan a 34".

PS 13 Lima (km 27,20)

1. Eriksson in 14'54"; 2. Radstrom a 4"; 3. Makinen a 8"; 4. Kankkunen a 13"; 5. McRae a 14". 1. Gr. N: Walfridson a 47". 1. 2L: Svan a 55".

PS 14 Torsby (km 8,00)

1. Kankkunen in 5'43"; 2. Auriol a 1"; 3. McRae a 4"; 4. Makinen, Radstrom a 5". 1. Gr. N: Walfridson a 12". 1. 2L: Svan a 25".

PS 15 Mitandersfors (km 12,60)

1. Makinen in 8'13"; 2. Radstrom a 6"; 3. Kankkunen, McRae a 7"; 5. Eriksson a 8". 1. Gr. N: Backlund a 27". 1. 2L: Svan a 43".

PS 16 Axland (km 15,50)

1. McRae in 8'51"; 2. Makinen a 1"; 3. Eriksson a 4"; 4. Kankkunen a 7"; 5. Auriol, Jansson a 8". 1. Gr. N: Backlund, Walfridson a 39". 1. 2L: Svan a 47".

PS 17 Mangen (km 22,00)

1. Makinen in 13'23"; 2. Eriksson a 5"; 3. McRae a 6"; 4. Kankkunen a 7"; 5. Auriol a 8". 1. Gr. N: Walfridson a 42". 1. 2L: Svan a 1'00".

PS 18 Kalvholmen (km 2,00)

1. Eriksson, Makinen in 2'02"; 3. Kankkunen a 1"; 4. Auriol, McRae, Thiry a 2". 1. Gr. N: Walfridson a 5". 1. 2L: Svan, Kytölehto a 15".

PS 19 Backa (km 31,70)

1. Makinen in 19'19"; 2. Eriksson a 11"; 3. Thiry a 15"; 4. Blomqvist a 17"; 5. Radstrom a 18". 1. Gr. N: Walfridson a 43". 1. 2L: Svan a 1'19".

PS 20 Sagen (km 14,50)

1. Jansson in 8'59"; 2. Makinen a 4"; 3. Eriksson a 5"; 4. Thiry a 6"; 5. Blomqvist a 9". 1. Gr. N: Walfridson a 18". 1. 2L: Jansson a 32".

PS 21 Laggasen (km 12,30)

1. Jansson in 7'39"; 2. Makinen a 2"; 3. Thiry a 3"; 4. Blomqvist a 4"; 5. Radstrom, Gronholm a 7". 1. Gr. N: Walfridson a 16". 1. 2L: Svan a 25".

PS 22 Malta (km 11,80)

1. Makinen in 6'33"; 2. Jansson a 2"; 3. Eriksson a 5"; 4. Kankkunen a 6"; 5. Radstrom a 7". 1. Gr. N: Walfridson a 16". 1. 2L: Svan a 25".

PS 23 Jangen (km 37,70)

1. Kankkunen in 21'35"; 2. Radstrom a 10"; 3. Kankkunen a 11"; 4. Thiry a 12"; 5. Blomqvist a 14". 1. Gr. N: Backlund a 41". 1. 2L: Svan a 1'21".

PS 24 Bjaiverud (km 21,50)

1. Blomqvist in 12'04"; 2. Radstrom a 3"; 3. Kankkunen a 5"; 4. Jansson a 7"; 5. Makinen a 12". 1. Gr. N: Walfridson a 18". 1. 2L: Kytölehto a 52".

PS 25 Langjohantorp (km 15,00)

1. Auriol, Kankkunen, Jansson in 10'41"; 4. Radstrom a 5"; 5. Eriksson a 10". 1. Gr. N: Backlund a 16". 1. 2L: Kytölehto a 37".

Davanti, intanto, continua la supremazia delle Mitsubishi dello svedese Eriksson e del finlandese Makinen mentre Radstrom, con la Celica-Casa, strappa il terzo posto a McRae nel secondo crono della giornata. Anche Auriol ha recuperato in classifica, passando Mats Jonsson in quinta posizione. Nella quarta prova abbandona Francois Delecour per rottura del motore; il francese, debuttante in Svezia, era nono con un ritardo di due minuti e mezzo. I due della Mitsubishi allungano sugli inseguitori distanziandoli progressivamente. Eriksson guida il carosello con Makinen a una manciata di secondi: lo scarto massimo tra i due è di 20", dopo il quinto crono. Poi il finnico recupera sul compagno di team, portandosi a un solo secondo quando manca una prova alla conclusione della seconda tappa. La classifica non cambia: Eriksson e Makinen ottengono lo stesso tempo. A Karlstad, la leadership è dunque ancora dello svedese; terzo, a 1'29" conclude Radstrom; quarto, a 1'33" è sempre McRae mentre Auriol è quinti a 2 minuti e precede Kankkunen, in ritardo di 2'37". Più indietro Jonsson e Blomqvist che dividono il settimo posto, a 3'09"; infine, Bruno Thiry, nono a 5 minuti, e Schwarz, dodicesimo a oltre 7 minuti. Un'abbondante nevicata, che sta cadendo sul Varmland da parecchie ore, accoglie gli equipaggi che affrontano l'ultima tappa, 150 chilometri spartiti in 7 crono, domenica 12 febbraio. Per Kenneth Eriksson, la leadership si trasforma in uno svantaggio; affrontando per primo le prove speciali ricoperte da una ventina di centimetri di neve, lo svedese diventa l'apripista. Makinen balza subito al comando, con 10" di margine sul compagno di team, mentre dalle retrovie, favoriti dalla posizione di partenza, Kankkunen, Thiry e Thomas Jansson compiono interessanti blitz. Nel frattempo si sono ritirate le Subaru Impreza di Mats Jonsson e di Colin McRae, neppure entrate nella prima prova. Stig Blomqvist, invece, a causa di un grossolano errore del suo navigatore Melander è penalizzato con 4" per anticipo a un controllo orario. Poi lo sconcertante finale. In prossimità del fine-prova, l'ultimo del rally, Tommi Makinen parcheggia la Lancer sul bordo della strada, lascia trascorrere un minuto, quindi conclude il crono consegnando, con questa iniziativa decisa da un ordine di scuderia, la vittoria nelle mani del compagno di team, lo svedese Kenneth Eriksson. ■



Gomme Pirelli a un'assistenza Subaru, sopra: la chiodatura è eseguita dalla Lappi. A destra, Kenneth Backlund in azione con la Mitsubishi Lancer che ha portato al successo nel Gruppo N. Hanno debuttato in Svezia le Skoda Felicia «kit car». Sotto, la vettura di Triner, 23esimo. Ancora lontana dai migliori la Celica, a sinistra Kankkunen

L'ELETTRONICA NON RISOLVE I PROBLEMI

La Celica così non va

Come già a Montecarlo, anche in Svezia le Celica sono state penalizzate dalle scarse prestazioni del motore, che lo svedese Thomas Radstrom, quarto pilota Toyota e migliore del team nippo-tedesco in classifica finale, ha definito con una battuta feroce: «Il motore della Celica? Sembra quello di una Gruppo N». La mancanza di potenza è dunque il grande problema col quale la Toyota deve fare i conti in questo inizio di campionato; Schwarz raccontava che dopo una decina di chilometri il regime di rotazione del propulsore cominciava a calare progressivamente. Non avendo tempo sufficiente per intervenire radicalmente sugli apparati elettronici, data la vicinanza tra il «Monte» e la trasferta nordica, i tecnici del Toyota Team Europe hanno sperimentato una soluzione provvisoria equipaggiando le quattro vetture schierate in Svezia con la stessa centralina elettronica utilizzata per la precedente versione della Celica. I risultati sono stati deludenti e le performances inferiori rispetto a quelle del Montecarlo, nonostante il contributo degli speciali pneumatici realizzati dalla svedese Lappi, che la Toyota ha preferito

ai prodotti del suo abituale partner Michelin. La scelta di passare alle gomme locali era stata presa durante i test tecnici; in una prova comparativa, le Lappi si erano rivelate più veloci mediamente di circa tre decimi di secondo a chilometro rispetto alle concorrenti francesi. Soprattutto, avendo una struttura più elastica dei Michelin, i pneumatici «made in Sweden» hanno permesso di migliorare



la motricità e l'aderenza della Celica in «appoggio». Neppure sull'alleggerimento sono stati compiuti progressi. Il peso elevato rappresenta l'altro handicap della coupé giapponese. Un dato è eloquente: al termine della seconda tappa del rally di Svezia, la bilancia dei commissari tecnici Fia ha indicato 1392 chilogrammi per la Celica di Auriol contro i 1302 della Mitsubishi Lancer di Eriksson.

SUCCESSO SKODA NELLA 1300 E NELLA 1500

Doppietta di classe per le debuttanti Felicia

Se non fosse stato per la presenza delle tre nuove Skoda Felicia in allestimento «kit», due con motore 1.5 litri e una in versione 1300 cc, la corsa delle «Formula 2» non avrebbe offerto altra attrazione che il duello tutto nordico tra lo svedese Per Svan, vincitore della categoria, e Jarmo Kytölehto, uno dei giovani finlandesi appoggiati dalla Federazione nazionale. Secondo a 12" dal leader Svan alla fine della prima tappa, il finnico ha affrontato le due frazioni successive montando pneumatici usati. Delle due Skoda al traguardo, il risultato migliore lo ha ottenuto la Felicia 1.3 di Triner, 23esima assoluta, mentre la versione di 1.5 litri affidata a Pavel Sibera ha concluso due posizioni più indietro. Entrambe le vetture del Costruttore boemo hanno vinto le rispettive classi.



VELOCISSIME LE GOMME SVEDESI

La Prodrive voleva usare le Lappi



ALLA TERZA VITTORIA CASALINGA

Il re del Gruppo N è Kenneth Backlund

Ancora una volta, ed è la terza consecutiva nella gara di casa, Kenneth Backlund, svedese di 32 anni, ha conquistato il successo nel Gruppo N dando alla Mitsubishi anche il primato nella classifica riservata alle vetture di serie. Troppo da specialisti per richiamare chi non è nordico, con la sola eccezione dell'arabo Mohammed Bin Sulayem, al primo impegno stagionale con la Toyota Celica del team Marlboro-Grifone, il rally di Svezia del Gruppo N si è quindi risolto in un affare tutto svedese con la sfida tra Backlund e Stig Olov Walfridson, il quale ha avuto da ridire, contestando la decisione dei commissari sportivi, sul minuto di penalizzazione inflittogli per ritardo a un controllo orario. Imbarazzato di fronte ai budelli di neve e di ghiaccio, ma certamente affascinato dalla nuova esperienza, il medioorientale Bin Sulayem ha portato a termine la trasferta in Svezia concludendo settimo, staccatissimo dai primi. Da un paio d'anni alla caccia del titolo del Gruppo N, il 34enne pilota arabo affronterà altre cinque gare del mondiale, Portogallo, Tour de Corse, Nuova Zelanda, Australia e Spagna, puntando al primato finale.

Nelle file della Subaru-Prodrive, la tentazione di passare alle gomme svedesi Lappi, rinunciando quindi alle Pirelli, è stata forte. Il confronto tra i due prodotti effettuato da Carlos Sainz la settimana precedente la corsa aveva indicato che i pneumatici fabbricati in Svezia erano più veloci dai 3 ai 5 decimi di secondo per chilometro rispetto alle gomme italiane, ma quest'ultime assicuravano una durata certamente migliore nelle prove speciali più lunghe, quelle con percorso superiore ai 30 chilometri. Comunque, di fronte all'atteggiamento dei responsabili Pirelli, che hanno rammentato che la Casa italiana oltre che partner tecnico è anche sponsor del team anglo-nipponico, l'intenzione della Prodrive di utilizzare in gara le Lappi è rimasta tale. Tuttavia, qualcosa «made by Lappi» nelle Pirelli, così come nelle Michelin, c'era: la ditta artigiana svedese, infatti, esegue l'operazione di chiodatura dei pneumatici «Svezia» per entrambi i gommisti; il numero dei chiodi varia da un minimo di 310 a un massimo di 390 per ogni gomma, mentre la sporgenza varia da 2,5 a 5,5 millimetri. Dei tre piloti Subaru-Pirelli, soltanto lo svedese Mats Jonsson ha preferito usare pneumatici con chiodi di lunghezza massima.

C.O.

Ancora kappad i motori della Escort

Con due piloti debuttanti in Svezia, Delecour e Thiry, su tre iscritti per il punteggiato del Costruttori, la Ras Ford è risultata la squadra più debole tra quelle impegnate nel mondiale. Stig Blomqvist doveva essere l'uomo-gara; invece, il 49enne svedese non è andato oltre il settimo posto ed è stato preceduto anche dal belga Thiry, ammirevole per la saggezza con cui ha affrontato la difficile corsa nordica. Delecour, infine, è stato costretto al ritiro per il cedimento del motore. Lo stop forzato ha irritato l'asso francese che si è rivolto al responsabile tecnico di Ford Motorsport, Dunabin, chiedendogli con tono polemico: «Anche questo motore lo ha rotto BIASION?». Il riferimento alle voci, messe in giro nel team inglese, sul fatto che le avarie ai propulsori di BIASION fossero determinate dal pilota italiano, è apparso evidente.

■ **SOLIDARIETÀ.** Costretti subito al ritiro, Alessandro Gai e Alessandra Materazzetti si sono messi a disposizione dell'altro equipaggio italiano in gara, formato dai veneti Demetri Brunello e Rudi Giaon, protagonisti di una prestazione coraggiosa, pur con soltanto un paio di mezzi di assistenza. Giaon ha utilizzato le note del percorso stilate dall'organizzazione: essendo in inglese, il navigatore doveva eseguire rapidamente la traduzione per «leggerle» in italiano a Brunello.

■ **VOLATA.** Kankkunen è riuscito a superare in classifica il compagno di squadra Auriol nel corso dell'ultima prova utilizzando pneumatici Michelin, mentre la Celica del francese era equipaggiata con gli svedesi Lappi.

■ **MEDIA.** Eriksson ha fatto segnare nella 11. ps. la media record di 121 kmh, mentre la Subaru Impreza di Jonsson è stata cronometrata a 192 kmh di velocità massima, in un tratto del sesto crono.

■ **ROTTURE.** La spedizione Prodrive-Subaru è stata decisamente caratterizzata dalle rotture dei motori delle Impreza: alle avarie delle vetture da gara si sono aggiunte quelle delle Impreza-muletto utilizzate dai ricognitori, tra i quali Jimmy McRae, padre di Colin.

FORUM MILANOFIORI RALLY SHOW

DAL 3 AL 5 MARZO 1995 - GARE - ESIBIZIONI - PROVE PRATICHE - ESPOSIZIONE

IN GARA: Giorgio Faletti

Olivier Burri - Campione Svizzero '93

Piero Longhi - Vice Campione Italiano '94,
altri Campioni...

e i DEE JAI delle maggiori emittenti radiofoniche milanesi

- l'ebbrezza della guida nei Rally con la realtà virtuale e i simulatori

- l'emozione di poter girare a fianco degli istruttori della SCUOLA FEDERALE CSAI

- Vieni ad ammirare Robocop ed Herbie il maggiolino tutto matto creato dalla Walt Disney

VENERDI 3 MARZO: dalle 9.00 Verifiche - dalle 11.00 Gare - dalle 20.00 Supershow

SABATO 4 MARZO: dalle 9.00 Gare - dalle 20.00 Supershow

DOMENICA 5 MARZO: dalle 9.00 Esibizioni e Prove pratiche

La Pirelli premia i suoi campioni

Ci saranno proprio tutti, giovedì 16 febbraio, a Milano, alla premiazione «Campioni Pirelli» nella quale gli uomini della Casa di pneumatici assegneranno una serie di riconoscimenti destinati a quei piloti che hanno corso e vinto con le coperture italiane. Ci sarà, come detto, una vera e propria passerella di campioni, a cominciare da Carlos Sainz e Colin McRae per continuare con Bourne, Cunico, Bentivogli. Anche se l'impegno della Pirelli è soprattutto nei rally, la Casa milanese non ha certo dimenticato la pista e in quest'ottica saranno premiati Baldi e Alboreto, italiani che si sono distinti alla recente 24 Ore di Daytona con le Ferrari 333 Sp del team Scandia.

■ **SANMARINO.** Chi ama i rally ha una splendida occasione, sabato 25 febbraio per vedere in azione alcune delle vetture che hanno fatto la storia della specialità. Sabato 25, con partenza alle 12.31, è in programma infatti la settima edizione del San Marino Revival, gara di regolarità con undici prove speciali, per un percorso nella Repubblica del Titano, nell'entroterra riminese e nel Montefeltro.

■ **FIOCO ROSA.** Proprio alla vigilia del rally di Svezia, Gianfranco Martelli, uno dei due tecnici della Pirelli che seguono il mondiale, ha ottenuto un risultato strepitoso diventando padre di una bambina che è stata chiamata Sveva. A Gianfranco e alla signora Ida vanno le felicitazioni di Autosprint.

■ **LUTTO.** Mentre era in Svezia a seguire il rally di campionato del mondo, la giornalista Claudia Peroni è stata colpita da un lutto familiare: è deceduto a Sanremo il padre, Eugenio. A Claudia e alla sua famiglia vanno le condoglianze di Autosprint.

■ **LUTTO.** Un grave lutto ha colpito Mauro Nocentini, il cui padre Antonio è scomparso nei giorni scorsi. A Mauro le condoglianze di Autosprint.

Invertendo la rotta di 180 gradi, la commissione rally della Federazione internazionale sta compiendo un inatteso dietrofront sul futuro regolamento tecnico del mondiale, quindi sulla categoria di vetture che, dal 1997, potranno essere ammesse al campionato del mondo. Il dipartimento rally della Fia ha preso posizione affermando il mantenimento dell'attuale normativa, modelli a trazione integrale e motore turbo, fino al 2000, lasciando dunque cadere definitivamente l'opzione 2 Litri-2 ruote motrici (nella foto la Opel di Svan, primo tra le «F.2.» in Svezia). In una dettagliata relazione consegnata la scorsa settimana al presidente della Federazione Max Mosley, l'ingegnere Gabriele Cadringer, responsabile della commissione Costruttori, ha indicato nelle scelte tecniche regolamentari di oggi la soluzione migliore per le gare titolate e ha proposto di considerare anche per il futuro le vetture a trazione integrale e sovralimentazione mediante turbocompressore, le cui prestazioni saranno tenute attentamente sotto controllo, attraverso iniziative e modifiche tecniche, per evitare l'escalation delle potenze, come è già stato fatto quest'anno con la riduzione della flangia del turbo. Col dossier di Cadringer si è schierata anche la commissione rally presieduta dal francese Guy Goutard, il quale ha fatto sapere che porterà la proposta di fronte al Consiglio mondiale dello sport. «Sono convinto — ha dichiarato Goutard — che la specialità non può e non deve rinunciare alle attuali vetture di vertice, intendo dire come panorama tecnico. Esse garantiscono lo spettacolo e hanno raggiunto un eccellente compromesso tra prestazione e sicurezza, grazie anche all'attenzione con la quale, in questi anni, abbiamo seguito gli avvenimenti intervenendo laddove era necessario intervenire. Mi batterò fino in fondo perché sia mantenuta l'attuale normativa tecnica». Il presidente della commissione rally ha poi proseguito affermando: «Non è nostra intenzione sostenere e appoggiare la categoria 2 Litri, cioè i modelli a due ruote motrici, quale categoria futura per il campionato del mondo.

VERSO UN CLAMOROSO DIETROFRONT

Un piano anti«F.2» dalla Fia!



PHOTO4

Nonostante gli interventi decisi negli ultimi anni per incoraggiare la presenza dei Costruttori, e mi riferisco alla assegnazione della Coppa del mondo e soprattutto al mondiale Marche 2

Litri di nuova istituzione, l'attenzione verso questa categoria di vetture è decisamente scarsa». Un incontro a tre, Max Mosley, Guy Goutard e l'ingegnere Cadringer, che tra i dirigenti

della Fia è tra i più attenti ai problemi della specialità, ha dunque dato una sterzata decisa alla questione della regolamentazione tecnica dei prossimi anni.

(m. rav.)

a cura di SERGIO REMONDINO



GIOVANELLI

Ecco la Bmw da rally

Le sfidanti sono arrivate, direttamente da Monaco di Baviera. Dalla scorsa settimana sono in Italia le scocche e gran parte dei pezzi che andranno a formare le due Bmw 318is che la Oral Engineering capitanata da Mauro Forghieri allestirà e schiererà nel Campionato Italiano 2 Litri. Dove le tedesche saranno le uniche vetture a trazione posteriore in un mare di «anteriori» che si chiamano Renault Clio, Peugeot 306 S16, Nissan Sunny Gti, Opel Astra Gsi, Citroën Zx. Le Bmw saranno preparate alla Oral, che ne curerà anche l'assistenza in gara, ed è inutile sottolineare quanto sia importante per il neonato campionato riservato alle due litri «monotrazione» la presenza di un marchio prestigioso come quello tedesco, che fa la sua ricomparsa nei rally dopo diversi anni. Non sarà, è bene precisarlo, una presenza «ufficiale» ma è certo che le 318is della Oral Engineering saranno seguite con estremo interesse sia dalla filiale italiana della Bmw che dalla stessa Casa. E da Monaco non è mancato il supporto tecnico informativo

ALLESTIRÀ FORD, LANCIA E CITROËN GRUPPO A

Per Nocentini triplo programma

Grandi novità in casa Nocentini. Il preparatore sta varando un complesso programma che investirà ben tre diverse Gruppo A: Ford Escort Cosworth, Lancia Delta e Citroën Zx. Sul fronte Ford, Nocentini sta definendo i dettagli di una stretta collaborazione con la Ras che ha già portato a due precisi accordi. Il primo riguarda l'acquisto di due vetture ex-ufficiali (una è quella utilizzata da Thiry in questi giorni in Svezia). Il secondo è relativo all'assistenza in gara a Fiorio nel prossimo rally del Portogallo, dove il torinese sarà il terzo pilota ufficiale Ford. Le due Cosworth Gr. A verranno poi impiegate sia in Italia che all'estero. Con una disputerà il Campionato Assoluto il vincitore della Coppa Italia seconda zona Alessandro Ghezzi, mentre entrambe verranno schierate nel campionato ungherese (con Ranga) ed in quello svizzero (con Dubler). Le due Citroën Zx, invece, at-

tendono il placet per essere schierate nel Campionato 2 litri. Candidati a condurle Mario Stagni (con i colori Husky), Lucio Guizzardi e lo stesso Antonio Viale, che pare voler recedere dal pro-

gramma mondiale con la Citroën Zx. Intanto la vettura dovrebbe fare il suo esordio italiano al rally del Ciocco, affidata a Paolo Andreucci.

Gianni Cogni

NEL CAMPIONATO ASSOLUTO

Bentivogli corre in Celica

Non è esattamente quello in cui sperava, ma al richiamo dei rally, Bruno Bentivogli proprio non sa dire di no. E così l'otto volte campione italiano (in Gruppo N o in Gruppo A) sarà ancora della partita nel tricolore, con una Toyota Celica St205 Gruppo N preparata dal biellese «Cuchi» Fren e schierata dalla Esserbi Corse di Vincenzo Spallino. Così, al via del rally del Ciocco in programma venerdì 24 e sabato 25 febbraio e che apre la stagione tricolore del Campionato Assoluto, Bruno Bentivogli (nella foto) sarà ancora una volta



PHOTO 4

l'uomo da battere tra quelli che corrono con le vetture del Gruppo N. Poi, se le cose dovessero mettersi bene, non è da escludere qualche puntata in prove del mondiale.



GIOVANELLI

in questa fase di partenza, così come non mancherà nel prosieguo della stagione. Le vetture, almeno negli intendimenti della Oral e della Vuesse, la società che ne gestirà la presenza alle gare, dovrebbero scendere sotto ai 1000 kg a livello di peso, mentre per quanto riguarda il motore si sa che verrà privilegiata la coppia piuttosto che la potenza in alto. Questa dovrebbe comunque arrivare intorno ai 220 cv, un valore più che buono rispetto alle rivali. I piloti delle due Bmw «italiane», che saranno bianche con i richiami grafici e i logotipi della Castrol, sono Marco Gatti e Sergio Pianezzola (insieme, nella foto a sinistra). Il reggiano e il bassanese sono entrambi una garanzia e vanno ad elevare il livello del parco piloti del «2 Litri». Presto le 318is andranno in strada per i primi test ma è ancora da dire l'ultima parola a proposito delle gomme. Sono in lizza infatti sia la Pirelli che la Michelin però la Casa francese, con le sue coperture da 17" sviluppate, è favorita.

HIGH TECH

Delle Bmw che parteciperanno al tricolore per le 2 Litri si occuperà **Mauro Forghieri** secondo il quale le 318is...

■ SERGIO REMONDINO

Ha sessant'anni ma non li dimostra. Mauro Forghieri, modenese purosangue, uno dei più geniali tecnici italiani, sta affrontando con il consueto entusiasmo una nuova avventura, niente di più lontano dalle Ferrari e, soprattutto, dalle piste che ha calcato per anni. Ora a capo della Oral Engineering, Mauro Forghieri è l'uomo che curerà la preparazione e lo sviluppo delle Bmw 318is destinate a prendere parte al Campionato italiano 2 Litri con Marco Gatti e Sergio Pianezzola.

— **Non è un po' tardi ingegnere, per «scoprire» i rally?**

«Guardi che io ho già preparato una vettura da rally. Si tratta della Ferrari 275 Gtb che negli anni '60 partecipò a una edizione del rally di Montecarlo affidata a Giorgio Pianta. Scherzi a parte: devo dire che, nel settore, noi della Oral Engineering siamo un po' dei bambini. Cercheremo di crescere in fretta».

— **Come è strutturata la Oral Engineering e quale**

programma di lavoro avete per le Bmw da rally?

«La Oral appartiene a Sergio Lugli e al gruppo che si occupa di lavorazioni meccaniche, costruzioni di prototipi, produzione di parti di propulsori. La Oral Engineering è costituita da una decina di persone, arriveremo al massimo a quindici, e io ne sono il direttore tecnico oltre che l'amministratore delegato. Lavora con me l'ingegnere Franco Antoniazzi, che di rally ha già avuto modo di occuparsi lavorando sulle Lancia Delta. Speriamo di partecipare con onore a questo Campionato 2 Litri».

— **Quali possibilità di ben figurare ha la Bmw e quali interventi avete previsto?**

«Su pezzi Bmw noi faremo i motori, monteremo le scocche, costruiremo tutto quanto. Certo, è un regolamento molto restrittivo, non si può fare quasi niente. Purtroppo abbiamo poco tempo e dovremo migliorare nel corso della stagione. L'impegno maggiore sarà sul motore, non tanto per trovare cavalli in assoluto quanto per avere buoni valori di coppia ai bassi regimi. Poi, se andiamo bene e gli sponsor ci assistono, possiamo cominciare a lavorare per alleggerire la macchina».

— **Una vettura di 1800 cc si batterà contro delle 2000. Forse lo svantaggio sarà controbilanciato dal fatto che la Bmw è l'unica con la trazione posteriore?**

«Il nodo dell'operazione è tutto lì: avere la trazione posteriore potrebbe anche darci una grossa mano, essere decisivo alla fine. Staremo a vedere».

GIOVANELLI



Mauro Forghieri davanti al tecnigrafo L'ingegnere sta lavorando sulle Bmw

■ **LIBURNA.** Si apriranno lunedì prossimo le iscrizioni al rally Coppa Liburna, prima prova del Trofeo Tradizione Terra '95. La principale novità della gara organizzata dalla Scuderia Livorno è lo spostamento della sede di partenza ed arrivo a Siena, evitando così il lungo trasferimento iniziale da Tirrenia. La scelta è legata sia alla questione logistica che al fatto che Tirrenia sarà a sua volta la nuova sede del rally dell'Elba — Coppa Toscana, da quest'anno trasferito in continente, con lo stesso organizzatore della Liburna.

■ **TEAM 86.** La scuderia livornese Team 86 concentrerà i suoi impegni '95 soprattutto nel Trofeo Terra e nelle gare di Coppa Italia. Nel primo campionato saranno di scena, con obiettivi e rispettivi titoli di categoria, sia Claudio Macchi (Clio Williams Gr. A Papini) che Fabio Bolognesi (Ford Escort Cosworth Gr. N Tecnica Bertino) mentre al titolo della quinta zona punta Manrico Falleri, che disporrà della Lancia Delta ex-Sainz curata dalla New Tamauto, vincitore del rally del Carnevale che ha aperto la stagione. Per la squadra di Cecina, anche un desiderio sul piano organizzativo: spostare in questa cittadina la sede di partenza ed arrivo del rally Città di Livorno.

■ **IN ROSA.** Un nuovo equipaggio femminile si affaccia al mondo del rally, nel campionato Master Peugeot 1995. Due ragazze romane, Ilenia Stasolla e Diana Bianchi, parteciperanno fin dal rally del Ciocco in programma il 24 e 25 febbraio, a bordo di una Peugeot 205 Rallye Gruppo A. L'equipaggio sarà seguito da Riccardo Bossoletti, preparatore della vettura, e da Fulvio Diana.

■ **LUTTO.** Il sogno del ventenne Ivan Petrosillo era diventato realtà entrando, ancora minorenni, nei quadri del Team Astra, dove era l'amatissimo «poulain». Un sogno bruscamente interrotto martedì della scorsa settimana da un tragico incidente stradale alle porte di Bra che gli è costato la vita, proprio mentre si recava al lavoro all'Astra. Sulle cause del sinistro, innescato da una sbadata, si sta facendo strada una ipotesi beffarda: per Ivan, come per altre due persone perite nella stessa circostanza in altri incidenti in zona, potrebbe essere stata fatale una sostanza antigelo troppo scivolosa cosparsa sul fondo stradale. Resta purtroppo la perdita di un giovanissimo e stimato tecnico, alla cui famiglia vanno le nostre condoglianze.



GALLA

SCAMBIO DI DATA CON IL LANTERNA MA...

Abruzzo in forse

Il rally d'Abruzzo è in difficoltà. Annullato lo scorso anno in seguito alla defezione dello sponsor principale, il rally di Fiorello Vicci è stato ugualmente inserito nel calendario del Campionato Assoluto '95 ma si sono ripresentati i problemi della passata stagione. Per fronteggiare lo stato di difficoltà, gli organizzatori e la Csa hanno deciso una modifica al calendario e l'Abruzzo è stato spostato a settembre, nella data inizialmente prevista per il Lanterna che passa così a inizio luglio. In questo modo gli organizzatori abruzzesi avranno più tempo per cercare di portare a buon fine alcune trattative. Entro metà marzo si saprà qualcosa, ma in ogni caso l'Abruzzo non sarà sostituito. Nelle riunioni della scorsa settimana sono emerse altre novità. Ecce.

POOL. L'associazione di Case impegnate nei rally ha finalmente il benessere di

tutti, Subaru Italia e Nissan Italia comprese. Parte così a tutti gli effetti il programma di pubblicizzazione dei rally. Le Case che non hanno aderito al programma del Pool Promozionale non saranno accettate al via dei rally dei campionati di maggiore caratura. Anche se future richieste di ingresso saranno prese in esame...

GOMME. Nel Campionato Assoluto non ci sarà la ventilata limitazione del numero di gomme disponibili ed è stato deciso di seguire la regolamentazione internazionale della Fia: vietate le slick, ammesse le gomme con battistrada da stampo omologato oppure quelle con tre intagli. Nel Campionato 2 Litri saranno punzo-

nate 12 gomme che potranno essere di tipo slick, o con battistrada da stampo omologato Fia, o con tre intagli. Sarà facoltà di ciascun concorrente scegliere quali e quanti tipi, fra questi tre, punzonare nel totale delle 12 gomme «da asciutto». Libertà completa, infine, per gli altri tipi di pneumatici.

COSÌ L'ASSOLUTO

23-26 febbraio
IL CIOCCO
16-19 marzo
1000 MIGLIA
22-25 aprile
PIANCAVALLO
19-21 maggio
TARGA FLORIO
9-11 giugno
SALENTO
30-2 luglio
LANTERNA
20-23 luglio
LANA
15-17 settembre
ABRUZZO
8-12 ottobre
SANREMO

HOLMES



IL TEAM CON FIORA E SOTTILE SU OPEL

E nel «2 litri»... graffia la Hawk

Pur non presentando una propria squadra ufficiale, la Opel ha trovato comunque un team di punta che si schiererà nel Campionato italiano 2 Litri della stagione 1995 con tutte le carte per ben figurare. Si tratta della bassanese Hawk Racing Club, che si presenterà al via della serie con due piloti di spicco e con il duplice scopo di battersi per i titoli Csaì e per la conquista dei Trofei Opel '95. Con la Astra Gsi 16V Gruppo A (nella foto) ci sarà l'ex campione europeo ed italiano «F.2» Gianni Fiora, mentre con la Opel Corsa Gsi 16V Gruppo N verrà schierato il vice campione di Gruppo N nel Promozionale '94, Sandro Sottile. Come si vede due scelte di assoluto rispetto. Entrambe le vetture saranno curate dalla Abaco. Fiora, che farà comunque il suo debutto con la vettura nel prossimo rally del Ciocco, ha così concordato con la scuderia di Basano di spostare il centro del proprio programma dal previsto Campionato Assoluto al tricolore due Litri. Intanto, sempre sul fronte Opel, si annuncia l'arrivo del primo esemplare di Opel Astra Gsi Gruppo A in versione «kit», di cui è stato avviato l'allestimento dal preparatore e pilota torinese Mario D'Ambrà in attesa dell'omologazione dello specifico propulsore, annunciato dalla Casa tedesca per il prossimo 1. aprile

Gianni Cogni



IL RAID È PREVISTO AD AGOSTO

Metge parte con la «Pékin»

Parigi Pechino 1995? Sicuramente sì, secondo René Metge, l'organizzatore. Impossibile per i russi, protagonisti assoluti di questa per ora ipotetica seconda edizione. Protagonisti perché, stando alle prime indiscrezioni, la bellissima e difficile gara si correrà quasi esclusivamente in territorio russo. Un po' per i problemi politici presentati dalla Cina; un po' perché lo sponsor della manifestazione sarà russo. La gara durerà due settimane e non più quasi un mese come nel 1992. Dovrebbe svolgersi nel mese di agosto, con partenza da Mosca ed arrivo a Pechino. Completamente diverso il percorso, che invece di spingersi a sud passerà in Siberia e Mongolia, fino ad entrare in Cina il penultimo giorno, per raggiungere poi Pechino. Le grosse perplessità che permangono su questa gara riguardano le ricognizioni: l'organizzazione francese capitanata da René Metge è in procinto di partire per un ulteriore controllo del percorso, peraltro già disegnato lo scorso anno. I russi, dal canto loro, spiegano che in questo periodo non è possibile addentrarsi in Siberia e che prima di maggio non sarà possibile partire per le ricognizioni...

Elisabetta Caracciolo

WEBER CON LA GR. A IN ATTESA DELLA «KIT»

Una Seat in Portogallo

Da tempo giungono segnali di interesse della Seat nei confronti dei rally e la sospensione del programma raid non ha fatto che rafforzare la convinzione di un aumento dell'impegno del costruttore spagnolo in tale direzione. Proprio questa settimana la Seat presenta i suoi programmi in una conferenza a Barcellona nel corso della quale saranno svelati i dettagli e le strategie della partecipazione alle corse, ma una notizia è già certa: è in fase di avanzata preparazione una Seat Ibiza 16V Gruppo A in versione «kit car», attesa al debutto per il Tour de Corse. L'altra importante novità è che il campione tedesco è stato iscritto dalla Seat al rally del Portogallo, dove avrà a disposizione ancora la Ibiza Gruppo A ufficiale portata al debutto nel rally di Spagna dello scorso anno (nella foto). Tra le vetture a due ruote motrici, dunque, in Portogallo ci sarà grande lotta perché il veloce pilota locale José Carlos Macedo avrà una Renault Clio Maxi ufficiale e la Nissan, dal canto suo, schiererà due Sunny Gti per Alister McRae e Gregoire DeMevis...

BANCO PROVA

La riduzione della flangia al turbo sta causando la fuga dal Gr N. **Giuseppe Repetto** dice che non tutto è perduto...

GIANNI COGNI

Pino Repetto è forse il più celebre e «decorato» preparatore italiano. Da 18 anni impegnato soprattutto con le vetture Ford, il tecnico alessandrino è sicuramente il più titolato a prevedere che cosa accadrà quest'anno alle regine del Gruppo N, le Escort Cosworth 4x4, penalizzate dalla nuova strozzatura.

— **Tantissime Escort Gr. N sul mercato dei noleggi ma poche richieste...**

«Il problema riguarda i rally, non la pista, dove invece si sta lavorando tantissimo, e ci sono tre fattori che lo giustificano. I timori sulla perdita di competitività delle vetture addirittura rispetto alle 2 litri aspirate. Il fattore moda, che oggi privilegia la «F.2» di Gruppo A. Ma soprattutto vedo una crisi economica del settore rally, innescata dalla presenza di operatori poco seri. La moralizzazione ora è d'obbligo».

— **La strozzatura all'aspirazione delle vetture sovralimentate con diametro di 32**

mm è stata così letale per le potenze?

«I timori di scarsa competitività sono sostanzialmente ingiustificati. Se è vero che i primi tentativi erano scoraggianti, oggi posso dire che impegnandosi con l'elettronica e lavorando molto al banco prova si può contenere la perdita di potenza nell'ordine della trentina di cavalli, ma con il vantaggio di una maggiore coppia di regimi più bassi. Per i rally, quest'ultimo è un guadagno che compensa almeno in parte la perdita di potenza massima. Una Escort Gruppo N oggi sviluppa 280 cavalli a 4000 giri. Chiaro che a questo risultato si arriva solo se si è preparatori per davvero e non semplici assemblatori».

— **Un motorista come Repetto ci può svelare il contraccollo reale, in termini di cavalli, anche sulle Gr. A...**

«Ho preso un motore '94 e, solo cambiando la flangia del turbo, la potenza è... crollata da 385 a 310 Cv! Poi si è lavorato e ora il motore della mia Escort Gruppo A è a quota 330 Cv. Pensare di tornare ai valori di prima è utopistico. Tuttavia, con questi motori, si può ancora migliorare».

— **Sembra ci sia anche una fuga dai preparatori italiani da parte delle Case: per loro in sostanza nessun programma ufficiale...**

«I preparatori veri sono pochi ma validissimi: quindi queste scelte non sono legate alle capacità. Anzi, credo che il loro apporto, specie con le 2 Litri Gruppo A, potrà essere vincente se torneranno i programmi ufficiali. Che oggi non ci sono...».

Lavorando
sulla
centralina
elettronica
l'Escort
Produzione
avrà 280 cv

PHOTO4



Giuseppe Repetto posa accanto ad alcune Ford nella sua officina

FORMULA 3

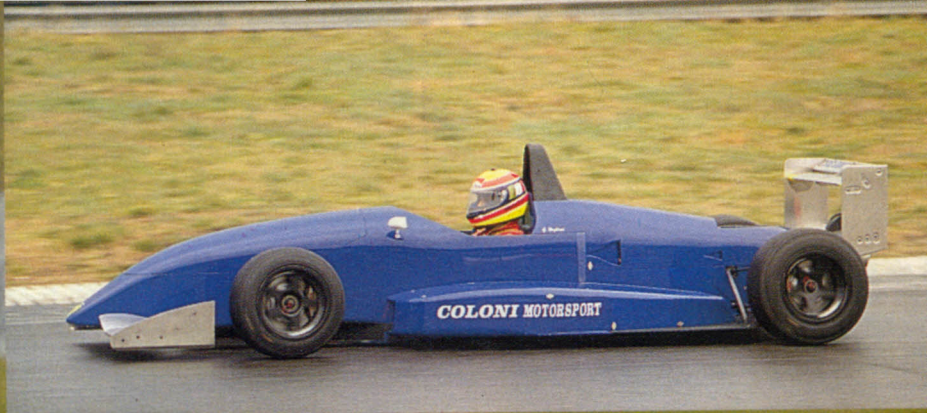
TEST A VALLELUNGA

Scalino graduato

Le prime prove dei team del Tricolore hanno mostrato quanto le regole '95 abbiano reso difficili e selettive le nuove vetture. E i tempi sulla pista romana sono subito aumentati...

■ **ARTURO RIZZOLI**





fotografiePHOTO4

Paglicci, sopra, con la Dallara 395 di Coloni, è stato il più veloce nella prima seduta di prove collettive del '95. Bettin, sotto, al debutto nella F.3. Rossi, a lato è stato uno dei pochi piloti a usare, per ora, una vettura '94



Malgrado il maltempo, la prima seduta comune dei team del Tricolore di F. 3 con le monoposto '95, dotate dello scalino di 5 centimetri, svoltasi a Vallelunga, ha fornito una serie di interessanti indicazioni. La pista bagnata a intermittenza ha infatti ulteriormente evidenziato quanto i piloti con queste vetture, diventate più difficili, abbiano maggior spazio per fare valere il proprio talento. Le vetture '95, in base al nuovo regolamento Fia, oltre allo scalino sotto alla scocca hanno anche l'ala posteriore spostata in avanti: tutto ciò ha ridotto l'aderenza per via dell'evidente minor carico aerodinamico. Al di là del regresso registrato dalle prestazioni in termini assoluti, i distacchi tra i piloti hanno assunto divari che con le vecchie monoposto erano inimmaginabili.

CONFRONTI. Per dare un'idea di come si siano spostati i valore e, in particolare gli equilibri possiamo dire che il più veloce nei test di Vallelunga, Gianluca Paglicci, ha girato in 1'10"46; mentre Gianantonio Pachioni aveva conquistato la



pole nella gara di apertura, lo scorso marzo, con un 1'09"666. Dunque lo scarto nei valori di vertice è attorno agli otto decimi di secondo, ma non bisogna però dimenticare che le monoposto '95 hanno appena iniziato a muovere i primi passi, pertanto vi è ancora un buon margine di miglioramento. Il fatto comunque nuovo, e da tanto tempo atteso è che si tornano a vedere distacchi apprezzabili grazie alle monoposto che valorizzano i piloti. Sempre facendo un parallelo con quanto accaduto sulla pista romana nella gara dello scorso marzo, scelta come riferimento in luogo della seconda gara disputata a Vallelunga in luglio perché più simile per condizioni climatiche ai test dei giorni scorsi, tra l'autore del terzo tempo (Luca Rangoni) e quello che aveva siglato il 23. crono (Cesare Manfredini) c'erano appena otto decimi di secondo. Ora invece non si riscontra più la stessa compressione nelle prestazioni. Per un'esatta analisi comparata tra le prestazioni delle monoposto '94 e quelle delle nuove vi rimandiamo ai dati telemetrici delle due vetture posti a confronti più avanti.

PROSPETTIVE. Le prime prove, hanno confermato che le monoposto '95 consentiranno ai piloti che hanno quel qualche cosa in più di farlo pesare nella scala dei valori anche nella fase di messa a punto dei mezzi. L'altro segnale che emerge dai test di Vallelunga è la conferma dello stato di difficoltà economica in cui si dibatte la F. 3 Tricolore. In pista si sono viste in tutto quindici vetture, dodici delle quali nuove, una rinnovata (la Fts) e due vecchie, entrambe comunque utilizzate da team che le sostituiranno poi con delle Dallara '95. Quindi la nostra F. 3, quando manca meno di un mese e mezzo all'inizio del campionato, pare avviato a una stagione con 17-18 monoposto nuove (ovviamente tutte Dallara) mentre è ancora difficile fare ipotesi sui piloti che parteciperanno al Trofeo nazionale riservato alle vetture '94. Ma al momento è difficile ipotizzare che il prossimo campionato italiano di F. 3 veda al via in tutto più di 23-24 piloti. ■

PAGLICCI IN POLE

La pioggia caduta a tratti sulla pista romana ha premiato in questi test i piloti, e i tecnici, che si sono adattati più velocemente alle vetture '95 e hanno compiuto meno errori come Paglicci e Coloni. Thomas Biagi, il più veloce sul bagnato in 1'21"48, sull'asciutto non ha poi lamentato problemi di sovrasterzo, peraltro comuni a tutte le nuove monoposto. Riccitelli e Mediani sono indietro a causa di assetti poco felici che li hanno portati pure a qualche testacoda. L'Ef Project, con Rangoni, ha raggiunto per la prima volta una posizione nella scala dei valori mai vista a conferma del buon lavoro fatto; il pilota bolognese ha poi aggiunto di essere stato rallentato nel giro buono. Infine Rossi e Manfredini hanno utilizzato le monoposto '94, in teoria più performanti delle '95, senza però cercare prestazioni top visto che correranno con le nuove vetture.

PILOTA	VEETTURA	TEAM	TEMPO
Paglicci	Dallara 395-Fiat	Coloni	1'10"46
Rangoni	Dallara 395-Fiat	Ef Project	1'10"71
Rossi	Dallara 394-Fiat	Est	1'10"71
Pacchioni	Dallara 395-Fiat	Prema	1'10"90
Biagi	Dallara 395-Opel	Rc	1'11"01
Kanaan	Dallara 395-Fiat	Tatuus	1'11"03
Paolo Coloni	Dallara 395-Fiat	Coloni	1'11"04
Manfredini	Dallara 394-Fiat	Italracing	1'11"13
Gasparini	Dallara 395-Fiat	Cevenini	1'11"15
Ruberti	Dallara 395-Fiat	Ghinzani	1'11"64
Lo Bianco	Dallara 395-Fiat	Cevenini	1'11"64
Mazzacane	Dallara 395-Fiat	Bvm	1'11"68
Riccitelli	Dallara 395-Fiat	Italracing	1'11"73
Bettin	Dallara 395-Fiat	Prema	1'11"85
Mediani	Dallara 395-Fiat	Ghinzani	1'11"89
Tomassini	Dallara 395-Fiat	Coloni	1'11"97
De Cristofaro	Fts-943-Mugen	Psgr	1'13"49
Amaduzzi	Fts-943-Mugen	Psgr	1'14"02



PHOTO 4

BIAGI SPIEGA COME SI GUIDA ORA A VALLELUNGA

Che ballerine le monoposto '95!

Per capire come è cambiata la F. 3 abbiamo qui messo a confronto i riferimenti telemetrici rilevati dalla Rc Motorsport con la Dallara 394 e quelli della Dallara 395. In entrambi i casi il motore era un Opel, e le due versioni possono essere considerate assai simili, infatti a Vallelunga l'Rc non aveva ancora il 4 cilindri tedesco per il '95. Per spiegare meglio cosa succede al volante abbiamo chiesto la descrizione comparata di un giro di pista a Thomas Biagi. «Al Curvone — spiega il pilota emiliano — in termini di guida non si notano differenze: infatti questo punto si percorre ormai in pieno anche con il bagnato. Alla staccata dei Cimini bisogna fare molta attenzione: le monoposto nelle frenate ritardate sono più ballerine e se si entra forte come con le '94 la macchina tende ad andare in sovrasterzo, e parte repentinamente senza tanti segnali di avviso. Dopo l'inserimento bisogna poi dare gas molto dolcemente, con

le monoposto '95 mi sembra di essere tornato sui kart tante sono le correzioni che si debbono fare. All'uscita dei Cimini si nota poi subito come con le vetture dotate dello scalino si possa salire più tranquillamente sui cordoli, visto che il fondo non sfrega più come prima. La Trincea io riesco a farla ancora in pieno. Al semaforo, già in inserimento ci si trova a dovere fare delle correzioni e il gas anche qui va usato dolcemente. Il tornantino è talmente lento da non fare notare differenze sostanziali tra le vetture '94 e le '95. La esse è ora il punto più brutto. Se si prova a entrare come con le vecchie macchine, ci si trova con la vettura che si mette di traverso e punta verso il muro interno. Nella seconda parte della curva, appena si chiude la traiettoria inizia il sovrasterzo. Alla Roma, dove ci sono alcuni avallamenti si sente che la vettura '95 è molto più leggera e in uscita si incontra il solito sovrasterzo». ■



STUDIOCOLOMBO

Rangoni, a lato, ha segnato con la Dallara dell'Ef Project il secondo tempo in questi primi test collettivi. Biagi, sotto, più veloce sul bagnato non è riuscito a ripetersi quando la pista si è asciugata

PARERI □ ASSETTI DIFFICILI

La messa a punto si complica

Cosa pensa il mini-circus della F. 3 Tricolore di questi primi responsi registrati dalle nuove monoposto in pista? Abbiamo interpellato alcuni addetti ai lavori a caldo, ecco cosa ne è venuto fuori.

ENZO COLONI

team-manager

«La prima differenza vista con le nuove monoposto a Vallelunga è che la Trincea non si riesce più a fare in pieno come prima, mentre al curvone non è cambiato niente. Nella messa a punto della macchina bisogna rivedere le regolazioni, in particolare quella dell'incidenza dell'ala posteriore, per recuperare, almeno in parte, la perdita di aderenza causata dalla riduzione del carico aerodinamico determinata dallo scalino. Adesso abbiamo delle monoposto ballerine che mettono in crisi i piloti con meno esperienza, così si riesce a vedere chi sa tenere la macchina».

PIERCARLO GHINZANI

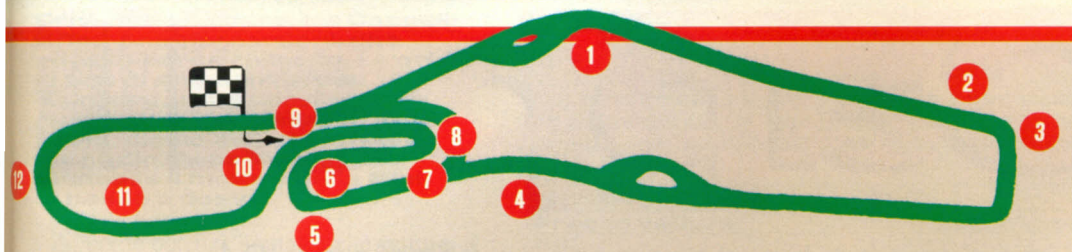
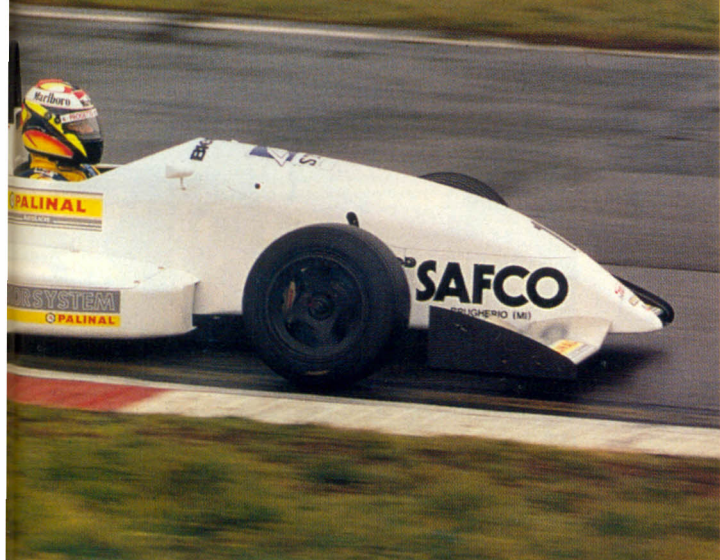
team-manager

«Mi aspettavo delle macchine molto diverse da quelle dei precedenti regolamenti, e il nostro team è arrivato a Vallelunga con assetti piuttosto morbidi perché credevamo che le monoposto '95 fossero meno attaccate a terra di quelle del '94. Invece ci siamo trovati nella necessità di fare le macchine di nuovo piuttosto rigide. La situazione, insomma, non si è ribaltata, le monoposto non sono state rallentate molto, è vero che sono più sicure, ma per i piloti sul piano della guida la differenza con vettura '94 senza scalino e con le vecchie ali è limitata. Mi aspettavo qualche cosa di più!».

LUCA RANGONI

pilota Ef Project

«In due sole giornate di prove, peraltro utilizzate solo in parte per la pioggia, si sono visti una quantità di numeri, anche da parte di piloti esperti, che nessuno si sarebbe mai immaginato. Le macchine ora si guidano di traverso un po' sulla falsariga delle F. Opel, e lo stile pulito che si usava fino allo scorso anno è un ricordo. Nelle staccate le nuove F. 3 sono molto ballerine e quando un pilota vuole arrivare in fondo alle frenate deve adoperare tutte le sue risorse per tenere la macchina. Personalmente, adesso mi diverto di più e la guida che richiedono le nuove monoposto mi induce maggiormente a tirare fuori la grinta. Il pilota è poi molto più impegnato, anche sul piano della messa a punto. Prima tante correzioni venivano effettuate con la semplice aggiunta di un piccolo nolder, ma adesso queste appendici sono vietate e, ad esempio, anteriormente non si può eccedere con il carico per non creare problemi di bilanciamento, bisogna lavorare molto di più sulle sospensioni, così occorre una grande sensibilità di guida per capire e tradurre correttamente il comportamento della monoposto».



COSI' LE DIFFERENZE

	DALLARA 394-OPEL Giancarlo Fisichella MARZO '94	DALLARA 395-OPEL Thomas Biagi FEBBRAIO '95
	velocità kmh/giri motore	velocità kmh/giri motore
1 Curvone	227	225
2 staccata Cimini	237 5650 (quinta)	230 5550 (quinta)
3 velocità alla 1. dei Cimini	127 5000 (terza)	135 4900 (terza)
4 Trincea	212	209
5 staccata semaforo	214 5300 (quinta)	213 5250 (quinta)
6 velocità semaforo	85 3900 (seconda)	82 3800 (seconda)
7 staccata tornantino	144 5600 (terza)	135 (5400 (terza)
8 velocità tornantino	58 4300 (prima)	53 4150 (prima)
9 staccata esse	145 5000 (terza)	138 4900 (terza)
10 velocità esse	118 4300 (terza)	111 4200 (terza)
11 staccata Roma	182 5400 (quarta)	180 5350 (quarta)
12 velocità Roma	125 4700 (terza)	124 4650 (terza)
tempo sul giro	1'09"850	1'11"01



SPECIALE MINI COOPER CUP

Tanto di Cappelli

Il pilota modenese ha dominato la stagione '94 e quest'anno sarà ancora fra i favoriti. Vincere con la baby Rover è comunque un terno al lotto: la poca potenza esalta la guida e... i duelli

MAURIZIO MASINI

Trentacinque anni sulle spalle ma non li dimostra davvero. «Ever green» direbbero gli inglesi, un'eterna giovinezza. E in effetti, da quando la Rover ha deciso di ridare impulso alla sua commercializzazione in Italia, la Mini sta vivendo la sua «seconda vita», e il successo della Mini Cooper Cup ne è la vera dimostrazione. Gran parte del merito va alla Rover Italia, che è riuscita a mantenere molto bassi i costi del suo monomarca, mentre le uniche critiche sollevate hanno riguardato la limita-

zione alla preparazione dei motori. Tale limitazione, pur non esaltando le prestazioni delle vetture, al tempo stesso ha però consentito di contenere i costi, appunto, e rendere anche la guida più esasperata alla portata di molti, favorendo così duelli in gara molto serrati e spettacolari.

MOTORI '95 PIU' POTENTI. Il regolamento tecnico nel kit '95 prevede comunque un nuovo albero a camme uguale per tutti e un impianto di scarico con catalizzatore for-

nito dall'Ansa Marmite. Si dovrebbero così raggiungere, potenze di circa 85 cv. Sono stati adottati inoltre ulteriori rinforzi al roll-bar a gabbia. Per quanto riguarda il regolamento sportivo, invece, è stata stabilita la punzonatura prima di ogni gara di un massimo di 4 pneumatici, quest'anno ancora di marca Pirelli. Per quanto riguarda la struttura delle gare, si è prevista la disputa di batterie e finale qualora il numero dei qualificati dovesse superare il numero massimo delle vetture ammesse nei vari autodromi. Note-

Nel '94 è andata così

Paolo Cappelli si è aggiudicato la Cup '94 con cinque vittorie in 10 gare. Alle sue spalle c'è stata una gran lotta e alla fine l'ha spuntata Mattia Angiolini

1. Cappelli	p. 143
2. Angiolini	96
3. Bernardoni	90
4. Cantera	70
5. Dal Gal	59
6. Bertuzzi	52
7. Vaccari	38
8. «Beauregard»	32
9. Carraro	30
10. Matteuzzi	10

I SEGRETI DI ADOLFO

Si vince d'assetto

Le Mini Cooper per la Cup sono piccole ma divertenti da guidare e anche da preparare. Non c'è dubbio, se anche un preparatore di antica tradizione come Adolfo Romani ha deciso di lavorarci su, portando Cappelli al titolo '94. Qual è stato il suo segreto? «Una Mini si prepara al top con 10-11 milioni — spiega Adolfo Romani — ma, per quanto la cifra sia bassa, bisogna saper lavorare di fino soprattutto sull'assetto, cosa che premia di più rispetto a una maggior potenza: abbiamo vinto anche quando avevamo 6 cavalli in meno degli avversari. Con queste potenze, se la vettura non scorre, in curva si ferma. Anche 30 primi di convergenza sono determinanti. È ammessa la possibilità di lavorare sulla registrazione tramite uniball dei bracci delle sospensioni e su camber, altezza da terra della vettura, ammortizzatori. Ma bisogna fare molta attenzione anche alle piccole variazioni di pressione delle gomme, con un consiglio: usare in gara quelle già ben rodiate, che scaldano meno e hanno più grip, mentre con quelle nuove la vettura non scorre. Con Cappelli, ad esempio, abbiamo fatto le ultime tre gare senza mai cambiarle. Sul motore, c'è un po' meno da fare. Nel prepararlo bisogna trovare delle bielle che portino i 4 pistoni tutti al miglior rapporto di compressione e quindi alleggerirle fino al peso consentito. Poi bisogna fare attenzione ai condotti della testa: vanno allargati solo in alcuni punti, per cercare potenza in basso più che in alto. Per il resto poche preoccupazioni: in una stagione abbiamo rotto solo una volta la frizione».

Gran duello, sopra, fra Cappelli e Romana Bernardoni, che adesso cerca rivincita. Le grida di Sos di Angiolini, in alto a sinistra, sono servite: ha agguantato per un soffio il 2. posto, dietro a Cappelli, sotto sul podio. Poco potente ma affidabile il motore della Mini, in basso a destra

voli, per le potenze limitate delle vetture, le zavorre previste in caso di vittoria: 10 kg a successo fino a un massimo di 30 per più vittorie consecutive.

BERNARDONI CERCA RIVINCITA. Per quanto riguarda le squadre '95, il campione Paolo Cappelli si affiderà di nuovo al preparatore Adolfo Romani, per cui correranno anche Cantera, Dal Gal e Vaccari. Con molte ambizioni si ripresenterà anche Romana Bernardoni, con i colori dell'Emilianauto. La Sportauto, con una nuova struttura, schiererà Milla, Ramaciotti e Calabrese; Zamuner avrà Sarasini, mentre per la Desy Top Racing si fanno i nomi di Rovelli e Lo Barbaro ai quali verranno affiancati due nuovi giovani. Dopo aver partecipato con Simoncini al campionato '94, la concessionaria Marro Veicoli si presenterà con quattro vetture per lo stesso Marro, ancora Simoncini e due piloti da definire. In tutto sono dunque attesi in pista circa 30 concorrenti.

AL TOP CON 80 MILIONI

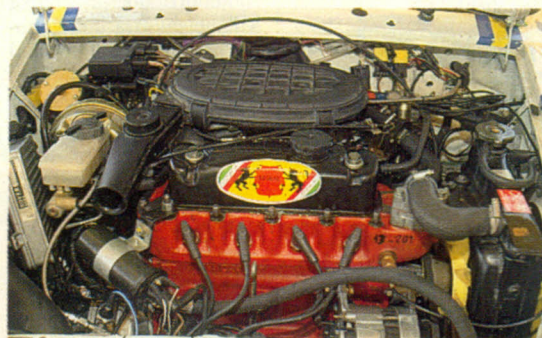
Ecco quanto è costata la stagione del vincitore della Cup '94, Paolo Cappelli, secondo i calcoli effettuati

a fine anno dal suo preparatore, Adolfo Romani. Dove non specificato, i prezzi si intendono compren-

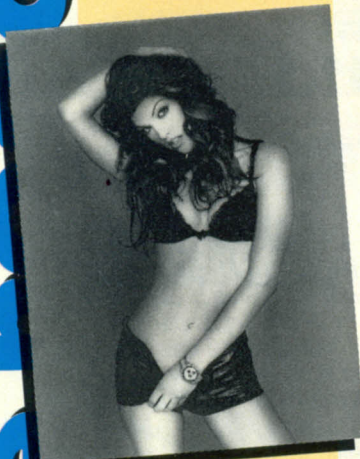
sivi di Iva. Le voci iscrizione, prezzo vettura e kit sono già aggiornate ai valori '95.

Iscrizione alla Cup:	600.000
Prezzo vettura:	12.290.000 (con sconto trofeo)
Kit:	4.403.000 (950.000 Iva per l'aggiornamento dei kit da '94 a '95)
Sconto ricambi:	14%
Preparazione vettura:	10.000.000
Controlli post gara:	4/500.000 in media (per check up generale, controllo della testata, smerigliatura valvole e sostituzione sincronizzatori del cambio 3/5 volte nell'arco della stagione)
Trasporto e assistenza:	3.000.000 a gara
Varie:	1.500.000 a gara per gomme, benzina, ticket pista, altro

fotografiePHOTO4



MARKET



Shana non si toglie l'orologio

Forse, a prima vista, il cronometro Breil che la splendida Shana porta al polso ai più sfuggirà. A richiamare l'attenzione sull'orologio ci penserà però lo slogan di questa campagna pubblicitaria che recita testualmente: «Toglietemi tutto ma non il mio Breil». Questa operazione pubblicitaria prevede il coinvolgimento dei consumatori per la campagna del prossimo anno: tra tutti gli acquirenti dei Breil ne verrà sorvegliato uno che comparirà vicino a Shana nella campagna del prossimo anno.

Simi propone le ruote a razza cava

I cerchi realizzati dalla Simi a razza cava (sotto) hanno tenuto a battesimo il nuovo pneumatico Pirelli P6000, per le vetture alto di gamma, presentato di recente a Lisbona. Queste ruote in lega, che sono prodotte con un complesso processo, tra i loro vantaggi hanno una riduzione del peso di un buon 15% rispetto la media, inoltre limitano il surriscaldamento del pneumatico. Ogni ulteriore informazione può essere richiesta alla Simi telefono 035-400360, fax 035-400164.



La Mitsubishi Carisma è una vettura che solo per 15% impiega parti non costruite in Olanda. Lo stile ha linee morbide e l'interno è confortevole

LA CARISMA HA MOTORI DI 1.6 E 1.8 LITRI

Mitsubishi olandese

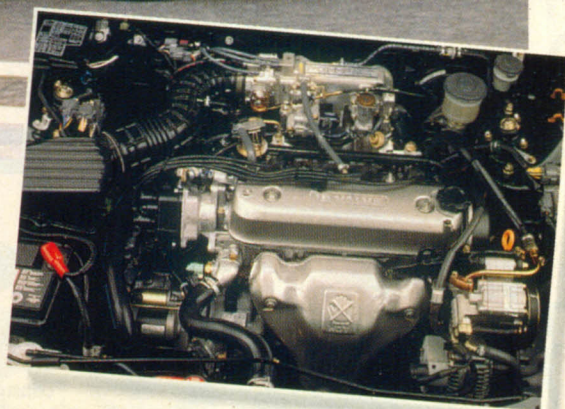
La prima Mitsubishi «olandese», la Carisma, presentata nei giorni scorsi, arriverà in Italia soltanto verso l'autunno. La nuova media della Casa nipponica, sarà infatti costruita nello stabilimento olandese NedCar, frutto di una joint-venture con la Volvo e il governo dei Paesi Bassi. Per l'85% dei contenuti questa nuova Mitsubishi sarà una vettura olandese, infatti dal Giappone arriveranno solo i motori (tutti con testata a 16 valvole) di 1,6 e 1,8 litri, oltre alla trasmissione automatica intelligente Invecs II. La vettura è una berlina cinque porte, studiata per il miglior sfruttamento possibile dello spazio interno con l'abitacolo piuttosto avanzato. La for-

ma è gradevole, quanto all'aerodinamica la Casa dichiara un valore di 0,29 del Cd, ovvero il coefficiente di forma. I motori disponibili saranno un 1,6 16V monoalbero, da 88,5 cv; e due 1,8, uno monoalbero, capace di 114 cv, e l'altro bialbero con 138 cv, accreditato di una velocità massima di 215 kmh. Estremamente interessante è poi la trasmissione automatica Invecs II, disponibile come optional in alternativa al cambio meccanico. Si tratta, in pratica, di una «trasmissione intelligente» che monitorizza e «apprende» lo stile di guida del pilota. In ragione della posizione della farfalla dell'iniezione, della velocità, dell'impiego dei freni, dell'angolo di

sterzata e altri parametri dai quali è possibile «leggere» le condizioni della strada e dell'impiego dell'auto l'Invecs II determina le cambiate, sia in salita che in scollata, riuscendo ad avere un effetto di freno motore quasi simile a quello di una trasmissione manuale. Passando alle sospensioni, troviamo sull'avantreno uno schema MacPherson, combinato con un retrotreno multi-link a bracci tirati che assicura un effetto sterzante passivo delle ruote posteriori. Chiudiamo con un'indicazione di massima sul prezzo: un valore preci-

so non è stato ancora definito, ma verosimilmente dovremmo essere un po' al di sopra a quello della Lancer che costa attorno ai 28 milioni di lire.





ROVER 600 CON UN MOTORE DI 1800 CC

Potenza invariata

La politica della Rover in Italia e una gamma di prodotti rinnovati hanno portato benefici effetti: nel nostro mercato, che anche nel '94 ha registrato pesanti perdite per varie Case, il marchio britannico ha inve-

ce ottenuto un incremento di vendite del 34,8%. In questo contesto positivo, può risultare ulteriormente felice la decisione della Rover di sostituire la 620i con la 618i: ovvero all'unità di 1997 cc ne subentra una di

1855 cc, con la potenza di 115 cv che resta comunque invariata. La riduzione della cilindrata è un fattore psicologico che può influenzare la clientela interessata a questa berlina di classe: il vantaggio in termini di tas-

sa di possesso si traduce comunque in un risparmio di appena una quarantina di mililire: mentre nel caso

della copertura assicurativa le cose non cambiano in alcun modo nel passaggio dai 20 cv fiscali della 620i ai 19 della 618i. Ad ogni modo potrebbe stupire il vedere che la Rover, marca del gruppo Bmw, impiega un motore Honda, lo stesso che equipaggia la Accord. Ma tutto ciò è il frutto di patti precedentemente stipulati. Giova comunque ricordare che questo propulsore è un quattro cilindri in linea, capace di una potenza massima di 115 cv a 5500 giri, con una coppia massima di 16,1 kgm a 4200 giri, la distribuzione è monoalbero in testa con quattro valvole per cilindro, infine la punta velocistica è di 195 kmh. Passando a quello che è il comportamento su strada della 618i, si nota che confort e prestazioni sono rimasti invariati rispetto alla 620i. Molto buoni sono inoltre il livello delle finiture e la dotazione tra cui spiccano gli inserti di vera radica nella plancia, la chiusura centralizzata con telecomando, l'air-bag lato guida (quello del passeggero è invece optional come il condizionatore). Non manca però anche qualche neo come l'assenza della regolazione elettrica dello specchietto esterno destro, o come l'impossibilità di registrare in altezza il sedile del guidatore. Chiudiamo con il prezzo, rimasto invariato rispetto alla precedente 620i, che è di 32.326.000 lire.

PENSATA PER LE CORSE MONTA UN 3.8 LITRI DA 300 CV

La Porsche rilancia la Rs

Torna una sigla storica per Porsche: nei giorni scorsi è stata infatti presentata la nuova 911 Carrera Rs (nella foto, in fondo), due lettere che sono l'abbreviazione di Rennsport, un'identificazione usata dalla Casa di Stoccarda per i modelli destinati a un impiego sportivo. L'ul-

tima 911 Rs è stata infatti progettata per gareggiare nelle corse Gran Turismo e al tempo stesso potere essere facilmente impiegata su strada. I programmi prevedono la realizzazione di 1200 esemplari, e le prime consegne sono previste per il prossimo maggio. La nuova Rs deriva dalla 911 Carrera (identificata dal numero di progetto 993) con alcune modifiche. La versione sportiva monta infatti un propulsore di 3746 cc, contro i 3600 cc della sorella meno corsaiola, l'incremento di cilindrata è stato ottenuto aumentando il diametro dei pistoni da 100 a 102 mm. Il propulsore dell'Rs impiega inoltre una distribuzione rivista con valvole (sia di aspirazione che di

scarico) più grandi. La grossa novità è però nell'apparato di aspirazione, qui infatti troviamo un sistema di condotti a lunghezza variabile, chiamato Varioram. L'apparato messo a punto dalla Porsche consente di utilizzare ai bassi regimi condotti di una lunghezza quasi doppia rispetto a quelli della 911 Carrera. All'aumentare dei giri del motore due valvole modificano la lunghezza dei condotti. Il Varioram ha permesso di migliorare la coppia ai medi regimi e, al tempo stesso di aumentare la potenza massima. La 911 Rs dispone infatti di 300 cv, contro i 272 della Carrera normale. La nuova versione della 911 è stata anche alleggerita: pesa 1270 kg, 100 in meno della

Carrera. Anche l'aerodinamica ha subito piccole evoluzioni. Lo spoiler anteriore dispone di due appendici supplementari, inoltre troviamo nuovi profili laterali lungo i fascioni, ciò migliora la stabilità in rettilineo senza penalizzare la resistenza all'avanzamento. A proposito di aerodinamica bisogna aggiungere che la Clubsport, la versione corsa (non immatricolabile) della Rs dispone di una ala posteriore in due pezzi regolabile (nella foto a sinistra). La Clubsport viene fornita dotata di un roll-bar a gabbia saldato alla scocca, sedili avvolgenti, cinture di sicurezza a sei punti, staccabatteria ed estintore. I prezzi sono stati fissati in 165.755.100 lire per la Rs e 186.166.000 per la Rs Clubsport.



F. RALLY □ SUL KARTODROMO

Sfoggia le sue arti Errani

MONSAMPOLO — Hanno preso il via dal kartodromo Stella il 1. Trofeo d'Inverno e la stagione marchigiana delle quattro ruote. La prima delle 3 gare in programma ha visto al via 24 piloti con pronostico rispettato. Subito più veloce nella 1. manche, Riccardo Errani con 2'53"45 si è assicurato la vittoria con 4 secondi di vantaggio sul teramano Marco Gremenzi, su la sua Delta ex Grifone. Terzo posto a Maurizio Del Cotto, su Bmw M3. Gran spettacolo per Arrigo Tamburi, con la seconda Delta-Errani, che per attaccare Del Cotto ha commesso diversi errori giungendo 5. davanti allo slalomista Adriano Vellei. Saltate le altre due prove del Trofeo, resta per ora in calendario quella del 5 marzo a Foro Boario di Macerata.

Giuseppe Saluzzi

FORMULA RALLY

Monsampolo del Tronto (Ap), 12 febbraio 1995

1. Trofeo d'Inverno

Le classifiche

Assoluta: 1. Errani (Lancia Delta Integrale) 173,45; 2. Gremenzi (Lancia Delta Integrale) 177,50; 3. Del Cotto (Bmw M3) 182,40; 4. Vellei (Fiat Abarth 1000) 183,87; 5. Tamburi (Lancia Delta Integrale) 185,78; 6. Peroni (Renault 5 Gt Turbo) 186,84; 7. Arduini (Porsche 924) 188,54; 8. Pulvinari (Fiat 126) 189,65; 9. Fiorile (Peugeot 205 Rallye) 190,57; 10. Ruffini (Citroën Visa) 191,91.
1. Raggr.: 1. Pulvinari (Fiat 126) 189,65; 2. Fiorile 190,57; 3. Forti 193,54; 4. Cingolani (Fiat Cinquecento) 197,24; 5. Romoli (Citroën Ax) 189,21; 6. Mattioli (Fiat 126) 202,51; 7. Camaioni (Fiat Cinquecento) 203,57; 8. Tommasetti 205,56; 9. Baldoneri 205,64 (tutti gli altri su Peugeot 205).

2. Raggr.: 1. Ruffini (Citroën Visa) 193,03; 2. Mori (Citroën Visa) 192,18; 3. Baglioni (Alfa 33) 193,03; 4. Cristofori (Peugeot 205) 195,69; 5. Amodeo (Talbot Sunbeam) 196,73.

3. Raggr.: 1. Del Cotto (Bmw) 182,40; 2. Peroni (Renault 5 Gt Turbo) 186,84; 3. Arduini (Porsche 914) 188,54; 4. Ciotti (Fiat Ritmo 130 Abarth) 200,47; 5. Campoli (Alfa 75) 203,55; 6. Cesetti (Ford Escort) 206,58.

4. Raggr.: 1. Errani 173,45; 2. Gremenzi 177,50; 3. Tamburi 185,78 (tutti su Lancia Delta Integrale).

5. Raggr.: 1. Vellei (Fiat Abarth 1000) 183,87.

Il maltempo blocca il Challenge

È stato rinviato a data da stabilirsi per l'impraticabilità del tracciato del Prognò in seguito alle piogge cadute nei giorni scorsi, il terzo dei quattro appuntamenti con il Challenge Invernale Scuderie Veronesi. Confermata invece per domenica 19 febbraio, la quarta gara in calendario.



PHOTO 4

Manrico Falleri e Stefania Balderi, a sinistra sulla Lancia Delta Hf ex «Ago», hanno vinto il 14. Rally del Carnevale, primi in nove delle dieci prove speciali in programma

RALLY □ IL CARNEVALE APRE LA STAGIONE

Per Falleri le stelle filanti

VIAREGGIO — La quattordicesima edizione del Rally del Carnevale ha dato inizio, come di consuetudine, alla stagione rallistica italiana e quindi anche alla Coppa Italia della 5. zona. Indiscussi protagonisti della gara toscana sono stati Manrico Falleri e Stefania Balderi, con la loro potente Lancia Delta Hf, passata alcuni anni fa per le mani di «Ago». Falleri, al debutto con questa vettura, si è subito adattato al nuovo tipo di guida impostogli dalla Delta, agguadandosi una dopo l'altra 9 delle 10 prove speciali in programma. La nona p.s., infatti, è stata vinta da un altro protagonista della gara, Jonathan Bianchi, in coppia con il cugino Massimiliano. I due hanno tenuto con grande bravura a debita distanza avversari ben più blasonati, giungendo al traguardo viareggino sul secondo gradino del po-

dio. La gara ha avuto il suo momento più esaltante nelle due ultime prove, quando Caldani, Tarulli e Pierpaolo Larini hanno dato vita a un duello incandescente per cercare di recuperare i numerosi secondi che separavano loro dai battistrada Falleri e Bianchi. Quello che ha avuto la peggio è stato Caldani, che si è dovuto fermare proprio nell'ultima prova, a vantaggio del carabiniere Angelo Tarulli che con un rush finale è riuscito a salire sul terzo gradino del podio. Assai appassionante anche il confronto fra Venturi e Federighi per la conquista del Gruppo N, risolti a favore del primo, anche perché nonostante i chilometri fossero in suo favore, Federighi è stato poi squalificato poiché la sua vettura è stata trovata irregolare durante le verifiche post-gara.

Giannandrea Cherubini

RALLY 1. SERIE

Viareggio (Lu), 11-12 febbraio 1995

14. Rally del Carnevale Coppa Italia 5. zona

Le classifiche

Assoluta: 1. Falleri-Balderi (Lancia Delta Hf) 1'12'43"; 2. Bianchi-Bianchi (Peugeot 309 Gti 16V) a 1'24"; 3. Rulli-Marchi (Lancia Delta Hf) a 2'15"; 4. Larini P.-Migliorati (Ford Escort Cosworth) a 2'19"; 5. Franchi-Valeri (Renault Clio Williams) a 3'04"; 6. Luciani-Scozzi (Renault Clio Williams) a 3'19"; 7. Venturi-Pierotti (Ford Escort Cosworth) a 3'55"; 8. De Bellis-Lunardi (Peugeot 205 Gti) a 4'35"; 9. Fidanza-Vasari (Ford Escort Cosworth) a 6'36"; 10. Sodini-Baldi (Peugeot 205 Rallye) a 8'20".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Benvenuti-Dinucci in 1'22'40"; 2. Bianchi-Vannucci a 45"; 3. Lencioni-Carmazzi a 1'10"; 4. Pardini-Vecoli a 1'12"; 5. Targhetta-Stra a 3'38"; 6. Morelli-Puccinelli a 5'33"; 7. Giannecchini-Domenici a 6'53"; 8. Pasquali-Danieli a 9'53"; (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 1. Varini-Invernali (Renault Clio Williams) in 1'22'14"; 2. Sgado-Trombetta (Opel Kadett Gsi) a 4'28"; 3. Viotti-Sabatini (Opel Corsa Gsi 16V) a 4'42"; 5. Bindi-Pucciani (Peugeot 309 Gti) a 5'55"; 6. Guiducci-Giannini (Opel Astra Gsi) a 1'16'01"; 7. Domenici-Salvadori (Peugeot 309 Gti) a 9'11"; 8. Meniconi-Meniconi (Opel Kadett Gsi) a 9'31"; 9. Canton-Vesce (Opel Corsa 16V) a 9'49"; 10. Favero-Bertelloni (Opel Kadett Gsi 16V) a 10'05".

Classe 2500: 1. Cassarini-Chirli in 1'21'03"; 2. Moriconi-Paoli a 2'11"; 3. Agostini-Tulipani a 1'36"; 4. Cardinali-Franciosi a 2'03"; 5. Del Chiara-Del Chiara a 2'50" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Venturi-Pierotti (Ford Escort Cosworth) in 1'16'38"; 2. Maddi-Sanesi (Ford Escort Cosworth) a 5'24"; 3. Bertocci-Sinibaldi (Lancia Delta Hf) a 5'54".

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Sodini-Baldi (Peugeot 205 Rallye) in 1'21'03"; 2. Pighini-Paoli a 1'30"; 3. Bianchi-Prandi (Peugeot 205 Rallye) a 1'38"; 4. Dati-Castiglioni (Fiat Cinquecento) a 1'51"; 5. Cantieri-Rubechi (Peugeot 205 Rallye) a 2'14"; 6. Andreazzoli-Giammarchi (Peugeot 106 Xsi) a 4'37"; 7. Bellucci-Gostinelli (Peugeot 205 Rallye) a 4'48"; 8. Dinelli-Dinelli a 5'17"; 9. Dini-Gallerini a 8'11"; 10. Salini-Necchi (Opel Corsa Sr) a 8'23"; (tutti gli altri su Opel Corsa Gti).

Classe 2000: 1. Bianchi-Bianchi (Peugeot 309 Gti) in 1'14'07"; 2. Franchi-Valeri (Renault Clio Williams) a 1'40"; 3. Luciani-Scozzi (Renault Clio Williams) a 1'55"; 4. De Bellis-Lunardi a 3'11"; 5. Rossi-Zaccagnino (Alfa 33) a 8'09".

Classe 2500: 1. Giannotti-Petroni (Fiat Uno Turbo Ie) in 1'22'43"; 2. Matteis-Pancali (Renault 5 Gt Turbo) a 2'35".
Classe oltre 2500: 1. Falleri-Balderi in 1.12343"; 2. Tarulli-Marchi a 2'15"; 3. Larini P.-Migliorati (Ford Escort Cosworth) a 2'19"; 4. Fidanza-Vasari (Ford Escort Cosworth) a 6'36"; 5. Paolucci-Zacoreo a 9'44" (tutti gli altri su Lancia Delta Hf).

bando

PRODUZIONE PELLICCE SINTETICHE MONTEMURLO (FI)

EUROIMPIANTI

IMPIANTI di ASPIRAZIONE

MONTEMURLO (FI)



PUBLYSERVICE SPONSORING & RALLY-TEAM



BONA DEA ROMA

SANIFICAZIONE AMBIENTALE



COOPERATIVE ASSOCIATE LOGISTICA MILANO

A REA

box

il menù

- IL LIBRO: I PIONIERI
- PORSCHE CLUB AL CORNO ALLE SCALE
- LAMBORGHINI IN VETRINA
- CINTURE DI SICUREZZA
- AD AMSTERDAM ALFA DA MUSEO
- IL VIDEO: IL MITO AL MUGELLO
- PORTOBELLO
- CRUCISPRINT
- DOVE SI CORRE

Caschi fantasy

Volete personalizzare il vostro casco, colorandolo con le fantasie cromatiche preferite? È semplice, basta che vi rivolgiate alle ditte specializzate che si possono sbizzarrire con l'aerografo, lo strumento necessario per ottenere il risultato desiderato. Il procedimento prevede un «carteggio» della calotta grezza e una prima imbiancatura. Una volta stuccato e levigato, il casco viene sottoposto ad una seconda mano di bianco, nebulizzato con uno speciale prodotto e poi

brillantato. Soltanto a questo punto si procede alla mascheratura e alla composizione del design desiderato con l'aerografo. Dopo alcuni giorni vengono poi spruzzati alcuni strati di trasparente e, una volta ultimato il lavoro, viene scattata una fotografia del casco e compilata una scheda del cliente con indirizzo, marca del casco e misure. Complessivamente il procedimento richiede una settimana di lavoro. Ecco alcune ditte specializzate:

- **AP DESIGNS**, Paolo Ascari, telefono 0522/652042.
- **9000 GIRI**, Claudio Desperati, telefono 02/7383175.
- **ELLE DESIGN**, Luca Dalia, telefono 0536/823135.
- **ARIANNA FUGAZZA**, telefono 0532/741303.
- **STUDIO KREO**, Claudio Mazzi, telefono 059/468264.

top video

● IL MITO AL MUGELLO

Il «mito» è, naturalmente, quello della Ferrari che vi conduce a bordo di una F. 348 per farvi conoscere a fondo tutti i segreti del Mugello. Alternando immagini turistiche di... avvicinamento al circuito girate a Firenze e Scarperia, la pista toscana viene esplorata curva dopo curva grazie a una camera-car. Ricca la documentazione che ricostruisce la storia del Mugello con immagini d'epoca, quando il circuito era ancora in versione stradale. Molto suggestivi sono i fotogrammi in bianco e nero «datati» 1917. Chi fosse interessato a questa videocassetta può rivolgersi a Lendo Production, via Della Pieve n. 1, Ugnano (Firenze). Telefono 055-7878039.



A Bologna una libreria dedicata allo sport

Alcuni tra i titoli più interessanti e ricercati dedicati all'automobilismo non sono più, da oggi, una chimera. A Bologna ha aperto da pochi giorni una libreria interamente specializzata in pubblicazioni di carattere sportivo dove la disciplina delle quattro ruote occupa una sezione ben fornita. Oltre ai libri, inoltre, è possibile trovare riviste, videocassette e posters italiani e di importazione. La libreria è gestita, in società, da Riccardo Morandotti, cestista della Buckler Bologna campione d'Italia. Chi fosse interessato può rivolgersi alla Libreria Editrice Specializzata, via Calori 5B, 40122 Bologna. Il numero di telefono è lo 051-520860, il fax è lo 051-520864.

A Cortina sul ghiaccio la Polo Cup dell'Audi

Il Torneo Internazionale di Polo sulla neve è un appuntamento ormai tradizionale del calendario agonistico di questa disciplina. Quest'anno la Winter Polo Cup si disputerà a Cortina d'Ampezzo dal 14 al 18 febbraio e sarà sponsorizzata dall'Audi. Il campo da gioco è stato predisposto su una porzione della superficie ghiacciata del Lago di Misurina, terreno congeniale per le Audi 4WD che appoggeranno l'evento.

■ **MOSTRA.** Fino al 19 febbraio è aperta a Milano, presso l'Ottica Giovenzana in Largo Augusto 10, una mostra fotografica che ha per argomento la Formula Uno. Sono esposte opere di Ercole Colombo, maestro del clic e da anni fotografo nel Circus.

CINTURE bene!

Tutte le cinture di sicurezza con 5 o 6 punti d'attacco, utilizzate a bordo delle vetture da gara categoria II, gruppi C, D, E e dell'Allegato J sport e monoposto, dovranno essere del tipo omologato dalla Federazione internazionale. Per le vetture appartenenti ai gruppi N, A, T1, T2, T3, F e T4 occorrono cinture (con 3 e 4 punti d'attacco) dotate di una fascia addominale e di due bretelle. Le vetture che partecipano a competizioni di velocità (circuito e salita) devono avere cinture dotate di un sistema di apertura a fibbia girevole; quelle da rallies devono montare cinture con apertura comandata a pulsante.

Ecco, comunque, l'elenco delle cinture omologate dalla Fia, ditta per ditta (tutte devono avere l'etichetta comprovante l'omologazione):

GEORG ALBER SPOL: modelli GA003 a 6 punti e Ga Rengnurt a 6 punti.

GWRSA: modelli Gwr 1/93 4 punti e Gwr 1/90 a 6 punti.

KLIPPAN ITALIA: modello Klippan a 6 punti.

LUKE RACING SYSTEMS: modelli Inter-Pro

a 4 punti e Inter-Pro a 6 punti.

CARL F. SCHROTH: modelli Profil-I a 4 punti; Profil-II a 6 punti D 007 e D 008,

SECURON: modello 690 a 6 punti.

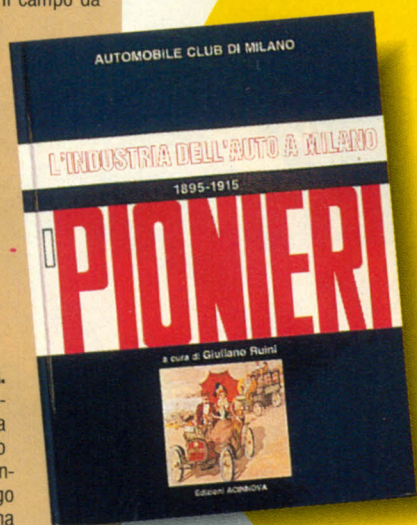
STAND 21: modelli 475 Mo a 6 punti; 650Pc-650Pl a 6 punti; 675Pc-675Pl a 6 punti.

STOCKBRIDGE: modelli Willans Club 4x3 a 4 punti; Willans Club 4x4 a 4 punti; Willans a 6 punti D 002, D 003 e D 004.

TOTAL R. SYSTEMS: modelli Magnum a 4 punti; Pro a 4 punti.

TRW SABELT: modelli 904992 a 6 punti; 904993 a 6 punti; 904994 a 6 punti; 904995 a 5 punti; 904996 a 5 punti; 904990 a 4 punti; 904991 a 3 punti.

il libro



Un affascinante viaggio nell'alba dell'automobile, alla ricerca degli uomini e delle Case che hanno contribuito alla nascita e all'affermazione delle quattro ruote. Una cornice, la città di Milano, che fa da sfondo a tutto un fiorire di iniziative, di industrie di nomi che col tempo diverranno illustri e leggendari, come l'Alfa Romeo e l'Isotta Fraschini. Assieme a loro tante altre piccole Case animate dal cuore e dall'inventiva di uomini che hanno comunque profuso le loro energie per porre la città di Milano in un posto di assoluto rilievo nella storia dell'Automobile.

«**I Pionieri, l'industria dell'auto a Milano**» a cura di Giuliano Ruini, Automobil Club Milano - Edizioni Acinnova, 84 pagine.



MOSTRA AD AMSTERDAM

La bellezza dell'Alfa

È in corso di svolgimento allo Stedelijk Museum di Amsterdam la mostra «Alfa Romeo. La Bellezza Necessaria» (sopra la copertina del catalogo) che riprende e amplia i temi della rassegna che lo scorso

anno ebbe un notevole successo a Barcellona. Per la prima volta una Casa automobilistica accede, con una mostra dedicata al design delle sue più belle produzioni, al prestigioso Museo olandese.

LAMBORGHINI REVIVAL

È stato inaugurato a Dosso (Ferrara), il «Centro polifunzionale Ferruccio Lamborghini», un vero e proprio nucleo multimediale dedicato alla figura del fondatore del marchio del Toro. Si tratta di una struttura scrupolosamente studiata nei suoi particolari dettagli, all'interno della quale troviamo in esposizione numerose creazioni del Gruppo Lamborghini. Si va dai primi trattori Carioca ad uso agricolo realizzati con residuati bellici della seconda guerra mondiale al prototipo di elicottero; dalla mitica Miura (nella foto di qualche anno fa) alla futuristica Countach. In questo museo vi sono racchiusi 50 anni di storia, non solo della Lamborghini, ma del nostro paese. Per informazioni ci si può rivolgere al numero telefonico: 0532-217355.



La Cuoio Schedoni Modena è l'azienda produttrice dei sedili delle Ferrari di Alesi e Berger e da anni commercializza in tutto il mondo valigie in pelle con il marchio di Maranello, essendo l'unica azienda del settore a poterlo usare in esclusiva. Chi fosse interessato può rivolgersi alla Schedoni, via Gandhi 44 41100, Modena.



L'edizione 1995 del «Corno d'epoca», la classica manifestazione riservata alle auto storiche, andrà in scena l'8 e il 9 aprile prossimi a Lizzano in Belvedere e a Vidiciatico, due centri turistici dell'appennino emiliano. Per l'occasione il pilota Tomas Biagi parteciperà al week-end insieme al «Porsche Club Kirchen - Hausen Ev», uno dei più antichi e blasonati sodalizi di amatori delle vetture di Stoccarda. Il programma prevede:

- **sabato 8:** in mattinata percorso Lizzano-Vidiciatico-Corno alle Scale con prove di precisione per le vetture. I gioielli del Porsche Club avranno una classifica a parte. Nel pomeriggio sono previste prove sciistiche. Nella serata cena di gala con le autorità.
- **domenica 9:** premiazioni generali e chiusura della manifestazione.

Chi fosse interessato a partecipare all'iniziativa può contattare telefonicamente il signor Romano Marchioni al seguente numero: 0534-51013.

SENTITE QUESTA...

«Il motore esprime un'armonia così perfetta che nessun direttore d'orchestra, credo, potrebbe mai interpretarla...»

Herbert von Karajan

7 GIORNI IN TV

TELEMONTECARLO

Mercoledì 15 «Crono-Tempo di Motori», in onda come di consueto alle ore 24 nell'ambito di Montecarlo Nuovo Giorno, con servizi, interviste e commenti sulle presentazioni delle nuove monoposto di F.1 (Ferrari, Jordan-Peugeot, McLaren-Mercedes, Benetton-Renault...) in vista dell'inizio del campionato del mondo '95 che partirà ad Interlagos con il Gran Premio del Brasile il 26 marzo prossimo. La replica della trasmissione andrà in onda sabato 18 alle ore 12,30 mentre sempre sabato alle ore 8,40 ci sarà la replica di Tmc Speed di domenica 12 febbraio.

ITALIA 1

Mercoledì 15 febbraio, alle ore 24,45, nell'ambito di Italia 1 Sport, Guido Schittone condurrà il consueto spazio dedicato ai motori con interviste, servizi, notizie e curiosità dell'ultima ora.

TELE + 2

Mercoledì 15 febbraio, alle ore 22, va in onda una sintesi di 30 minuti in chiaro sul Rally mondiale di Svezia, con servizi e interviste ai protagonisti. Giovedì 16, alle ore 15, verrà proposta la 24 Ore di Daytona (Imsa), solo per abbonati. Domenica 19 replica di Memories F.1, speciale sulla storia del Circus con immagini di amarcord della Ferrari, Senna, Prost e altri grandi campioni; andrà in onda alle ore 10 del mattino.

SKY SPORT

Di rilievo la diretta delle 500 Miglia di Daytona Winston Cup, prova iniziale del campionato Nascar; il collegamento avrà inizio alle ore 17,45 di domenica 19 febbraio.

RAI UNO

Martedì 14 febbraio alle ore 14,00 «Tg 1 Motori», rubrica per gli automobilisti a cura di Maurizio Beretta. Venerdì 17 alle ore 19,25 su Radio Rai2 «Gr1 Mondo Motori». Mercoledì 15, alle ore 15,20, uno special di mezz'ora sul Rally di Svezia.

VELOCITA'

19 FEBBRAIO

MAGIONE

GARE CLUB
Amub Magione
Tel. 075/840303

DAYTONA

NASCAR WINSTON CUP
STOCK CAR
Nascar
Tel. 001/904/2530611

25-26 FEBBRAIO

JEREZ (E)

GRAN TURISMO EUROPEO
BPR
Circuito di Jerez
Tel. 0034/56/308016

26 FEBBRAIO

BINETTO

GARA CLUB
Scuderia Apulia
Tel. e fax 080/9921148

ROCKINGHAM

NASCAR WINSTON CUP
STOCK CAR
Nascar
Tel. 001/904/2530611

RALLY

17-19 FEBBRAIO

BOUCLES DE SPA (B)

CAMPIONATO EUROPEO
RALLY C.5
Union Mecanisse Spa
Tel. 0032/87/774040

18-19 FEBBRAIO

BURUNDI (RU)

CAMPIONATO AFRICANO
RALLY
Automobil Club
Rwanda-Burundi
Tel. 00257/22/7872-00257
-226603 fax

23-26 FEBBRAIO

CIOTTO E VALLE SERCHIO (I)

CAMPIONATO EUROPEO
RALLY C.2-CAMPIONATO
ITALIANO ASSOLUTO
Ciocco Sporting Club
Tel. 0583/719863

25 FEBBRAIO

TROFEO ATTILIO BETTEGA A VERONA

COPPA ITALIA RALLY 4.
ZONA
Classica
Tel. 045/509400

ALTRE SPECIALITA'

19 FEBBRAIO

BADIA CALAVENA

CHALLENGE INVERNALE
SCUDERIE VERONESI
Racing Club Badia Calavena
Tel. 045/7808191



Con la classica e attesissima 500 Miglia di Daytona prende il via il campionato Nascar Winston Cup '95

LIVIGNO (SO)

TROFEO VALTELLINA
VELOCITA' SU GHIACCIO
Autoconsult Competition
Tel. 0376/720061

COL MELON DI PEDAVENA

VELOCITA' SU GHIACCIO
TROFEO NEVE GHIACCIO
Team Padova Cross
Tel. 049/9630465

KARTODROMO ADRIATICO CAPPELLE SUL TAVO (AP)

FORMULA RALLY
1. TROFEO D'INVERNO
Sport Promotion
Tel. 0733/260179

25-26 FEBBRAIO

SAN MARINO REVIVAL

REGOLARITA' AUTOSTORICHE
San Marino Racing Organization
Tel. 0549/900757

26 FEBBRAIO

1. TROFEO VALLE D'AOSTA

REGOLARITA'
AUTOSTORICHE
Pinerolo Sport
Tel. 011/3095098

KARTODROMO DI KINISIA (TP)

TROFEO FORMULA RALLY
A.S. Kinisia
Tel. 0337/960462

TRASMISSIONI VIA SATELLITE

EUROSPORT

Mercoledì 15

22,00 MOTORS
in questo numero: gare su ghiaccio Super Besse; Indycar, il personaggio Mark Smith
23,00 CAR RACING
Dal palasport di Parigi-Bercy il primo Campionato Europeo Indoor di Super Stock-Car e il Grand Prix di Parigi.
Giovedì 16

18,30 CAR RACING
replica

23,00 MOTORS: replica

Sabato 18

24,00 CAR RACING: replica
1,00 INTERNATIONAL MOTORSPORTS REPORT: MOTOR SPORTS PROGRAMME.

Lunedì 20

20,00 SPEEDWORLD:
In questo numero: la coppa del mondo di Trial indoor che si è disputata a Monaco e la 24 Ore di Daytona Imsa.

SKY SPORTS

canale codificato, ricevvibile solo con decoder o smart card.

Sabato 18

18,00 OPPOSITE LOCK

Domenica 19

8,00 OPPOSITE LOCK
17,45 NASCAR, 500 miglia di Daytona in diretta.

Lunedì 20

19,30 e **0,30**
CAMPIONATO STUNT MAN

DSF

Martedì 14

6,00-8,00 MOTORSPORT

17,00 ACTION 5:

MONSTER TRUCKS

23,15 MOTORSPORT:

CLASSIC CARS

1,15 MOTORSPORT:

SUPERCROSS

DA DORTMUND

Mercoledì 15

6,00-8,00 MOTORSPORT

12,30 ACTION 5:

MONSTER TRUCKS

Giovedì 16

17,00 ACTION 5:

MONSTER TRUCKS

Venerdì 17

12,30 ACTION 5:

MONSTER TRUCKS

23,00-1,00 MOTORSPORT:

CLASSIC CARS

Sabato 18

10,00 MONSTER TRUCKS

13,00 MOTORSPORT:

CLASSIC CARS

17,00 MOTORSPORT:

SPEEDWAY

23,35 MOTORSPORT:

CLASSIC CARS

Domenica 19

10,00 MONSTER TRUCKS

13,00 MOTORSPORT:

CLASSIC CARS

17,00 MOTORSPORT:

SPEEDWAY WM

1,15 MOTORSPORT:

CLASSIC CARS

Lunedì 20

9,30 MOTORSPORT:

SPEEDWAY WM

20,15 STUNTTEAM

NBC SUPER CHANNEL

Sabato 18

16,00 FORMULE ONE DOCUMENTARY

auto



NOVITA'
ECCO CARISMA
LA MITSUBISHI-VOLVO



MARZO '95
MENSILE - L. 7.000



SALONI

DETROIT
LOS ANGELES
LAS VEGAS



PROVE VERITA'

CONTRO HONDA CIVIC 1.6i LS 5 PORTE
MAZDA 323 F 1.8 LANTIS 5 PORTE
AUDI A4 1.8 - HYUNDAI ACCENT 1.5
RANGE ROVER 2.5 DT
FIAT ULYSSE 1.9 TD



HAMANN
BMW 325i
COUPE' EVO RS

HOLZER LANCIA
DELTA 2.0 HF

SORG MOTORSPORT
GOLF 2.0 GTI 16V

CARLSSON MERCEDES C36 RS

SUPERCAR



*Speciale
Griffe*

32 PAGINE EXTRA SULLE COLLEZIONI
FIRMATE DALLE CASE AUTOMOBILISTICHE



È IN EDICOLA