

**SPECIALE
NUMERO DOPPIO**

AUTO SPRI NT

51-52 SETTIMANALE
Anno XXXV - 19 dicembre '95/1 gennaio 1996
Sped. in abb. postale Pubbl. inf. 50%
L. 8.000

**C'E' ANCHE QUESTO
VOLUME CON
600 FOTOGRAFIE
LE PIU' BELLE
DI UN ANNO DI GP**



**ALL'ESTORIL
LA FERRARI
CAMBIA
VOLTO: CON
SCHUMACHER
ORA ANCHE
IL V10 VOLA**

**Regalo di
NATALE**



DIRETTORE RESPONSABILE
CARLO CAVICCHI

VICEDIRETTORE
FRANCO NUGNES

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

INVIATI SPECIALI
ALBERTO ANTONINI
CESARE MARIA MANNUCCI
CARLO MASSAGRANDE
MAURIZIO RAVAGLIA

REDATTORI
MARIO DONNINI
PIETRO GASPARRI
MARISA IMBROGNO
MARCO RAGAZZONI
ARTURO RIZZOLI

SERVIZI SPECIALI
PAOLO BOMBARA
GIANNI COGNI
FABIO RAVAIOLI

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

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

DISEGNI
STEFANO ADAMI
ANTONIO SASSI
GIORGIO SERRA
MASSIMO VALLESE

TECNICA
GIORGIO PIOLA

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

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

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

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



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



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990

CONTI EDITORE S.P.A. - Direzione Pubblicità

Dino Bichisao - Via Aleardo Aleardi 12 - 20154 Milano
tel. 02/33.100.528 - fax 02/33.603.610

Loredana Malaguti - Sede
Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna)
tel. 051/6.227.111 - fax 051/6.227.309

CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PER LA PUBBLICITÀ ITALIA E ESTERO
Multi Media Pubblicità s.p.a.
Sede Legale: Via Corelli, 10 - 00198 Roma
Direzione Generale: Viale Restelli, 29 - 20124 Milano
tel. 02/69.711.724 - fax 02/69.711.755

AREE DI VENDITA
Milano - Viale Restelli, 29 - cap 20124
tel. 02/69.711.713 - fax 02/69.711.750
Via A. Aleardi, 12 - cap 20154
tel. 02/33.100.528 - fax 02/33.603.610

Padova - UNION GROUP s.n.c. - Via Cadalunga, 10/a
cap 35138 - tel. 049/655.044 - fax 049/650.204

Bologna - BIELLEZETA s.r.l. - Via Frassinago, 12/a - cap 40123
Emilia Romagna, Marche, Umbria, Toscana
tel. 051/332.322 - fax 051/333.574

Roma - CD MEDIA s.a.s. - Via Calderini, 68 sc. G int. 5
cap. 00196 - tel. 06/36.001.694/95

Cagliari - Piazza Repubblica, 10 - cap 09100
tel. 070/40.971 - fax 070/49.45.01

51-52
SOMMARIO

SETTIMANALE
Anno XXXV
19 dicembre 1995
2 gennaio 1996

L. 8.000

RUFFO



VELOCITÀ'

FORMULA UNO
**12 Test a Estoril
sorpresa Ferrari**

FORMULA INDY
**44 Alboreto a Orlando
battezza la serie Irl**

MOTORSHOW
**68 Chiusura
alla grande**

RALLY

MONDIALE
**72 Perché Sainz
va alla Ford**

LE GARE
64 Memorial Bettega
76 Il Ciocchetto

L'ALTRA DOMENICA

58 Le gare in Italia

PRODOTTO

IL CONFRONTO
**82 Callaway Camaro
contro Supernatural**

OPINIONI

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

RUBRICHE

8 lettere
34 news velocità
42 notiziario csai
78 news rally
86 news on the road
88 news karting
90 news libri
92 news modelli
94 portobello
95 crucisprint
98 dove si corre

ED E' SUBITO SERRA



IO, CANAGLIA



Ubi Probst minor cessat

GIORGIO FALETTI

Alain Probst torna alla Formula Uno come consulente tecnico del team McLaren. Il pilota ha accettato di rientrare nel Circus in una veste per lui inedita sotto le pressioni di Ron Dennis e della Mercedes. Per accettare l'incarico, molto umilmente, Alain ha posto alcune semplici condizioni. Eccole.

- 1) Tutti i meccanici devono per contratto avere un naso identico al suo. Chi non ce l'ha verrà operato a spese del team
- 2) Assunzione di Cesare Fiorio
- 3) Siluramento immediato di Cesare Fiorio
- 4) Ingaggio di Nigel Mansell come prima guida
- 5) Obbligo per la seconda guida di tagliare la strada a Mansell alla partenza di ogni Gran Premio
- 6) Il motore invece di fare «Roooooon Roooooon» deve fare «Proooooost Proooooost»
- 7) Nessuna consulenza in caso di pioggia
- 8) Un ombrello e/o un salvagente con l'ochetta
- 9) Nelle trasferte invece che dalla radio-sveglia essere svegliato da Bruce Springsteen
- 10) Due segretarie brasiliane ventenni scelte alla scuola di samba di Ipanema
- 11) Una fornitura di zabaione per un anno
- 12) La creazione da parte della Marlboro di una sigaretta col suo nome
- 13) La creazione da parte della Mercedes di un'auto col suo nome
- 14) La creazione da parte della McLaren di un conto bancario col suo nome
- 15) Bandita ogni formalità, il personale del team può rivolgersi a lui in ogni momento chiamandolo familiarmente «Sire»
- 16) Riassunzione di Cesare Fiorio
- 17) Risiluramento immediato di Cesare Fiorio

E dato che lui in questa veste si sente assolutamente nuovo e che è lì per imparare, se gli viene in mente qualcos'altro si risolverà di volta in volta.

foto BIANCHI

rti interni
TRO

TEAM

Cosa vu



oi da Babbo Natale?

COVER STORY

LETTERE

Scrivere a AUTOSPRINT c.p. AD 1734 40100 Bologna

FERMO POSTA

SARA DANIELI - Bologna — Ecco l'indirizzo che la interessa: Williams Grand Prix, Basil Hill Road, Ox11 7Hw, Didcot, Oxfordshire (Gb).

CATERINA SAGNELLI - via Sciarlatti 213, 80127 Vomero (Na) — Questa ragazza intende corrispondere con aficionados della F.1. È possibile scriverle all'indirizzo sopra indicato.

NIVES FRANZONI - Ospitaletto (Bs) — Purtroppo non è possibile rispondere affermativamente alla sua richiesta, visto che la Dap non è in possesso del materiale che le interessa.

SALVATORE BRIUNDO - Castellanza (Va) — Il suo annuncio deve essere inoltrato alla rubrica «Portobello», che viene pubblicata nelle ultime pagine del nostro settimanale.

TOMMASO SALES - Via Metauro 1, 20052 Monza (Mi) — Questo nostro lettore è alla ricerca di una registrazione in Vhs della vittoria di Nigel Mansell su Ferrari nel Gp dell'Ungheria 1989. Chiunque ne fosse in possesso è pregato di contattarlo all'indirizzo sopra indicato.

PAOLO MARIOTTINI - Firenze — Come ha potuto notare nello scorso numero di As, il momento della verità è ormai vicino...

ANNA HUMINISKA - Silvi Marina (Te) — Può scrivere a Schumacher presso la Ferrari, via Ascari 55/57, 41053 Maranello (Mo).

VICTOR HUGO SINISI - Via del Canaletto 38/A, 74027, San Giorgio Jonico (Ta) — Questo nostro lettore desidera corrispondere con fans di Michael Schumacher.



1965

Siamo all'alba della nuova Formula 1 con motori a 3000 cc e la Ferrari si presenta tra le favorite al prossimo campionato mondiale. Il nuovo 12 cilindri montato sulla 312 è sulla carta uno tra i più competitivi in campo e John Surtees, già iridato nel 1964, è uno dei più seri candidati al titolo.



1975

La Porsche presenta una nuova versione (l'ennesima...) della intramontabile 911 che correrà nell'Euro Gt. I primi test al Ricard vedono impegnati due collaudatori di lusso quali Jacky Ickx e Jochen Mass. La vettura di Stoccarda fa... fuoco e fiamme, mostrando tutto il suo potenziale!



1985

Mentre Alain Prost ritira a Saint Vincent il casco iridato di As, Nelson Piquet fila come un treno nei test privati all'Estoril con la Williams-Honda. Il brasiliano polverizza il precedente record del circuito, mostrando un ottimo affiatamento con il team di Didcot, dopo otto stagioni trascorse alla Brabham.

Come è difficile per un team debuttare nei Gp!

Vorrei sapere come procedono le vicende dei team Ikuzawa e Partner F.1 e conoscere la data prevista per il loro debutto in F.1. Inoltre gradirei una spiegazione sul perché nel '96 la Lola ha deciso di impegnarsi in F. 3000 piuttosto che in F.1.

Andrea Manzoni,
Cernusco sul Naviglio (Mi)

Più o meno un anno fa As ha pubblicato le foto della presentazione della Lola F.1 siglata T95/30 il cui debutto nel Mondiale — per motivi di budget — dovrebbe avvenire nel 1996: a parte una sporadica discesa in pista la settimana successiva, non mi pare ci siano stati altri test, necessari al fine di rendere competitiva questa monoposto definita «laboratorio». Il programma di questo importante ritorno è forse stato congelato oppure nel giro di poche settimane rivedremo la Lola in pista?

Marco Pellegatti, Torino

In questi ultimi mesi sono stati fatti molti nomi di Case che pensano di entrare (o rientrare) nel Circus iridato, anche se di concreto si è visto poco o niente. Dopo aver costruito la sua prima monoposto, anche la Dams ha subito rinunciato (almeno per ora), così come la Lola, la cui T95/30 era un timido tentativo per invogliare qualche sponsor e nulla più. Dopo qualche km

di test, nella prima parte della stagione, la vettura inglese è finita in soffitta e con essa il progetto di ridar vita all'impegno della Lola nei Gp. Per la Casa di Huntingdon è molto più sicuro e remunerativo costruire telai per la F.3000 monoposto piuttosto che rischiare ingenti capitali in una categoria come la F.1, dove la concorrenza è fortissima quanto spietata. Il caso del-

la Ikuzawa è diverso. Il team anglo-giapponese è forse l'unico tra quelli in ballo ad avere pianificato un significativo investimento, ma ha trovato e trova tuttora forti difficoltà a concretizzare i suoi sforzi. Negli stessi problemi si dibatte l'iniziativa franco-russa della Partner F.1, che ha in più la difficoltà di coordinare il lavoro tra la factory francese e la Yakovlev che dovrebbe progettare il motore a Mosca. Sono tempi duri per chi sogna di costruire una monoposto, al fine di debuttare in F.1...

Ricardo Zonta si è aggiudicato la F.3 Sudam

Seguo da anni la F.3 e ho notato che nell'ultima stagione non avete pubblicato notizie circa il campionato di F. Sudam, che raggruppa i piloti brasiliani e argentini. Potrei sapere quali vetture gareggiano e chi si è aggiudicato la serie?

Marco Olimpì, Roma

La serie Sudam di F.3 si è conclusa con la vittoria finale del brasiliano Ricardo Zonta al volante di una Dal-



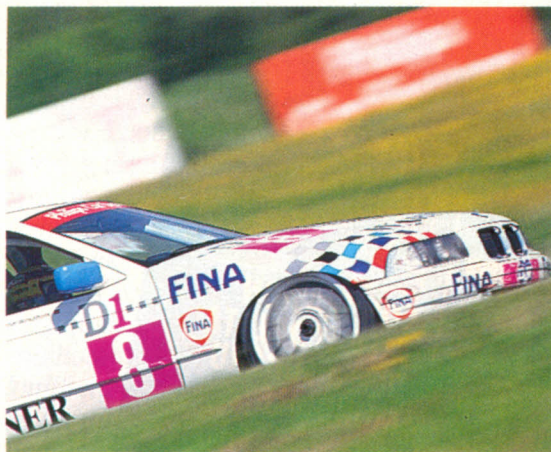
lora F394-Mugen. Dietro di lui si è piazzato il suo connazionale Max Wilson, mentre al terzo posto è finito il migliore dei piloti argentini, Gabriel Furlan. Alla serie hanno preso parte quasi esclusivamente monoposto Dallara, nelle diverse motorizzazioni Mugen, Opel e Fiat. Va segnalata inoltre la presenza di una vecchia Tom's 032 a motore Toyota, condotta da Juan-Manuel Silva. Tra i piloti impegnati nel campionato si è visto in pista anche il brasiliano Marcelo Ventre, una vecchia conoscenza della F.3 tricolore, che a inizio stagione ha fatto ritorno nel suo Paese d'origine.

È la Bmw la Casa con più vittorie nel SuperT '95

Sono un grande appassionato delle gare turismo e mi rivolgo a voi per sapere qual è stata la Casa che quest'anno si è aggiudicata il maggior numero di titoli nazionali nella categoria D2. Mi riferisco ovviamente agli otto campionati più importanti della categoria, disputati cioè in Germania, Inghilterra, Italia, Spagna, Francia, Giappone, Australia e Sudafrica. Inoltre vorrei conoscere il nome dei piloti vincitori in Australia e Sudafrica.

Simone De Carolis, Milano

Anche se l'Audi ha dominato con Biela la prestigiosa Coppa del Mondo Fia e il SuperTurismo tricolore grazie a Pirro, è la Bmw la Casa che ha conquistato il maggior numero di titoli nella categoria. La Casa di Monaco ha infatti vinto il campionato tedesco con Jo Winkelhock, quello giapponese con Steve Soper, quello australiano con Paul Morris e, infine, quello francese grazie a Yvan Muller. In Sudafrica si è imposta la Opel pilotata da Michael Briggs, mentre in Inghilterra è stata la volta della Vauxhall di John Cleland. L'unica affermazione di una Casa italiana si è avuta in Spagna con l'Alfa Romeo 155 Ts di Luis Villamil che ha acchiappato il titolo in extremis. A conti fatti, la Bmw ha quindi riportato il successo su ben quattro degli otto campionati nazionali più importanti.



STUDIOCOLOMBO

Qualche consiglio per iniziare a correre in kart

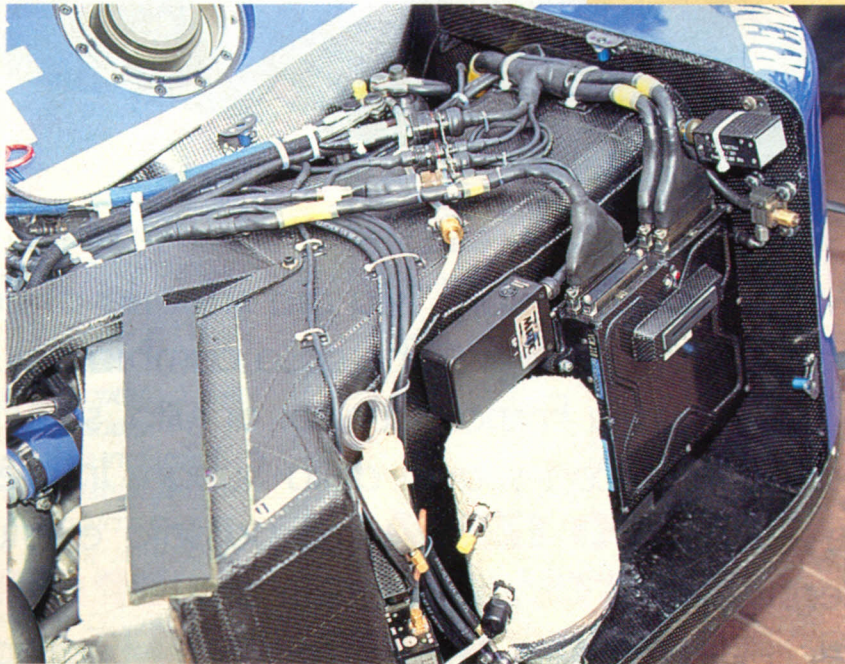
Sono un ragazzo di 15 anni che abita a Bra (Cn) a 50 km da Torino e vorrei iniziare a correre sui kart. Cosa devo fare? Su quali circuiti posso cominciare a gareggiare? A chi mi debbo rivolgere? Come faccio a trovare sponsor? E, soprattutto, quanto viene a costare indicativamente una stagione di corse?

Enrico Angeli, Bra (Cn)

Il primo consiglio utile, per quanto possa sembrare scontato, è di frequentare un po' le piste per iniziare a capire la realtà in cui si sta per calare. Le difficoltà che si incontrano, nel far funzionare (bene) un kart si possono capire solo in pista; e non in officina o in un negozio di vendi-

ta. Il kartodromo più vicino a Bra è la pista Winner di Nizza Monferrato (At). Per iniziare è meglio fare un buon programma di allenamento su un kartodromo facilmente raggiungibile. Su un impianto come la pista Winner non è poi difficile trovare un kart in affitto o dal gestore della pista o da uno dei preparatori che frequentano l'impianto: è certamente la soluzione più semplice. Quanto al tema sponsor possiamo dire che, coi chiari di luna attuali, anche chi corre ad alto livello nell'automobilismo sta cercando sponsor porta a porta e passa letteralmente al setaccio persino l'elenco del telefono, con risultati peraltro non sempre esaltanti... Per i costi, tutto dipende dal livello di competitività del materiale che si usa. In ogni caso con circa un milione-un milione e mezzo a gara si riesce a scendere in pista.

ORSI



RISPONDE L'ESPERTO

Leggendo As ho sentito spesso parlare della centralina che regola le funzioni di un motore in un monoposto di F.1. Potrei sapere qualcosa di più circa l'utilizzo della cosiddetta «scatola nera»?

Egidio Govoni, Venezia

Quello della centralina è uno degli aspetti fondamentali per il funzionamento di una moderna F.1: senza di essa il motore non va! La centralina può essere infatti considerata una sorta di cervello del propulsore stesso. Le sue funzioni sono tutte di importanza capitale: grazie alla centralina si controllano infatti accensione, iniezione (cioè il dosaggio del carburante) e «drive by wire», ossia la cosiddetta «farfalla motorizzata». Inoltre, come noto, tutte le monoposto di F.1 adottano il cambio semi-automatico e la «scatola nera» prove-

de anche ad adattare il regime di giri del motore in funzione della marcia richiesta istantaneamente dal pilota. Oltre a questo tipo di compiti, la centralina permette di immagazzinare tutta una serie di parametri per avere una diagnosi in tempo reale sul funzionamento del motore: queste informazioni vengono poi inviate ad altri sistemi (come, ad esempio, al quadro di bordo, oppure ad altri centri preposti all'acquisizione dati), che poi trasmettono in un secondo momento tali risultanze ai box, dove verranno analizzate e verificate. Infine, una delle altre funzioni svolte dalla centralina è quella relativa al controllo dell'altezza delle trombette di aspirazione. Malgrado la molteplicità dei compiti svolti, la scatola nera ha dimensioni contenute e ingombri assai ridotti. Ovviamente non è corretto fare delle generalizzazioni, proprio perché la forma e il peso variano a seconda del tipo di funzioni che il sistema è chiamato a svolgere. Due, tuttavia, sono le tipologie utilizzate in F.1: ci sono centraline che si limitano al controllo del motore e altre che sovrintendono il funzionamento del propulsore e del cambio. In questo secondo caso, ovviamente, peso e dimensioni risultano maggiori. Nel caso di una scatola nera per la sola gestione del motore il peso è di circa 1,8 kg, con ingombri di 180 mm in lunghezza, 120 mm in larghezza e 45 mm in altezza. Fino a quest'anno le centraline erano sistemate nelle pance laterali, mentre l'anno prossimo, con i nuovi regolamenti, i sistemi dovranno essere alloggiati all'interno della cellula di sopravvivenza. Ciò provocherà un'ulteriore evoluzione nelle forme della scatola nera.

L'ingegnere Giancarlo De Angelis della Marelli spiega come funziona la centralina in una F.1

Dice: i record d'inverno non contano. Vero, e semmai saranno problemi della Williams che sembra sempre una spanna su tutto e tutti. Però uno sguardo critico a come evolvono le cose nei vari team durante i test bisogna pur darlo e trarne anche qualche conclusione. Le stesse squadre dovranno farlo, sennò perché vanno a provare, perché spendono tanti soldi. Così uno nota e si appunta qualcosa: che la Williams, con Hill, ha migliorato di 6 decimi la qualifica di Coulthard in Portogallo, che la Jordan ha migliorato di 7 decimi con Barrichello la miglior qualifica nel Gp, che la Ferrari con Schumacher ha progredito con il V12 (quindici giorni addietro) di 6 decimi e di 8 decimi con il V10, che la Benetton si è peggiorata con Alesi di 2 decimi.

Numeri. Non opinioni e comunque dati non assoluti che pretendono però una valutazione. Ora, il cronista che si permette di sottolineare che la Ferrari ha fatto un balzo in avanti strepitoso, che soprattutto il neonato motore V10 propone una tabella di marcia a dir poco strabiliante, passa agli occhi di qualcuno come un illuso, o peggio uno che ce l'ha con i piloti di prima in casa Ferrari.

Allora ribaltiamo le considerazioni. La Ferrari in queste due uscite portoghesi è andata piuttosto male. Dal motore V10 ci si aspettava molto di più, non solo che andasse già più forte del V12. Che Schumacher in condizioni gara con il 10 abbassasse il miglior tempo in gara di Berger (col 12) di ben più di 3" e 5 decimi, come è successo. Che Irvine, il nuovissimo arrivato, non migliorasse con il 10 il miglior tempo in qualifica delle Rosse (col 12) di 3 decimi, bensì che andasse subito più forte del bicampione del mondo...

Ognuno scelga la chiave di lettura che preferisce tanto poi, invertendo i fattori, il prodotto finale non cambia. Semmai c'è da sperare adesso che sotto l'albero la Ferrari non si trovi oltre al regalo-Schumacher (uno che per ora sta facendo davvero la differenza molto di più di quanto già ci si aspettava) anche un pacco-dono dall'Inghilterra con una monoposto troppo ardita, troppo ricca di innovazioni stupefacenti, ma anche tali da richiedere troppo tempo per essere affidabili. Il tedesco sta dimostrando di valere in pista l'oro che costa ed è chiaro che a lui basta un buon motore come sanno fare a Maranello e una monoposto onesta, soltanto da sistemare in pista secondo le

DOMENICA NOTTE



CARLO CAVICCHI

sue esigenze. Barnard spesso ha grandi intuizioni e si infila in una ricerca estrema. Questa volta dovrebbe invece andarci cauto. Schumacher, e con lui tutti gli appassionati del Cavallino, si aspetta soprattutto una vettura affidabile, che lo porti in fondo alle gare. La chiave di volta della prossima stagione è tutta qui, adesso è chiaro anche ai ciechi. L'avrà capito il Mago a Shalford? Speriamo di sì, anzi vogliamo credere che la notizia dell'ultima ora, quella che è stata rinviata ai primi di febbraio la presentazione della nuova monoposto, sia conseguenza di attente riflessioni al riguardo. Forse ci sarà una correzione di rotta, forse certi doppi fondi ritorneranno nel cassetto, forse certi materiali resteranno oggetto di approfonditi collaudi prima di venire adottati, forse non si rinuncerà al certo per l'incerto. Sono questi i veri auguri di Natale.



**FORMULA
UNO**

TEST A ESTORIL

*Michael Schumacher
con la Ferrari ibrida
spinta dal V10 ha
migliorato di oltre un
secondo i tempi ottenuti
nei precedenti test svolti
all'Estoril alla fine
di novembre*

Regalo di



NATALE

Le Williams sparano i temponi, ma è Schumacher a sorprendere
Il tedesco ha fatto crescere la Ferrari V10 risultando
il più veloce in assetto da gara. Tanto che ora gli avversari...

ALBERTO ANTONINI ■



ESTORIL — «La Williams è davanti a noi? Tanto meglio, così lavoreremo in pace». Attribuita a Michael Schumacher, la frase spiega meglio di tanti discorsi la nuova filosofia Ferrari. E stavolta a fare la differenza è proprio il pilota. L'entusiasmo che si respirava al box della Rossa nelle prove portoghesi, le prime con entrambi i piloti '96, era entusiasmo vero: un regalo di Natale, il più desiderato. Schummy sarà anche uno che vuole la squadra ai suoi ordini, ma sa come prenderla dal lato giusto. È preciso, corretto, educato. È rimasto spesso con gli ingegneri fino a tarda notte per analiz-

fotoORSI

zare, con una lucidità spaventosa, i problemi dello sviluppo. La squadra sta adeguandosi ai suoi metodi e ai suoi ritmi. E in pista, ha mostrato com'è fatto un campione del mondo, facendo volare la Rossa, colpendo tutti per come riesce a guadagnare nelle curve veloci e ad anticipare l'accelerazione in quelle lente, controllando poi il gas con una sensibilità estrema. Molto regolare nei passaggi sul giro, riusciva a piazzare tempi sbalorditivi all'inizio di ogni sessione, prima che le gomme iniziassero a cedere. Ma ancora una volta non ha voluto provare a «sparare il tempo», con gomme nuove e pochi litri di benzina. Forse questo tedesco di provincia ha capito meglio di tanti italiani che certi miracoli, d'inverno, si raffreddano troppo in fretta. Alle prove di gennaio al Paul Ricard, quando indosseranno finalmente la tuta rossa, i piloti Ferrari troveranno una base di partenza già molto più a punto, in attesa che sia pronta la 410 T3.

RECUPERO. Il confronto diretto fra i tre top team del '95 mostra, è vero, che Hill e Villeneuve sono davanti a tutti. Ma, per dirla con Schumacher, le distanze si stanno accorciando. Soprattutto, la Ferrari è la squadra che compie i progressi più significativi. La 412 T2 era l'unica vera vettura ibrida del lotto, il ponte tra quest'anno e il prossimo. Un telaio adattato al V10 046 che è il motore del futuro, ma richiede un progetto totalmente nuovo. È chiaro che il nuovo propulsore di Maranello non è ancora al livello del Renault, come potenza massima in particolare, e lo evidenziano soprattutto le velocità rilevate sul rettilineo dell'Estoril: mediamente, Schummy e Irvine pagavano cinque-sei kmh alle Benetton di Alesi e Berger e anche dieci alle Williams. Ma la T2 è concepita per il dodici cilindri che alla fine del '95 era l'unità più potente del lotto, e anche l'aerodinamica è rapportata a questi valori e non a quelli del V10. Ma l'affidabilità del nuovo motore è stata più che soddisfacente: delle cinque unità portate all'Estoril — due all'inizio, tre fatte venire il mercoledì dall'Italia — nessuna ha accusato gravi guasti o rotture. Tutte, con una serie di «staffette», sono arrivate al chilometraggio previsto, anche se non è stato possibile, una volta di più, effettuare una vera simulazione di Gran Premio su 72 giri con Schumacher. Le ultime modifiche alla distribuzione hanno funzionato: a emergere sono state soprattutto noie secondarie, come una certa difficoltà nell'avviamento dovuta probabilmente alla carburazione troppo ricca (il Renault ha un programma di mappatura apposito per le partenze). Ma le due 412 T2 portate ai test — più la vettura di scorta dotata del V12 e usata brevemente da Irvine — sono anche servite da laboratorio per una serie di soluzioni da incorporare sulla monoposto che John Barnard sta mettendo a punto per il '96. Schumacher ha provato la servoguida,



Irvine un sistema di sospensioni a tre elementi che dovrebbe essere usato sulla T3 sia all'avantreno che al retrotreno. Martedì lo staff ferrarista era al gran completo: c'erano anche Jean Todt e John Barnard, che però hanno lasciato il circuito la sera stessa. A dirigere la squadra, oltre agli ingegneri di gara Lunetta e Baldisserrì e al capo del test team Mazzola (rispettivamente per Schummy e Irvine), è arrivato Giorgio Ascanelli. Segno evidente di quanta importanza fosse riposta in queste prove.

GLI EX. Nel confronto, la Benetton degli ex piloti Ferrari è rimasta un po' offuscata. Gerhard Berger ha girato quasi sempre con la vettura zeppa di sensori e due lunghi tubi di Pitot sopra la presa dinamica e sul muso, per rilevamenti aerodinamici destinati alla vettura del prossimo anno. La B196, che sarà presentata a Taormina in febbraio, avrà un muso alto e piatto nella «tradizione» Benetton, ma un retrotreno molto diverso con il cambio longitudinale invece che trasversale. Ma con la monoposto attuale, quella che ha stravinto i mondiali piloti e costruttori,

Gerhard si è trovato in difficoltà, andando a sbattere malamente sul bagnato. Le prime prove, sempre all'Estoril, erano servite solo per una presa di confidenza; ma sul bagnato Berger ha trovato inguidabile la B195, almeno finché non è stato modificato radicalmente l'assetto. Jean Alesi, apparentemente più a suo agio, ha subito solo un'innocua uscita nell'erba. Ma sembra, in qualche modo, che gli ex ferraristi si aspettassero di più, in termini di cavalli, dal V10 Renault che avevano tanto ammirato per tutta la stagione e che solo a Monza, quest'anno, era stato sorpassato dal V12 Ferrari nella potenza massima. In ogni caso, per avere un confronto più significativo bisognerà aspettare la versione Rs8, che inizia le prove di alcuni componenti questa settimana a Barcellona. Oltre ai top team (McLaren esclusa) all'Estoril c'erano Jordan e Arrows, senza grosse novità visibili ma impegnate con nuovi piloti. Entrambe hanno colpito duro, con Barrichello e Verstappen, nella tabella dei tempi. Ma fidarsi solo del cronometro, prima che arrivino le vetture nuove, può essere controproducente. ■

SCOPRIAMO COME MICHAEL FA CRESCERE LA ROSSA

Il metodo Schummy

ESTORIL — Per tre giorni ha continuato a saltare dentro e fuori dal box come una cavalletta, salendo e scendendo la scaletta del motorhome, restando fino a tardissimo in riunione tecnica. «Non è che rimanga in circuito fino a mezzanotte perché mi piace, ma dobbiamo lavorare. In altre situazioni si andava via tutti alle nove...». L'allusione al suo ormai ex team è evidente. Ma alla fine del test, Michael Schumacher ha trovato anche il tempo per farsi due risate con gli ingegneri. Poi, prima di partire per uno zig-zag aereo attraverso l'Europa (Germania-Francia-Germania e poi in Norvegia per Natale, a praticare lo sci di fondo), ha trovato il tempo per fare il punto sullo sviluppo della Ferrari. «C'è ancora molto da fare, ma al momento sono soddisfatto. È stato un

lavoro lungo, ho dovuto cambiare completamente l'assetto per ritrovarmi con la vettura». Lo stile sembrava un po' diverso da quello visto in Benetton, meno sbandate controllate. «Dipende soprattutto dalla natura della monoposto. E comunque non siamo ancora in una configurazione definitiva». Il motore V12 ormai va in pensione, ma al V10, rispetto al Renault, che cosa manca ancora? «Direi soprattutto la potenza massima». È anche per questo che i tempi sul giro sono rimasti largamente al di sotto di quelli della Williams, o proprio non cercavate la prestazione? «Be', un attimo — fa lui, punto sul vivo —. Da come abbiamo girato, in assetto da gara, direi che i tempi un miglioramento lo mostrano». In effetti è vero, almeno se si comparano i tempi della Ferrari nelle si-

mulazioni con quelli del Gran Premio dello scorso settembre. Ma i tempi contano relativamente in condizioni così diverse. Quello che invece è importante è la costanza dei riferimenti cronometrici, ma soprattutto il metodo di lavoro che Schumacher sta imponendo — o meglio, suggerendo — alla squadra. Dai tempi di Prost, gli ingegneri della Rossa non avevano mai avuto a che fare con un pilota così analitico nello studio del comportamento della monoposto. Michael si fissa una «scala» di valori per ogni parametro, ed è poi in grado di riferire con esattezza incredibile quanto questa scala è cambiata di modifica in modifica. Per esempio, la risposta del motore rispetto all'apertura del gas, o il punto d'attacco della frizione (Schummy usa quella a pedale, che è perfettamente intercambiabile con il comando manuale usato da Irvine). Il campione del mondo ha una gradazione mentale che va, diciamo, da 1 a 5. Quando scende dalla vettura dopo una serie di giri comunica ad esempio: «Prima eravamo a 2, adesso siamo a 3», oppure «abbiamo aumentato del 10 per cento». Laddove questi dati sono comparabili con quelli della telemetria, si nota un margine di errore minimo tra le impressioni del pilota e i dati del computer! E anche per le soluzioni in cui questo riscontro non è possibile, la squadra sta imparando a ragionare come il pilota: basandosi, cioè, su riferimenti numerici e non soltanto su giudizi più o meno approssimativi. ■



fotografieORSI

I tecnici Ferrari circondano Schumacher: ecco Bernard, Lunetta e Mazzola raccogliere le informazioni dal tedesco. Michael riesce a descrivere la 412 T2 esattamente come la... telemetria!

HILL TORNA A ESSERE... DEMON

PILOTA	VETTURA/MOTORE	LUNEDI 11	MARTEDI 12	MERCOLEDI 13	GIOVEDI 14	VENERDI 15
1. Hill	Williams Fw17b-Renault	—	1'37"600 (35)	1'21"560 (41)	1'19"910 (57)	—
2. Villeneuve	Williams Fw17b-Renault	—	1'39"140 (33)	1'21"020 (37)	1'20"740 (71)	—
3. Schumacher	Ferrari 412 T2 V10	1'22"060 (38)	1'37"600 (32)	1'21"900 (32)	1'21"120 (29)	—
4. Alesi	Benetton B195-Renault	—	—	1'22"230 (36)	1'21"510 (42)	—
5. Irvine	Ferrari 412 T2 V10	1'22"990 (27)	1'38"700 (16)	1'22"880 (34)	1'22"000 (35)	1'21"630 (25)
6. Barrichello	Jordan 195 Peugeot	—	1'39"420 (39)	1'23"050 (47)	1'21"480 (25)	—
7. Verstappen	Footwork Fa16-Hart	—	—	1'23"270 (36)	1'23"430 (35)	1'21"940 (53)
8. Berger	Benetton B195-Renault	1'23"920 (25)	1'22"580 (3)	1'43"260 (3)	1'22"500 (35)	—
9. Collard	Jordan 195-Peugeot	—	—	—	1'25"780 (13)	1'23"590 (23)
10. De Simone	Jordan 195-Peugeot	—	—	—	1'28"040 (10)	1'25"020 (62)

DIECI DOMANDE

1 **Quelli dell'Estoril sono stati test particolarmente indicativi, o è giusto parlare soltanto di normale routine invernale?**

In Formula Uno la routine non esiste più, anche perché costerebbe troppo. Rispetto alle prove condotte sulla stessa pista tre settimane prima, le squadre hanno cambiato radicalmente i programmi. A fine novembre c'erano da "sgrossare" soprattutto i rapporti pilota-squadra (con lo scambio tra la coppia Ferrari e quella Benetton e la continuazione dell'apprendistato di Villeneuve). Stavolta invece le prove erano ricche di contenuti tecnici, in quanto molte delle soluzioni provate saranno incorporate sulle monoposto della prossima stagione: per la Ferrari idroguida, sospensioni, componentistica ed elettronica del nuovo V10; per la Benetton aerodinamica e sospensioni; per la Williams ancora aerodinamica (anche gli scarichi fanno parte del "pacchetto"), anche se c'è da supporre che né la Fw18, né la B196 cambieranno radicalmente come la Ferrari rispetto ai modelli di quest'anno.

2 **Perché un po' tutte le squadre hanno migliorato i tempi fatti segnare in qualifica nel corso dell'ultimo Gran Premio, tranne la Benetton?**

Perché ora che Schumacher ha cambiato squadra si vede quanto sia difficile e soprattutto infida la B195 quando viene portata al limite. Michael ha idee molto precise e personali in fatto di guida e le indicazioni agli ingegneri, nel '95, le forniva soprattutto lui. Tutta un'altra cosa dalla Ferrari, sviluppata da e per entrambi i piloti e molto più "indulgente" in caso di errore. Con la Benetton, Berger si è girato sul bagnato a bassa velocità, Alesi si è trovato con un assetto che era l'opposto di quello che desiderava. Curioso che alla fine delle prove Ross Brawn, diretto-

re tecnico, abbia detto che i due piloti non hanno rivoluzionato le regolazioni pre-esistenti, mentre Schumacher, dall'altro lato, sostiene di aver rivoltato la Ferrari come un calzino. Quanto al resto, è normale che con temperature più basse — e magari con l'aiuto del vento — si vada più veloci che in settembre: ma se vale per uno, vale per tutti.

3 **Qualcuno ha cercato a tutti i costi il "tempone d'inverno"?**

A parte Verstappen, che ha segnato un tempo incredibile (alcuni team rivali lo discutono, ma comunque non si discosta molto dall'1'22" netti) con pochi litri di benzina, l'unica fra le grandi squadre a provare in configurazione "da qualifica" è stata la Williams con Damon Hill. Si spiega così un tempo che è di oltre sei decimi migliore di quello della pole del Gp (Coulthard). Schumacher è stato spesso relativamente veloce, ma sempre all'interno di serie piuttosto lunghe di giri (generalmente 18). Berger, invece, è stato fermato dalla bandiera di fine sessione quando voleva provare un passaggio veloce.

4 **Come va interpretato il miglioramento nelle prestazioni della Ferrari con il motore dieci cilindri: merito dello sviluppo del motore, del pilota Schumacher, del lavoro di messa a punto sulla monoposto ibrida?**

In questa prima fase il merito va soprattutto al campione del mondo. Il V10 Ferrari dovrebbe avere, al momento, almeno 15-20 cv in meno del Renault Rs7B, e lo si vede anche dalle velocità massime (anche la Benetton era superiore alla Rossa). Il lavoro della Ferrari per ora si è concentrato prima sull'affidabilità, poi sulla guidabilità. In questo, la sensibilità del pilota ha fornito ai tecnici indicazioni preziose.



5 **Le prestazioni di Berger, apparentemente deludenti, lasciano presagire un 1996 difficile per lui?**

Gerhard non è mai stato un fulmine nell'adattarsi a condizioni nuove. Il suo approccio è sempre progressivo. Ma lui stesso, nell'intervista che leggete più avanti, ammette di aver trovato inguidabile la Benetton all'inizio delle prove. Sicuramente, Schumacher non aveva mai messo a punto il retrotreno della B195 come piace all'austriaco, cioè dandogli più appoggio in modo che "lavori" in curva. La vettura dell'anno prossimo, indipendentemente dall'aspetto, sarà sicuramente molto diversa nell'assetto di base e il pilota ha superato momenti anche peggiori: se non altro, sa come non farsi emarginare dalla squadra.

fotografieORSI



SOTTO L'ALBERO



All'Estoril c'erano tutti i top team con dovizia di mezzi. Jacques Villeneuve, a lato, prosegue il suo apprendistato con la Williams: il canadese ha già conquistato la squadra inglese



6 Come si evolve il processo di ambientamento di Schumacher in Ferrari rispetto a quello di Alesi in Benetton?

La differenza principale è nei ruoli. Schumacher è bi-campione del mondo e gli è stata commissionata una parte attiva nello sviluppo, oltre che uno status indiscusso di prima guida, in un team che ha vinto due gare in cinque anni. Alesi è praticamente nella condizione opposta: una vittoria in carriera e un contratto con un team che nel '95 ha vinto entrambi i campionati, piloti e costruttori. In teoria, poi, la sua condizione con Berger è paritaria, anche se Jean ha già ottenuto l'ingegnere di pista con più esperienza (Pat Symonds ha lavorato dall'84 con gente come Senna, e contribuito a soluzioni come le sospensioni attive e le quattro ruote sterzanti). Logico che, mentre Schumacher cresceva a razzo nella stima del suo nuovo team, Alesi sia rimasto un po' più in disparte.

7 Hill ha dato una lezione sul campo a Villeneuve?

Hill ha semplicemente fatto segnare un ottimo tempo sul giro. Non ci sono prove che entrambi abbiano girato nelle medesime condizioni, e in ogni caso c'è già chi si aspetta troppo da Jacques. Non ha né la posizione né l'esperienza per mettersi a sfidare il cronometro e il compagno di squadra.

8 Al fianco di Schumacher, Irvine rischia di fare la fine di Brundle, Patrese, Lehto, Verstappen, Herbert?

Eddie non deve farsi illusioni, e non se ne fa: in Portogallo ha ammesso di non riuscire a fare ciò che faceva Michael nelle curve veloci. Se non crollerà in partenza come hanno fatto altri (ma non è il tipo) e accetterà la sua condizione di seconda guida, potrebbe togliersi alcune delle soddisfazioni che ha avuto Herbert quest'anno.

9 Vedremo ancora impegnato il V12 di Maranello?

Solo se la scorta di 10 cilindri verrà a scarreggiare. All'Estoril lo 044 è stato usato solo per qualche prova di elettronica, e d'ora in avanti si proverà solo al Ricard in attesa che debutti la nuova vettura, che non può assolutamente ospitare il V12.

10 Qualcuno ha già usato il nuovo Renault Rs8?

Il suo impiego, secondo Bernard Dudot, era previsto per questa settimana a Barcellona; Alesi sostiene invece che vi saranno solo alcune componenti sulla "base" dell'evoluzione 7. In ogni caso, la Renault non può permettersi di differenziare il trattamento fra i due team che fornisce, per cui ogni novità deve debuttare in contemporanea su Williams e Benetton.





SULLA 412 IBRIDA FRIZIONE A MANO E TERZO AMMORTIZZATORE

Per Irvine sospensione '96

ESTORIL — «A che ora parte il mio aereo? Alle due e cinque o alle due e quaranta?». «Alle due e cinque, Eddie. Il che significa che hai un'ora e cinque per prenderlo». «C...», io muoio di fame». Sfidando l'orologio anche più del cronometro, Eddie Irvine ripiomba nel box della Ferrari e riemerge dopo qualche minuto con la pancia più piena e le mani ingombre di giacche e borse. Compreso uno della Jordan. Salta sulla Delta, scalda il Diesel brutalizzandolo come se fosse un V12, pesta sul clacson, schizza via con il portello del baule alzato e finalmente si lascia raggiungere e accompagnare

in aeroporto. Se Schumacher affascina la squadra con la sua precisione analitica, Eddie la sta conquistando con i suoi modi da cavallo pazzo. Ma anche con una certa serietà e precisione sul lavoro, che ha riguardato la sua prima presa di contatto con i dieci cilindri ma anche importanti prove di assetto. All'inizio della settimana gli erano scappate un paio di battute che potevano suonare infelici: «In fondo i motori V10 sono tutti uguali. Il Ferrari è come il Peugeot... Ma ci stanno lavorando». Nel corso del test, comunque, è arrivato a prendere sempre più confidenza con la nuova unità

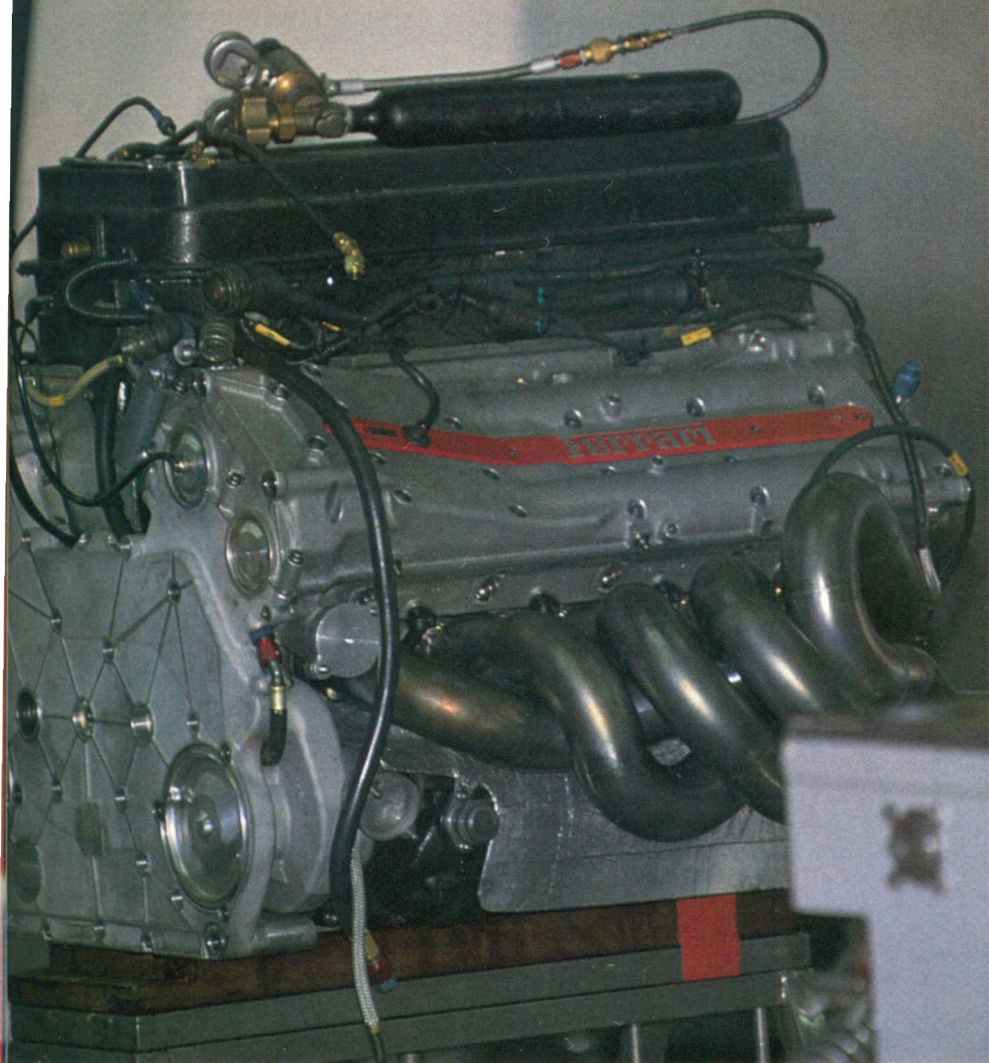
motrice. È toccato a lui, stavolta, girare anche con la vettura equipaggiata con il dodici cilindri, il venerdì mattina: ma solo per test di elettronica, con il motore che andava ripetutamente a limitatore in rettilineo. Eddie, che continuava a studiare lo stile di guida di Schumacher, si è anche concesso un'uscita di pista, danneggiando la sospensione posteriore sinistra e un deflettore. «Ho pizzicato un cordolo... Sono contento di aver tenuto il ritmo di Michael sul baganto, ma mi impressionava come faceva la prima, la seconda e l'ultima curva. E lì che guadagna di più, devo imparare da lui». Ma mentre Michael provava la servoguida e la mappatura del motore, Irvine ha anche collaudato una soluzione di sospensioni destinata alla Ferrari '96. All'anteriore (sulla 410 T3 sarà probabilmente anche dietro) tra i due ammortizzatori c'è un terzo elemento, molto corto, che va a raccordarsi al centro con la «T» collegata in basso all'antirollio e alle due estremità ai due rinvii. Dal terzo ammortizzatore fuoriesce un tubo idraulico che fa capo a un serbatoio emisferico collocato sotto la scocca. Il vantaggio della soluzione dovrebbe essere quello di un maggior controllo di «pitch», cioè beccheggio (il movimento del muso che si solleva in accelerazione e si abbassa in frenata) senza dover ricorrere ad assetti troppo rigidi. (a.a.)



TEST AERODINAMICI

Larini a Monza

La Ferrari ha programmato tre giorni di test a Monza dal 20 al 22 dicembre con Nicola Larini. Il toscano non effettuerà dei giri dello stradale, ma si limiterà a percorrere avanti e indietro il lungo rettilineo di partenza con la 412 T2 spinta dal motore V12. Il programma di lavoro è di natura aerodinamica: il collaudatore, infatti, dovrà limitarsi a raccogliere dei dati che serviranno a effettuare la messa a punto del nuovo software della galleria del vento di Maranello. La struttura dove opera Willy Toet, infatti, ha subito un riammodernamento. I tecnici vogliono verificare che i dati raccolti a Monza corrispondano con quelli che scaturiscono provando il modellino della 412 T2 nel «wind tunnel». Una volta trovata la taratura, sarà possibile scambiare i dati anche con la galleria del vento di Bristol, in Inghilterra, dove opera John Barnard, sebbene le due strutture abbiano scale diverse (Bristol 1 a 2; Maranello 1 a 3). Da Shalford, intanto, arrivano notizie in merito alla monoposto nuova. La presentazione era fissata nell'ultima settimana di gennaio, ma sembra certo che si slitti ai primi di febbraio perchè Barnard è in ritardo. Tanto per cambiare...



Eddie Irvine ha fatto il suo debutto con il motore V10 Ferrari. L'irlandese ha girato a solo mezzo secondo da Schumacher sperimentando una sospensione anteriore modificata e la frizione con il comando manuale. Non è stato indenne da una uscita di pista per fortuna con pochi danni

IL FIGLIO DEL DRAKE VENDE ANCHE IL REPARTO CORSE

La Ferrari compra Fiorano

MARANELLO — Piero Ferrari definisce in questa settimana l'accordo con la Ferrari Spa per il passaggio della proprietà della pista di Fiorano e della struttura in cui si trova il reparto corse F.1. Rimarrà, invece, parte del suo patrimonio personale lo stabilimento Scaglietti di Modena, dove sono allestiti i lamierati e le scocche della Ferrari Gt. Questo stabilimento a breve dovrebbe cessare la sua attività perché tutte le lavorazioni sono in corso di trasferimento in strutture più moderne. Anche la Ferrari Engineering, che vi aveva trovato «ospitalità», ora è integrata negli stabilimenti di Maranello. La decisione di arrivare a un passaggio di proprietà della pista di Fiorano e degli immobili del Reparto Corse è scaturita dalle ne-

cessità di effettuare degli interventi d'aggiornamento, indispensabili per dar corso ai programmi di sviluppo proiettati nel futuro. Lavori impegnativi dal punto di vista economico, che non avrebbero trovato una remunerazione economica nel contratto d'affitto in essere. La pista di Fiorano, quando venne realizzata nel '72, era quanto di più moderno si potesse ipotizzare, sia sotto il profilo della sicurezza, sia dal punto di vista tecnico, con riproduzione delle curve più significative dei circuiti sino allora utilizzati. La pista, ancora oggi, è molto probante per le prove di sviluppo e affidabilità delle vetture Gran Turismo, ma appare decisamente meno utile per le monoposto di F.1, visto che sono cambiati sia i circuiti, sia i concetti ispiratori delle

monoposto. È anche cambiata la mentalità con cui sono ora impostati i test e Fiorano non sembra più in grado di esasperare e portare all'eventuale cedimento quelle parti deboli di una F.1. La pista, voluta da Enzo Ferrari quando il tracciato dell'aerodromo di Modena stava per essere abbandonato e le prospettive di un autodromo a Marzaglia apparivano ben poco concrete ha avuto il suo tallone d'Achille nella mancanza di un rettilineo che consentisse di affaticare i motori e, nello stesso tempo, avere probanti riferimenti aerodinamici ad alta velocità. Anche non poter avere contemporaneamente in pista due monoposto è sempre stato considerato un limite di questo impianto.

Alessandro Stefanini

Hill l'ha fatta in... barba a tutti con la Williams Fw17b: Damon è stato l'unico a sfondare il muro dell'1'20" con una monoposto sviluppata in alcune parti aerodinamiche. La Jordan ha schierato Fabrizio De Simone, nell'altra pagina mentre si infila nella monoposto, e Collard, in basso a destra, oltre al titolare Barrichello. La Peugeot ha rotto un paio di motori V10 evoluzione



COLLARD E DE SIMONE SULLA JORDAN

Hill a tutto gas!

ESTORIL — Ben tre piloti hanno provato la Jordan in Portogallo. Presente con due monoposto, ma in assenza del progettista Gary Anderson, la squadra ha iniziato il lavoro con Barrichello che doveva fare prove di motore e assetto. Due dei V10 Peugeot hanno però ceduto, martedì e mercoledì. Poi, per una serie di prove comparative sul propulsore, ma anche per saggiarne le capacità, la Jordan ha fatto debuttare Emmanuel Collard e ha svolto un lungo test con Fabrizio

De Simone. Collard è in predica di diventare collaudatore ufficiale della Jordan, anche se, sia lui, che il team manager, John Walton, negano che il contratto sia già stato firmato. Pilota della Porsche Supercup, il francese era rimasto finora nell'area Elf, collaudando sia la Williams che la Benetton e la Ligier. Proprio sulla monoposto blu aveva svolto il suo ultimo test in F.1, due mesi fa. Ora, chiaramente, è passato nell'orbita Total ed è difficile che non abbia ricevuto in cambio



precise contropartite. All'Estoril Collard è risultato abbastanza veloce, ma ancora carente nella resistenza fisica e a disagio con l'assetto di Barrichello, troppo rigido. Lo stesso problema lamentato da De Simone, che ha già un contratto da collaudatore legato però soprattutto all'appoggio dello sponsor Uliveto. Fabrizio avrebbe dovuto simulare un Gp, ma poi la prova è stata divisa in serie di una ventina di giri. «Avevo già guidato la Jordan lo scorso ottobre, a Silverstone — ha detto il romano a fine prova — ma quello è un biliardo, mentre qui sui dossi ti si annebbia addirittura la vista. Onestamente speravo di poter essere più veloce, anche se erano due mesi che non salivo su una monoposto. Il test mi serve per valutare le opportunità future: penso che sia meglio avere un posto di collaudatore in F.1 piuttosto che un contratto scadente in F.3000, comunque nei miei programmi può rientrare anche il Turismo».

LA WILLIAMS HA PROVATO NUOVI SCARICHI

Una girandola di collaudatori

ESTORIL — Tanto per cambiare, la Williams è in testa al campionato d'inverno. I tempi in questo caso non lasciano dubbi: pur compiendo serie di una ventina di giri l'una, Hill e Villeneuve sono costantemente più veloci della concorrenza. Naturalmente la Fw17 era la vettura più collaudata nel lotto dei top team presenti all'Estoril, e ha girato con piloti che la conoscono

già bene; ma è comunque significativo che Hill sia riuscito a infrangere il muro dell'1'20", alla fine della sessione di giovedì: otto decimi meglio di Villeneuve. Damon ha anche impressionato per la velocità massima fatta segnare in un passaggio sul rettilineo dei box: 311 kmh (rilevamento Benetton) contro i 297-298 di Berger e Alesi, mentre Schumacher, con il V10 Ferrari,

arrivava al più a 292. I valori da missile della Williams vanno presi con le molle, perché all'Estoril, che ha un rettilineo di circa 1100 metri, il vento è molto irregolare e (così come al Paul Ricard) può dare una bella mano oppure ostacolare. Ma è indubbio che, a parità di motore Renault, l'aerodinamica Williams è al momento la più efficiente. Proprio sull'aerodinamica si è concentrato gran parte del lavoro del team: entrambe le Fw17 montavano scarichi sdoppiati — quattro terminali in tutto — molto corti e molto alti, fatti per "lavorare" al meglio con il profilo inferiore rettilineo, e non più a "V" rovesciata come nel '94, dell'alettone inferiore. In più, sia Villeneuve che Hill usavano la frizione a mano, con un bilanciamento molto grande. Una soluzione che Damon aveva scartato all'inizio del '95, preferendo usare il pedale. Anche per questo, i piloti Williams hanno effettuato svariate simulazioni di partenze. Villeneuve ha continuato a far pratica del circuito: «Avevo già girato qui all'Estoril — spiega — e ormai lo conosco bene. È una bella pista e mi ci trovo bene, a parte il nuovo tornantino che è davvero terribile...». Per uno come lui, abituato a girare a 390 a Indianapolis, una curva da quaranta all'ora (scarsi) dev'essere una sofferenza. Ai box Williams si è visto, per mezza giornata appena, anche il direttore tecnico Patrick Head, mentre David Brown, in procinto di passare alla McLaren, non seguirà più Damon Hill. All'Estoril Damon ha lavorato, in via provvisoria, con Tim Preston. Un'altra novità riguarda Hill ed è la... barba, spruzzata — ahimé — di bianco. Damon la chiama scherzosamente «un segno della mia rivolta interiore. Ho chiesto a Georgie, mia moglie, se dovevo tagliarla, ma lei mi ha detto di non farlo...». Questa settimana anche la Williams, come la Benetton, è impegnata a Barcellona, con i due piloti '96 che si alternano da lunedì a mercoledì sull'unica vettura a disposizione. ■



fotografieORSI



ESTORIL — Ketchup sul cibo giapponese: una bestialità senza precedenti. Gerhard Berger intinge il suo Teppan-Yaki (carne, pesce, crostacei e verdure alla piastra) nella piaga, pardon, nella salsa, dà fondo alle sue riserve di portoghese ordinando una minerale «sem gas» e accetta di parlare dei suoi primi giorni in Benetton. Fuori c'è la notte atlantica, notte di stelle cadenti, anche se è dicembre e fa un freddo cane. Sul volto di Gerhard, la stanchezza marca ancora di più le borse sotto gli occhi che ormai sembrano valigie. Due sessioni di test, due botti nelle barriere. E il cronometro che non va giù. Pochi giri, semre dietro ai migliori, spesso in fondo alla tabella dei tempi. I primi contatti con la Benetton delle grandi promesse avrebbero dovuto dargli di più. Eppure lui è pensoso, ma non preoccupato. O se lo è, non lo dà a vedere. «Come mai ho sbattuto? Perché all'inizio la Benetton era semplicemente incontrollabile. Non c'era niente da fare, non si adattava proprio al mio stile di guida. Abbiamo dovuto lavorarci sopra, ma dopo due-tre giorni sono sicuro di aver trovato la chiave giusta. Avrei potuto fare un tempo l'ultimo giorno, anche con la telemetria a bordo, ma poi ho preso la bandiera a scacchi... Quanto? 1'21"5, o giù di lì. Senza problemi; ma non ero qui per cercare i tempi. Adesso so che la macchina è come la volevo io, o almeno potrà diventarlo. Ora dite pure che sono nella m... Vedrete».

— Ma dov'è che avete dovuto intervenire?
«Sull'aerodinamica. E poi, logicamente, sulle sospensioni, in modo da adattare tutto l'insieme. La squadra lavora bene, ci sono ottimi tecnici e anche i meccanici sono in gamba».

— Meglio che alla Ferrari, o è solo questione di metodo?
«In tutti i settori trovo qualcosa di meglio. A volte poco, a volte di più; comunque nessuno fa miracoli, in nessun posto. La procedura di lavoro, nel senso delle riunioni tecniche e così via, è praticamente la stessa. Quello che cambia è il modo di affrontare i problemi. Se vado da loro e gli dico: qui c'è qualcosa che non va, ci stanno sopra finché non siamo a posto. Alla Ferrari bisognava tornarci sopra un sacco di volte».

— E il motore Renault, è miracoloso come pensavi?
«Rispetto al V12 della Ferrari ha meno potenza... parecchia potenza in meno. In compenso l'erogazione è molto più continua, dai bassi agli alti regimi».

— Schumacher e Irvine, però, hanno detto meraviglie dei dodici cilindri quando l'hanno provato.

«Secondo me qualcuno gli ha detto di raccontarlo. In ogni caso, verso la fine della stagione anche il Ferrari era diventato buono nell'erogazione; semmai con un dodici puoi avere problemi di raffreddamento e quindi perdi potenza... No, la Ferrari del '96 sarà una buona squadra, senza dubbio. Ormai hanno tutto quello che gli serve, e poi Schumacher è forte davvero».

— Sei rimasto impressionato dai suoi tempi?
«Non posso credere che abbia girato con tanta benzina a bordo come dicono. Se fosse così, in configurazione da qualifica avrebbe dovuto scendere sotto l'1'19". Andiamo, non è proprio possibile».

I primi approcci con la Benetton non sono stati facili per Gerhard Berger, sotto, che ha provato anche diversi tipi di casco. Alesi, nell'altra pagina, non ha spinto a fondo la B195, ma teme molto la... Ferrari



BERGER HA DOVUTO RIVOLUZIONARE LA B195

Benetton incontrollabile

— E la Williams?

«Ah, sono sempre i più forti. Ma già quest'anno sono venuti fuori con una monoposto completamente nuova, non lo faranno mica anche nel '96, no? (No?)».

— Con Alesi è già tutto chiarito per l'anno prossimo?

«Sì, non ci sono problemi. Finora andiamo d'accordo».

— Lui, però, oggi riceve molte critiche dal suo ex team, mentre di te nessuno parla male, almeno apertamente.

«Lo sai com'è Jean, a volte perde la testa. Io

proprio non capisco perché abbia dovuto litigare con Jean Todt, che si è sempre comportato in modo giusto».

— Con Jean Todt, d'altronde, sei rimasto in buoni rapporti. Ma non pensi a come avrebbe potuto essere il tuo '96 in Ferrari?

«Io non me la sentivo più di sviluppare il V10 e credo che un motore così nuovo non possa essere affidabile. Ho già dovuto fare un lavoro del genere alla Ferrari, non ho più la pazienza necessaria. Ogni anno che passa diventi più vecchio, e io voglio vincere ancora delle gare».

— Anche Nigel Mansell non ha voluto impegnarsi con la McLaren di quest'anno...

«Lo capisco benissimo. Se fossi stato campione del mondo, anch'io avrei rifiutato di correre con una vettura che non mi fa vincere».

— Schumacher ti ha chiesto di firmare una lettera per la Gpda. Hai intenzione di impegnarti ancora in prima persona?

«Quello era un documento riguardante la nostra sede a Montecarlo, niente di speciale. Io non sono davvero un fanatico della sicurezza: certo è importante, ma non credo di dover sempre intervenire di persona in questi argomenti».

— Sai che Michael per il futuro sogna una casa in campagna con tanti bambini?

«Anch'io. Vorrei avere un mucchio di figli, è la cosa più bella che c'è. Della mia piccola, Sara Maria, sono innamorato pazzo...».



SECONDO LE PREVISIONI DI ALESI

La Ferrari andrà fortissimo

ESTORIL — Con Chirac, il presidente francese, Jean Alesi aveva mangiato cose più raffinate. «Cose fatte con il pesce, tutto buono e molto leggero. Anche il vino era davvero speciale». Al ritorno in circuito, dopo il blitz a Parigi di martedì 12 organizzato dal Ministro dello Sport, la realtà ha la forma di un piatto di spaghetti peperoncino e olio preparati da Luigi, il cuoco Benetton. Ma si sa, ai box è un'altra vita. E anche se le conversazioni con il suo ingegnere di pista Pat Symonds, a quanto pare, non erano sempre idilliache, almeno Jean mostra di aver digerito, oltre alla cucina, anche il lavoro sull'assetto. «Questa è la parte più noiosa dello sviluppo, dobbiamo provare una alla volta diverse soluzioni per l'anno prossimo. A Barcellona, la settimana prossima (questa per chi legge, ndr), inizieremo a collaudare parti del nuovo motore, l'Rs8». — A conclusione di due sessioni di test, che cosa puoi dire della B195? L'hai trovata brusca e imprevedibile come dicevano?

«Ma no, anzi, è molto più prevedibile di come pensavo, si guida facilmente; rispetto alla Ferrari è anche meno stancante per il fisico. La posizione di guida con il muso alto va benissimo, è uguale alla Tyrrell del '90; però io non avevo problemi neanche quest'anno con la T2».

— In questa settimana sei rimasto spesso dietro alle Ferrari. Hai faticato a trovare il limite della B195?

«Io al limite ci vado quando voglio. D'altronde nei primi test avevo girato poco sopra l'1'21", no?».

— Schumacher e Irvine sono rimasti impressionati dal vecchio V12 Ferrari, tu non vedevi l'ora di provare il V10 Renault. E allora?

«Il Ferrari dava il meglio agli alti regimi, ma anche questo non è male. E poi è enormemente più progressivo, con una coppia molto migliore. Me ne sono accorto soprattutto guidando sul bagnato».

— Irvine usa la frizione a mano, con il bilanciere sul volante.

Quella che a te non piaceva...

«Sì, è un'idea di Barnard. Fa sempre le macchine come se dovesse guidarle lui. Quella frizione io l'avevo scartata subito l'anno scorso, ma non perché non funzioni bene, anzi. Il fatto è che quando vai in testacoda il riflesso ti porta a spingere il pedale, per tenere il motore in moto; con i due pedali invece pesti sul freno e spegni tutto».

— Qui c'è stato un gran lavoro sugli ammortizzatori. La Benetton, nelle ultime gare della stagione, usava un elemento centrale aggiunto e anche la Ferrari sembra muoversi su quella strada. Qual è la differenza per chi guida?

«Si riesce ad avere un po' di rollio laterale e nello stesso tempo si può controllare il beccheggio del muso. So che la Ferrari l'aveva provato a Fiorano con Larini che era andato subito fortissimo».

— Quindi la Ferrari non ti fa paura?

«Saranno forti, credimi. La vettura era già buona quest'anno, nel '96 andrà anche meglio. L'unico problema per loro può essere Jean Todt».

— Una volta eravate molto amici, è un peccato che sia finita così.

«Ma non è questione di amicizia, è questione di fidarsi oppure no. Lui non crede a nessuno, va a vedere nelle cartelle che cosa scrivono gli ingegneri. Ma perché deve sempre mettersi in mezzo?».

— Ormai passi sempre più tempo in Giappone, con Kumiko e la sua famiglia. Come ti trovi?

«Sto imparando qualcosa della lingua, ma a memoria, per frasi fatte. Il giapponese mica lo puoi capire... L'unica cosa sono i giornalisti che inventano storie, scrivono che sto per sposarmi e tutte quelle idiozie. Non voglio avere niente a che fare con loro, sono peggio delle riviste scandalistiche italiane...».





VERSTAPPEN SODDISFA SULL'ARROWS AL DEBUTTO

L'olandese vola ancora

ESTORIL — Tre cose sono emerse abbastanza chiaramente dal test dell'Arrows in Portogallo: che Jos Verstappen sa andare maledettamente forte; che sarà lui, a meno di sorprese, a far coppia nel '96 con Inoue che in Giappone ha già annunciato la sua riconferma; e che la futura Fa17 avrà molto in comune con l'attuale vettura. Alla fine delle prove, venerdì, l'olandese vo-

lante ha strappato, con una ventina di litri di carburante a bordo, un tempo di tutto rispetto: 1'21"94 secondo il team, un paio di decimi in più stando ad altri rilevamenti. Abbastanza, comunque, per avvicinare i tempi di Irvine con la Ferrari. Sulla Arrows non c'erano modifiche visibili, ma la squadra ha provato anche il posto guida e gli attacchi delle cinture di sicurezza.

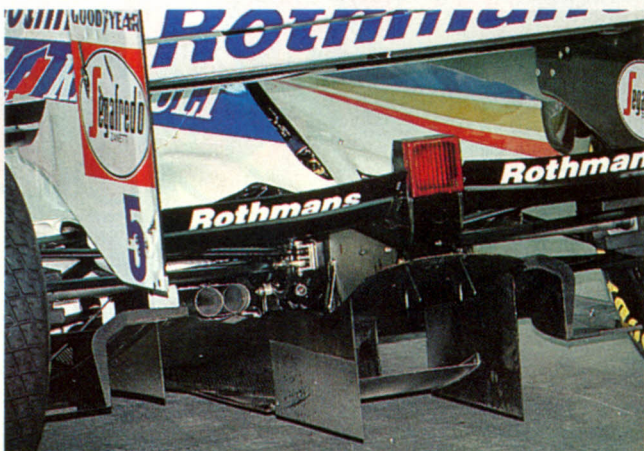
«Mi piace la Fa16 — commentava Jos —. Abbiamo bisogno di migliorare ancora un po' il comportamento dell'anteriore e nelle curve lente. Avrei potuto essere più veloce se non avessi avuto problemi di trazione sui tornanti». All'Estoril c'era anche Brian Hart, il motorista della Arrows: se il budget lo permetterà, nel '96 l'8 cilindri potrebbe avere la distribuzione pneumatica. ■



Jos Verstappen positivo al debutto con la Arrows. Barnard, sotto a destra, parla con De Silvestri, specialista dei cambi Ferrari. La Williams ha provato gli scarichi sdoppiati in alto. In basso, le nuove Goodyear sperimentali

BENETTON LASCIA LA TRASMISSIONE TRASVERSALE

Quanti cambi da cambiare!



ESTORIL — Più che una realtà tecnica, sembra un gioco di parole: i cambi cambiano. Le monoposto del '96, almeno quelle dei team di punta, presenteranno importanti novità in questo settore. La Benetton B196 adotterà il Longitudinale, così come la Tyrrell. La ragione è da ricercarsi principalmente nell'aerodinamica. A fare scuola, ancora una volta, è quella della Williams, che quest'anno ha surclassato le rivali quanto a efficienza complessiva. È vero che la Fw17 adotta un cambio trasversale, ma la sua sezione orizzontale è comunque molto ridotta. In questo modo si migliora il flusso aerodinamico «in uscita» dal corpo vettura: l'obiettivo, per tutti, è di ripulire questo flusso sgombrando la zona inferiore del cambio. Per il prossimo anno, la Benetton ha scelto la soluzione più semplice: quella appunto del longitudinale, anche se a scapito della distribuzione dei pesi (una fusione più lunga sposta l'equilibrio verso l'indietro). La Ferrari, invece, rimarrà fedele al trasversale, ma sulla futura 410 T3 la sezione inferiore del cambio verrà ridotta (probabilmente con una forma a V) grazie all'adozione di un alberino supplementare. Anche qui però c'è un prezzo da pagare, visto che il baricentro si sposta leggermente verso l'alto. La Jordan, invece — che adotta il trasversale dal '95 — segue un'altra strada. Già la scorsa estate aveva sperimentato con buoni risultati un cambio che, oltre agli ingranaggi, ingloba anche la frizione. In questo caso, però, il vantaggio è soprattutto... politico: visto che il lavoro sul cambio è competenza del costruttore e non del motorista, i tecnici Jordan potrebbero lavorare più agevolmente sul complessivo volano-frizione, che nel motore Peugeot dà problemi fin dal debutto nel '94, ai tempi della McLaren. ■

HILL COLLAUDA LE GOODYEAR «OGNITEMPO»

Finisce in un... bagno la gomma sperimentale

ESTORIL — Ormai le chiamano tutti "le gomme di Bernie". Volute da Ecclestone per avere la certezza che anche con un solo giorno di qualifica si possa girare con ogni tempo, le coperture sperimentali Goodyear sono state provate brevemente sulla Williams di Hill il martedì pomeriggio. Il battistrada è più spesso del normale, in modo da poter ospitare una scolpitura molto più profonda e di disegno diverso rispetto alle "rain" usate finora. Lo scopo è quello di risucchiare e smaltire l'acqua che altrimenti, creando uno strato fra vettura e manto stradale, creerebbe pericolosi fenomeni di aquaplaning. «Non posso dire se vadano bene o male — commentava Damon — perché per provarle davvero ci sarebbe voluta una pista allagata, e invece l'asfalto era solo bagnato. Però mi sembrano abbastanza provvisorie, una specie di slick intagliate». Un'impressione confermata dai tecnici Goodyear che all'Estoril sostenevano: «Questo è solo uno studio, ad esempio non abbiamo ancora deliberato quale sarà la miscela definitiva». Il fatto è che ormai mancano meno di tre mesi al primo Gran Premio e nessuna delle squadre può ragionevolmente sobbarcarsi una prova in condizioni estreme andando apposta a cercare la pioggia torrenziale: tutti hanno abbastanza da fare con le condizioni normali. Che senso ha introdurre un tipo di pneumatico che non può avere sufficiente sviluppo? E poi: se anche funzionasse bene, i muri d'acqua sollevati dalle gomme non sarebbero comunque un pericolo? E infine: visto che è stato confermato che a fine aprile si andrà al Nurburging e in quella stagione là è spesso ancora inverno, non è che Bernie chiederà alla Goodyear anche le gomme da... neve? ■

L mercato piloti è iniziato in anticipo col trasferimento di Schumacher, finalizzato la scorsa estate che ha fatto scattare una catena di «movimenti» tra le squadre di punta. Williams, Benetton, McLaren, si sono mossi subito per non farsi spiazzare a costo, vedi Williams, di mordersi poi le dita per la troppa precipitazione nella conferma di Hill. La Sauber a sua volta è riuscita a tenersi stretto il gioiello Frenzen, mentre la Ferrari ha completato i ranghi con Irvine inducendo la Jordan a replicare con l'ingaggio al volo di Brundle. Successivamente tutto si è bloccato. I giochi incrociati per i volanti ancora liberi sono avviati da tempo ma poco o nulla è definito, e anche gli ultimi pezzi pregiati del mercato sono alla caccia di una conferma. Ma vediamo caso per caso.

FORMULA UNO MERCATO

Sono ancora numerosi i posti liberi in F. 1. Tutti i conduttori in grado di assicurare un budget interessante stanno però facendosi concorrenza a vicenda. Ecco come e perché...

■ PAOLO BOMBARA

Caccia al

Herbert gioca a nascondersi

Il pilota inglese è da più parti indicato favorito al secondo volante della Sauber, rispetto al «rivale» Blundell. Entrambi sono spinti dalla Ford, che gradirebbe un pilota britannico, ma Blundell non piace troppo a Peter Sauber, anche se la Mercedes si era offerta di dare un aiuto a Mark proponendo al team svizzero una sistemazione negli Usa per Wendlinger (della cosa in ogni caso non se n'è fatto nulla visto che l'austriaco ha deciso di correre con le ruote coperte). Herbert però non gode di una sponsorizzazione personale e la Sauber non ha ancora completamente risolto i problemi di budget. Johnny si è comunque mostrato fiducioso: «Nulla è ancora definito — ha detto l'inglese — per cui preferisco non fare nomi, ma penso che potrò annunciare qualcosa molto presto. Credo che rimarrò in F. 1 e in una squadra di buon livello. E non parlo né di Tyrrell, né di Sauber, dove la situazione è veramente complicata». La McLaren? «No. Loro sostengono che correrà Hakkinen, personalmente però non credo che sarà possibile. A quanto so, cammina appena e con fatica. Il recupero sarà lento: affrettarlo potrebbe anche risultare pericoloso. Credo che Ron Dennis, in questo caso, abbia già deciso di far correre Magnussen». Non è un pilota un po' troppo giovane? «Sì, forse, ma è un uomo Mercedes». Alla Sauber allora andrà Blundell? «No, non credo. Ho un'idea precisa su chi andrà alla Sau-

ber ma non posso parlarne. È una situazione complicata che potrebbe coinvolgere piloti sotto contratto». Viene però il sospetto che Herbert giochi, in realtà, a nascondino, dato per scontato che anche Arrows e Minardi hanno bisogno di un pilota con dei soldi e che quest'anno la Ligier, a sua volta, cerca piloti paganti. Per quanto concerne la Sauber i misteri saranno comunque presto risolti, poiché la Ford ha stabilito di annunciare i suoi programmi sportivi il 4 gennaio, a Detroit, in occasione del Salone dell'Auto.

La Ligier invece fa il gioco dei tre piloti

Sospiri lo ha annunciato ufficialmente alla Festa dei Caschi di Autosprint. «Correrò per un top-team» e come abbiamo riferito nello scorso numero i contatti sono molto avanzati con la Ligier. Ma a che gioco sta giocando la squadra francese? L'impressione è che esistano molti interlocutori e che Ton Walkinshaw e Briatore non siano in sintonia tra di loro. Briatore ha incontrato la scorsa settimana i responsabili della compagnia petrolifera Elf che hanno accettato di sbloccare il budget e garantire un aiuto supplementare per Panis affinché possa rimanere in squadra. La situazione è evoluta in maniera talmente positiva che Panis è stato convocato per portare in pista una Js41, con alcune modifiche in chiave '96, a Barcellona. Il contratto di sponsorizzazione della Seita (Gualoises) esige del resto la presenza in squadra di un pilota di suo gradi-

A fianco, Verstappen con i tecnici dell'Arrows. Nella foto grande, Herbert: due vittorie con la Benetton nel '95, ma per ora nessun ingaggio. A sinistra, Montemini, che con la Forti è andato anche ai test di Barcellona. Sotto a destra, Collard sulla Jordan



mento, possibilmente francese. D'altro canto esiste anche la trattativa col brasiliano Diniz che pareva praticamente già conclusa. Allora? È possibile che, in extremis, il forcing effettuato per recuperare Panis porti i suoi frutti magari a scapito di Diniz. Sicuramente i tre protagonisti sembrano escludere la possibilità di ritrovarsi a spartire i due volanti della squadra Ligier. Una cosa che il team francese ha comunque già fatto nel '95. «Io rimango soltanto se la squadra mi garantisce di correre sedici Gran Premi — ha affermato Panis — altrimenti ho al-



volante



fotografia ORSI

AL SICURO SOLO I TOP DRIVER

I piloti già con una ragionevole certezza di avere un volante nella prossima stagione sono solo dodici e praticamente tutti al top. Si potrebbero aggiungere alla lista anche Hakkinen, le cui condizioni di salute non appaiono però ancora tranquillizzanti, e Inoue. Il finlandese rischia di non essere in grado di schierarsi al via delle prime gare, mentre il nipponico ha sì già annunciato l'avenuto accordo, però la squadra si è ben guardata dal confermare la notizia.

TEAM	PILOTA	PILOTA
Ferrari	Schumacher	Irvine
Benetton	Alesi	Berger
Williams	Villeneuve	Hill
Jordan	Barrichello	Brundle
McLaren	Coulthard	Hakkinen?
Sauber	Frentzen	—
Tyrrell	Salo	—
Arrows	Verstappen	Inoue?
Minardi	—	—
Forti	—	—

tre due possibilità, anzi tre». In effetti, Panis è stato abbastanza sorprendentemente sondato dalla gente della Sauber e della Arrows e, come terza carta, rimane aperta per lui una possibilità alla Williams-Renault, come collaudatore. Ruolo nel quale verrà altrimenti confermato Boullion. Resta però il fatto che Flavio Briatore potrebbe mettere sul piatto anche un posto come test driver alla Benetton a chi accettasse di effettuare una stagione parziale alla Ligier. Fermo restando, però, l'obbligo di garantire un sostanzioso contributo economico.



Adesso è Tyrrell che non gioca più

Brutte notizie per la Tyrrell che, dopo la rottura di rapporti tecnici con la Fondmetal (la vettura '96 sarà realizzata da Harvey Postlethwaite e dall'aerodinamico Mike Gascoigne) è ora in crisi anche con lo sponsor Nokia. La notizia, in un primo momento smentita, è ora ufficiale. «È vero — ammette Vincent Franceschini, pr della squadra inglese — la Nokia ha deciso di ritirarsi dalla F.1 o com- ▶



Il Consiglio Mondiale tenutosi a Londra, dopo che gli scioperi in Francia avevano fatto saltare la riunione in precedenza fissata a Parigi, ha ufficializzato e definito il calendario dei Gp di F1 1996. La conferma ai sospetti è arrivata: il Gp F.1 del Pacifico non si terrà né ad Aida (dove del resto era ovvio che non si sarebbe tornati, dopo il fiasco commerciale dell'ottobre scorso) né in nessun altro posto dell'area asiatica. Al suo posto, per riempire il "buco" fra il Gp d'Argentina e la prima prova europea, quella di Imola, è stato inserito un Gp Europa, il 28 di aprile al Nurburgring. Dove, per la cronaca, Ecclestone aveva affermato che non si sarebbe tornati nel '96. La gara tedesca ha vinto il braccio di ferro con Je-

rez, che aveva ospitato il Gp Europa nel '94 (allora fu in sostituzione della gara argentina) e sperava, con l'appoggio delle autorità locali, di introdurla stabilmente nel calendario F. 1. Alla fine ha ottenuto solo di essere la prima gara di riserva. Il confronto commerciale con il Nurburgring, però, è impietoso: la gara tedesca, lo scorso 1. ottobre, ha segnato il tutto esaurito fra il pubblico. A Jerez, l'anno precedente, c'erano più poliziotti che spettatori. La Germania, nell'era Schumacher, è un serbatoio d'interesse troppo invitante per non essere sfruttato a fondo: e poi la scorsa edizione al 'Ring è stata davvero molto ben organizzata. Il problema, semmai, riguarda il tempo. Quest'anno si è corso in un periodo

pletamente o rimanendo come sponsor minore. Ma ciò non influirà sulla scelta di Salo che è già stato confermato». Lo stesso Salo, del resto, è tranquillo. «No, io sono a posto. Proverò a gennaio a Estoril o a Jerez la monoposto col nuovo motore, mentre la nuova vettura sarà pronta solo nella seconda metà di febbraio». Fermo restando Salo, resta un volante libero per il quale la Tyrrell chiede circa 6 milioni di dollari. Il giapponese Katayama dispone di un certo aiuto dalla Mild Seven, ma non così cospicuo. Per questo la Tyrrell ha ripreso i contatti anche con francese Collard, che però ha già siglato un'opzione con la Jordan per un posto da pilota collaudatore.

Sopra, Olivier Panis che grazie all'appoggio della Elf ha rilanciato la sua candidatura in Ligier. A fianco, Fisichella e Badoer, potrebbero essere la coppia Minardi per il '96



STUDIOCOLOMBO

In Arrows amano il «Morbido», ma...

Anche alla Arrows nulla di ufficiale, ma l'ingaggio Verstappen è praticamente cosa fatta. Rimane un piccolo dubbio, invece, per il secondo pilota. Inoue gode dei giusti appoggi economici e ha addirittura annunciato in Giappone l'avvenuto ingaggio, ma sia Oliver, sia il direttore tecnico Jenkins cercheranno sino all'ultimo di tenersi aperta una soluzione alternativa. «Credo che il completamento ideale per un ragazzo come Jos sarebbe Morbidelli — ha affermato Alan Jenkins —. Perché Morbidelli è veloce e esperto, inoltre fa pochi danni. Avere due piloti veloci costituisce uno stimolo e favorisce anche il lavoro dei tecnici nello sviluppo della vettura. Bisogna però sempre fare i conti coi soldi e non è facile, anche se Gianni sta cercando di trovare una soluzione. Oltre a Morbidelli e Inoue ci sono anche altre solu-

zioni, tra cui quella di Riccardo Rosset (vice-campione di F.3000, ndr) che è già venuto a trovarsi in azienda».

Minardi e Forti possono aspettare

Per quello che riguarda le squadre italiane Minardi non ha sinora nascosto di essere pronto a confermare i suoi piloti '95. Tuttavia, come più volte precisato, molto dipenderà dal budget che la squadra sarà in grado di reperire. Se, ad esempio, un'azienda petrolifera fosse intenzionata a supportare un pilota il team faentino sarebbe ben felice di aprire un dialogo. Gli stessi piloti in forza alla Minardi hanno mostrato di rendersi conto delle esigenze della squadra, Badoer ha infatti precisato: «Capisco perfettamente i problemi del team, ma io non ho tutti i soldi che ci vorrebbero. Spero che una buona fetta

possa portarla il secondo pilota o magari due piloti che potrebbero alternarsi». In pratica, il ventaglio dei papabili a un posto in Minardi è molto ampio oltre a Badoer, Lamy e Fisichella si sono fatti avanti anche Papis e Rosset senza dimenticare il brasiliano Marques, che dispone di una dote molto interessante. Patron Giancarlo ha precisato di non avere fretta e di poter aspettare che i giochi di altri team si chiudano. Se Diniz e Katayama, che si sentono accasati, dovessero ritrovarsi invece a piedi potrebbero ovviamente proporsi al team faentino, facendo leva sui loro ingenti budget. La Forti ha già concluso un accordo, come pilota collaudatore, con Montermini per lo sviluppo della vettura '96, in attesa di definire il contratto per la prossima stagione. Tuttavia la squadra alessandrina si trova in una situazione molto simile a quella della Minardi. Può infatti diventare l'ancora di salvezza per molti piloti che al momento guardano altrove. ■

UFFICIALIZZATO DALLA FIA IL CALENDARIO '96

Melbourne apre il Nürburgring invece raddoppia



dell'autunno nel quale, nonostante il freddo pungente, la neve non c'è mai. Ma a fine aprile è capitato spesso, in passato, che le colline dell'Eifel fossero ancora ammantate di bianco. In ogni caso il Nurburgring ha ottenuto di fare il bis e la Germania può nuo-

vamente contare su due Gp casalinghi. Dal punto di vista delle squadre la fase iniziale del campionato appare in ogni caso molto severa: sia sotto il profilo economico, che dal punto di vista tecnico. Infatti, una doppia trasferta in Australia (Melbourne) in Sud

America (Brasile, Argentina) peserà non poco nel bilancio delle squadre, soprattutto quelle più piccole che difficilmente avranno già racimolato il budget necessario a coprire la stagione. Né la trasferta tedesca, vista la quotazione del marco, appare

di quelle a basso costo. Tecnicamente sarà molto impegnativo mettere a punto le monoposto e portare avanti lo sviluppo con squadre e macchine in giro per il mondo. Saranno avvantaggiati i team in grado di approntare quattro vetture (tre per i Gran pre-

mi e una per lo sviluppo) sin dall'inizio di stagione. Infatti, con una monoposto appositamente dedicata ai test sarà possibile accelerare i tempi di messa a punto e presentarsi alle gare europee in vantaggio rispetto alla concorrenza. (a. a.)

ECCO I 16 APPUNTAMENTI

DATA	GRAN PREMIO	CIRCUITO
10 marzo	Australia	Melbourne
31 marzo	Brasile	San Paolo
7 aprile	Argentina	Buenos Aires
28 aprile	Europa	Nürburgring
5 maggio	San Marino	Imola
19 maggio	Monaco	Montecarlo
2 giugno	Spagna	Barcellona
16 giugno	Canada	Montréal
30 giugno	Francia	Magny-Cours
14 luglio	Gran Bretagna	Silverstone
28 luglio	Germania	Hockenheim
11 agosto	Ungheria	Budapest
25 agosto	Belgio	Spa
8 settembre	Italia	Monza
22 settembre	Portogallo	Estoril
13 ottobre	Giappone	Suzuka

PER IL PROSSIMO CAMPIONE IRIDATO

Un volante di topazio per spingere la Ferrari

Chi dovesse aggiudicarsi il titolo mondiale di F.1 al volante di una vettura del Cavallino Rampante, non solo si cingerà dell'alloro iridato guadagnandosi l'eterna gratitudine dei tifosi Ferrari, ma riceverà anche un volante davvero speciale, realizzato in preziosi topazi. Voluto da tre aziende del settore automobilistico, Champion, Fapa e Sparco, è in pratica un gioiello a forma di volante dalle dimensioni normali. Come detto, è destinato al primo pilota Ferrari capace di aggiudicarsi il campionato del mondo di F.1. Si tratta di un oggetto unico al mondo, realizzato da un orafo di Asti in 2000 ore di lavoro, con gemme di topazio (oltre 64), per un totale di circa 10.000 carati. Quella del mozzo, la più grande, incastonata in un supporto d'oro, pesa da sola 1876 carati mentre quelle delle razze del volante sono di 445 carati l'una. Il prezzo indicativo di questo trofeo? Oltre 200 milioni di lire. Battezzato Trofeo Pallino, un nome che non ha un riferimento preciso, è stato esposto al Motor Show presso lo stand della Fapa, in attesa di essere consegnato al prossimo pilota iridato con la scuderia di Maranello.



Carlo Massagrande

BADDOER

conquista Parigi

KARTING
MASTER A BERCY

Il veneto si impone nella finale di domenica vinta da Morbidelli, ma escluso perché sotto peso. Herbert e Arnoux regalano grandi emozioni, Sospiri... i brividi

■ PAOLO BOMBARA

PARIGI — Peccato, la terza edizione del Master Karting di Parigi-Bercy è iniziata con una delusione ed è finita con una polemica ed in mezzo c'è scappato anche un brutto incidente che ha coinvolto il nostro Sospiri e il finlandese Mika Salo. Era iniziata male, in effetti, con l'assenza poco giustificata di Schumacher ma è finita malamente con una polemica alla fine della seconda gara, quella della domenica. Poteva essere un'apoteosi per i nostri colori: ha infatti vinto Morbidelli alla grande con una rimonta incredibile dall'undicesima posizione di partenza, precedendo un Luca Badoer altrettanto strepitoso. Già, ma la rimonta di Gianni è sembrata troppo strepitosa a Badoer che a fine gara si è precipitato a verificare il kart di Gianni Morbidelli e constatando che non c'era traccia dei pesi obbligatori (è imposto un minimo di 140 kg, kart e pilota compreso) è andato su tutte le furie sfogandosi con Bruno Grana, il titolare della Jame che gestisce tecnicamente la gara parigina. «Non ci sto a fare il pagliaccio — ha detto Badoer a Grana —. O prendete le disposizioni per ridarmi la vittoria che ho conquistato oppure qui non torno mai più». Le stesse parole le ha poi rivolte al direttore di gara e a Philippe Streiff, che lo ha anche tranquillizzato assicurandogli che Morbidelli sarebbe stato squalificato. E così è stato. Motivo ufficiale: Morbidelli non si è presentato alla verifica del peso. Ma il problema è un altro ed è un male che avvelena

questa manifestazione sin dall'inizio. Secondo la volontà degli organizzatori si tratta di uno show, che accomuna su kart a priori identici piloti di Formula 1 e altri formulisti. È uno show che deve piacere al pubblico e non ai protagonisti, ed è per questo che già in passato era stata probabilmente data una «spinta» affinché davanti finissero i nomi di richiamo. Quest'anno i nomi di grande attrazione erano ridotti di numero e non bisognava dimenticarlo. Ma vai a farlo ammettere ai piloti. Impossibile. Sono tutti animati dalla volontà di vincere non da quella di figurare nello show. È una questione di regole del gioco, non sono chiare alla base ed è quanto gli organizzatori si sforzeranno di rivedere per il futuro. Per capire meglio certe motivazioni, basta pensare che nella prima giornata al termine di una lunghissima battaglia, David Terrien, un giovane e velocissimo pilota di formule promozionali francesi, ma, in particolare iridato della F. A di kart nel '93, aveva strappato (con una tampionata al limite della correttezza) il successo a Morbidelli. Cose che si fanno in kart... Ma che come sosteneva proprio Morbidelli non dovrebbero accadere in uno show. L'episodio ha soprattutto evidenziato agli occhi di tutti un'altra realtà, quella che se si gioca nelle regole fino in fondo, può vincere un pilota sconosciuto per i 18.000 spettatori di Bercy, cosa poco sensata per uno show. E domenica i vari Morbidelli, Badoer, lo stesso Terrien, Herbert, ma anche vecchietti per

fotografie GRAZIA NERI



PER IL RILANCIO Nel futuro i campionissimi del passato

PARIGI — È ora di cambiare. Per diversi motivi e, primo tra tutti gli organizzatori, di anno in anno è sempre più difficile convincere i piloti di punta a partecipare alla manifestazione. E non sarà di certo l'incidente di Sospiri ad ammorbidire la naturale riluttanza dei vari team-manager di F.1. Non è venuto Schumacher, che ha accampato come scusante un'influenza improvvisamente contratta all'Estoril e gli scioperi dei trasporti parigini. Non c'era Prost, rimasto insoddisfatto proprio da certi favoritismi accordati a suo (e non solo suo) parere proprio a Schumacher lo scorso anno. Williams e McLaren hanno bloccato i rispettivi piloti. Alesi e Berger hanno declinato... Philippe Streiff, organizzatore della manifestazione, ha capito l'antifona e per la prossima edizione pensa di tornare forse a una formula a staffetta, come quella del primo anno, con equipaggi di tre piloti. Ciò consentirebbe a tutti di correre in condizioni più rilassate senza lo stress di una vera gara evitando certi «peccati d'orgoglio». Streiff pensa soprattutto di rivolgersi maggiormente alle vecchie glorie per integrare i nomi attuali della F.1. Ed ecco che, se anche non ci sarà Schumacher (che ha comunque promesso di esserci l'anno venturo), i vari Herbert, Morbidelli, Badoer o Panis potranno essere affiancati da gente come Lauda, Piquet, Laffite, Fittipaldi, Patrese, Alboreto e Andretti. Nomi magici. Nomi che attirano la folla. Senza tanti patemi d'animo. E se si ritornerà alla formula della staffetta, potrebbero essere invitati anche personaggi dello spettacolo e, perché no, pure qualche rallista. ■

niente arrugginiti come René Arnoux, lo spettacolo lo hanno fatto alla grande e dovrebbero tutti esserne fieri. Poco importa il risultato. Allora bisogna modificare tutto il sistema e far correre solo i piloti di Formula 1 tra di loro. Ma in questo caso intervengono altri problemi più spinosi peraltro in evidenza dall'incidente tra Vincenzo Sospiri e Mika Salo, da cui entrambi sono usciti un po' malandati. Una brutta contusione alla spalla destra per il finlandese e un guaio simile per l'italiano campione '95 della formula 3000, allo scafoide sinistro. Un contrattempo renderà in futuro sempre più scettici i direttori delle squadre di Formula 1 a lasciar correre certi rischi «inutili» ai loro piloti. ■

Badoer, in alto, ha vinto l'ultima finale nella suggestiva cornice offerta dai riflettori del palazzo dello sport parigino, a sinistra. A destra Morbidelli, sotto lo sguardo di Streiff, solleva il braccio di Terrien, vincitore della finale di sabato





L'eccezionale rimonta fatto da Morbidelli domenica, a lato, è stata vana. Herbert al lavoro sotto lo sguardo del supercampione di kart Mike Wilson, al centro. Sospiri, in basso, ha subito una forte contusione allo scafoide sinistro



ORSI



1. GIORNATA IL FRANCESE SI AIUTA CON IL PARAURTI

Terrien a segno ...su Morbidelli

PARIGI — Dalla selezione dei quarti di finale, emergono Patrick Lemarié, che vince la prima batteria davanti ad Herbert, Xavier Pompidou, che si impone nella seconda davanti a Tinseau; Morbidelli, primo nella terza davanti a Terrien; mentre Boullion contro il successo nel quarto confronto davanti a... Janoray; dopo che Salo elimina malamente Sospiri. Altri protagonisti sono rimasti sul tappeto, tra cui Badoer (autore del giro più veloce della giornata) Panis, Collard, Lamy e Van de Poele, ma vengono recuperati dal ripescaggio arbitrario. Nella prima semifinale non ce n'è per nessuno contro Lemarié che domina davanti a Pompidou,

Arnoux, Herbert, Collard e Panis, quest'ultimi attori di un duello epico per il quarto posto. Nella seconda semifinale, va al comando Boullion davanti a Terrien, Morbidelli e Badoer. Tra i due italiani è ben presto lotta furiosa e Badoer cercando di superare Morbidelli esce. Subito dopo esce anche Boullion e gli va contro Morbidelli. I due ripartono ma si agganciano nuovamente, qualche giro dopo. Vince così Terrien davanti a un altro «sconosciuto» Montagny. Morbidelli è terzo. Ma il pesarese vuole rifarsi nella finale. Terrien va al comando davanti a Montagny, Lemarié, Morbidelli, Pompidou, Arnoux ed Herbert. Morbidel-

li inizia subito la rimonta e supera Lemarié e poi Terrien e Montagny si agganciano e si ritrova in testa davanti a Lemarié, Terrien, Montagny, Pompidou, Arnoux e Badoer in gran rimonta che supera ben presto anche Arnoux, poi scavalcato anche da Boullion. Badoer supera anche Pompidou. Intanto Terrien e Montagny hanno risuperato Lemarié e Terrien si fa sotto a Morbidelli. Rimonta inesorabilmente e all'ultimo giro gli è in scia e al tornante in fondo al dritto si appoggia col paraurti per spostare l'avversario e passare. Gianni non ci sta e commenta a fine gara. «È stata una gara sporca». Prima polemica. ■

2. GIORNATA TESTA A TESTA TRA BADOER E "MORBIDO"

Elettrizzante finale colorato d'azzurro

PARIGI - Si ricomincia daccapo, ma manca qualche protagonista (Sospiri, Salo e Grouillard sono ammaccati, Montermini è indolenzito, Moreno, beh è... seccato per il mezzo poco veloce). Sono tornati i sospetti e le gelosie. Alcuni piloti di F.1 hanno potuto cambiare il materiale, in teoria piombato, altri no. Janoray vince il primo quarto di finale davanti al figlio d'arte Beltoise. Terrien si impone nel secondo davanti a Badoer. Va a segno nel terzo confronto davanti a Lemarié. Morbidelli pensava di fare altrettanto nel quarto incontro ma per resistere a Enjolras si fa infilare anche da Montagny e Minassian e si scontra con quest'ultimo. Vince Enjolras davanti a Gomez. Nella prima semifinale, Terrien va al comando davanti a Badoer, Beltoise a Arnoux. René è scatenato: nella mischia riesce anche a effettuare un volo con testacoda completo e ripartire senza perdere posizioni, ma non riuscirà poi a resistere al ritorno di Boul-

lion e Malinconci. Terrien e Badoer hanno una marcia in più e staccano tutti. Nella seconda semifinale, ci si spinge molto al via. Herbert aggrancia Lemarié e poi Morbidelli mette fuori corsa Panis. Collard prende il largo, ma viene poi superato da Enjolras che vince, terzo è Gomez, quarto Herbert. Nella finale va in testa Terrien, davanti a Badoer, Enjolras, Collard, Gomez, Herbert, Lamy e Morbidelli (partito 11.). Il pesarese è velo-

cissimo e rimonta, mentre Herbert si ferma per la rottura del motore. Intanto Badoer è andato in testa superando con una bella staccata Terrien. Al 16. giro, Morbidelli in scia a Terrien e alla stessa curva a gomito del rettilineo principale si vendica del giorno prima spingendo violentemente Terrien. Alla 22. tornata sotto a Badoer e lo passa con una facilità sconcertante. Il pubblico è in delirio, ma Morbidelli sarà poi squalificato. ■

Anche Grouillard è vittima di un incidente

Oltre a Sospiri e Salo, si è fatto male anche Grouillard, che ha riportato una sospetta incrinatura di una costola di un contatto troppo ravvicinato. Domenica mattina si era dato per indolenzito anche Herbert; ma, quando anche lui ha ottenuto quel che voleva, si è presentato in pista per la gara. Ha invece dato veramente forfait domenica Andrea Montermini. Il sassouolese, forse il solo venuto veramente con il solo spirito di divertirsi, soffriva infatti di dolori costali e dovendo provare il lunedì a Barcellona la Forti ha preferito evitare guai.

● **STESS.** «È una manifestazione bellissima, ma troppo logorante». Luca Badoer ha sintetizzato la critica che molti piloti pronunciano da tempo nei confronti dei tempi, troppo serrati. La giornata di sabato è in effetti estenuante per i piloti, che sono in circuito sin dalle 8 del mattino per le prove libere fin verso mezzanotte per la finale. E poi tutti in viaggio per l'hotel, ad Eurodisneyland (a circa 20 km) per tornare in pista il mattino successivo.

● **SOSPETTI.** Come ogni anno, sono state molte le ombre sull'uguaglianza del materiale fornito dalla lame ai vari piloti di formula. I primi dubbi a dire il vero, li ha sollevati la stessa organizzazione che «per togliere ogni sospetto» come citava il comunicato ufficiale, ha indetto un'estrazione a sorte di telai, motori e accessori prima della prima gara. Di fronte a un notaio è stato spiegato che era vietato modificare alcunché. In teoria. In realtà non è stato infatti così per tutti, e domenica mattina si è assistito ad un vero balletto di kart, motori e altro ancora. Panis e Collard hanno ottenuto materiale nuovo, oltre a una sessione di prove straordinaria tutta per loro. Roberto Moreno non ha ottenuto nulla e ha fatto i bagagli andandosene al ristorante. «Non ero abbastanza veloce, non voglio far polemiche. È stato un bello show» ha poi commentato il brasiliano.

LE CLASSIFICHE

ELF MASTER KARTING

Parigi (F), 16 e 17 dicembre

FINALE DI SABATO

1. David Terrien 19 giri in 11'49'074; 2. Gianni Morbidelli a 0'207; 3. Frank Montagny a 3'358; 4. Patrick Lemarié a 3'887; 5. Luca Badoer a 4'292; 6. Xavier Pompidou a 7'539; 7. Jean-Christophe Boullion a 9'888; 8. Alexandre Janoray a 10'232; 9. René Arnoux a 13'358; 10. Stéphane Sarrazin a 13'780; 11. Emmanuel Collard a 20'755; 12. Olivier Grouillard a 1 giro.

Eliminati nelle batterie: Vincenzo Sospiri, Mika Salo, Olivier Panis, Andrea Montermini, Yannick Dalmas, Roberto Moreno, Pedro Lamy, Eric Van de Poele, Paul Belmondo, Emmanuel Clerico e Christophe Tineau.

- **Giro più veloce in gara:** Luca Badoer 27'490.
- **Giro più veloce in prova:** Gianni Morbidelli 27'502.

FINALE DI DOMENICA

1. Luca Badoer, 19 giri in 11'40714; 2. David Terrien a 1'709; 3. Sebastien Enjolras a 5'667; 4. Emmanuel Collard a 7'222; 6. Pedro Lamy a 14'835; 6. René Arnoux a 16'124; 7. Patrick Lemarié a 16'561; 8. Paul Belmondo a 22'9; 9. Eric Van de Poele a 23'216; 10. Guillaume Gomez a 28379; 11. Yannick Dalmas a 1 giro; 12. Xavier Pompidou a 9 giri; 13. Jean-Christophe Boullion a 10 giri; 14. Johnny Herbert a 16 giri; 16. Renaud Malinconci a 22 giri; 16. Jean-Philippe Belloc a 23 giri.

Eliminati nelle batterie: Olivier Panis, Paul Belmondo, Emmanuel Clerico Christophe Tineau.

- Forfait: Sospiri, Salo, Grouillard, Montermini, Moreno.
- **Giro più veloce in gara:** Gianni Morbidelli 27'339.
- **Giro più veloce in prova:** Gianni Morbidelli 27'474.

Salo decolla su Sospiri

PARIGI — Quando si dice che è davvero difficile spiegare a un pilota di Formula 1 che è una gara per ridere, per divertirsi. Sospiri e Salo erano scatenati sin dai tempi di qualificazione. Il romagnolo poi, lottava col coltello tra i denti con staccate al limite per compensare i limiti di un motore senza troppa ripresca. Ma nei quarti di finale, sabato sera, era secondo dietro a Boullion e insidiato proprio da Salo. I due si erano superati e risuperati due volte, aiutandosi anche un po' col paraurti. Poi, all'ultimo giro, Salo ha tentato di forzare il passaggio nella seconda curva a gomito, ma Sospiri non aveva lasciato varchi e Salo lo

ha tamponato saltando sul kart del rivale ribaltandosi violentemente. Nell'urto aveva col suo kart colpito la mano sinistra di Sospiri. Entrambi sono stati medicati all'infermeria e poi condotti all'ospedale della Pitié di Parigi, per effettuare le necessarie radiografie. Risultato nulla di preoccupante per Salo, a parte una fortissima contusione, ma per Sospiri si è subito parlato di sospetta incrinatura dello scafoide sinistro per Sospiri, che dovrà effettuare nuove lastre nei prossimi giorni. In questo caso il forlivese, che già aveva subito lo stesso infortunio nel '94 a Spa in F. 3000, dovrà restare immobile per tre settimane. ■

Due C41-Chevy a Daytona per Courage

La Courage prenderà parte alla prossima edizione della 24 Ore di Daytona, in programma il 3-4 febbraio, con due vetture siglate C41 dotate di motori Chevrolet. I prototipi saranno schierati da un nuovo team, il Formula International Motorsport, che ha rilevato il materiale della squadra di Harry Brix. Sulla prima «barchetta» correranno Jay Cochran, Philippe Adams e Alard Kalif, mentre sull'altra C41 è probabile l'impiego di Jerome Policand, Jean-Paul Libert e Steve Fossett.

● **CHEVRON.** Tra pochi giorni la Chevron B73 di Fabio Montani metterà le ruote in pista a Monza per il primo test in preparazione della 24 Ore di Daytona. La vettura è dotata di un propulsore Bmw M5 di 3800 cc e sarà condotta in gara dallo stesso Montani assieme a Guido Daccò e Gabrio Rosa. In gennaio il prototipo sarà sottoposto ad un'ulteriore sessione di prove sul circuito francese del Paul Ricard.

● **PLONER.** Dopo lo sfortunatissimo epilogo nell'ultima corsa del Challenge di F. Ford, dove è stato tolto di gara da Michelagnoli, Claudio Ploner ha ottenuto il premio speciale della Aercopier al Motor Show, per aver riportato quattro vittorie nella serie, segnalandosi come uno dei piloti più interessanti emersi nel campionato.



MENTRE MÜLLER CORRERÀ IN ITALIA CON L'A4

Wendlinger in Audi nell'Adac Cup

Karl Wendlinger lascia la F.1 per il Superturismo. Il pilota austriaco, che fu vittima di un grave incidente al Gran Premio di Monaco del 1994, ha siglato un contratto con l'Audi per prender parte alla Coppa Adac tedesca del prossimo anno. Per la Casa di Ingolstadt è un colpo doppio, inflitto ai rivali della Mercedes e alla Classe 1; il pilota austriaco, infatti, è cresciuto professionalmente all'ombra della Stella a tre punte e recentemente Norbert Haug, capo della Mercedes Motorsport, aveva dichiarato che avrebbe fatto il possibile per offrirgli il volante di una delle Classe C impegnate nell'Irc. Wendlinger è il tassello che completa il poker di piloti Audi nella serie tedesca e va ad affiancare Emanuele

Pirro, Tamara Vidali e l'altro austriaco Phillip Peter. Secondo indiscrezioni, non verrà confermato il rapporto di collaborazione col team di Udo Schneider (che nel '95 seguì le A4 di Heger e Stuck), per via del mancato gioco di squadra che costò il titolo a Biela. È invece probabile che le quattro Audi saranno tutte seguite dalla Roc Competition diretta da Fred Stalder, che si avvarrà della preziosa collaborazione del team Audi Sport Italia. Nel Superturismo tricolore, invece, sarà Yvan Muller il secondo pilota della Casa degli Anelli. Con un magistrale colpo a sorpresa la squadra diretta da Emilio Radaelli ha rimpiazzato un campione (Emanuele Pirro, che ha vinto il tricolore

SI CORRERÀ CON GLI 8 CILINDRI 4 LITRI

Motori aspirati nella Irl '97

Come As aveva già anticipato, l'Irl ha ufficializzato a partire dal 1997 l'utilizzazione di motori aspirati di 4 litri a otto cilindri. Jack Long ha annunciato che attualmente sono in corso trattative con General Motors, Ford, Nissan e Bmw che si sono dichiarate molto interessate a questa nuova formula. Tony George ha dichiarato: «I nuovi propulsori avranno circa 650-700 cavalli, con una riduzione di circa 120 cavalli rispetto ai motori turbo che attualmente si utilizzano a Indianapolis. Dovremmo ottenere una riduzione della velocità media di circa otto miglia, e per la sicurezza sarà certamente una cosa positiva. Inoltre

umenterà l'interesse del campionato in quanto tutti i partecipanti saranno allo stesso livello, trattandosi di un nuovo regolamento. I nuovi motori atmosferici co-

steranno circa 75.000 dollari. Nel budget di un team questo vorrà dire ridurre le spese di oltre il cinquanta per cento rispetto agli attuali propulsori sovralimentati».

CONFERMATO PRESIDENTE PER TRE ANNI

L'Indycar tiene Craig

Andrew Craig e la Indycar hanno rinnovato il loro accordo di collaborazione per altri tre anni. Carl Hogan, team manager di Emerson Fittipaldi, ha detto: «Craig ha fatto un eccellente lavoro, tutelando gli interessi di ogni squadra. Per la Indycar non poteva esserci presidente migliore». Prima del rinnovo del contratto come presidente, Craig ha illustrato al comitato direttivo la sua politica per il prossimo anno, che prevede un allargamento del calendario Indycar verso la zona sud degli Stati Uniti, con una gara in Texas, e un'altra prova al di fuori dei confini americani da organizzarsi in Giappone nel '97.





nel '94 e nel '95 e che il prossimo anno correrà nella serie tedesca) con un altro... fresco titolato. Il pilota alsaziano, infatti, si è aggiudicato quest'anno il titolo francese al volante della Bmw 318is dell'Equipe Oreca. L'accordo è stato siglato proprio a Bologna, in occasione del Motor Show, dove Muller si era recato per accompagnare sua sorella Cathy, impegnata nella gara del Challenge Internazionale Ferrari. Con l'ingaggio del campione francese, l'Audi Sport Italia ha costituito una coppia formidabile. Muller affiancherà il confermato Dindo Capello, che ha le carte in regola per assicurare il terzo titolo consecutivo alla Casa di Ingolstadt.

Fabio Ravaioli

Duplice colpo dell'Audi nel Superturismo: la Casa degli Anelli si è assicurata la collaborazione di Karl Wendlinger, sopra, nell'Adac Cup e di Yvan Muller, in alto a sinistra, campione in carica della D2 francese, che sarà schierato in Italia assieme a Capello

BOLDRINI HA PROVATO LA PRIMERA E...

Reid passa alla Nissan

Colpo di scena sul mercato del Superturismo internazionale: la Nissan ha strappato Anthony Reid, nella foto, alla Opel. Il pilota britannico, che nel '95 ha difeso i colori della Casa tedesca nel campionato giapponese e ha ricoperto il ruolo di tester della Vectra Superturismo, ha firmato con la Nissan e l'anno prossimo guiderà una delle Primera preparate dalla Scuderia Italia, nel campionato tedesco. Reid affiancherà il confermato Ivan Capelli, mentre per il terzo pilota la Casa nipponica è sempre più vicina a

concludere con Hans Stuck. Nei giorni scorsi, infatti, la Scuderia Italia ha condotto dei test a Misano, facendo debuttare Andrea Boldrini su una vettura Turismo. Purtroppo per l'ex campione italiano della Formula Europa Boxer, la pioggia ha guastato la festa, interrompendo il test dopo appena cinque giri. «L'impressione che ci ha fatto Boldrini — ha detto l'ingegner Giancarlo Bruno, direttore tecnico del team — è stata ottima. Al primo giro ha fatto subito un tempo interessante: 1'44". Gli offriremo presto

una seconda occasione». Sulla pista ancora asciutta Ivan Capelli ha invece colaudato una Primera prefigurazione '96. La vettura è un ibrido fra il modello a trazione anteriore e quello integrale della berlina giapponese. Della 4x4 conserva la disposizione del motore, la gabbia del rollbar e la sospensione posteriore. Con gomme (poco) usate Capelli ha staccato tempi incoraggianti. Il suo miglior giro lo ha coperto in 1'37"7, mezzo secondo sopra al tempo dell'Alfa di Tarquini nella gara dello scorso Aprile. (f.r.)

PIT-STOP

Giunto alla sua terza edizione il monomarca di **Enzo Osella** si concentrerà esclusivamente nelle cronoscalate tricolori

MASSIMO MANFREGOLA

Dopo la prima stagione quasi fallimentare, condizionata da scelte organizzative che mi sono poi dimostrate controproducenti, il Trofeo Osella è giunto ormai alla soglia della sua terza edizione di vita, al termine di una annata di assestamento. E in vista del '96 sono in preparazione alcune novità che saranno alla base di un concreto rilancio del monomarca. Lo stesso costruttore torinese «trapiantato» ad Atella fa il punto della situazione.

«Dopo i problemi patiti nel '94, possiamo dire di aver ritrovato in questa stagione una dimensione che ci permette di essere ottimisti in prospettiva futura. Nel '95 il nostro Trofeo vinto da Carlo Scola prevedeva 8 gare in salita e 2 in circuito a Binetto. Grazie al massiccio supporto dell'Alfa Romeo nelle tasche del vincitore sono finiti circa 22

milioni di lire: una bella cifra se paragonata ai 30 milioni che ha preso Danti per essersi aggiudicato il titolo europeo».

— Quali sono i cambiamenti previsti per il '96?

«Le gare del Trofeo verranno tutte abbinate al campionato italiano della Montagna. Per la prima volta la serie sarà composta esclusivamente da cronoscalate. Inoltre in seno alla nostra struttura verrà creato un ufficio stampa che avrà il compito di curare i rapporti con i mezzi d'informazione per tutto l'arco del campionato e su tutti i campi di gara. Ciò permetterà di assicurare ai concorrenti un adeguato supporto promozionale».

— Quali sono le sue concrete aspettative in vista della terza edizione del monomarca?

«Sono già in stretto contatto con diversi piloti interessati al nostro trofeo che, come sapete, è aperto al bisposto Cn di Classe P1, dotate di motore Alfa Romeo 3 litri a 24 valvole. Sin dal prossimo campionato contiamo di raddoppiare il numero dei concorrenti iscritti al Trofeo, portando a circa 20 unità il gruppo dei partecipanti».

— E per questo riguarda la Osella che verrà sfornata nel '96?

«È ancora presto per parlare, ma posso anticipare che ci saranno delle novità estremamente interessanti, anche per quanto riguarda gli aspetti relativi alla sicurezza».

La serie è in fase di crescita grazie anche al supporto fornito dall'Alfa Romeo



Carlo Scola si è aggiudicato il monomarca Osella, giunto alla sua seconda edizione

A Nogaro Ravaglia e Bmw da primato

Prove su pista bagnata, quelle svolte sabato e domenica scorsi da Michelin Competition sul circuito francese di Nogaro con i team di sviluppo di Bmw Motorsport, Renault-Williams, Honda-Msd e Volvo-Twr. Roberto Ravaglia, con la Bmw 318 già seguita anche da tecnici e da meccanici della McLaren Cars, è risultato il più veloce col tempo di 56"42, seguito da Alain Menu (Renault Laguna) in 56"52, dal britannico Rydell (Volvo 850, equipaggiata per la prima volta con le gomme francesi) in 56"60, mentre Leslie (Honda Accord) ha ottenuto il tempo di 57"00. I test Michelin continuano questa settimana.

● **ALFA ROMEO.** In contrasto con quanto riportato nello scorso numero di As, le Alfa Romeo 155 V6 Ti destinate a correre nell'Itc saranno assemblate a Chivasso, mentre i propulsori verranno preparati nella struttura di Settimo Milanese.

● **FIOCOCCO ROSA.** Sandro Argenti, pilota bolognese di autostoriche, è diventato nei giorni scorsi per la prima volta papà. La moglie Fabiola ha infatti dato alla luce una bellissima bambina alla quale è stato dato il nome Chiara. A Fabiola e Sandro vanno le felicitazioni e alla nuova... arrivata gli auguri di Autosprint.



ORSI

HAKKINEN, FITTIPALDI E COULTHARD A TURNO NELL'ITC

Piloti top sulla quinta Mercedes

La Mercedes sta prendendo in considerazione la possibilità di schierare una quinta Classe C-Amg in tutti gli appuntamenti dell'Itc previsti fuori dalla Germania. L'idea di Norbert Haug, già accarezzata in passato, è quella di affidarla in ogni occasione ad una «guest star», ovvero a un pilota di casa, possibilmente già legato alla Mercedes. I calendari dei vari campionati consentirebbero di schierare nomi di fortissimo richiamo per il pubblico, ad esempio, David Coulthard a Silverstone, Emerson Fittipaldi a Rio, Hakinen a Helsinki e così via. A sostenere l'iniziativa potrebbe essere la Bridge-

stone che darebbe i propri colori a questa vettura aggiuntiva rispetto a quelle previste per i piloti ufficiali presenti in tutte le gare della stagione. Questo sforzo supplementare ha rimesso

in dubbio la fornitura di pneumatici giapponesi alla Amg 2, il secondo team ufficiale di Stoccarda, che dovrebbe quindi rivolgersi alla Michelin. La Bridgestone non potrà invece fornire

pneumatici né ad Alfa Romeo né a Opel, che si erano fatte avanti. Hans Werner Aufrecht e Haug non intendono rinunciare al contratto in esclusiva di cui dispone l'Amg-Mercedes.

A SEBRING HA GIRATO A 8"5 DA MICHAEL ANDRETTI

Primi giri per Newman in F.Indy!

Proseguono a pieno ritmo i test della F.IndyCar: a Sebring Michael Andretti è stato il più veloce con la Lola T95 del team Newman-Haas dotata del nuovo motore Ford e dall'aerodinamica '96. Il figlio di «Piedone» ha girato in 54"5, precedendo di due decimi il suo compagno di squadra Christian Fittipaldi Bryan Herta, alla sua prima uscita con la Reynard 96i-Mercedes di Bobby Rahal, ha fatto segnare un tempo di 54"9. A sorpresa in pista è sceso anche Paul Newman, alla sua prima esperienza su una monoposto di F.Indy: a 70 anni suonati, «Blu eyes» ha girato in 1'03", a otto secondi e mezzo da Andretti: niente male per un rookie! Nel frattempo a Homestead Zandari ha provato con la Reynard 95i-Honda del team Ganassi. Dopo la brutta uscita di cui è stato protagonista la scorsa settimana, il pilota bolognese ha fatto segnare tempi molto promettenti. A Rio de Janeiro, intanto, sul rettilineo del circuito Jacarepaguá Raul Boesel si è esibito con la Reynard del team Green, «sconfinando» poco dopo, tra l'entusiasmo della folla, sulla via centrale di Ipanema, provocando una momentanea chiusura del traffico...

IL PROGETTO ORA DIVENTA ESECUTIVO

Ecco il plastico dell'ovale Honda

Ecco la prima immagine in scala del Twin Ring Montegi, il circuito che la Honda sta realizzando in Giappone, a circa 80 chilometri a nord-est di Tokyo. L'impianto sarà pronto nel '97 e comprenderà un circuito ovale di 1,5 miglia (2,4135 kmh) e uno misto delle esigenze del tipo di competizione, in due percorsi, uno da 1,4 km e l'altro da 3,4. La realizzazione del Twin Ring Montegi è particolarmente importante nella politica di sviluppo dell'automobilismo nipponico. In Giappone è infatti



sempre più crescente l'interesse per la F.IndyCar e la Nascar, che già il prossimo

anno debutterà infatti a Suzuka, per una gara a inviti attesissima.

NELLE PROVE A WILLOW SPRINGS

In F. Indy Lights Kanaan da record

Dopo le buone prestazioni ottenute nella sua prima stagione in F.3 tricolore, dove si è piazzato 5. nella classifica generale, Tony Kanaan, nella foto, ha svolto la settimana scorsa il suo primo test in F. Indy Lights a Willow Spring al volante di una Lola T93/20-Buick. Il 21enne pilota si è adattato molto velocemente alle caratteristiche della vettura e del tracciato, facendo segnare al termine delle prove il nuovo record della pista per la Mini Indy. Questa settimana Kanaan sarà impegnato in un ulteriore test a Phoenix organizzato dalla Marlboro per i più promettenti piloti brasiliani interessati a gareggiare in F. Indy Lights. Oltre a Kanaan, che è sempre più orientato a gareggiare nella formula cadetta statunitense, proveranno anche Gualter Salles, Osvaldo Negri, Hélio Castro Neves e Felipe Giaffone.



STUDIOCOLOMBO

PROSEGUONO A MAGIONE I CORSI MORROGH

Diventano 11 le corse per il Challenge di F. Ford

Il maltempo e il freddo dell'inverno non fermeranno l'attività della scuola di pilotaggio di Henry Morrogh, che proseguirà i suoi corsi dal 2 al 5 gennaio e in seguito dall'11 al 14 febbraio. Definito anche il calendario della prossima edizione del Challenge di F. Ford '96, che si svolgerà nell'arco di 11 gare. Ecco, nel dettaglio, le corse in programma: 17 marzo: Vallelunga; 7-8 aprile: Magione; 28 aprile: Varano; 26 maggio: Misano; 16 giugno: Imola. 14 luglio: Vallelunga; 22 settembre: Magione; 6 ottobre: Magione. 27 ottobre: Vallelunga; 24 novembre: Magione; 15 dicembre: Magione (gara non valida per il punteggio del campionato).



PHOTO4



ORSI

CON LA LOLA F. 3000 DELLA CERUMO

Per Papis test in Giappone

Proprio mentre As va in edicola, Massimiliano Papis, nella foto, prenderà parte sul circuito di Suzuka ai test Bridgestone per la F. 3000 giapponese al volante di una Lola T95 del team Cerumo. Il pilota lombardo è tuttora in trattativa per correre in F.1 e, se i suoi contatti non andassero in porto, potrebbe decidere di gareggiare in Giappone: «In questo momento — ha dichiarato Papis — ho due buone possibilità di rientrare nel Circus. Nel frattempo ritengo opportuno ampliare le mie esperienze agonistiche e pro-

prio per questo ho accettato la proposta del team Cerumo di partecipare ad un test, poi si vedrà: dipenderà da me accettare o meno un programma con la squadra nipponica». Per la cronaca, il team Cerumo schiera anche le Toyota Exiv nel SuperTurismo giapponese e potrebbe proporre a Papis un duplice programma, in monoposto e in D2, in sostituzione del danese Tom Kristensen, secondo classificato in F. 3000 dietro a Toshio Suzuki. Per ora è certo che il pilota italiano girerà martedì, mercoledì e giovedì.



ORSI

AL POSTO DELLA GARA DI SUZUKA

La Classe 1 correrà a Aida

Ennesima variazione al calendario del Campionato Internazionale vetture Turismo Classe 1, denominato Itc. Immutata la prima e l'ultima gara ad Hockenheim, e ancora una volta è stato modificato l'assetto delle due corse extraeuropee. La gara giapponese è stata anticipata dal 15 settembre al 4 agosto, «pericolosamente» vicina a quella di Rio (21 luglio). In Giappone non si correrà più a Suzuka ma sul circuito di Aida, appena privata del Gran Premio. La corsa francese, insieme alle due extraeuropee, è quella più a rischio: Fiat e Opel non fanno mistero di voler correre in Spagna, ma Ecclestone e Aufrecht, titolare della Amg, non sono affatto favorevoli.

Secondo posto a sorpresa per Barbaccia, nella foto, nello slalom Mura Dionigiane, che si è disputato a Siracusa su un percorso particolarmente insidioso a causa della pioggia

SLALOM A SIRACUSA

Sulle Mura c'è Paladino

SIRACUSA — Salvatore Palladino è tornato al successo dopo un periodo sfortunato, vincendo una gara caratterizzata dal tempo incerto e asfalto bagnato. Nella gara siracusana, secondo a sorpresa per Barbaccia, davanti a Puglisi. Quarto e quinto posto, rispettivamente per Gentile con una Fiat 127 e Irato. Sfortunato Virzi incappato in penalità in entrambe le manche. Per lui solo la soddisfazione di aver segnato il miglior tempo. Seguono in classifica Irato, Basile, Troia, Firullo e Pugliara.

SLALOM

Siracusa, 17 dicembre 1995

Assoluta: 1. Paladino (Fiat X1/9) 126,84; 2. Barbaccia (Fiat X1/9) 128,28; 3. Puglisi (Fiat X1/9) 128,83; 4. Gentile (Fiat 127) 130,26; 5. Irato (Fiat X1/9) 50; 6. Virzi 131,29; 7. Basile (Fiat X1/9) 132,74; 8. Troia (Opel Kadett Gte) 132,45; 9. Firullo (Fiat X1/9) 133,65; 10. Pugliara (Fiat X1/9) 134,15.



GALLÀ

QUELLO CONQUISTATO A TAORMINA È IL SUO PRIMO SUCCESSO

Flamingo esce e per Briguglio è la vittoria

S. TERESA DI RIVA — Primo successo per il messinese Bruno Briguglio al 5. Rally di Taormina. Su una Bmw M3 Speedy, il portacolori della Vaemenia Jolly Club è passato al comando della gara nel corso della settima prova speciale sulle nove in programma dopo l'uscita di strada del suo diretto rivale Roberto Flamingo dominatore incontrastato su Renault Clio Williams. Al secondo posto Sottile, primo tra le vetture di serie, davanti a Bertuccio laureatosi campione siciliano.

RALLY 1. SERIE

S. Teresa di Riva (ME), 17 dicembre 1995

Classifica assoluta: 1. Briguglio-Mondello (Bmw M3) in 58'25"; 2. Sottile-Astone (Peugeot 309) a 52"; 3. Bertuccio-Cuce (Opel Astra) a 1'26"; 4. Bruno-Chillo (Mazda 323) e 1'34"; 5. Messina-Aprile (Fiat Uno Turbo) a 2'49"; 6. Nucita-Foscolo (Peugeot 106 Xsi) a 3'59"; 7. Si Salvo-Squadrito (Peugeot 106 Rallye) a 4'55"; 8. Mazzeo-D'Andrea (Alfa Romeo 33) a 5'04"; 9. Alessi-Gilberto (Renault 5 GT Turbo) a 5'17"; 10. D'Innocenzo-Messina (Bmw M1) a 5'19".

AUTODROMO  NAZIONALE

MONZA

Buon Natale e Felice Anno Nuovo
Merry Christmas & Happy New Year

1996

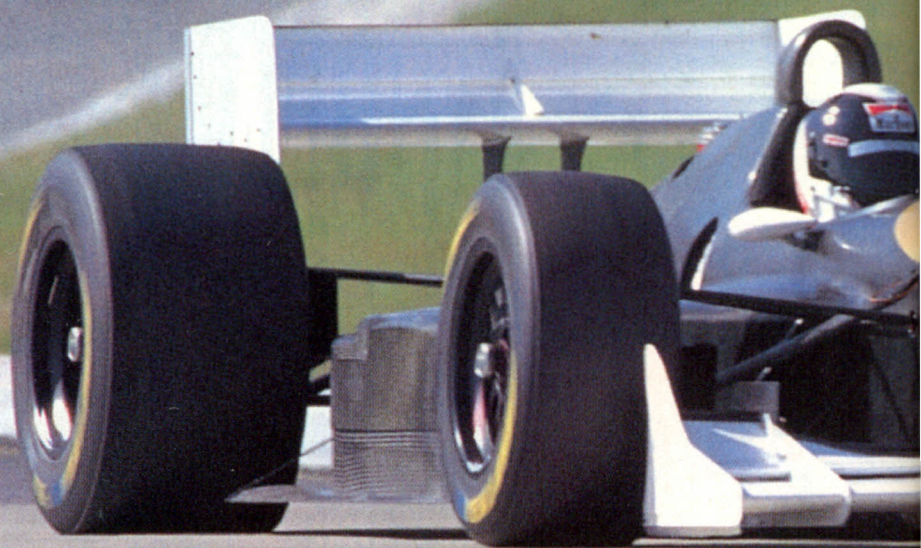
FORMULA INDY

TEST A SEBRING

Il team Eagle-Toyota si è reso conto di essere in ritardo. Mancano gli sponsor ma, soprattutto, la messa a punto della monoposto appare difficile. Lo hanno confermato tre giorni di prove

■ CESARE MARIA MANNUCCI

Una corsa contro

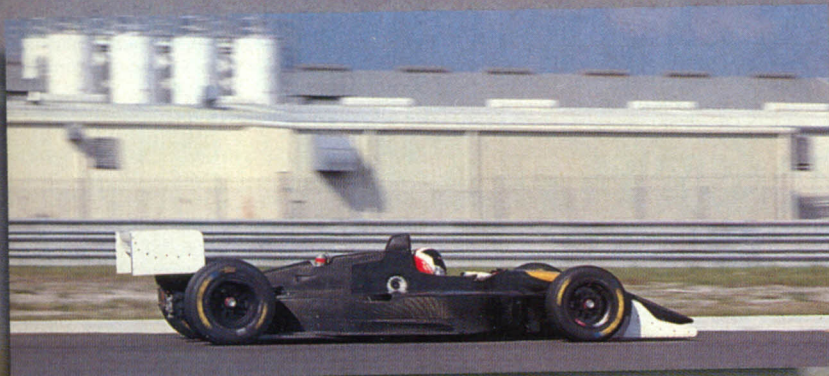


La squadra di Dan Gurney è scesa in pista sul circuito di Sebring con Juan Manuel Fangio Jr. sopra, che ha testato a lungo la monoposto Eagle-Toyota. La competitività della vettura, però, è ancora lontana. I tecnici hanno lavorato sodo ma il tempo stringe e gli sponsor ancora non ci sono. La Toyota, intanto, ha garantito il massimo sforzo per lo sviluppo dei propulsore



o il tempo

Al via della Indycar mancano poco più di due mesi, e per il team Eagle-Toyota è una lotta contro il tempo. Sul tracciato della Florida, la squadra di Gurney è scesa per tre giorni di prove. Era questa la quarta sessione, dopo quelle sostenute a Willow Springs e Firebird. Presente Juan Manuel Fangio Jr., la Toyota ha continuato lo sviluppo del telaio e del motore, indubbiamente ancora a corto di preparazione. I giapponesi avevano portato tre differenti soluzioni del cassoncino di sovralimentazione, con la valvola limitatrice della pressione, posizionata diversamente rispetto ai precedenti test. Per quanto riguarda il telaio, Fangio ha collaudato tre soluzioni di ammortizzatori costruiti dalla Penske. A questo proposito, il tracciato di Sebring, con il suo fondo stradale estremamente irregolare, è risultato il terreno ideale. A poco a poco i tempi migliorano, ma lo spazio che separa la Eagle-Toyota dai telai inglesi e dai motori Ford e Mercedes è ancora ampio. «Siamo partiti da zero, si tratta di un lavoro enorme — dice Dan Gurney — credo che saremo realmente competitivi solo tra un paio di anni. Al momento il motore va forse meglio del telaio, anche se Fangio mi dice che reagisce bene alle regolazioni. Soffriamo anche il fatto di arrivare sui circuiti alla "cieca", senza nessun riferimento in merito a quale assetto adottare. Dalle prime cinque gare di campionato non mi aspetto molto. Sarò contento se riusciremo a qualificarci. Dopo queste prove torniamo a Santa Ana con una ampia lista di lavori da fare. A gennaio andremo a Phoenix, anche con il secondo telaio che è in fase di costruzione. Sarà il momento in cui debutterà anche P.J. Jones». Indubbiamente il lavoro che attende il team Eagle è vastissimo. Se la Honda ha avuto bisogno di un anno per evolvere il proprio motore, accoppiato a un telaio già ampiamente collaudato come quello della Lola e con un programma gestito da un pilota come Bobby Rahal e la sua squadra, è evidente che i due anni pianificati da Dan Gurney sono forse una previsione ottimistica. La vettura progettata da John Ward presenta delle soluzioni estremamente sofisticate, in particolare per l'attacco della sospensione posteriore. Lo sviluppo del telaio non procede però sufficientemente veloce, in quanto è solo una squadra ad occuparsi dei test. Discorso analogo per il motore, anche se a gennaio Jeff Krosnoff inizierà i collaudi del motore Toyota installato sulla Reynard del team Arciero-Wells. Alla Eagle sono poi ancora alla ricerca di uno sponsor, in quanto la Toyota non garantisce la totale copertura del budget. Dopo il ritiro della squadra ufficiale dei rally si era parlato di un intervento della Castrol, ma la cosa adesso sembra rientrata. «Fondamentalmente è un problema di tempo. Sapevo — continua Dan Gurney — che il ritorno in F. Indy sarebbe stato duro. Non sono spaventato, ma per essere competitivi, la strada è ancora molto lunga. Siamo stati i primi a presentare la vettura conforme ai nuovi regolamenti '96, mentre Penske, Lola e Reynard lavorano in galleria del vento da quasi un anno. Se sarà necessario intervenire sul progetto, potremo farlo in modo più rapido rispetto ad un'altra squadra di F. Indy. La Toyota si sta impegnando a fondo sullo sviluppo del motore, per loro è una sfida più difficile e dura rispetto, ad esempio, al programma Imsa. L'elettronica Nippon-Denso sta andando meglio del previsto. Purtroppo però la gara di Homestead è fissata per il 3 marzo».



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.

ISCRIZIONE A CALENDARIO

SLALOM ALLA PRIMA EDIZIONE - SLALOM NON TITOLATI

NS 18 - ARTT. 6.1 - 6.2 ANNUARIO CSAI 1995
(PAG. 690)

In merito alle modalità di iscrizione a Calendario Nazionale Slalom, si comunica a tutti gli interessati quanto segue:

1) per quanto riguarda gli slalom alla prima edizione vigerà anche per il 1996 quanto previsto dalla NS 18, art. 6.1 (pagina 690 Annuario Csaì 1995). Si raccomanda agli Organizzatori, al fine di ottenere l'approvazione del Delegato Regionale competente per territorio, di allegare al Regolamento di Gara la **documentazione indicata nell'articolo in oggetto, completa in ogni sua parte:**

— relazione sulle caratteristiche del percorso (località di partenza e di arrivo, provincia competente per territorio, strada interessata, lunghezza, larghezza media, pendenza media);

— planimetria scala 1:2000 con indicazione delle postazioni dei birilli, degli U.C. e delle postazioni radio.

I Delegati Regionali non potranno approvare la gara in mancanza della documentazione di cui sopra. Sarà cura dei Delegati Regionali stessi ottenere preventivamente l'approvazione di pertinenza della Sottocommissione Slalom dopo gli adempimenti previsti.

2) Per gli slalom non titolati, varrà anche per il 1996 quanto prescritto dalla NS 18, art. 6.2 (pagina 690 Annuario CSAI 1995).

PARTECIPAZIONE ALLE GARE NELL'AMBITO DEI PAESI CEE O EXTRA-CEE

In riferimento a quanto pubblicato nelle Pagine Notiziario CSAI sugli Autosprint n. 10/95, 14/95 e 16-17/95, si rende noto che dal 1° gennaio 1996 l'Islanda entrerà a far parte del novero dei Paesi che permettono al proprio interno, anche in occasione delle competizioni classificate come Nazionali, la libera circolazione dei licenziati dei Paesi compresi nell'elenco stesso. Andorra, Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Gran Bretagna, Grecia, Irlanda, Islanda, Italia, Lussemburgo, Norvegia, Olanda, Portogallo, Principato di Monaco, San Marino, Spagna, Svizzera.

CAMPIONATI, TROFEI E COPPE ACI/CSAI 1996

Si prosegue la pubblicazione dei prospetti di alcuni dei Campionati, Trofei e Coppe indetti dalla ACI/CSAI per il 1996 (la prima parte si trova nella Pagina Notiziario CSAI su Autosprint n. 48/95):

CAMPIONATO ITALIANO E COPPE CSAI TOUT TERRAIN IN FUORISTRADA

29.31/3 Monti Ausoni (LT/FR) coeff. 2 - 18.28/4 Rally di Tunisia coeff. 6 - 10.12/5 Conca d'Oro (PA) coeff. 2 - 25.26/5 Trofeo Action Club (RI) coeff. 2 - 8.9/6 Mantova Trophy (MN) coeff. 3 - 20.23/6 Baja Telecel (Portogallo) coeff. 6 - 29.30/6 Vulture (PZ) coeff. 2 - 6.7/7 Titano (RSM) coeff. 3 - 19.21/7 Baja Espana coeff. 6 - 1.4/8 Italian Baja (PD) coeff. 6 - 12.15/9 Trans-Carpatic (Romania) coeff. 4 - 5.6/10 Sila (CS) coeff. 2 - 31/10.3/11 Elpa-Omo coeff. 4 NB. la validità delle gare all'estero è subordinata all'accordo delle rispettive A.S.N. (Autorità Sportive Nazionali).

CAMPIONATO ITALIANO E COPPE CSAI VELOCITÀ FUORISTRADA

13.14/4 Coppa S. Barbara (PI) - 11.12/5 Trofeo Elephant (MI) - 1.2/6 Coppa Genova (SV) - 22.23/6 Maggiore (NO) - 6.7/7 Trofeo Palagano (MO) - 7.8/9 Trofeo Club Amici Biella - 21.22/9 S.Marino (RSM) - 5.6/10 Il Ciocco (LU)

TROFEO NAZIONALE E COPPE CSAI ENDURANCE

29.31/3 Trofeo Monti Ausoni (LT/FR) coeff. 3 - 11.12/5 Mantova Trophy (MN) coeff. 4 - 25.26/5 Trofeo Action Club (RI) coeff. 2 - 6.7/7 Endurance del Titano (RSM/FO/PS/AR) - coeff. 4 - 1°.4/8 Italia Baja (PD) coeff. 6 - 4.6/10 Raid Conca d'Oro (PA) coeff. 3 - date da stabilire: Winter Race Alatri (FR/RM) coeff. 1 - Endurance Viterbese (VT) coeff. 1 Toscana Trophy (SI/VT) coeff. 1

COPPE CSAI TRIAL 4 × 4

1°/9 Trofeo Nazionale Fuoristrada - 15/9 Trofeo Sannio - 29/9 Trofeo Palagano - 13/10 Trofeo Modena - 27/10 Trofeo Vicenza.

ERRATA CORRIGE PAGINA CSAI AUTOSPRINT 50/95

Si correggono qui di seguito, scusandosene con gli interessati, alcuni refusi comparsi nella Pagina Notiziario CSAI su Autosprint n. 50/95 (12/12/95):

GRUPPO GIUDICI DI GARA: in questa sezione, nell'elenco dei Commissari Tecnici Regionali risultati idonei nell'ultimo esame/concorso, il nominativo Giuseppe Maratona è errato e va sostituito con Giuseppe **Martorana**.

SETTORE AUTO STORICHE: nel paragrafo «Porsche mod. 911», il periodo «(...)» sulle vetture del Prototipo F (...) è errato e va sostituito con «(...)» sulle vetture del **Periodo F** (...).

PROVVEDIMENTI DISCIPLINARI

Sentenza n. 20

ENNIO DONATO - SELVA FASANO 1995

A parziale accoglimento opposizione decreto n. 18/95 si riduce la sospensione delle licenze sportive a giorni 240 con decorrenza 23 agosto '95.

Sentenza n. 21

PIETRO COLLIA - 38. MONTE ERICE 1995

Sessanta giorni di sospensione licenze sportive ed ammenda di L. 500.000 per «rifiuto di sottoporre la vettura a verifica tecnica». (decor. Sospensione 17/11/95).

Sentenza n. 22

SAVERIO STOPPIONI - RALLY MONTECATINI 1995

Centoventi giorni di sospensione licenze sportive con decorrenza 17/11/95, per «rifiuto di sottoporre la vettura a verifica tecnica». decreto n. 25

BURGIO GASPARE - 38. MONTE ERICE 1995

Centoventi giorni di sospensione licenze sportive (decor. 17/11/95) per «vettura sottopeso».

PROROGA NAZIONALE DI FICHE INTERNAZIONALI

La CSAI ha deciso, in via eccezionale, di prorogare in campo Nazionale le fiche Internazionali di gruppo «A», ed «N» con scadenza il 31-12-1995 fino al 31-12-1996.

Detta proroga è applicabile nelle seguenti gare:

- Salita non titolata FIA
- Circuito non titolate FIA
- Rally Sprint e Coppa Italia
- Slalom.

Le Case Costruttrici o le loro filiali o importatori per l'Italia dovranno formulare regolare richiesta scritta di proroga per i modelli le cui omologazioni scadono il 31-12-1995 alla Segreteria CSAI.

**FORMULA
INDY**
SERIE IRL

LA NUOVA

L'apertura della pista di Orlando ha visto il battesimo di Alboreto su un tracciato ovale e l'inizio di una vera e propria alternativa al campionato della Indycar

CESARE MARIA MANNUCCI



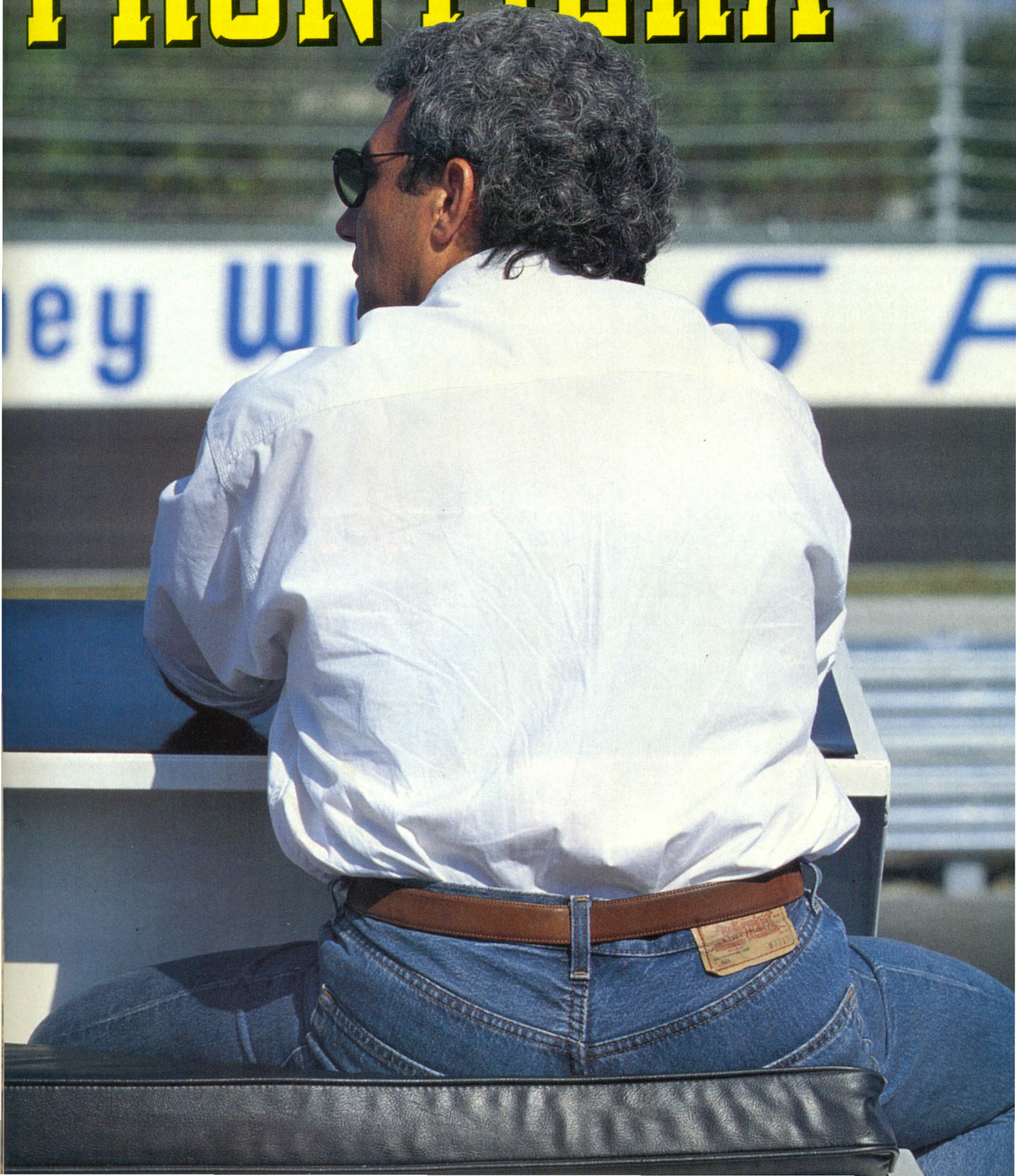
foto grafie ALEX RUFFO



ORLANDO — La nuova frontiera. Per Michele Alboreto, che insegue una nuova carriera a stelle a strisce. Per Tony George e la sua creatura, la lega Irl, che vuole riproporre una maniera di intendere l'automobilismo più semplice e vicino allo spirito yankee. Ora Michele Alboreto può dire di conoscere una vettura di F. Indy in tutti i suoi aspetti. In una settimana trascorsa in Florida, il milanese ha sostenuto un giorno di prove sul tracciato stradale di Homestead, e due giorni sul nuovo ovale di 1,1 miglia di Orlando, al volante della Lola del team Scandia-Simon appartenuta al messicano Carlos Guerrero. Troppo poco per trovarne il limite, ma abbastanza per capire le problematiche di questa categoria. «A Homestead — dice Michele — le cose sono state abbastanza semplici. La guida era per molti aspetti simile a quella della F.1 turbo, anche se non

Alboreto volge le spalle al passato e guarda a una nuova carriera negli Stati Uniti. Dopo il suo primo test a Orlando il milanese vuole correre nella Irl con la Lola del team Scandia-Simon

FRONTIERA

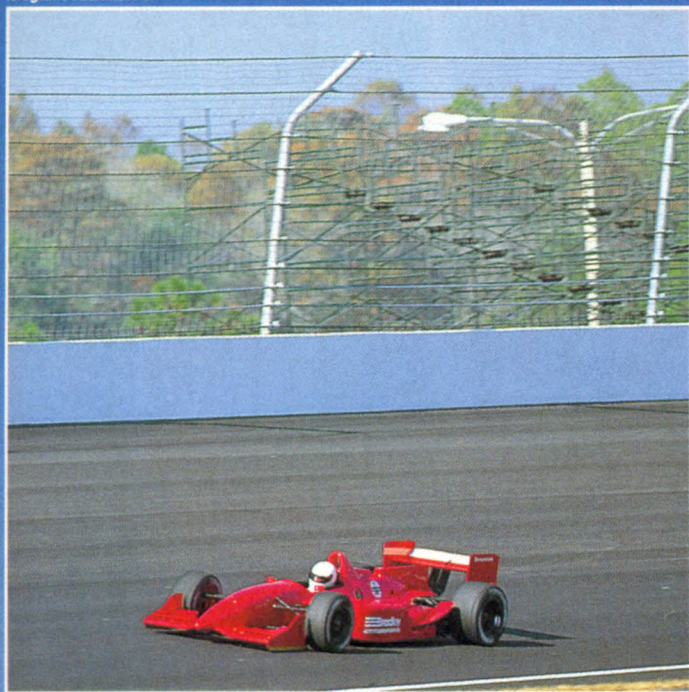


◀ *mi aspettavo che i motori fossero così elastici. Ho provato insieme a Robby Gordon e Ricardo Rosset. Loro erano più rapidi ma io mi sono tenuto entro ampi margini di sicurezza. A Orlando, sull'ovale, le cose sono state certamente più complesse. Mi sono reso conto che l'esperienza di F.1 mi serviva molto poco. Ancora prima di salire in macchina, ho avuto dei problemi con il casco. Se avessi usato il mio integrale, avrei avuto difficoltà con le turbolenze. Fortunatamente la Bell mi ha fornito subito un casco da ovale per la mia misura. Era tutto bianco, e ho dovuto metterci due strisce di scotch per avere i miei colori tradizionali. Sono state prove un po' strane. In tutto avrò percorso sessanta giri, circa cento chilometri. La macchina non mi sembrava molto a posto, ho suggerito numerose*

modifiche, anche se ho trovato strano che mi chiedessero di fare l'assetto, dal momento che ero al debutto su quel tipo di tracciato. La squadra mi è sembrata soddisfatta. Mi hanno proposto un contratto triennale, con un programma che prevede gare in Imsa, Indycar e Irl. Devo pensarci su, anche perché il tutto è legato alla presenza di alcuni sponsor. Realisticamente potrei correre gli stradali in F. Indy, alcuni ovali nell'Irl, la 500 miglia di Indianapolis, e diverse gare del campionato Imsa con la Ferrari». Sullo scarso livello dei piloti presenti nell'Irl, Alboreto non si sbilancia più di tanto. «Certamente l'Indycar è più difficile, comunque qui c'è Brayton che lo scorso anno a Indianapolis è partito in pole, Luyendyk che a Indy ha vinto, poi piloti come Roberto Guerrero e Cheever. A Orlando mi sembrava che andassero tutti forte». Michele ha ottenuto il suo tempo più veloce in 20"50. Lazier, il più ra-

pido della sessione, si è spinto sino a 19"70. Otto decimi di differenza su un ovale di quella lunghezza, rappresentano certamente un distacco abissale, ma è anche vero che a Orlando, Michele ci è andato soprattutto per imparare. «Le decisioni saranno comunque prese prima di Natale. Dick Simon mi ha già iscritto per la gara di Orlando ma ancora ci sono molte cose che devono essere definite. L'idea di correre in tre categorie americane, comunque, mi interessa molto». Per questo programma determinante sarà l'apporto dell'Agip. Grazie all'intervento di Piero Ferrari, la Casa petrolifera italiana dovrebbe supportare il programma americano di Alboreto. Il pilota italiano è disposto a ricominciare tutto da zero, il team Scandia-Simon, però, non sembra — per il momento — una organizzazione in grado di assicurare la competitività necessaria per consentire ad Alboreto di vincere. ■



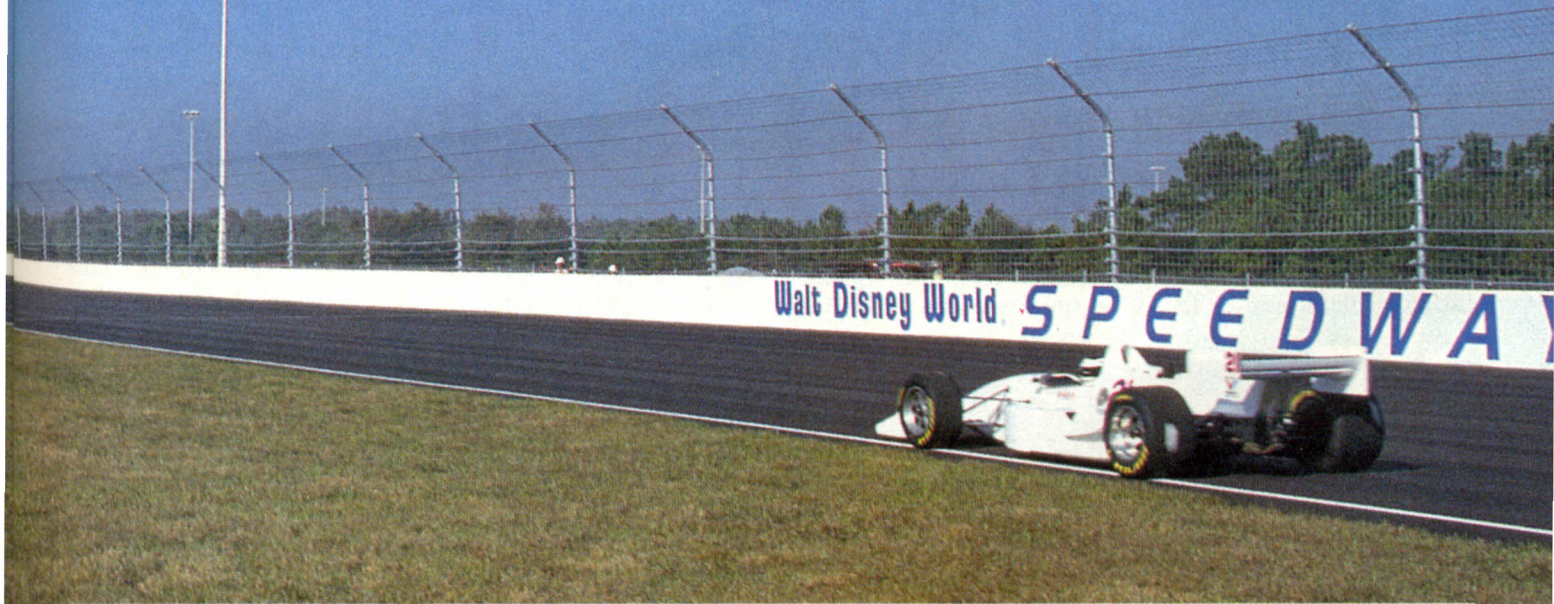


ANCHE SE MANCANO I TOP TEAM

Il campionato non è un bluff!

ORLANDO — «Eppur si muove». Lo disse Galileo, deve averlo pensato Tony George, quando dopo molti ritardi, ha finalmente visto una quindicina di vetture inaugurare la nuova pista di Orlando, ricavata a fianco di un parcheggio di Disney World. È passato meno di un anno da quando l'Irl annunciò il proprio calendario e il regolamento tecnico. Ora, a poco più di un mese dalla prima gara, in programma a Orlando per il 27 gennaio, finalmente la Irl svela le proprie

carte. La prima impressione non è delle più entusiasmanti, sia per il livello dei concorrenti presenti ad Orlando, sia per la pista stessa, che per ora esiste solo come nastro di asfalto. Tribune e box sono al momento assenti, una cosa che non sembra preoccupare più di tanto Tony George, che per la gara ha già venduto i cinquantamila biglietti per le tribune. Il triovale di Orlando ha comunque superato l'esame dei primi test. La caratteristica principale è l'inclinazione delle curve, ▶



Sulla nuova pista di Orlando, ricavata a fianco di un parcheggio a Disney World, hanno girato i futuri partecipanti alla serie Irl: a lato, il giovane Richie Hearn con la Reynard di John Della Penna e, sotto, il 51enne Bill Tempero su una vecchia Lola. Nei test, a sinistra, si è rivisto anche Roberto Guerrero al volante di una Reynard del Pagan Racing, mentre Michele Alboreto, a destra, ha approfittato dei test per approfondire la conoscenza della Lola del team Scandia-Simon, con cui risulta iscritto alla prima gara



A Orlando ha girato anche il francese Gregoire, sotto, con una Reynard e Brayton, in basso, con la Lola a motore Menard, uno dei favoriti per la vittoria nel nuovo campionato di F. Indy.



particolarmente la numero uno, decisamente più elevata rispetto agli altri ovali. Nella prima settimana Buddy Lazier ha ottenuto la velocità media di km 293.837. Per le prove ufficiali è prevedibile che la pole sfonderà il «muro» dei 300 kmh. A Orlando si è visto comunque un mix di piloti e squadre estremamente eterogeneo. Da una parte il team di John

Menard, certamente il più professionale e competitivo, che con i motori di propria costruzione e Cheever e Brayton come piloti, si candida come la squadra da battere. Dall'altra parte organizzazioni del tutto dilettantistiche che hanno rispolverato dal garage, vecchi telai Lola del '93. Non è certo con piloti come Rick DeLorto oppure Tony Turco che la Irl

può pensare di far concorrenza alla Indycar. Così come è risibile l'enfasi con la quale l'organizzazione di Tony George ha annunciato la presenza di piloti come Johnny Parsons, Davey Hamilton o Stephan Gregoire. Se gli intenti dell'Irl sono quelli di creare una categoria più semplice e meno impegnativa dal punto di vista tecnico e finanziario rispetto alla Indycar,



allora dal test di Orlando si possono trarre indicazioni positive. Se invece Tony George pensa di avere tra le mani uno spettacolo alternativo alla Indycar, allora proprio non ci siamo. Alla gara di Orlando sono iscritte per il momento 41 vetture, ma per almeno dieci si tratta di iscrizioni di comodo. C'è da rabbrivire pensando che da questa lista potrebbero scaturire i 33 piloti che parteciperanno alla 500 Miglia di Indianapolis, considerando che ad eccezione dei team di A. J. Foyt e Dick Simon, tutte le altre squadre di Indycar hanno rispettato per il momento l'embargo, non aderendo a questa nuova serie. È innegabile che, ad esclusione del team Menard, i piloti e le squadre di punta della serie Irl, sono tutti «scarti» della Indycar. Qualche cosa di nuovo e interessante si è comunque visto. Richie Hearn, di 23 anni, proveniente dalla F. Atlantic e il team di John DellaPenna, sono stati tra i più veloci, e, in mezzo a tanti riciclati, è certamente un fatto rimarchevole. Jack Longo, direttore esecutivo della Irl, ha detto che le iscrizioni per la gara di Orlando non sono ancora chiuse e che probabilmente sarà necessario effettuare una gara di qualificazione. L'America è un paese grande, indubbiamente c'è spazio per entrambe le categorie, l'importante, però, è eliminare tra i due campionati ogni elemento di conflitto, rappresentato per il momento della procedura di qualificazione per la 500 Miglia di Indianapolis. Risolto questo problema, anche l'Irl potrà avere un buon successo. Il calendario prevede gare in posti suggestivi come Disney World o Las Vegas, e nel '97 c'è la proposta di utilizzare i motori aspirati di tipo stock block. In questo caso si verrebbe a creare una vera alternativa tecnica alla Indycar. Adesso, comunque, è interessante vedere come si comporterà il motore Menard ad aste e bilancieri rispetto ai Ford e Mercedes su gli ovali corti, tracciati che per i sei cilindri americano, a causa delle sue caratteristiche nell'erogare la potenza, non sono certo il terreno ideale. I molti della Indycar che pensavano che la Irl fosse solo un bluff, dopo i test di Orlando, devono adesso ricredersi. Per l'automobilismo americano si è aperta una nuova frontiera. ■



RAID

"DAKAR" AL VIA

La

A dispetto della crisi economica, la regina delle maratone ha fatto il pieno di iscritti. E le due protagoniste di sempre, Citroën e Mitsubishi, potrebbero non essere così favorite perché Hubert Auriol ha lavorato per i privati. Ecco come

ELISABETTA CARACCIOLO

Erano anni che la Tso non chiudeva le iscrizioni della «Dakar» ad un mese dalla partenza e con un pienone di iscritti: oltre trecento piloti con auto, moto e camion non aspettano altro che il via del raid per eccellenza per scoprire il percorso, nuovo al settanta per cento, che Patrick Zaniroli, il direttore sportivo nonché responsabile del road-book, ha preparato per loro. Un percorso, quello della Granada-Dakar '96, che si preannuncia selettivo e suggestivo, finalmente lontano dai grossi centri abitati, dalle città alle quali ci si era abituati a far capo per la necessità di trovare aeroporti adatti ad ospitare i velivoli utilizzati per trasportare uomini, ricambi e via discorrendo. Quest'anno,

La carovana che si snoda nel deserto, sulla pista per Nouakchott, è un'immagine-simbolo della «Dakar», il raid per eccellenza, dove spesso viaggiare nel... branco significa sopravvivere. Si parte il 29 dicembre da Granada e si arriva a Dakar il 14 gennaio

carica dei

3000



invece, Hubert Auriol, direttore responsabile della Tso, ha limitato al massimo il numero dei veicoli al seguito della corsa e inoltre ha scelto aerei in grado di atterrare ovunque, comprese le piste di sabbia o di laterite. In questo modo i bivacchi potranno venire allestiti davvero in pieno deserto, lontano da tutti e da tutto. Sarà così un percorso «progressivo», che tappa dopo tappa metterà sempre più a dura prova concorrenti e mezzi. All'inizio ci saranno tre speciali di adattamento, tanto per dare tempo a tutti di «entrare in gara», di riscaldarsi. Poi, dalla quarta frazione, la prima senza meccanici aviotrasportati, si comincerà a fare sul serio. «Quest'anno non abbiamo voluto dare il nome marathon alle

tappe senza meccanici aviotrasportati perché in realtà — spiega Hubert Auriol — sono speciali come tutte le altre, senza parco chiuso o limitazioni di alcun genere. Bisognerà solo lavorare con le proprie forze e aspettare i camion con i ricambi perché questi non potranno arrivare dal cielo». E proprio la quarta frazione, di 540 chilometri, farà la differenza: accade ogni anno di trovare una tappa difficile, alle porte della Mauritania o di qualcuno dei Paesi della situazione interna più «calda». Serve a sfoltire il gruppo, a rispedito a casa un po' di gente, tanto per alleggerire la carovana prima di entrare nel deserto per quella che è stata denominata «la settimana della sabbia». Grazie al tracciato disegnato da Patrick Zaniroli la gara dovrebbe decidersi solo all'ultima tappa, salvo grossi imprevisti o rotture meccaniche. I piloti ufficiali, da Vatanen a Lartigue, da Saby a Schlessler, aspettano le prime speciali, le piste sassose e piene di buche del Marocco, per mettere perfettamente a punto i propri mezzi ma soprattutto per «pesare» gli avversari. Come sul ring, i piloti si studieranno e cercheranno di scoprire da subito le potenzialità uno dell'altro. Né Citroën né Mitsubishi si sbilanciano in pronostici: troppo rischioso, le evoluzioni delle vetture schierate dai francesi (la Zx quinta



Ari Vatanen, sopra, e Bruno Saby, sotto, sono le «teste di serie» di Citroën e Mitsubishi



versione) e dai giapponesi (la Pajero ulteriormente rivisitata) non si sono ancora mai misurate direttamente. Ma poi, perché limitare tutto ai due top team? Proprio nelle prime speciali potrebbe saltare fuori l'outsider, l'ospite «troppo» veloce e per questo indesiderato. Magari Schlessler, che aspetta la «Dakar» per provare il suo nuovo buggy, diverso da tutti i precedenti e motorizzato Seat. O Miguel Prieto, che ritorna dopo anni di assenza, o ancora Carlos Souza, veloce portoghese popolarissimo in patria, o Patrick Tambay. Il francese, a bordo della Mitsubi-

LE DUE GRANDI ALLA



MITSUBISHI I GIAPPONESI PUNTANO SULL'AFFIDABILITA' Solo qualche sviluppo per la gloriosa Pajero

La Sonauto, il ben noto importatore francese che fa da reparto corse ufficiale per vari costruttori giapponesi, è l'unica «Casa» che alla «Dakar» schiererà quest'anno mezzi in ogni categoria: moto, auto (di ogni classe) e camion. Yamaha per le moto e Mitsubishi per auto e camion. Già: proprio camion, visto che per la prima volta i giapponesi hanno deciso di far partire un mezzo pesante costruito ed ideato appositamente per le gare africane. Ma sarà sicuramente sui Prototipi T3 che si concentrerà l'attenzione dei più, su quelle Pajero che devono assolutamente riuscire a contrastare il dominio Ci-

troën. Devono, perché i giapponesi credono più in questa gara che nel mondiale rally, anche se forse non capiscono che per vincere non basta un mezzo affidabile ma c'è bisogno di una squadra vera e di un personaggio in gamba che la gestisca. Solo due uomini nel team franco-giapponese hanno qualche possibilità di vittoria, Bruno Saby e Jean Pierre Fontenay. Gli altri due fanno solo numero, a cominciare da Shinozuka, uomo imposto dalla Mitsubishi in quanto giapponese. Accanto ai tre, quest'anno, fa la sua comparsa Hiroshi Masuoka, un pilota in gamba, che ancora non ha disputato una gara

con il Prototipo T3 ma ha comunque alle spalle due vittorie alla «Dakar» nella categoria T2. Come se non bastasse, già lo scorso anno la Mitsubishi aveva scelto di lasciare a casa il suo storico team manager, Ullrich Brehmer, in favore di un giapponese rivelatosi inadatto a dirigere una squadra. Farà lo stesso errore anche quest'anno? Ai giapponesi non resta che sperare nella vettura. Già vista in Marocco e in Dubai, la Pajero T3 ultima evoluzione non presenta tuttavia cambiamenti importanti. Niente a che vedere con la Citroën che, tanto per citarne una, pesa oltre cento chili in meno...

shi Pajero T2 con la quale ha partecipato alla Parigi-Pechino, non sarà veloce come i piloti con le vetture da assoluto ma ha al suo fianco un volpone come René Metge, che conosce tutti i trucchi della «Dakar» e delle gare africane. Superare le dune senza perdersi, correre in mezzo ai villaggi senza sbagliare pista, non finire fuori strada sugli scivolosi sterrati della Guinea: sicuramente, quest'anno non sarà tanto la velocità a decidere il vincitore della «Dakar» quanto piuttosto una miscela di fortuna, esperienza e capacità nella navigazione.

shu Pajero T2 con la quale ha partecipato alla Parigi-Pechino, non sarà veloce come i piloti con le vetture da assoluto ma ha al suo fianco un volpone come René Metge, che conosce tutti i trucchi della «Dakar» e delle gare africane. Superare le dune senza perdersi, correre in mezzo ai villaggi senza sbagliare pista, non finire fuori strada sugli scivolosi sterrati della Guinea: sicuramente, quest'anno non sarà tanto la velocità a decidere il vincitore della «Dakar» quanto piuttosto una miscela di fortuna, esperienza e capacità nella navigazione.

"GUERRA" COSÌ

CITROËN QUINTA EVOLUZIONE PER LA ZX

E' tutta nuova la Rossa di Francia



La squadra, il mezzo, la strategia, il budget. La Citroën ha tutto questo, dunque ha le carte in regola per dominare una gara come la «Dakar». E rispetto alla Mitsubishi appare più forte a livello di piloti. I quattro che il team francese schiererà sono quanto di meglio ci sia in questo momento per i rally-raid: Pierre Lartigue, detentore della Coppa del Mondo da tre anni e vincitore della «Dakar» negli ultimi due, Ari Vatanen, quattro volte primo in questa gara, Salvador Servià, pilota di massimo livello, e Philippe Wambergue, espertissimo, noto in Francia e a tutti gli appassionati di questa disciplina. Il mezzo, inoltre, è nuovo: una versione della Zx Rallye-Raid giunta alla sua quinta evoluzione, e che evoluzione! Veloce, leggera, affidabile, la Rossa francese sta solo aspettando le prime tappe marocchine per far vedere di che cosa è capace. La strategia per il momento non esiste, o meglio: tutti e quattro i piloti possono partire puntando a vincere la corsa. Non sono inizialmente previsti ordini di scuderia. Questi potranno, semmai, arrivare in un secondo tempo, quando la classifica avrà messo in luce le possibilità di ogni equipaggio ancora in gara. Infine il budget, forse l'aspetto più importante. Oltre ad aver ricostruito la Zx, la Citroën si presenterà in gara con un imponente servizio assistenza e con un numero «esagerato» di meccanici e camion al seguito. La sconfitta in questo team non è permessa... ■



PIACE AI PRIVATI LA «DAKAR» DI AURIOL

Ecco la ricetta del bell'Hubert

Ventuno anni di competizioni alle spalle, in moto ed in auto. Da due anni organizzatore della gara più famosa e più difficile, la prova simbolo per i raid: la «Dakar». Hubert Auriol è pronto per partire per la sua nuova avventura, la seconda, come direttore della Tso e quindi principale responsabile di questa gara-mito. Tre vittorie da pilota, due in moto e una in auto, ed un'altra, secondo egli stesso la più importante, raggiunta lo scorso anno come organizzatore. Grazie a lui, la «Dakar» è tornata ad essere una gara unica e selettiva e non a caso quest'anno, come non succedeva da tanto tempo, la Tso ha dovuto chiudere le iscrizioni in largo anticipo...

— Come sarà la seconda «Dakar» dell'era Auriol? Risponde il «bell'Hubert»...

«Non sarà una «Dakar» più difficile. Abbiamo, piuttosto, cercato di creare una gara più regolare. Una cosa è sicura: i concorrenti si devono mettere in testa che la corsa dura quindici giorni. Fin dall'inizio tutti dovranno concentrarsi sulle difficoltà che incontreranno ogni giorno per

quasi tre settimane, ed ogni tappa portata a termine sarà un passo in più verso il traguardo. Il protagonista di quest'anno sarà il deserto e per i piloti sarà importante guidare con la testa e riflettere. Specie prima di passare una duna: tante volte si guadagna più tempo così che non correndo in pieno ma alla cieca».

— Una nuova filosofia dunque, che sembra soddisfare i piloti visto che il numero delle iscrizioni quest'anno è aumentato del 25 per cento...

«Per me, aver raggiunto questo numero di iscrizioni è un grande successo. Quando arrivai, lo scorso anno, la situazione era quasi disastrosa e sembrava irreversibile. E invece... Quest'anno la situazione economica in Europa non è molto migliorata, resta difficile, mentre il nostro incremento sul numero dei concorrenti rispetto allo scorso anno è di sicuro una grande soddisfazione. Verranno davvero tutti a questa «Dakar»: ci sono le grandi Case ufficiali, la Mitsubishi e la Citroën, i team privati più importanti. E per il prossimo anno credo avremo un nuovo costruttore in gara, ma in questo momento non posso assolutamente annunciare il suo nome: sarà una sorpresa».

— Che cosa è cambiato rispetto alla «sua» prima edizione dello scorso anno?

«Rispetto all'organizzazione dello scorso anno abbiamo cambiato due cose importanti: l'assistenza medica, che non sarà più affidata alla società a Ams, ed il Pc Course, l'aereo con la direzione-gara. Abbiamo cercato

fotografie SOLDANO-DPPI



Patrick Tambah e la Pajero T2, a fianco: alla «Dakar» l'ex ferrarista avrà al suo fianco l'esperto Meige. La Citroën Zx evoluzione, sopra, e la Mitsubishi Pajero, sopra a sinistra, «volano» durante i test. E in gara? Intanto Hubert Auriol, in alto a destra, sembra dire ai concorrenti «accomodatevi»...

di migliorare entrambe, specie il Pc Course, che sarà affidato direttamente a Tso. Abbiamo fatto altri sforzi importanti per quanto riguarda la pubblicazione delle classifiche, l'ordine di queste a seconda delle categorie. E poi ci sono Minitel e Internet, altre due novità importantissime, già in funzione».

— Esiste un aereo incaricato dell'assistenza, il trasporto ricambi, per le moto. Quando ce ne sarà uno per le auto?

«Per allestire un servizio del genere avremmo bisogno di una marca, ufficiale, che collabori con noi a questo progetto, promuovendo un challenge per vetture private strettamente di serie. Bisogna trovare il sistema di fare una categoria particolare, con vetture tutte uguali, e una classifica specifica: per il momento la proposta è stata lanciata ma nessuno vuole impegnarsi. Il problema più grosso sono gli aerei; non è facile gestire tutta una flotta che si muove al seguito della gara. Gli aeroporti sono quelli che sono, molti non hanno "parcheggio" per le vetture, le moto, i camion della "Dakar". E gli aerei devono essere in un certo qual modo speciali, aerei che possano atterrare ovunque. Allestire un velivolo per l'assistenza alle vetture è difficile perché se per le moto trasportiamo una cassa di una certa misura per un massimo di 60 chili, e due ruote, per le auto i volumi e i pesi sarebbero maggiori. Se ci basta cioè un aereo per assistere 130 moto, per le auto ce ne vorrebbero almeno cinque».

— Per la seconda volta si prende il via da Granada, ma molte persone chiedono di riportare la partenza a Parigi...

«Lo so, la gente domanda di tornare a partire da Parigi. Appassionati ce ne sono tanti, ma non sono loro che pagano, purtroppo. Non possiamo accorciare la gara, diminuire i costi e partire da Parigi, le tre cose non vanno d'accordo fra loro. So che questo danneggia soprattutto gli stranieri perché per un pilota giapponese, per esempio, è importante avere la foto sotto alla torre Eiffel. Se un giorno ripartiremo

da Parigi non sarà tanto perché lo chiede la gente, quanto piuttosto i piloti, per i quali è importante chiamare la nostra gara Parigi-Dakar».

— Una domanda obbligatoria. Ci saranno e quali saranno le tappe, «impossibili» in questa «Dakar»? «È difficile dirlo. Forse, la quarta tappa, da Er Rachidia a Fom El Hassan. È faticosa e dura e bisognerà stare attenti a non rompere i mezzi. E poi anche l'anello fra Zouerat e Atar».

— Per finire, quali sono i sentimenti di Hubert Auriol nei confronti della 18esima «Dakar»?

«La mia passione è intatta — sorride il francese. — Quando ero un concorrente non facevo sforzi per partire per la "Dakar", ero felice e nulla mi poteva fermare. Ora è lo stesso. Non mi costa fatica partire per la "Dakar", anche se adesso dietro di me ho tutto il mondo dei raid».

Sono quindici le tappe della 18esima Granada-Dakar, disseminate lungo il sud della Spagna, il Marocco, la Mauritania, il Mali, la Guinea e il Senegal, per un totale di 7579 km di cui 6280 di prove speciali e 1299 di trasferimenti. Per capire meglio come sarà la «Dakar» '96 abbiamo chiesto allo spagnolo Salvador Servia, e al suo navigatore Jaime Puig, piloti ufficiali Citroën, una serie di indicazioni tappa per tappa. Vediamole.

PRIMA TAPPA

30 dicembre 1995

Granada-Malaga

Totale 241 km

«Si correranno due prove speciali, rispettivamente di 4 e 75 km. La prima l'abbiamo già percorsa nella passata edizione: si disputa su un terreno militare ed è più che altro una speciale- spettacolo, per la gente, che si può comodamente di-

sporre lungo il percorso ed osservare da vicino. Qualche curva, un salto, ma niente di impegnativo. La seconda invece, si corre su 75 chilometri di sterrato, dovrebbe essere molto rapida, piena di curve, discese, salite e cambi di direzione. Proprio questi ultimi potrebbero dare qualche problema sulle tipiche piste andaluse».

SECONDA TAPPA

31 dicembre 1995

Nador-Oujda

Totale 223 km di cui 149 di speciale

«Si tratta di una speciale nuova al cento per cento, stretta. È una pista tipica da montagna, stile rally Atlas per intenderci. Ci saranno molti sassi e non deve confondere il fatto che sia corta, questo vuol dire che non sarà troppo facile».

TERZA TAPPA

1 gennaio 1996

Oujda-Er-Rachidia

Totale 552 km di cui 328 di speciale

«Questa prova, invece, è nuova solo per il cinquanta per cento. Si alterneranno piste rapide ad altre sassose e quindi più lente. Bisognerà stare attenti ai cambi di ritmo e soprattutto alle buche. L'anno scorso siamo già passati da qui, ma questa volta ci hanno detto che la pioggia caduta ha rovinato il percorso».

QUARTA TAPPA

2 gennaio 1996

Er-Rachidia-Fom-El Hassan

Totale 776 km di cui 540 di speciale

«Anche questa è una speciale assolutamente nuova, e sembra sia anche una delle più difficili di tutto il raid. Cominciano le piste con sabbia, ma restano pur sempre i sassi. Nella prima parte troveremo l'immenso "plateau" del deserto di Draa, mentre in un secondo tempo la speciale attraverserà lo oued di Draa aperto unicamente per la "Dakar". A questo punto la pista diverrà più veloce ma ricompariranno i sassi e le buche».

SI PARTE IL 30 DICEMBRE



E ALL'ULTIMO RESPIRO

QUINTA TAPPA

3 gennaio 1996

Foum-El-Hassan-Smara

Totale 494 km di cui 474 di speciale

«Piste rapide e con sassi costituiscono questa speciale al settanta per cento nuova. Sarà dura, e bisognerà fare attenzione alle buche e, di conseguenza, alle forature. La pista rapida lascerà il posto al deserto, quindi altro cambio di ritmo, verso la fine, quando riprenderemo in parte il percorso dell'anno scorso fatto di piste vecchie, non certo mantenute in buono stato».

SESTA TAPPA

4 gennaio 1996

Smara-Zouerat

Totale 620 km di cui 603 di speciale

«Su questa tappa c'è poco da dire perché proprio non la conosciamo. È totalmente nuova e ci porterà in Mauritania passando per le prime dune del percorso. Si correrà in fuori pista e farà la sua comparsa l'erba "chameaux" quei cespuglietti bassi e fastidiosi. Comincia qui anche l'Erg, la catena montuosa il cui attraversamento ci darà qualche pensiero nelle successive speciali».

SETTIMA TAPPA

5 gennaio 1996

Zouerat-Atar

Totale 374 km di cui 365 di speciale

«La vera difficoltà di questa tappa saranno i 6 km di Erg. Navigazione e fuoripista caratterizzano la tappa che a parte

l'Erg dovrebbe diventare veloce. Anche questa frazione è nuova e quindi non ne sappiamo molto di più».

OTTAVA TAPPA

6 gennaio 1996

Nador-Oujda

Totale 539 km di cui 511 di speciale

«Questa me la ricordo bene. Ripasseremo per circa metà tappa in zone già attraversate lo scorso anno. Troveremo un altro attraversamento dell'Erg, non difficile, e una salita eccezionale, che l'anno scorso avevamo trovato al contrario, cioè... in discesa. Sia all'inizio che a metà speciale dovrebbero esserci sabbia, anche morbida, e sassi».

7 gennaio 1996

Zouerat

Giornata di Riposo

NONA TAPPA

8 gennaio 1996

Zouerat-El-Mreiti

Totale 638 km di cui 629 di speciale

«Secondo me siamo già passati da queste parti nel '93. Non ci sarà road-book in questo giorno, ma ci daranno solo delle cartine ed i punti GPS. Dovremmo trovare un attraversamento nell'Erg e poi altro deserto, piatto e veloce. Qui verrà fuori la bravura dei navigatori».

DECIMA TAPPA

9 gennaio 1996

El-Mreiti-Tichit

Totale 632 km tutti di speciale

«Ancora una tappa completamente nuova, ancora con sabbia e con una grande discesa. Dovrebbe essere una bella speciale, con bei paesaggi, ma temo sia difficile sotto il punto di vista della navigazione».

UNDICESIMA TAPPA

10 gennaio 1996

Tichit-Kiffa

Totale 535 km di cui 530 di speciale

«Ancora Erg e falesse, sabbia, due passi da attraversare. Il primo sarà quello di Nega, ormai noto alla "Dakar". Il più difficile sarà però il secondo, il passo di Iguekkateme. Gli organizzatori dicono che entrerà nella storia della "Dakar" e questo ci preoccupa... Ci sarà ancora molta sabbia e non avremo alcuna possibilità di trovare altre piste, magari parallele, più facili e scorrevoli».

DODICESIMA TAPPA

11 gennaio 1996

Kiffa-Kayes

Totale 294 km di cui 275 di speciale

«Si entra in Mali con una pista già affrontata altre volte, specie nelle "Dakar" di diversi anni fa. Incontreremo molti villaggi e piste e bisognerà fare attenzione a prendere la direzione giusta. Compagno da qui le piste in laterite tipiche del centroafrica».

TREDICESIMA TAPPA

12 gennaio 1996

Kayes-Labè

Totale 512 km di cui 510 di speciale



«Dicono sia una speciale completamente nuova, ma secondo me è simile ad una percorso nell'89. Ci sono piste in laterite, rapide all'inizio, mentre alla fine ne troveremo di più strette, oltre ad un piccolo passo di montagna, con una salita di 3 chilometri, in cui ci sarà da fare un po' di trial. Non mancheranno i sassi».

QUATTORDICESIMA TAPPA

13 gennaio 1996

Labè-Tambacounda

Totale 675 km di cui 620 di speciale

«Percorreremo in parte la speciale dello scorso anno solo che, secondo me, seguiremo una linea più dritta. La speciale non sarà complicata, si attraverseranno le tipiche piste della Guinea in laterite e si correrà rapidi fino a Tambacounda».

QUINDICESIMA TAPPA

14 gennaio 1996

Tambacounda-Dakar

Totale 487 km di cui 35 di speciale

«Ultima speciale, quella tipica intorno al Lago Rosa a Dakar. Rispetto agli anni scorsi è più corta».



Il buggy di Schlessler in un mare di... sabbia. Il francese è al via con un mezzo profondamente rinnovato. In alto Salvador Servia, spagnolo della Citroën che ci ha svelato i segreti del percorso

TUTTI I PROTAGONISTI

● **TUTTI I NUMERI.** I concorrenti saranno 505, di 22 nazionalità ed affiancheranno le 1.500 persone al seguito della corsa per l'organizzazione. Otto gli elicotteri e 22 gli aerei incaricati del trasporto di materiale, meccanici, giornalisti, commissari e personale dell'organizzazione. Ben 40 mila pasti verranno serviti nel corso della gara, mentre 30 mila baguette e 1400 confezioni di biscotti, oltre a 45 mila bottiglie d'acqua, per un totale di 25 tonnellate di cibo, rifocilleranno i concorrenti.

● **LA SICUREZZA.** Fideiela Assistance si incaricherà dell'assistenza medica in gara con i suoi 34 medici, specialisti e generici. Disporrà di 8 Toyota, sparse lungo il percorso di gara ogni giorno e allestite come vere e proprie ambulanze, 2 elicotteri per le emergenze, ed un Fokker F 27, un aereo pronto per l'evacuazione di feriti gravi. Tre tonnellate e mezzo di materiale medico ed una tenda gonfiabile da montare in ogni bivacco su una superficie di 90 mq completano le dotazioni.

● **MINITEL E INTERNET.** Già dal primo dicembre da «Dakar» '96 è presente su Minitel, ma soprattutto su Internet. Chiunque si colleghi con il proprio computer potrà seguire la corsa in «tempo reale», conoscendo le classifiche, scoprendo foto e video e inviando anche messaggi ai piloti in gara. La sigla per collegarsi è [HTTP://WWW.DAKAR.COM](http://WWW.DAKAR.COM).

● **DUECENTO IN GIALLO.** La Mitsubishi avrà il maggior numero di addetti, fra meccanici, piloti e responsabili gestione team. In tutto ci saranno 200 persone, divise fra team ufficiale e team clienti, per un totale di 16 auto e 14 camion.

● **TRE CATEGORIE CAMION.** Saranno tre le categorie per i mezzi pesanti quest'anno: 4 x 4 sotto ai 10.000 cc di cilindrata, sopra ai 10.000 e i 6 x 6. Quest'ultimi, incaricati dell'assistenza e quindi del trasporto ricambi, in Marocco viaggeranno su un percorso diverso rispetto a quello della gara, e asfalto. Della Mauritania, invece, dovranno seguire anch'essi le speciali.

● **UN COMPUTER PER COMPAGNO.** Samuele Landi, pilota motociclista, 30 anni, abbandona le due ruote per correre al volante di una Dodge 8000, 10 cilindri, da solo. Al suo fianco avrà un computer parlante composto da un ricevitore Trimble con convertitore analogico digitale a cui attaccherà la sonda del contachilometri. Collegato ad una cuffietta darà al pilota i dati del road-book in sincronismo con il contachilometri.

N.	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.
200	Schlesser-Willis	Schlesser Ibiza	F/IRL
201	Larigue-Perrin	Citroën Zx Rallye	F/F
202	Saby-Serieys	Mitsubishi Pajero	F/F
203	Vatanen-Picard	Citroën ZX Rallye	FIN/F
204	Shinozuka-Magne	Mitsubishi Pajero	JAP/F
205	Servia-Puig	Citroën ZX Rallye	E/E
206	Fontenay-Musmarra	Mitsubishi Pajero	F/F
207	Wambergue-Gallagher	Citroën Zx Rallye	F/GB
208	Masuoka-Schulz	Mitsubishi Pajero	JAP/D
209	Delavergne-Arguelles	Nissan Terrano	F/F
210	Tambay-Metge	Mitsubishi Pajero	CH/F
211	Keleinschmidt-Herrera	Schlesser Ibiza	D
212	Strugo-Cantarelli	Mitsubishi Pajero	F/F
213	Quandt-Zwilling	Mitsubishi Pajero	D/D
214	Traglio-Dominella	Ssang Yong	I/I
215	Housieaux-Cottret	Nissan Patrol	F/F
216	Vismara-Cambiaghi	Ssang Yong	I/I
217	Riviere-Alcaraz	Ssang Yong	F/F
218	Souza-	Mitsubishi Pajero	P
220	Gachot-Belmondo	Chevrolet Blazer	P/F
221	Snippe-Wagenfoort	Mitsubishi M-KH 113	NDL/NDL
222	Barengi-Ramu	Mercedes	CH/CH

N.	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.
223	Anquetil-Prive	Nissan Terrano	F/F
224	Haringer-Pelanconi	MacMotor	I/I
225	Selga-Bosch	Suzuki Vitara	E/E
226	Tarlez-Duquesne	Toyota 11 TJ 80	F/F
227	Malgara-Crema	Ssang Yong	I/I
228	Torra-Salido	Suzuki Vitara	/E
229	Asaga-Ito	Toyota HDJ60	JAP/JAP
230	Boin-Le Dreo	Peugeot CP4 Allt	F/F
231	Bertry-Guerrin	Mitsubishi V6 3.5	F/F
232	Sakchai-Tull	Mitsubishi Pajero	/THA
235	Tomokawa-Akeni	Mitsubishi Pajero	Jap/Jap
233	Nogues-Libat	Toyota VHZJ 73	F/F
234	Berliet-Ducassou	Toyota VHZJ73	F/F
236	Nakamura-Nemoto	Mercedes Pajero	JAP/JAP
237	Sarrazin-Fujisawa	Toyota HDJ80	F/Jap
238	Germanetti-De Castiglione	Mitsubishi Pajero	I/I
239	Prieto-Olave	Mitsubishi Pajero	E/E
240	Nikishkine-Kwaton	Mitsubishi Pajero	RUS/RUS
241	Takeda-Sugimoto	Nissan Terrano	JAP-JAP
242	Smulevici-Vechot	Mitsubishi Pajero	F/F
243	H.B.-Kim Sandretto	Toyota VHZJ73	/I
244	Gerome-Ume	Ssang Yong	B/B



Le grosse e pesanti 4 x 4 piantate nella sabbia soffice, gli uomini dell'equipaggio che pensano a come venire fuori. Una scena, tipica per la «Dakar», che molto probabilmente si vedrà parecchie volte...

ISTI IN AUTO

N.	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.
245	Yokokawa-Kurata	Mitsubishi Pajero	JAP/JAP
246	Noshiro-Rey	Mitsubishi Pajero	JAP/F
247	Zelenko-Barulin	Mitsubishi Pajero	RUS/RUS
248	Cottret-Cubin	Toyota VHZ J73	F/F
249	Boris-Jiline	Mitsubishi Pajero	RUS-RUS
250	Papp-Balazs	Mitsubishi Pajero	USA-ROU
251	Amromin-Kroiss	Mitsubishi V25WGNX	B/F
252	Arnoux-Mathias	Buggy	F/F
253	Peeters-Erculisse	Toyota HDJ 80	B/B
254	Vila-Gonzalez Carpi	Nissan Terrano	E/E
255	Asai-Akiko	Nissan Terrano	JAP/JAP
256	Roser-Vesely	Mitsubishi Pajero	A/A
257	Martin-Chaumont	Toyota HDJ 80	B/F
258	Narichkine-Pialine		RUS-RUS
259	Loomans-Wauters	Toyota HDJ 80	B/B
260	Vamierschot-Gromitz	Toyota HDJ 80	B/D
261	Martin-Dubois	Nissan Patrol	F/F
262	Florin-Cotel	Buggy	F/F
263	Neau-Knoll	Buggy	F/F
264	Raynal-Sakiroff	Mitsubishi Pajero	F/F
265	Terrier-Chollet	Toyota KZJ 70	CH-CH
266	Dunand-Coffier	Toyota KZJ 70	CH-CH

N.	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.
267	Bouney-Aliphat	Toyota 11TJ80	F/F
268	Nobuyuki-Takasuke	Mitsubishi Pajero	JAP-JAP
269	Moufinho-Ulmer	Land-Rover Discovery	F/F
270	Renders-		B/
271	Vandekerkhove-De Leeuw	Toyota HZJ 73	B/B
272	Klimov-Khotulev		RUS-RUS
273	Shmikov-Kalatchev	Mitsubishi Pajero	RUS/RUS
274	Esperto-Fortes	Nissan WDZ1	P/P
275	Melocco-Hümily	Nissan WHY D21	F/F
276	Chevrier-Sauve	Land-Rover Range R.	F/F
277	Lassere-Renaud	Toyota 11T580	F/F
278	Metifiot-Cabaniols	Toyota BJ 74	F/F
279	Charbonnier-Paszula		F/F
280	Alcaraz-Dejean	Toyota KZJ 73	F/F
281	Gauthier-Vadeboncoeur		F/F
282	Deladriere	Buggy	B/
283	Favan-Sarre	Land-Rover PR 200	F/F
284	Forthomme-Lurquin	Toyota KZJ73	B/B
285	Gardey-Riaud		F/F
286	Jochmans-Gauyacq	Toyota Proto Hila	F/F
287	Argazzi-Argazzi	Nissan Y 60 Patrol	I/I
288	X-X	Nissan Patrol	

N.	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.
289	Morize-Royer	Nissan Patrol GR	F/F
290	Bordon	Ssang Yong	I/I
291	Paoletti-Cohen	Toyota KZJ73	I/F
292	Van Cauwenberge-Devos	Toyota Land-Cruiser	B/B
293	Tartarin-Bartholome		F/B
294	Kalvas-		F/
295	Andretta-Simoni	Mitsubishi Pajero	I/I
296	Pollini-Roose	Range Rover	I/NL
297	Landi	Dodge V10	I/
298	Morfin-Barbier	Toyota VKZJ 73	F/F
299	Battle-Nolla	Range-Rover	E/E
300	Przewosny-Duval	Toyota 11VNDO	F/F
301	Ishinara-Saito	Nissan Terrano	JAP/JAP
302	Berthelot-Laferriere		F/F
303	Reedtz-Olsen	Peugeot	DAN-DAN
304	Sugiyama-Murai		
305	Lora Lamia-Colombo	Nissan Patrol	I/I
306	Plaza-Fujolar	Toyota 4 Runner	E/E
307	Nemoto-Rossi	Nissan Patrol	JAP/F
308	Adachi-Wakabayashi	Nissan Terrano	JAP/JAP
309	Kazama-X	Nissan Patrol	JAP/
310	Soulie-Proudhom	Opel Frontera 2	F/F





fotografie BIONDO

Magalli «esorcizza» il... diavolo da corsa

Ha quasi dell'incredibile. È la disavventura capitata di recente a Silvio Majer. Qualcuno, al suo paese, ha sparso la voce che il pilota facesse parte di una setta satanica. Lui ci scherza e dice di essere il... diavolo. Fatto sta che la notizia è finita sui giornali e che prima di affrontare e vincere il Rally Sagittario, Silvio Majer ha dovuto chiedere aiuto addirittura a Giancarlo Magalli che lo ha ospitato alla trasmissione di Rai Due, «i fatti vostri», dove ha potuto smentire tutte le strane voci fatte circolare sul suo conto.

● TELEFONO AZZURRO.

Anche la carovana del 7. Rally Sagittario ha voluto fare qualcosa per il «Telefono Azzurro» che da tempo rischia di dover chiudere per mancanza di sostegni finanziari. La raccolta di fondi tra piloti ed organizzatori ha fruttato circa 800 mila lire.

● RALLY OK. Oramai «maggioranne», anche quest'anno il Rally Funtana non ha disatteso le aspettative, proponendo un parco partenti al top, con al via i migliori specialisti. Tre le Prove Speciali, praticamente le solite della gara, con un fondo stradale meno insidioso che in passato e tanto, tanto pubblico, peraltro corretto. Dei 137 partiti, hanno terminato la gara in 98, confortati da una bellissima giornata di sole.

MEDUNO — Indubbiamente sa essere personaggio, e la cosa gli riesce ancor più facile quando la classifica gli dà ragione. Anche quando la fortuna uno se la va a cercare. Perché la dea bendata è fondamentale. Lo dice lui stesso, Silvio Majer 41 anni di Paluzza, paesino dell'Alto Friuli. Ci tiene a dire che è il paese di Manuela Di Centa e che anche lui si è comunque conquistato una piccola fetta di gloria. Lottando contro avversari difficili. Andando veramente forte. Tanto forte da vincere per il secondo anno consecutivo il Rally Sagittario. La fortuna lo ha aiutato. Questo è vero, ma è altrettanto vero che non ha rubato nulla. Majer ha vinto mentre Adriano Lovisetto ha perso. Gettando via una gara che dopo due prove speciali aveva in pugno. Il pilota dell'Ogga Rally aveva già 6° di vantaggio su Sandro Giacomelli e Gianpaolo Boria. Majer era a 8°. C'era da affrontare la temibile insidiosa terza prova. Quel velo di ghiaccio annunciato era un incubo. Lovisetto cercava l'assistenza per cambiare le gomme e così ha pagato un minuto al controllo orario. E da quel momento ha potuto solo vincere le prove speciali, recuperando dalla quindicesima alla quarta posizione. Majer era al comando e gli bastava controllare. Gianpaolo Boria ed Elisabetta Martinelli parevano accontentarsi di una seconda piazza da conquistare con una Peugeot 306 tutta da scoprire. Bella rimonta dalle retrovie per la coppia Pitton-Redigonda. Gara da dimenticare per Gabriele Rocca. Perché gli è successo veramente di tutto. Bella gara per Bruno Morandini della Valfiemme. Sfortunato il suo compagno Giacomelli, secondo assoluto prima del ritiro. Analoga sorte per Fausto Chiappo, quarto ad una prova dal termine. Non ha visto il traguardo. In Gruppo N ha vinto Ennio Boria strappando il successo all'ultima speciale a Sandro Deana.

Stefano Cossetti

RALLYSPRINT MAJER FA IL BIS A MEDUNO

E' il Sagittario Il segno vincente

RALLYSPRINT

Meduno (Pn), 10 dicembre 1995
7. Rally Sagittario
 gara nazionale

Assoluta: 1. Majer-Vanino (Peugeot 405 Mi 16V) in 14'31"; 2. Boria-Martinelli (Peugeot 306) a 9"; 3. Morandini-Brigadoli (Renault Clio Williams) a 24"; 4. Lovisetto-Businaro (Renault Clio Williams) a 24"; 5. Boria-De Monte (Renault 5 Gt Turbo) a 37"; 6. «Brik»-Sommacal (Peugeot 309 Gti 16V) a 38"; 7. Deana-Curtiola (Renault 5 Gt Turbo) a 39"; 8. Crozzoli-Ferrolli (Renault Clio Williams) a 40"; 9. Ianesi-Lavaroni (Renault 5 Gt Turbo) a 41"; 10. Pitton-Radigonda (Peugeot 205 Gti) a 48".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Pianca-Bazzi in 16'07"; 2. Peccolo-Loss (Peugeot 106 Rallye) a 14"; 3. Coral-D'Abbramo (Peugeot 106 Rallye) a 15"; 4. Della Coletta-Pasquali a 16"; 5. Braido-De Vido (Peu-

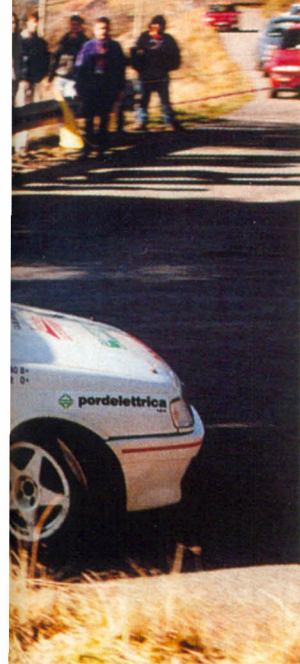
geot 106 Rallye) a 19"; 6. Zanoni-Crivellaro a 23"; 7. Pacorini-Moimas a 26"; 8. Dal Bella-Bordin a 29"; 9. De Pizzol-Tronchin a 32"; 10. Toldo-Steffan a 57"; 11. Uliana-Costantin a 1'09"; 12. Corradini-Bonelli (Peugeot 106 Rallye) a 1'14"; 13. Da Colisotton a 1'15"; 14. Cordenos-Maniago a 1'20"; 15. Castellani-Simonato a 1'26"; 16. Pellachin-Fabbian a 1'37"; 17. Betta-Bonelli (Peugeot 106 Rallye) a 2'04"; 18. Segat-Bof a 2'30"; 19. Ferragotto-Copetti a 5'24"; 20. De Mattia-Nicolai (Peugeot 106 Xsi) a 7'40".

Classe 1600: 1. Foltran-Moro in 16'06"; 2. De Marco-Menin a 4"; 3. Lazzarotto-Mazzon a 30"; 4. Blasone-Brollo (Peugeot 205 Gti) a 1'04"; 5. Angi-Frison a 1'06"; 6. Valeri-Donati (Peugeot 205 Gti) a 1'31"; 7. Stella-Zago a 1'48"; 8. Pozza-Pernigotti a 2'09"; 9. Galli-Mior a 2'23"; 10. Casasola-Marchiori (Peugeot 205 Gti) a 3'05"; 11. De Biasi-Parise a 5'31" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Fornasiero-Vianello (Opel Astra Gsi) in 15'25"; 2. Visintini-Visintini (Peugeot 309 Gti 16V) a 4"; 3. Franzoso-Zanusso a 4"; 4. Marsura-Ruggeri a 4"; 5. Ghegin-Dal Ponte (Opel Astra Gsi) a 10"; 6. Contesso-Dalla Via a 25"; 7. Roncalli Polo-Pecile (Opel Kadett Gsi 16V) a 33"; 8. Mason-Giacomin (Peugeot 309 Gti 16V) a 43"; 9. Celot-Roveredo a 46"; 10. Geppert-Aschettino (Peugeot 205 Gti) a 58"; 11. Molin Pradel-Bellan (Opel Kadett Gsi 16V) a 1'07"; 12. Zenobini-Scortegagna a 1'16"; 13. Daniel-Vardanega (Peugeot 309 Gti 16V) a 1'43"; 14. Fioravanzo-Mellini a 2'06"; 15. Rosa Bernardini-Rosa Bernardini a 2'13"; 16. Durat-Durat (Opel Kadett Gsi 16V) a 2'14" (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Classe 2500: 1. Boria-De Monte in 15'08"; 2. Deana-Curtiola a 2"; 3. Ianesi-Lavaroni a 4"; 4. Nadin-Anese a 18"; 5. Sacher-Mularo a 22"; 6. Santaros-





BARBERINO V. ELSA — Ha dominato la gara sino alla penultima speciale, Alberto Franchi, suonandosele di santa ragione con Roberto D'Arcio e con l'aggiunta di qualcun altro, ma la gara è stata comunque un affare tra loro due. All'ultima speciale, il massese era davanti di 9" ma affrontando la seconda serie di chicanes la sua Clio Williams gli si è inaspettatamente spenta. Prontamente l'ha riaccesa, ha perso un'inezia, quella che in queste gare è un'eternità e il successo è dunque sfumato. Nulla da dire comunque sul valore dei vincitori, Roberto D'Arcio in coppia con Ferrari. Chi li ha visti in gara nelle insidiose strade immerse nelle colline del Chianti ha detto di loro cose strabilianti, ed è vero, quello che riescono sempre a fare con la loro data Opel Kadett Gsi Gruppo N. Franchi dunque secondo, e tanta rabbia da smaltire, mentre il resto della compagnia è stato messo in riga dal giovane debuttante locale Cianciolo, velocissimo e preciso con la Clio di Balbosca, davanti di appena un secondo a De Piccoli-Pettinato, di nuovo con la Peugeot 405. La coppia veneta, dopo aver appreso del testa-coda di Paolo Lenci in avvio di gara, ha controllato la gara interpretandola solo in ottica di trofeo senza prendere rischi inutili. Peccato invece per Lenci, che si è aggrappato alla decima piazza finale faticando per tutta la gara, pagando così il dazio per l'errore iniziale, e tra le altre individualità, nei top ten sono degne di nota le prestazioni dei vari Orioli, Brancadori, Zanni (con i gruppi N) e di Simoncelli, esaltante con l'Alfa 33.

Alessandro Bugelli

Per il secondo anno consecutivo Majer, sopra a sinistra, si è imposto nel rallysprint del Sagittario dove secondo si è classificato Boria, a sinistra. Sfortunato Lovisetto, nella foto piccola in alto a sinistra, che ha perso 1 minuto per cambiare le gomme, quando era in testa. Nello «sprint» della Fettunta successo di D'Arcio, a destra, favorito anche da un inconveniente accaduto a Franchi, in alto a destra

RALLYSPRINT D'ARCIO SI IMPONE NEL CHIANTI

Una Fettunta tutta da gustare



ZINI

RALLYSPRINT

Barberino Val d'Elsa (Si), 10 dicembre 1995

19. Rallysprint della Fettunta

gara nazionale

Assoluta: 1. D'Arcio-Ferrari (Opel Kadett Gsi) in 11'55"; 2. Franchi-Barli (Renault Clio Williams) a 2"; 3. Cianciolo-Fiaschi (Renault Clio Williams) a 11"; 4. De Piccoli-Pettinato (Peugeot 405 Mi16) a 12"; 5. Orioli-Santi (Renault Clio Williams) a 21"; 6. Brancadori-Gianneccchini (Renault 5 Gt Turbo) a 22"; 7. Zanni-Vaccari (Renault Clio Williams) a 23"; 8. Simoncelli-Bulgarelli (Alfa Romeo 33 Qv) a 28"; 9. Gela-Saldarini (Peugeot 205 Gt) a 28"; 10. Lenci-Taccini (Peugeot 309 16V) a 28".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Franceschi-Brandani in 12'55"; 2. Bernabini-Guidi a 12"; 3. Marchetti-Carli a 17"; 4. Pontiggia-Parravicini a 22"; 5. Panfilì-Bozzani a 26"; 6. Gherardi-Giacobazzi a 32"; 7. Granai-Materozzi a 34"; 8. GiliBERTI-Bonvicini a 45"; 9. Mauri-Ciceri a 45"; 10. Pinelli-Baldi a 48"; 11. Gianneccchini-Romani a 52"; 12. Lugli-Caliceti (Peugeot 106 rallye) a 1'00"; 13. Pilia-Armini a 1'02"; 14. Degl'Innocenti-Degl'Innocenti (Peugeot 106 rallye) a 1'26"; 15. Schenetti-Zanni (Peugeot 106 rallye) a 1'29"; 16. Fontanini-Marchi a 2'15"; 17. Virgilio-Silvestri a 2'54"; 18. Raffa-Salerno (Peugeot 106 rallye) a 3'44" (tutti gli altri su Peugeot 205 rallye).

ZINI



Corsini a 4'19" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Bonacchi-Canton (Fiat Cinquecento) in 13'46"; 2. Quercioli-Toson (Opel Corsa) a 2'28".

Classe 1400: 1. Pescio-Valeri in 12'41"; 2. Pellegrini-Bellandi a 13"; 3. Vacca-Baldanzi a 18"; 4. Coruzzi-Marcomini a 20"; 5. Tulipani-Ballerini a 31"; 6. Balzani-Aguzzoli a 51"; 7. Roncoli-Francioli a 51"; 8. Turini-Chiti (Peugeot 106 rallye) a 54"; 9. Corredig-Candoni (Peugeot 106 Xsi) a 1'04"; 10. Rossi-Macchi a 1'06"; 11. Forzoni-Palmi (Suzuki Swift) a 1'18"; 12. Bellucci-Gostinelli a 1'25"; 13. Petrini-Gangale a 1'33"; 14. D'Isanto-Lo Bue (Fiat Uno 70) a 1'45"; 15. Barbato-Franzone (Opel Corsa Gt) a 2'26"; 16. Asara-Carta a 2'54" (tutti gli altri su Peugeot 205 rallye).

Classe 1600: 1. Simoncelli-Bulgarelli (Alfa Romeo 33 Qv) in 12'23"; 2. Fiocco-Fiocco (Opel Corsa Gsi) a 7"; 3. Martinetti-Lusini a 34"; 4. Cerù-Lucchesi a 1'27"; 5. Tommasi-Caprai (Alfa Romeo 33) a 1'39"; 6. Zelko-Proto (Ford Escort Xr) a 1'57"; 7. Lulli-Cavaciocchi a 2'42"; 8. Grechi-Taddei a 2'42"; 9. Ruberti-Cancelliere a 3'30"; 10. Pantalone-Catalano (Ford Escort Xr3) a 5'53" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gt).

Classe 2000: 1. Franchi-Barli (Renault Clio Williams) in 11'57"; 2. De Piccoli-Pettinato (Peugeot 405 Mi16) a 10"; 3. Gela-Saldarini (Peugeot 205 Gt) a 26"; 4. Lenci-Taccini (Peugeot 309 16V) a 26"; 5. Mancini-Bugelli (Peugeot 309 16V) a 28"; 6. Sassi-Evangelisti (Volkswagen Golf Gt 16V) a 29"; 7. Sarti-Raffaelli (Volkswagen Golf Gt 16V) a 29"; 8. Manzoni-Colombo (Peugeot 205 Gt) a 39"; 9. Federighi-Bertuccelli (Peugeot 309 16V) a 39"; 10. Bruschetta-Caminetti (Renault Clio Williams) a 46"; 11. Scarselli-Montagnani (Peugeot 309 16V) a 53"; 12. Giovannetti-Bandini (Peugeot 309 16V) a 57"; 13. D'Agata-Purpi (Opel Kadett Gsi) a 1'19"; 14. Matteini-Borghini (Peugeot 205 Gt) a 1'28"; 15. Bacci-Orlandi (Opel Kadett Gsi) a 2'40"; 16. Miedico-Vitali (Peugeot 309 16V) a 9'25".

sa-Viola (Fiat Uno Turbo) a 1'16"; 7. Devoti-Valente a 1'16"; 8. Leonardo-Pilotto (Fiat Uno Turbo) a 1'18"; 9. Trevisan-Bohbo a 1'43"; 10. Modolo-Rossi (Fiat Uno Turbo) a 1'50"; 11. Menegazzo-Reato a 1'55"; 12. Pellegrina-Valent (Fiat Uno Turbo) a 2'25"; 13. Parmesan-De Colle a 2'34"; 14. Casale-Michelutti (Fiat Uno Turbo) a 3'36"; Nucifora (Peugeot 309 Gti 16V) a 2'12"; 15. Casonato-Pullit (Vw Golf Gti 16V) a 3'17" (gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Doretto-Ferin (Peugeot 106) in 15'47"; 2. Cristofoli-Benatti a 20"; 3. Salvador-Marigonda a 28"; 4. Agostin-Costa (Fiat Uno 70) a 29"; 5. Abramo-Degano (Fiat Uno 70) a 44"; 6. Turco-Mori a 53"; 7. Maschera-Palazzo (Citroën Ax) a 56"; 8. Ceretti-Ceretti (Opel Corsa SR) a 1'01"; 9. Andriolo-Rovere (Fiat Uno 70) a 1'07"; 10. Filippi-Di Bin (Fiat Uno 70) a 1'17"; 11. Crosilla-Crosilla (Citroën Ax) a 1'41"; 12. Martinis-Marzocco a 1'50"; 13. Montino-Bars a 2'36"; 14. Delle Monache-Mongiat (Fiat Uno 70 Sx) (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Da Pieve-Giaruzzi (Alfa 33) in 16'30"; 2. Divina-Pinton (Alfa 33) a 3"; 3. Marcon-Marano a 8"; 4. Di Luca-De Luca a 15"; 5. Rossetti-Milan (Opel Corsa Gsi) a 17"; 6. Arcangeli-Tamigi (Opel Corsa Gsi) a 2'40" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gt).

Classe 2000: 1. Majer-Vanino (Peugeot 405 Mi 16V) in 14'31"; 2. Boria-Martinelli (Peugeot 306) a 9"; 3. Morandini-Brigadai (Renault Clio Williams) a 17"; 4. Lovisetto-Businaro (Renault Clio Williams) a 24"; 5. «Briko»-Sommacal (Peugeot 309 Gti 16V) a 38"; 6. Crozzoli-Feroli (Renault Clio Williams) a 40"; 7. Pitton-Redigonda (Peugeot 205 Gt) a 48"; 8. Rocca-Forina (Opel Kadett Gsi 16V) a 49"; 9. Buiazz-Zearo (Vw Golf Gti 16V) a 1'03"; 10. Chivelli-Borghese (Opel Kadett Gsi 16V) a 1'22"; 11. Celot-Cattelan (Opel Astra Gsi 16V) a 1'26"; 12. Feragotto-Nonini (Peugeot 309 Gti 16V) a 1'36"; 13. Lo Gioco-Darisi (Peugeot 205 Gt) a 2'10"; 14. Vallisneri-Nucifora (Peugeot 309 Gti 16V) a 2'12"; 15. Casonato-Pullit (Vw Golf Gti 16V) a 3'17".

**È di Matteini
il miglior
salto in lungo**

Una giuria tutta speciale, composta dai fratelli Manfrinato e da Antonio Borri doveva esprimersi per eleggere il miglior salto sulla classica prova «Le Cupole» nel rallysprint della Feltunta. I migliori balzi, con esiti però disastrosi, li hanno fatti Polirpo (in coppia con M.G. Vittadello), che dopo l'atterraggio ha rotto la coppa dell'olio, Gai, che scomposti nel toccare terra ha poi picchiato duro fermandosi poco dopo, e Matteini, navigato dalla Borghini, che dopo il salto è letteralmente atterrato sulle chicane. E così che, metro alla mano, il pilota fiorentino ha conquistato la medaglia d'oro nel salto in lungo con vettura.

**Gran debutto
per il giovane
Ciancio**

Ottimo debutto al Feltunta '95 per due giovani che se sapranno gestirsi, o essere gestiti, potranno tra non molti anni far parlare di sé Massimo Ciancio, con una perfetta Clio Gruppo N è giunto terzo assoluto davanti a tanti specialisti, mentre l'altro, il 19enne Filippo Mancini, è giunto 11, con la ben più impegnativa Peugeot 309 16V Gr. A della Spes, squadra come noto gestita da Stefano Speranza. Due errori di... gioventù gli sono costati una sicura posizione tra i top ten.

● **VELOCI.** Ancora una gara maiuscola per Nicola Franceschi con la Peugeot 205 rallye, 31. assoluto e ovviamente primo di classe con autorità al Rallysprint della Feltunta. E bravi anche Orioli e Brancadori che con le loro intramontabili Renault 5 Gt Turbo sono sempre stati tra i protagonisti. Guarducci, invece, dopo una prima parte di gara veloce, ha preferito effettuare nuovi tests sulla sua nuova Clio.

Con una condotta di gara perfetta, vincendo le prime tre prove speciali e poi pensando a amministrare il vantaggio accumulato, Orenco, a fianco, con una Renault Clio Williams si è imposto nel rallysprint di Natale a Diano Marina. Secondo posto per Vischioni, in basso, piazzatosi alla piazza d'onore dopo il ritiro di Sottile. A destra, «Freeway» realizzando il miglior tempo nella seconda manche si è aggiudicato lo slalom d'autunno a Vittoria in Sicilia



RALLYSPRINT ORENGO SCATENATO VINCE LA GARA DI CASA

**Con largo anticipo
si festeggia il Natale**

DIANO MARINA — Alberto Orenco, navigato da Emiliano Ardissonne, ha vinto per la seconda volta il rallysprint di Natale, guidando al meglio la Renault Clio Williams abitualmente portata in gara nel Campionato Italiano 2 litri da Andrea Saggio. Il pilota dianese è partito subito all'attacco, aggiudicandosi alla grande le prime tre prove e pensando poi ad amministrare il vantaggio nel secondo giro di prove speciali. La lotta per il secondo posto, dopo l'abbandono di Sottile-D'Esposito che toccavano a causa del

ghiaccio presente sulla terza prova e che sportivamente segnalavano il pericolo ai concorrenti che li seguivano, si è conclusa a favore di Vischioni-Agnes che hanno battagliato per cinque delle sei prove speciali con Rossi-Sanfrancesco, ottimi primi di Gruppo N. Quarto assoluto il «sempreverde» Biasuzzi che ha preceduto il già citato Rossi e i fratelli Tamagnini, secondi di Gruppo N per soli due secondi, terzi di produzione e 7. assoluti Colombo-Lanteri (Renault 5 Gt Turbo). Ottavo posto per Simone-Bottaro sempre su Re-

nault 5 Gt turbo, noni Lupi-Musetti e decimi Trotti-Gaetani. All'arrivo lo speaker vestito da Babbo Natale.

Massimiliano Bianchi

RALLYSPRINT

Diano Marina (Im)
10 dicembre 1995

2. Rallysprint di Natale
gara nazionale

Assoluta: 1. Orenco-Ardissonne (Renault Clio Williams) 14'45"; 2. Vischioni-Agnes (Renault Clio Williams) 15'03"; 3. Capelli-Cadore (Opel Kadett GSi) 15'14"; 4. Biasuzzi-Biasuzzi (Opel Kadett GSi) 15'17"; 5. Rossi-Sanfrancesco (Renault Clio Williams) 15'24"; 6. Tamagnini-Tamagnini (Renault Clio Williams) 15'26"; 7. Colombo-Lanteri (Renault 5 Gt Turbo)

15'32"; 8. Simone-Bottaro (Renault 5 Gt Turbo) 15'36"; 9. Lupi-Musetti (Peugeot 309 16V) 15'39"; 10. Trotti-Gaetani (Renault 5 Gt Turbo) 15'40".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Modena-Amoretti in 16'09"; 2. Rollando-D'Amore 16'18"; 3. Gasparini-Leporati (Peugeot 106 Rallye) 16'23"; 4. Lanteri-Olivero 16'27"; 5. Giachino-Airaudi 16'28"; 6. Lanteri-Colombi 16'33"; 7. Chiozzone-Carozzi 16'39"; 8. Siri-Massa 17'52"; 9. Ameglio-Gherzi (Peugeot 106 Rallye) 18'02"; 10. Rossi Lina-Lorenzale 19'37" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600. 1. Giordano-Boero 16'22"; 2. Botti-Coscia 16'38"; 3. Pastorelli-Pastorelli 17'02"; 4. Bertruti-Zicari 17'04" (tutti su Opel Corsa GSi).

Classe 2000: 1. Rossi-Sanfrancesco 15'24"; 2. Tamagnini-Tamagnini 15'26"; 3. Lupi-Musetti (Peugeot 309 16V) 15'39"; 4. Manera-Favaro 15'41"; 5. Belforti-Masera (Opel Kadett 16V) 15'54"; 6. Vece-Ottoneo (Peugeot 309 16V) 16'28"; 7. Palmero-Nari (Peugeot 309 16V) 16'31"; 8. Rodani-Cortuso 16'36"; 9. Merello-Collo 19'59"; 10. De Regibus-Donzelli 22'19" (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Gangemi-Praticò 16'23"; 2. Cail-Ferrero 16'31"; 3. Ferraris-Camino 16'52"; 4. Tomeo-Brea (Fiat Uno 70S) 17'08"; 5. Ceruti-Torre 17'13"; 6. Oliveri-Prati 17'14"; 7. De Magistris-Malerba 17'43"; 8. Dieni-Pasetto (Peugeot 106 Rallye) 18'00"; 9. Liberato-Cognigni 18'10"; 10. Orenco-Calvi

BIANCHI



SLALOM LA ROTTURA DEL MOTORE FERMA LA MANTIA

Sulle strade di Vittoria «Freeway» ha il disco verde



ALQUATI



GALLA

(Opel Corsa Gt) 22'02" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Molinari-Mondino 15'54"; 2. Tornatore-Borro (Peugeot 106 XSI) 16'05"; 3. Pessina-Spagnoli (Opel Corsa Gsi) 16'08"; 4. Crugnolo-Crugnolo (Opel Corsa Gsi) 16'17"; 5. Poggio-Boagno 16'26"; 6. Acquarone-Bracco (Opel Corsa Gsi) 16'35"; 7. Colombo-Roatta 16'48"; 8. Capriotti-Barisone 18'32" (tutti gli altri su Peugeot 205).

Classe 2000: 1. Orenco-Ardissone (Renault Clio Williams) 14'45"; 2. Vischioni-Agnese (Renault Clio Williams) 15'03"; 3. Capelli-Cadore 15'14"; 4. Biasuzzi-Biasuzzi 15'17"; 5. Romano-Terribile 15'44"; 6. Zottis-Corretti (Peugeot 309 Gti) 15'46"; 7. Civico-Sibilla (Peugeot 205 Gti) 16'49" (tutti gli altri su Opel Kadett Gsi).

VITTORIA — Una bella giornata di sport, grazie agli ampi spazi del mercato ortofrutticolo di Vittoria (dove si è svolto, fra una grande cornice di pubblico) ha contraddistinto il 1. Slalom d'Autunno, organizzato dal Team Palikè, e valido per il Campionato siciliano. Una gara decisa quasi per intero nella seconda manche, quando sono stati realizzati tutti i migliori tempi dei vertici della classifica assoluta, e quando il pilota che era stato il più veloce nella prima frazione, il palermitano

Giovanni La Mantia, ha dovuto dare forfait per la rottura del motore della sua Fiat X1/9. Ha così avuto... via libera per il successo proprio «Freeway», pseudonimo sotto il quale si cela un esperto pilota catanese della specialità, che nella prima manche era rimasto indietro. «Freeway» ha dovuto vincere la resistenza di un'altra Fiat X1/9, quella del concittadino Paladino, al quale ha dato filo da torcere anche Massimo Musso, su una scattante Fiat 600/1000 del Gruppo Prototipi, piazzatosi terzo.

Quarto posto per Barbaccia, penalizzato di 10 punti nella prima manche, dietro al quale hanno trovato posto Irato e La Mantia. Nel gruppo N successo di Priolo, con una piccola 205 Rallye, e vittorie di classe per Bongiovanni, Licitra ed Imbrò. In Gruppo A migliore prestazione di Modica, davanti a Gurrieri. Gli altri successi di classe (nei rimanenti gruppi) sono andati a Di Stefano, Munafò, Irato, «Freeway», Cassibba, Fiammetta, Troia, Musso, La Mantia ed Alba.

Piero Libro

SLALOM

Vittoria (Rg), 10 dicembre 1995

1. Slalom d'Autunno

gara nazionale

Assoluta: 1. «Freeway» (Fiat X1/9) 210,86; 2. Paladino (Fiat X1/9) 211,31; 3. Musso (Fiat 600) 211,67; 4. Barbaccia (Fiat X1/9) 212,50; 5. Irato (Fiat X1/9) 213,81; 6. La Mantia (Fiat X1/9) 213,88; 7. Munafò (Fiat 127) 215,43; 8. Margareci (Fiat 127) 216,02; 9. Di Stefano (Fiat 127) 218,29; 10. Fiammetta (Alfa Romeo Gt) 218,47.

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Priolo, 221,35; 2. Fornaro 226,94; 3. Molè 229,05; 4. Russo 236,39; 5. Miano 236,87; 6. Scribano (Nissan Micra) 237,55; (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Bongiovanni (Peugeot 205 Gti) 224,49; 2. Malfese (Peugeot 205 Gti) 234,20; 3. Baglieri (Opel Corsa Gsi) 236,14; 4. Gagliano (Honda Civic 16V) 240,67.

Classe 2000: 1. Licitra (Renault Clio Williams) 228,21.

Classe 2500: 1. Imbrò (Lancia Delta Integrale) 227,68; 2. Pistone (Renault 5 Gt Turbo) 255,02.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Modica 222,48; 2. Giannone 230,41; 3. Trombatore 239,82; 4. Battaglia (Alfa 33) 251,65 (gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe oltre 1600: 1. Gurieri (Peugeot 205 Gti) 227,09; 2. Firullo (Renault Clio Williams) 232,78; 3. Bonforte (Renault Clio Williams) 233,34.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Giacoppo 228,44; 2. Novara 231,24; 3. Lizzio 232,45; 4. Cosentino 242,35; 5. Distefano 259,39 (tutti su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Margareci (Fiat 127) 216,02; 2. Distefano (Fiat 127) 218,29; 3. Raciti (Fiat Panda) 229,02; 4. Spadaro (A112) 230,89; 5. Criscione (A112) 238,63.

Classe 1150: 1. Munafò (Fiat 127) 215,43; 2. Vacirca (Fiat 127) 232,95.

Classe 1300: 1. Irato 213,81; 2. Disca 248,11; 3. Di Mercurio 260,22 (tutti su Fiat x1/9).

Classe 1600: 1. «Freeway» 210,86; 2. Paladino 211,31; 3. Barbaccia 212,50; 4. Falla 231,26; 5. Marinelli 232,07; 6. Fiore 234,58; 7. Firullo 237,84; 8. Cassibba R. (Renault 5 Alpine) 242,38; (gli altri su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Fiammetta (Alfa Gt) 218,47; 2. Cassibba G. (Fiat Ritmo 130) 220,70; 3. Lombardo (Fiat X1/9) 224,19.

Classe oltre 2000: 1. Troia (Opel Kadett) 219,19; 2. Fiorilla (Lancia Delta Integrale) 220,27.

GRUPPO PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Musso (Fiat 600) 211,67.

Classe 2000: 1. La Mantia 213,88; 2. La Perna 219,62; 3. Puglisi 225,67; 4. Virzi 236,33; (tutti su Fiat X1/9).

GRUPPO SPORT PROTOTIPI

Classe unica: 1. Alba (Fiat X1/9) 236,79.

SLALOM A CASTEL DI JUDICA

L'Albo d'Oro parte con Virzi

CASTEL DI JUDICA — Gaetano Virzi ha vinto la prima edizione dello Slalom Città Castel Di Judica disputato su un tracciato molto guidato e impegnativo. Nei tre chilometri del percorso erano presenti otto tornanti, tanto che sono state sufficienti 8 postazioni di birilli per renderlo idoneo ai regolamenti. Virzi ha fatto l'en plein vincendo sia l'Arcobaleno che il Castel di Judica. Una bella doppietta per il palermitano che a Castel di Judica ha avuto in Giovanni La Mantia un acerrimo rivale. La Mantia infatti nella prima manche aveva ottenuto il miglior tempo e solo nella seconda ha dovuto soccombere alla superiorità del rivale. Nella lotta fra i due potevano inserirsi autorevolmente Santo Pulvirenti e Michele Puglisi. Il primo ha sbattuto a metà della prima manche, il secondo ha battuto ogni record di sfortuna: ha accusato problemi elettrici nella prima frazione e la rottura di un semiasse nella seconda salita.

Edo Murabito

SLALOM

Castel di Judica (Ct),
10 dicembre 1995

1. Slalom

Castel di Judica
gara nazionale

Assoluta: 1. Virzi 134,52; 2. La Mantia 135,54; 3. Munafò (Fiat 127) 137,18; 4. Paladino 137,49; 5. Irato 137,83; 6. Margareci (Fiat 127) 138,66; 7. Fiore 140,08; 8. Fiammetta (Alfa Romeo Gt) 140,52; 9. Musso (Fiat 600) 140,99; 10. Di Stefano (Fiat 127) 141,62 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Molè 143,28; 2. Russo 151,09; 3. Fornaro 152,04; 4. Arena 160,72 (tutti su Peugeot 205 R).

Classe 1600: 1. Bongiovanni (Peugeot 205 Gti) 146,74.

Classe 2000: 1. Licitra (Renault Clio Williams) 142,74.

Classe 2500: 1. Imbrò (Lancia Delta 16V Int.) 147,38; 2. Pistone (Renault 5 Gt Turbo) 153,96.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Trombatore (Peugeot 205 Rallye) 154,57.

Classe oltre 1600: 1. Currieri (Peugeot 205 Gti) 147,07.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Giacoppo 146,72; 2. Comis 147,29; 3. Lizzio 149,79; 3. Di Stefano 157,20 (tutti su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Margareci (Fiat 127) 138,66; 2. Di Stefano (Fiat 127) 141,62; 3. Raciti (Fiat Panda 1000) 151,50.

Classe 1150: 1. Munafò (Fiat 127) 137,18; 2. Lancia (A112) 159,63.

Classe 1400: 1. Irato (Fiat X1/9) 137,83; 2. Tummino (Alfasud Ti) 146,81.

Classe 1600: 1. Paladino 137,49; 2. Fiore 140,08; 3. Marinelli 143,04; 4. Fiorillo 144,54.

Classe 2000: 1. Fiammetta (Alfa Romeo Gt) 140,52; 2. Cassibba (Fiat Ritmo 130); 3. La Corte (Fiat Ritmo 130).

GRUPPO PROTOTIPI

Classe 600: 1. Musso (Fiat 600) 140,99; 2. Santonocito (Fiat 600) a 151,86; 3. Giannona (Fiat 600) 154,05.

Classe 2000: 1. Virzi 134,52; 2. La Mantia 135,54; 3. La Perna 143,63 (tutti su Fiat X1/9).

GRUPPO SPORT PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Alba (Fiat X1/9) 152,80.

**Al Sagittario
la Cordenos
prima
tra le dame**

Ancora una volta è stata una gara nella gara. Parliamo della leadership femminile al 7. Rally Sagittario. Paola Cordenos e Paola Maniogo hanno preceduto Barbara Arcangoli e Manuela Tamigi. Terze classificate Claudia Dalle Monache e Michela Mongiat. Quarte e sfortunate, Barbara Ferragotto e Stefania Copetti.

**La scuderia
90 Busalla
organizza
un corso
navigatori**

Dato il successo delle precedenti edizioni la scuderia 90 Busalla organizza il 5. Corso Copiloti-memorial Marco Oleandro. Il corso sarà articolato su quattro lezioni teoriche (8-10-13-15 gennaio 1996) e due lezioni pratiche (19-22 gennaio). I migliori allievi parteciperanno ad una finalissima seduti al fianco di un pilota del team che disporrà di una Renault Clio Williams Gruppo A. In veste di istruttori Elisabetta Cavenaghi, Massimo Meli, Gianluca Casale, Anna Faticchi, Nicola Arena e Gianfranco Mallinarich. Per ulteriori informazioni contattare telefonicamente i responsabili ai seguenti numeri: 010/8365297 - 9640543 e 0337/265653.

● **SCUOLA PILOTI.** La Scuola Piloti Milano, diretta da Luca Carluccio, ha tenuto nei giorni scorsi all'autodromo di Monza il 50. corso per piloti di monopoio al quale hanno partecipato 14 allievi. Al termine delle lezioni, gli istruttori (tra i quali anche Guido Daccò) hanno indicato in Michele Villanova, ballerino presso il Teatro alla Scala, il miglior allievo del corso. Questi i recapiti della Scuola Piloti Milano: presso Autodromo Nazionale, 20052 Monza; via Brunelleschi 10, 20023 Cerro Maggiore; telef. 0331/592395.



SPORTFOTO

F. RALLY COLBRELLI SENZA PROBLEMI A TRAVAGLIATO

**Tamburini resta a terra
e il «Cobra» segna il bis**

TRAVAGLIATO — Lorenzo «Cobra» Colbrelli su Lancia Delta S4 (nella foto sopra) non ha avuto eccessivi problemi nello stabilire il miglior tempo sul giro, il miglior tempo assoluto nelle finali e a vincere il Raggruppamento 6, visto che correva senza avversari diretti. Il forte pilota è stato favorito dalle condizioni del tracciato, che presentando l'asfalto del brecciolino in più punti, si confaceva alle quattro ruote motrici della Delta S4. L'unico avversario che sembrava in grado di impensierirlo per la conquista della migliore prestazione era Luciano Tamburini con il suo Prototipo Honda, ma è stato attardato da mille problemi nel corso della giornata (nella foto sopra a destra con una sospensione del suo Prototipo Honda rotta), presentandosi alla finale in ritardo con cerchi e pneumatici poco adatti alla bisogna. In queste condizioni tecniche e psicologiche Tamburini è ben presto finito a ridosso delle gomme che limitavano la pista con la pancia della sua vettura sollevato da terra. Solo l'intervento dei commissari gli ha consentito di ripartire, ma ormai era stato superato per la vittoria del Raggruppamento 5, da Giovanni Balzarotti su Prototipo Honda a sua volta con la sospensione sinistra danneggiata. La seconda prestazione della giornata è stata appannaggio di Tonino Vecchi su Lancia Delta Evoluzione, vincitore del Raggruppamento 4.

Francesco Spampinato



BENEDETTI

SLALOM A SAMBATELLO DRAGONE NON LA SPUNTA

**La seconda manche
dà ragione a Giamboi**

SAMBATELLO — Com'era nelle previsioni, Alfredo Giamboi ha dominato il 5. Trofeo Natale del Pilota slalom che si è corso in provincia di Reggio Calabria. Giamboi ha preceduto Italo Dragone, suo unico vero antagonista. Il vincitore, che nella prima manche non si era particolarmente messo in evidenza, si è imposto disputando un'ottima seconda parte di gara. Determinato e veloce, non ha commesso errori. Nulla ha potuto Italo Dragone di fronte alla grinta con cui Giamboi ha spremuto il proprio mezzo. Dietro alle due Fiat X1/9, conquista la terza posizione Bruno Crucitti, brillante con la Alfa 33 preparata da Vasta. Crucitti, ha saputo resistere all'attacco dell'altro pilota di casa, Bruno Fallara, che con la Fiat 127 S, ha tenuto dietro vetture più potenti.

Filippo Diano

SLALOM

Sambateello (Rc),
10 dicembre 1995

**5. Trofeo Natale
del pilota**
gara nazionale

Assoluta: 1. Giamboi (Fiat X1/9) 100,93; 2. Dragone (Fiat X1/9) 102,30; 3. Crucitti (Alfa 33) 106,45; 4. Fallara (Fiat 127); 5. Laddo (Peugeot 309 16V) 107,02; 6. Cardillo (A112) 108,10; 7. Barilla (Fiat Uno) 108,92; 8. Piria (Vw Golf Gti) 108,96; 9. Surace (Lancia Beta Montecarlo) 108,97; 10. Paffumi (Fiat X1/9) 109,12.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Priolo 113,33; 2. Denisi 116,50; 3. Velloni 125,86 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe oltre 2000: 1. Eusebio 109,79; 2. Santapaola (idem) 112,53 (entrambi su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Crucitti (Alfa 33) 106,45; 2. Barilla (Fiat Uno 70) 108,92; 3. Morgante Giuseppe (Fiat Uno 70) 115,69; 4. Scollica (Rover 16v) 116,74.

Classe 2000: 1. Laddo (Peugeot 309 16v) 107,02; 2. Fotia (Renault 5 Gt Turbo) 111,93.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Crisalli (Fiat 500) 111,71; 2. Crupi (Fiat 500) 112,04; 3. Pandolfo (Fiat 126) 118,52.

Classe 1000: 1. Barca (Fiat 850) 123,22; 2. Freno (Fiat 127) 137,78.

FORMULA RALLY

Travagliato (Bs),
10 dicembre 1995

F. Rally a Travagliato
gara nazionale

Raggruppamento 1A: 1. Pandolfi (Fiat Cinquecento Honda) 2'40"60; 2. Visinoni (Fiat 500 Honda) 2'42"33; 3. Pennacchio (Fiat 500 Honda) 2'44"59; 4. Guerrato (Fiat X1/9) 2'50"10.

Raggruppamento 1B: 1. Merzi 2'44"46; 2. Di Giacomo 2'45"92; 3. Spinoni 2'48"30; 4. Tosador 2'51"70. (Tutti su Peugeot 205 Rallye).

Raggruppamento 2A: 1. Besacchi (Peugeot 205 Gti) 2'48"11; 2. Barbieri (Fiat Uno) 2'50"57; 3. Zerbato (Talbot Sunbeam) a 2 giri.

Raggruppamento 2B: 1. Beschi (Peugeot 205 Gti) 2'47"15; 2. Chirico (Peugeot 205 Gti) 2'51"74; 3. Morini (Alfa Romeo 33) 2'54"80; 4. «Darioesopo» (Alfa Romeo 33) 3'01"42.

Raggruppamento 3A: 1. Baccheffi (Fiat Ritmo 130) 2'51"34; 2. Badano (Autobianchi A 112 Prototipo) 3'00"15; 3. Pasquali (Fiat Uno T) 3'12"02; 4. Sciuto (Fiat 131 Racing) 3'16"84.

Raggruppamento 3B: 1. Franzoni (Opel Astra Gsi) 2'40"30; 2. Baita (Renault Clio Williams) 2'45"46; 3. Valli (Peugeot 309 Gti) 2'46"91; 4. Goffi (Opel Kadett Gsi) a 1 giro.

Raggruppamento 4: 1. Vecchi (Lancia Delta Hf) 2'34"02; 2. Cremonesi (Lancia Delta Hf) 2'36"15; 3. Ferrari (Ford Sierra Cosworth) 2'51"93.

Raggruppamento 5: 1. Balzarotti (Prototipo Kawasaki) 3'15"77; 2. Tamburini (Prototipo Honda) 3'23"60.

Raggruppamento 6: 1. Colbrelli (Lancia Delta S4) 2'23"17.

Classe 1150: 1. Fallara (Fiat 127) 106,53; 2. Cardillo (A112) 108,10; 3. Lofaro (A112) 112,04; 4. Surace Salvatore (Fiat 127) 112,61; 5. Tramontana (Fiat Uno) 124,15; 6. Crea (Fiat 127) 144,66.

Classe 1300: 1. Barilla (Fiat Uno 70) 110,74; 2. Logofeta (Fiat Uno 70) 121,61; 3. Girgenti (Fiat 128) 125,99.

Classe 1600: 1. Giamboi (Fiat X1/9) 100,93; 2. Paffumi (Fiat X1/9) 109,12.

Classe 2000: 1. Dragone (Fiat X1/9) 102,30; 2. Piria (Vw Golf) 108,96; 3. Surace (Lbm) 108,97.

Oltre 2000: 1. Mancarusò (Talbot) 111,92.

GRUPPO PROTOTIPI

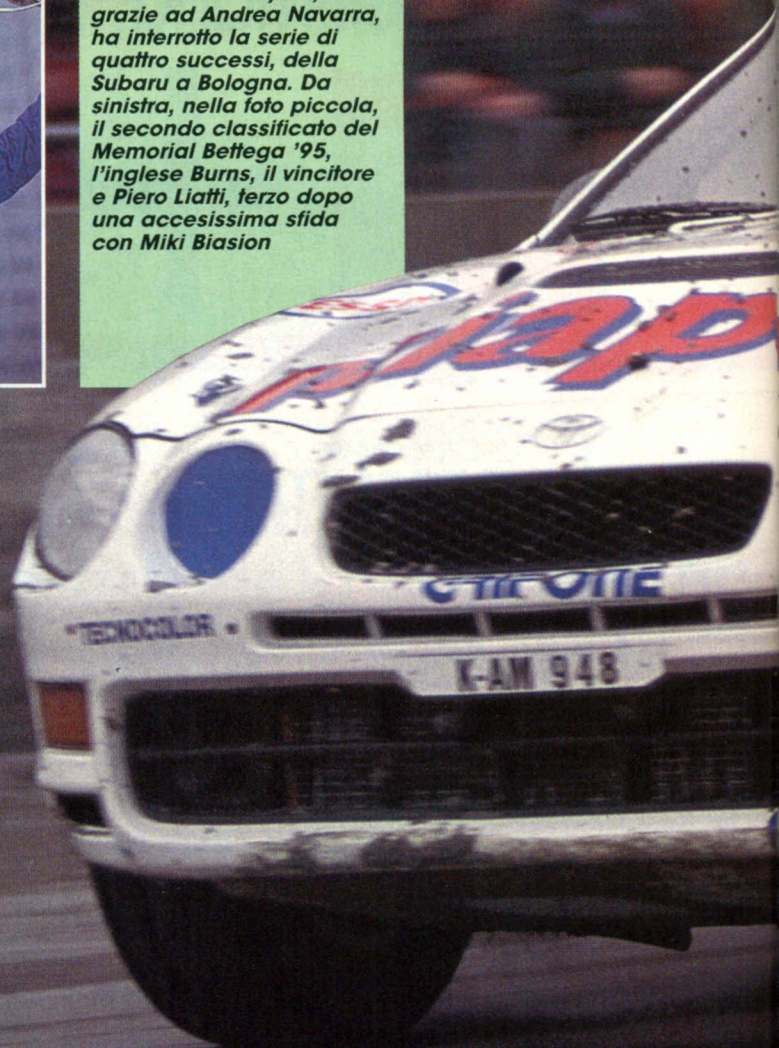
Classe 1000: 1. Freno (Fiat 126) 125,08.

FANGO e A



STUDIOCOLOMBO

Una giapponese al posto di un'altra: la Toyota, grazie ad Andrea Navarra, ha interrotto la serie di quattro successi, della Subaru a Bologna. Da sinistra, nella foto piccola, il secondo classificato del Memorial Bettega '95, l'inglese Burns, il vincitore e Piero Liatti, terzo dopo una accessissima sfida con Miki Biasion



Tifo da... stadio per Andrea Navarra, che su un fondo reso difficilissimo da pioggia e neve ha sconfitto Burns e bissato il successo nel Memorial Bettega

■ **SERGIO REMONDINO**

BOLOGNA — La Subaru cede lo scettro di regina del Memorial Bettega alla Toyota e Andrea Navarra, bissando il successo dello scorso anno, prende il posto di Colin McRae nel cuore dei tifosi che da sempre si accalcano sulle tribune dell'Area 48. Il giovanotto

RENA

2000 Motor show
Salone Internazionale dell'Auto e della Moto

fotoORSI



di Cesena centra dunque l'impresa di vincere il «Memorial» con due automobili differenti; nel '94 la Subaru che ha perso la sua imbattibilità a Bologna proprio ad opera di Navarra e la Celica della Grifone che porta alla Toyota il primo successo nel rally indoor bolognese. Chi, lo scorso anno, asseriva che l'exploit di Na-

varra aveva uno scarso significato, adesso è servito: Andrea si è ripetuto con la Celica mentre, tanto per fare esempi, un pilota del calibro del suo compagno di squadra Dallavilla non è riuscito a concludere con il successo neppure uno degli incontri di qualificazione... Evidentemente, per Navarra l'arena bolognese ha

un sapore particolare e il tifo della gente lo trasforma da pilota veloce ma anche riflessivo quale è nei rally «veri» a... torrello scatenato che non appena vede un rivale nella corsia parallela alla sua si infuria e parte a testa bassa.

CHE LOTTA! Per agguantare la seconda



◀ vittoria a Bologna, questa volta Navarra ha dovuto regolare prima uno scatenato Miki Biasion, che gli ha fatto vedere i cosiddetti sorci verdi con la Subaru, poi il suo coetaneo Richard «Pel di carota» Burns. Quarantotto anni in due, Navarra e Burns sono agli antipodi in tutto ma sono, anche, accomunati dal sacro fuoco della passione, della voglia di riuscire. Uno, Navarra,

corpulento, taciturno, timido. L'altro, Burns, casinista, capace di stare in discoteca a ballare sino alle due di notte il sabato prima della gara, indossando una T-shirt sulla quale la scritta «Adrenalin rush guaranteed» (è garantito che ti faccio venire l'adrenalina) non lasciava dubbi sulla spigliatezza del personaggio. Arrivati al rendiconto finale dopo aver regolato oltre a Bia-

sion, Liatti (autore del miglior tempo sul giro, in 57"17), Navarra e Burns nella finalissima hanno vinto due sfide a testa, presentandosi poi al via della «bella» con uno scarto a livello cronometrico pari ad appena otto centesimi di secondo. E l'ultima gara ha visto Navarra ferocemente determinato, nonostante qualche problema con il cambio e una certa difficoltà a svoltare rapidamente nella curva dopo il ponticello. Eppure, nonostante questo, Navarra è sempre stato al comando. Una furia contro la quale Burns nulla ha potuto. Il pilota della Grifone, infine, è stato sicuramente aiutato dalle Michelin Fb, rivelatesi adattissime su un fondo che neve e pioggia avevano reso disastroso.

Passa la Subaru di Burns, all'interno nella foto sopra, mentre quella di Liatti è ferma per una panne. Sopra a destra, Biasion e Delecour. Grandissimo Fiorio con la «vecchia» Delta, sotto. Bene anche Cunico, sotto a destra, mentre Alister McRae, in basso a destra, ha fatto rimpiangere il fratello Colin

MEMORIAL BETTEGA 4 Wd

QUALIFICAZIONI

GIRONE ROSSO

Navarra (Toyota Celica)	12
Liatti (Subaru Impreza)	10
Fiorio (Lancia Delta Hf)	8
A. McRae (Toyota Celica)	4
Delecour (Ford Escort)	4

GIRONE VERDE

Burns (Subaru Impreza)	18
Biasion (Subaru Impreza)	16
Cunico (Ford Escort)	12
Travaglia (Ford Escort)	4
Dallavilla (Toyota Celica)	0

SEMIFINALI E FINALE

Biasion	Navarra	
Navarra	(2 a 1)	Navarra
Liatti	Burns	(3 a 2)
Burns	(2 a 1)	

FINALE PER IL TERZO POSTO

Liatti	Liatti
Biasion	(1 a 0)

GLI ALTRI. Detto di Navarra e di Burns, di Liatti e Biasion, due parole è doveroso spenderle anche per Alex Fiorio e Gianfranco Cunico. Straordinario il torinese con la Lancia Delta Hf del team Astra, bravissimo il vicentino con la Ford Escort del Jolly Club nonostante una fastidiosa ernia del disco che lo costringe in questi giorni a un intervento chirurgico. Fiorio e Cunico, davvero, avrebbero meritato di più dei tanti applausi ricevuti.



MEMORIAL NOTTURNO NAVARRA BATTE BURNS IL SABATO

Vittoria premonitrice come lo scorso anno

Nel «Notturmo» che metteva di fronte i primi tre di ogni girone (due, rosso e verde) a due terzi del cammino che portava verso la finale del «Memorial» vero e proprio, Andrea Navarra si è sbarazzato senza troppa fatica di un cliente difficile quale Richard Burns. Il ragazzo di Cesena e quello di Reading, in pratica, si sono offerti il sabato un antipasto della lotta che li avrebbe visti di fronte la domenica per la vittoria nel «Memorial». Per loro, in ogni caso, la strada verso la finale del «Notturmo» è stata difficile. Navarra ha dovuto infatti battere Biasion, mentre Burns ha dovuto piegare la resistenza di Cunico. Il due volte campione del mondo e il due volte campione italiano sono stati costretti a inchinarsi nelle semifinali alla forza della gioventù di Navarra e Burns. Che nella loro personissima lotta si sono poi dovuti accontentare di un solo duello perché nella prima sfida si è rotto (ancor prima del via) il differenziale centrale della Subaru di Burns. E nella seconda prova, Navarra ha condotto in scioltezza dall'inizio alla fine, ben sapendo che vincere significava mettersi in tasca il «Notturmo». E ripetere così l'exploit dell'anno prima. ■



MEMORIAL NOTTURNO

QUALIFICAZIONI

GIRONE ROSSO

Navarra (Toyota Celica)	8
Fiorio (Lancia Delta)	8
Liatti (Subaru Impreza)	6

GIRONE VERDE

Burns (Subaru Impreza)	12
Biasion (Subaru Impreza)	10
Cunico (Ford Escort)	8

SEMIFINALI E FINALE

Navarra	Navarra	
Biasion	(2 a 0)	Navarra
Cunico	Burns	(2 a 0)
Burns	(2 a 1)	



● **CHALLENGE CSAI.** È proprio l'anno di Claudio DeCecco. Dopo essersi aggiudicato ben due delle sette zone della Coppa Italia '95 (la quarta e la quinta) il friulano ha infatti messo in tasca anche il primato nella finalissima del Motor Show voluta dalla Csaì e riservata appunto ai migliori di ciascuno dei sette gironi di Coppa. Ironia della sorte, DeCecco, nella sfida decisiva, si è trovato di fronte Gianluca Vita, cioè il pilota chiamato a rimpiazzarlo per il fatto di aver vinto due zone... DeCecco ha avuto ragione per due a zero, con la Toyota di Orlando, della Ford della Sms di Vita. Nella gara per il terzo posto, il vincitore della prima zona, Borsa, ha regolato quello della settima, Riolo, Estesa al Gruppo N, l'iniziativa della Csaì ha visto tra le Produzione il primato dell'astigiano Giampiero Beltrame (prima zona) che ha avuto ragione del toscano Venturi (quinta zona) dopo una bella lotta e relativo due a uno.

● **FIAT.** Alle donne piace la Cinquecento. E quanto è emerso al Motor Show dove, nelle due corse di contorno al «Memorial» disputate con le utilitarie di Casa Fiat, il gentil sesso ha spopolato. Nella prima manifestazione, denominata «Trofeo Lord e Lady Rally», Ilaria Hedinger (navigatrice di Bruno Bentivogli, alla primissima esperienza di guida), abbinata con Andrea Aghini si è imposta davanti a Elisabetta Cavenaghi e Matteo Luise! E nella sfida denominata «Trofeo Cinquecento Rally», la pistaiola Alexandra Gallo ha avuto ragione di Alessandro Schiavo, vincitore della categoria debuttanti nel monomarca Fiat '95 e rivelazione della stagione...

● **PEUGEOT.** Il consueto appuntamento di fine anno per i giovani che corrono con le vetture del Leone, disputato con le 106 Rallye Gruppo N, si è concluso con il perentorio successo del savonese Claudio Vallino, che ha buttato in finale l'imperiese Andrea Ricci. Una sfida tutta ligure, dunque, dopo che Vallino e Ricci avevano avuto ragione in semifinale rispettivamente di Brunello e DiMarco. Questi due, nella gara per il terzo posto, se le sono «suonate» di santa ragione e alla fine ha prevalso Brunello.

● **OPEL.** Finale al calor bianco (nonostante le temperature... polari) fra i due galletti Opel, Umberto Consigli e Sandro Sottile. Il fiorentino ha avuto, infatti, ragione del sanremese soltanto al terzo incontro e con un margine abbastanza risicato. Per quanto riguarda invece la finale per il terzo posto, l'aostano Roberto Sordi ha regolato Pagano.

● **FISAPS.** Il Trofeo Fisaps per disabili, basato su una serie di sfide con delle Fiat Punto preparate in Gruppo N e dotate di comandi Guidocomplex al volante, ha presentato una serie di colpi di scena, con l'italiano Lorenzo Sestini che nella finalissima ha battuto lo spagnolo Alberto Llovera. Nella finale per il terzo posto, infine, Pizzorni ha sconfitto Luciani.



ONORATO COL SUCCESSO IL TITOLO TRICOLORE

Il re delle 2 Litri è sempre Travaglia

Sono passati quattro anni ma, in fondo, per il ritorno delle «Formula 2» nell'arena del Memorial Bettega nulla è cambiato. Oggi come allora, quando era poco più che uno sconosciuto ma si permise il lusso di sconfiggere campioni celebrati come «Lucky» e Jean Ragnotti, Renato Travaglia è l'uomo da battere nella categoria delle vetture a due ruote motrici. Dal '91 il giovanotto di Cavendine di strada ne ha fatta e si è presentato a Bologna ben deciso ad onorare il tricolore 2 Litri conquistato con quella Renault Clio che, per una volta ancora

prima di dirle addio in attesa di passare alla nuova Mégane «kit car», ha saputo esaltare nonostante il mare di fango in cui si era trasformato il tracciato dell'Area 48 per la neve e la pioggia. Un fondo sul quale facevano fatica a districarsi persino le trazioni integrali, figurarsi le due ruote motrici... Nella salita che porta in cima al ponticello che da sempre è l'elemento più caratterizzante del tracciato del Memorial, le «povere» due ruote motrici arrancavano moltissimo, quasi inghiottite dal fango. In un contesto così difficile, le personalissime traietto-

rie che da sempre Travaglia sceglie sono state determinanti. Primo nel suo girone davanti a Barbuiani, Travaglia in finale si è trovato nuovamente di fronte l'avversaria di tutto l'anno; la Peugeot 306 S16, pilotata però da Ludovico Fassitelli anziché dal rivale in campionato Paolo Andreucci. Fassitelli è stato bravissimo ad arrivare in finale ma poi, al dunque, nulla ha potuto. Prima la sua 306 si è «arenata» sulla salita del ponticello, quindi si è rotto un semiasse così Travaglia ha potuto limitarsi a fare una passeggiata in beata solitudine. ■

SFIDA TUTTA EMILIANA Lo spareggio



MEMORIAL BETTEGA 2 Wd

QUALIFICAZIONI

GIRONE ROSSO

Travaglia (Renault Clio)	punti 18
Barbuiani (Renault Clio)	14
Errani (Nissan Sunny Gti)	10
Fiorio (Bmw 318 iS)	10
Bertuzzi (Renault Clio)	4

GIRONE VERDE

Fassitelli (Peugeot 306 S16)	punti 14
R. Deila (Renault Clio)	10
Gatti (Bmw 318 iS)	6
Martelli (Renault Clio)	4
Ottaviani (Opel Astra)	0

SEMIFINALI E FINALE

Deila	Travaglia	
Travaglia	(2 a 1)	Travaglia
Fassitelli	Fassitelli	3 a 0
Barbuiani	(2 a 1)	

FINALE PER IL TERZO POSTO

Barbuiani	Barbuiani
Deila	(1 a 0)

Andrea Belluzzi, a fianco, si è aggiudicato la corsa riservata alle Superformula mentre Thomas Biagi, sopra sul podio, non si è lasciato sfuggire il primato in F. 3 davanti a De Lorenzi, in alto. Renato Travaglia con la Renault Clio in alto a sinistra, ha dominato la sfida per le vetture a due ruote motrici che tornavano nel Memorial Bettega dopo una lunga assenza: il trentino ha battuto in finale Fassitelli

BELLUZZI



NEL TROFEO F.3 CON DE LORENZI BATTUTO

Biagi decreta

Vittoria tutta emiliana nel Trofeo F.3 del Motor Show. Sul gradino più alto è infatti salito il 19enne ferrarese Thomas Biagi, che ha guidato la Dallara 395-Fiat Abarth del team bolognese di Gianni Cevenini. La finale è stata una sorta di derby con la Romagna e ha visto Biagi opposto all'altro pilota schierato da Cevenini, il ravennate Gianluca De Lorenzi. Quest'ultimo, dopo essere stato a piedi per tutto l'anno, ha dimostrato di non aver perso lo smalto e in finale ha dato filo da torcere al giovane rivale. La prima manche se l'è aggiudicata proprio De Lorenzi con un vantaggio minimo (otto centesimi), ma Biagi ha restituito il colpo con uno scarto identi-

co. Nella «bella» De Lorenzi ha compromesso le proprie chance con un testacoda a seguito di un errore in cambiata. Nella finale di consolazione Maurizio Mediani ha battuto Danilo Rossi. Su una pista insidiosa, che ha causato un festival dei testacoda, sono stati eliminati nei quarti di finale: Oliver Martini, Paolo Ruberti, il portoghese André Couto e Massimiliano Angelelli, che quest'anno non è riuscito a inserirsi fra i protagonisti dopo aver conquistato per cinque volte la piazza d'onore.

Fabio Ravaioli



VINCE IN SUPERFORMULA



È stato Andrea Belluzzi ad aggiudicarsi il Trofeo riservato alle monoposto della Superformula. In finale il pilota sanmarinese ha piegato Cesare Manfredini il quale, cercando un recupero dopo essere stato sconfitto in gara-1, è andato in testacoda durante la seconda corsa, regalando il successo all'avversario su un piatto d'argento. Nella finale per il terzo posto. Alberto Pedemonte ha battuto Gianluca Paglicci. Alla prova ha partecipato anche Loris Reggiani; al debutto in monoposto, l'ex motociclista ha pagato lo scotto dell'apprendistato con l'eliminazione al primo turno. (f.r.)

Peroni premia e presenta la stagione '96

Il neo-campione italiano di F.3 Luca Rangoni è stato il protagonista della premiazione sportiva della Peroni Promotion. Con lui sono stati festeggiati anche i team Ef Project (che ha preparato la Dallara del bolognese) e Pre.Ma. Powerteam (per il successo ottenuto da Pacchioni al Gp di Montecarlo). Nella stessa occasione sono stati consegnati anche i trofei relativi al Campionato Italiano Prototipi (vinto da Massimo Saccomanno per i colori del team Audisio Benvenuto) e alla Coppa Gt Special (campione Renato Mastropietro su Porsche). L'organizzatore Sergio Peroni ne ha approfittato per presentare alcune novità del '96: l'abbinamento della F.3 con la Formula Campus, l'inserimento di gare di durata nella serie Gt e il lancio di manifestazioni agonistiche in pista per le vetture Gran Turismo di serie.

● TELEFONO AZZURRO.

Iniziativa della Seat a favore del Telefono Azzurro, l'associazione volontaria di assistenza ai minori. Nello stand della Casa spagnola sono andate a ruba le magliette di «Dummy», lo slogan della campagna che la Seat ha promosso a favore della sicurezza stradale. I proventi sono stati interamente devoluti al Telefono Azzurro.

● AUTOVELOX.

A pochi passi dalle vetture sportive, al Motor Show era esposto anche l'AutoveloX nella sua ultima evoluzione. L'apparecchio, che funziona con raggi laser, può ora inviare le informazioni sulle violazioni del limite di velocità a una seconda pattuglia posizionata a valle della prima. Fra gli optional c'è anche una seconda macchina fotografica per ritrarre la parte frontale del veicolo.

● OSPITI.

Sempre numerosi i Vip che visitano il Motor Show. Nella seconda settimana della rassegna sono stati visti fra gli altri, la soubrette Simona Tagli, i cantanti Giorgia e Raf e l'ex-capitano della nazionale di pallavolo Andrea Lucchetta.



Protagonisti della gara riservata alle Ferrari del Challenge, Ceroni, sopra, vincitore tra le 348 e Roberto Ragazzi a sinistra, che si è imposto nella corsa delle 355. Con la F40, Mimmo Schiattarella, sopra, a destra, è risultato vincitore tra le Gt nelle sfida delle Gran Turismo. Intanto Monforte, a destra in Porsche, centra il... palo

NELLA GARA DELLE FERRARI 348 SUCCESSO DI CERONI

Ragazzi con la 355 beffa tutti i... Polli

Dopo la gara internazionale, le Ferrari sono tornate sulla pista del Motor Show per disputare la doppia corsa riservata alle 348 e alle 355 del Challenge Nazionale. Il torneo riservato alle 348 ha visto la netta vittoria di Walter Ceroni, che dopo aver dominato gli incontri di qualificazione, ha battuto nello scontro conclusivo il veterano Mario Benusiglio. Fra i piloti delle 355 il successo è andato a Roberto Ragazzi, che nella finalissima ha superato di misura Vincenzo Polli. Sfortunatissimo è stato Emanuele Moncini, che ha partecipato a entrambe le prove senza riuscire a superare le semifinali: con la 355 è stato eliminato da Ragazzi, mentre la sua 348 l'ha tradito per il cedimento di una sospensione. Da notare che le 348 sono state costantemente e nettamente più rapide delle 355; si vede che le caratteristiche della pista erano più confacenti al vecchio modello.

ASSALTO ALLA... JORDAN

Si è rivelata un successo l'iniziativa che Autosprint e la Beta hanno organizzato per dar modo ai lettori di sedersi all'interno di una F.1. Il tutto si è svolto nel nostro stand allestito al Motor Show, dove era presente la Jordan 195-Peugeot. I lettori dovevano consegnare una apposita scheda pubblicata nelle scorse settimane sul giornale. Una sorta di «lasciapassare» per entrare nell'abitacolo della vettura che il neo ferrarista Eddie Irvine ha portato in gara nello scorso campionato mondiale. Tirando le somme dell'iniziativa va detto che il numero dei visitatori che hanno presentato il tagliando è stato superiore alle 3000 unità.

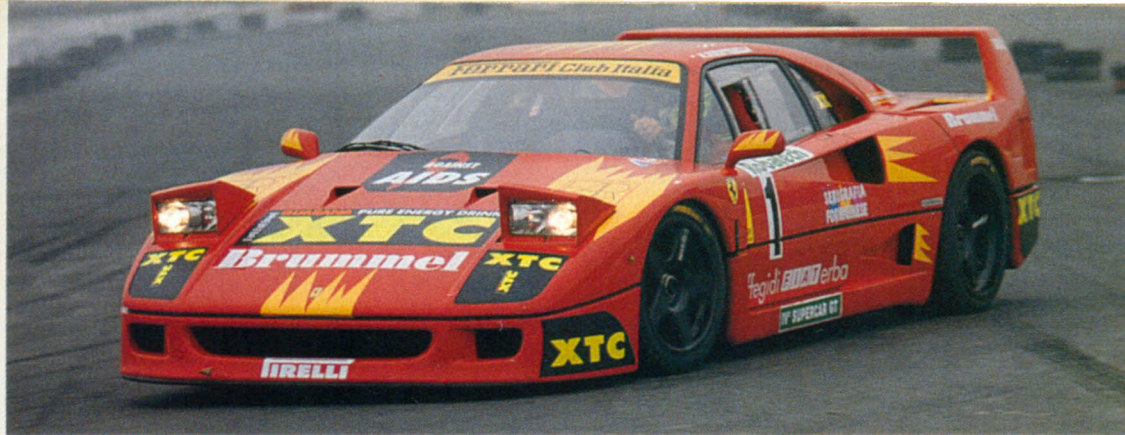
OLIVER



SHOW VIRTUALE

In centomila gustano la festa su Internet

Tra gli oltre 40 milioni di persone collegate alla rete telematica Internet, sono state quasi 100 mila quelle che hanno «visitato» il Motor Show in maniera virtuale. Nelle pagine dedicate alla rassegna bolognese sono stati inseriti i risultati delle gare, fotografie di auto, moto e belle ragazze, nonché un bando di concorso per diventare Ufficiale di Gara presso l'Autodromo di Imola. Il notiziario del Motor Show è un servizio offerto dalla Sagis e dall'Ac Bologna, che nel '96 forniranno anticipazioni sulla prossima edizione, oltre alla copertura degli avvenimenti motoristici ospitati dal circuito «Enzo e Dino Ferrari». L'indirizzo della casella postale elettronica è: WWW.VOL.IT/SPORTNET.



LE GRAN TURISMO DANNO SPETTACOLO E IN GT2 VINCE ZOBOLI

Schiattarella segna il tris

Terzo successo consecutivo per Mimmo Schiattarella e la Ferrari F40 nella gara riservata alle Gran Turismo al Motor Show. Il pilota emiliano ha battuto in finale Maurizio Monforte che, per la serie... quasi goal, è stato protagonista di una singolare disavventura: ha centrato con la sua Porsche Carrera il pilone di uno dei ponti della pista dell'area 48. Botta che ha rischiato di far crollare tutto. Solo questi due piloti hanno dato vita alla sfida nella categoria Gt1. Nella Gt2 Vittorio Zoboli ha battuto Dario Marchetti, in una finale che ha visto entrambi i protagonisti esibirsi al volante delle Ferrari 355 Competizione.



NEL MINI COOPER TROPHY PRONOSTICO RIBALTATO

Sgarzi piega Bacchelli

Pronostico ribaltato nella finale del Mini Cooper Trophy, che ha visto il campione '95 Fulvio Bacchelli, opposto ad Alessandro Sgarzi, vincitore del torneo riservato agli sfidanti, nel quale ha eliminato altri sette piloti, fra i quali anche il vincitore dell'edizione '94 Pierangelo Dal Gal. Sgarzi ha corso la finale con la vettura prestatagli dallo sportivissimo Paolo Cappelli, dopo che la sua Mini aveva avuto un guasto meccanico in semifinale. Nonostante questo handicap Sgarzi (nella foto sopra) ha battuto Bacchelli in entrambi gli incontri, infliggendogli un distacco di soli sette decimi.



● **NEVE.** Per... impraticabilità di campo, a seguito della copiosa nevicata che mercoledì 13 ha investito Bologna, il programma agonistico del Motor Show ha subito un drastico taglio. Sono state annullate le gare dei piloti privati del Superturismo e quelle del Civt, oltre all'esibizione Ferrari (nella foto sopra) che avrebbe dovuto vedere Nicola Larini portare in pista per l'ultima volta la monoposto spinta dal motore V12.

● **INFODRIVE.** Clay Regazzoni ha fatto da testimonial al Motor Show per introdurre le ultime novità sul sistema che preavverte gli automobilisti di incidenti e rallentamenti del traffico. Infodrive è ormai pronto per la sua prima applicazione su scala nazionale e l'esperimento pilota avverrà sul territorio di Malta, a seguito di un accordo di collaborazione fra il governo dell'isola e la Net che produce il sistema Sparco. Debutto italiano al Motor Show per i nuovi spoiler prodotti in Spagna e distribuiti dalla Sparco. Si tratta di appendici aerodinamiche personalizzate. I prezzi partono dalle 200 mila lire. Nella stessa occasione la Sparco ha presentato anche le marmitte austriache Remus, ora commercializzate in Italia con garanzia biennale.

● **EDUCAZIONE STRADALE.** Giovedì 14 il Motor Show ha ospitato una conferenza stampa sui risultati dei corsi di informazione e formazione sull'educazione stradale rivolti ai docenti delle scuole dell'Emilia-Romagna. I corsi, frutto della collaborazione fra l'Assessorato Regionale al Turismo e alla Mobilità e la Sovrintendenza Scolastica Regionale, hanno visto la partecipazione di oltre 1000 insegnanti. Il principale tema trattato è stato il corretto approccio ai comportamenti sulla strada.

INIZIATIVA FIAT

Visitatori disabili in «pista» con la Punto

Grande affluenza all'area 49 dove, grazie alla Fiat, che ha messo a disposizione alcune Bravo, Brava e Punto, diverse centinaia di visitatori disabili hanno potuto guidare le auto dotate dei dispositivi di assistenza prodotti dalle aziende specializzate Guido-simplex di Roma, Kempf di Vigliano d'Asti e Okay Tecnologie di Moncalvo. I non patentati hanno potuto esercitarsi al simulatore (posto all'interno di un minibus messo a disposizione dall'Iveco) e il 60 per cento di loro ha ricevuto un certificato che può aprire la strada all'ottenimento della patente speciale.

Una Scelta obbligata

Tagliati i ponti con la Subaru e di fronte allo stop della Toyota, l'asso spagnolo ha accettato l'unica chance di disputare il campionato con un team ufficiale: la Ford. Ecco i retroscena dell'accordo svelati dal protagonista

■ MAURIZIO RAVAGLIA

Dunque, Carlos Sainz ha messo nero su bianco con la Ford, accordandosi per due anni con opzione per il terzo. Una trattativa lampo, quella tra l'asso spagnolo e il team di Boreham; un paio d'ore dopo l'intesa, Sainz era già in volo verso la Svezia, per il primo test con la Escort. Il perché della scelta lo rivela lo stesso protagonista della vicenda.

«Ho tentato con tutte le mie forze di convincere la Toyota a fiancheggiare la mia partecipazione al campionato Piloti. In ottobre avevo sottoscritto un accordo triennale col Toyota Team Europe. Ai primi di novembre la Fia ha squalificato per un anno la squadra di Ove Andersson e mi sono trovato nella imbarazzante situazione di attendere le decisioni dal Giappone. Ho continuato a sperare in un dietro front della Toyota, il mio contratto prevedeva l'impegno in tutte e 9 le gare del mondiale '96. Invece, l'unica soluzione possibile per correre con la Celica diventava un pacchetto di quattro, cinque rally con una scuderia privata appoggiata dal Toyota Team Europe. A quel punto, d'intesa con Andersson, ho cominciato a considerare un'alternativa. La Ford Motorsport, appunto. Ne ho parlato con i dirigenti

della Repsol, la società petrolifera spagnola che mi appoggia da tempo. Mi hanno detto di insistere. Con i responsabili del team di Boreham mi sono incontrato un paio di volte, abbastanza per mettere a punto l'accordo».

— Di fronte al ridotto numero di team ufficiali, la Ford è stata quindi una scelta obbligata, l'unica strada per affrontare il prossimo campionato? «No. Ci sarebbe stata la possibilità di rientrare alla Prodrive, ma l'operazione era molto difficile. È vero, comunque, che lo scenario non offriva molte alternative. Il disimpegno della Toyota a livello ufficiale ha sicuramente impoverito il mondiale».

— La Ford Motorsport ha alle spalle una stagione disastrosa quanto a organizzazione e la Escort non ha ottenuto alcun risultato importante. Non c'è il rischio che la stessa situazione possa ripetersi l'anno prossimo?

«Ho accettato di correre con la Ford dopo che mi sono state date tutte le garanzie che chiedevo. Senza determinate assicurazioni, sarei rimasto con la Toyota per un programma ridotto. Avrei preferito disputare poche corse ma con tutto quanto è necessario per vincere, piuttosto che un campionato con mezzi scarsamente competitivi».

Carlos Sainz è nato a Madrid il 12 aprile 1962, è sposato e ha due figli, Blanca e Carlitos. L'asso spagnolo corre nel mondiale dal 1987: ha disputato 73 rally titolati ottenendo 17 vittorie (13 con la Toyota e 4 con la Subaru) e conquistato due titoli di campione del mondo, nel '90 e nel '92, classificandosi secondo nel '91, '94 e '95. Con la Ford ha già gareggiato nell'87 e '88



SUBARU
WORLD RALLY TEAM

SUBARU

— Quali sono le garanzie chieste alla Ford Motorsport?

«L'ufficialità della partecipazione Ford, innanzi tutto. Intendo dire, la certezza che le vetture, il personale e tutto il resto è Ford Motorsport al 100 per cento in tutte le gare del mondiale, perciò che non ci sia il coinvolgimento di organizzazioni esterne, almeno per quanto mi riguarda. Poi, ed è molto importante, ho chiesto garanzie tecniche, quindi un serio programma di sviluppo tecnico, che per me significa molti test e continui aggiornamenti della meccanica. La competitività di una vettura, di qualsiasi vettura da competizione, è nella costante evoluzione delle sue componenti, motore, sospensioni, cambio, trasmissione, elettronica. A Boreham hanno manifestato la volontà di muoversi in questa direzione».

— Comunque, lo scetticismo di fronte al metodo di lavoro del reparto corse di Boreham resta...

«Ma il metodo di lavoro può anche essere cambiato e modificato. Credo che... diciamo dall'Acropolis, quindi dalla quarta prova della stagione, molte cose saranno già migliorate. Il primo terzo di

campionato, che include pure la spedizione al Safari, servirà per trovare l'affiatamento con gli uomini di Boreham. Io ho già corso con la Ford Motorsport, all'inizio della mia carriera nel mondiale, nell'87 e anche l'anno dopo. Oggi il management della Ford è composto da persone che non conosco molto bene. Le prime gare serviranno anche a stabilire relazioni umane».

— A proposito di relazioni, che cosa ha indotto Carlos Sainz a lasciare la Prodrive-Subaru dopo due anni, il '94 e il '95, di successi?

«I rapporti con la Prodrive non sono stati facili. Ma voglio che sia chiara una cosa. Con la gente della Prodrive, l'ingegnere Lapworth, i tecnici e i meccanici, le relazioni sono state eccellenti. Si tratta di un gruppo di persone altamente qualificate, tutto il team agisce in maniera molto professionale. Ma sono inglesi, dunque britannici, e il loro cuore è con Colin McRae. Comprendo benissimo questo atteggiamento, che non è stato il fattore determinante nella decisione di lasciare la Prodrive. Le difficoltà sono state con David Richards».

— Quali difficoltà?

«Siamo due uomini profondamente diversi, con punti di vista completamente differenti. Diciamo che lui è molto inglese. Riconosco a Richards una grande capacità imprenditoriale, ha trasformato la Prodrive in un'organizzazione di successo. Ma, fin dall'inizio della nostra collaborazione, nel dicembre del '93, non abbiamo... socializzato. I nostri rapporti si sono incrinati subito dopo il Rac '94, David non aveva compreso lo sforzo che avevo

compiuto per arrivare a giocarmi il titolo contro Auriol nonostante avessi disputato una gara in meno rispetto a Didier. La situazione non è migliorata, quest'anno. Ciò ha influito sulla mia scelta di cambiare squadra. Credo di aver dato un contributo importante alla Prodrive-Subaru. Mi riferisco non soltanto al successo nel campionato Costruttori ma soprattutto alla progressione delle prestazioni della Impreza, specie nei rally di asfalto. Quando arrivai nel team di Richards, la Impreza era una vettura da mettere a punto e da sviluppare completamente. Insieme al-

l'ingegnere David Lapworth, che è un tecnico di primissimo ordine, ho compiuto un lavoro di cui sono orgoglioso».

— Cinque giorni dopo la scoperta dei turbo truccati delle Celica al rally di Spagna, perciò quando già si profilava una dura punizione per il Toyota Team Europe, sebbene non clamorosa quanto poi deciso dalla Fia, Sainz ha annunciato il suo accordo con la squadra nippono-tedesca. La scelta di tempo è apparsa inopportuna, soprattutto considerando i molti dubbi che cominciavano ad affiorare sulla reale competitività della coupé: le pre-



PER LA SECONDA ESCORT IN LISTA ANCHE SCHWARZ

Ma in pole c'è l'altro McRae

Carlos Sainz arriva in Ford con lo status riconosciuto, anche contrattualmente, di prima guida. Per la seconda Escort ufficiale, a Boreham hanno una lista di nomi in cima alla quale c'è Alister McRae, 25enne vincitore del campionato britannico '95 e fratello minore di Colin. Già in occasione del Rac, la Ford Motorsport aveva spalleggiato la partecipazione del giovane e veloce scozzese (nella foto) fornendo alla squadra che lo aveva iscritto, la Wilson Motorsport, alcuni particolari meccanici «evoluzione» della Escort Cosworth. Alister concluse al quarto posto assoluto tra l'ammirazione di tutti. Anche il tedesco Armin Schwarz, un altro dei piloti orfani della Toyota, fa parte dell'elenco, come pure il 25enne inglese, Richard Burns e, sebbene con scarse chances, Delecour. Al Safari, invece, la seconda vettura sarà affidata a o a Stig Blomqvist, che sta già effettuando i test della Escort in versione «Africa», o a Vatanen. ■



PHOTO 4



Carlos Sainz durante il primo test con la Escort Cosworth, effettuato sabato scorso a Torsby, in Svezia. L'asso spagnolo ha raggiunto l'accordo con la Ford nella mattinata di venerdì 15 dicembre, nella sede della Respol, a Madrid: due ore dopo era già in volo per la Svezia

stazioni della Celica erano il risultato di un meccanismo illegale. Perché il fuoriclasse spagnolo non ha atteso o, addirittura, rinunciato all'accordo con la Toyota?

«Il negoziato con la Toyota era già stato perfezionato prima del rally di Spagna. Ma se la trattativa fosse stata ancora aperta, non avrei modificato la mia decisione. La scelta di passare alla Toyota l'avevo presa da tempo. Quando prendo una decisione non torno indietro. Nonostante tutto, nonostante anche la brutta faccenda dei turbo, resta la squadra migliore. Ho stima e considerazione di Ove Andersson, è una persona comprensiva. La condanna inflitta al Toyota Team Europe è stata eccessiva, ha penalizzato gente che con lo scandalo dei turbo non c'entrava per niente. E non mi riferisco soltanto a molta gente della squadra, che si è ritrovata a spasso. È inaudito che a Kankkunen, a Auriol e a Schwarz la Fia abbia cancellato con un tratto di penna il punteggio acquisito nelle gare precedenti il rally di Spagna. A Parigi non hanno considerato la "presunzione d'innocenza" ma applicato la "presunzione di colpevolezza". È inaccettabile».

— Dal 1990, Carlos Sainz si è infilato in tascia 17 vittorie in gare titolate e due titoli di campione del mondo. In tre occasioni, nel '91, '94 e '95, si è classificato secondo arrivando sempre a giocarsi il campionato all'ultima gara, il Rac di Gran Bretagna; difficile fare meglio. Che cosa è mancato, quest'anno, nella sfida finale contro Colin McRae?

«Nei due anni che ho gareggiato in squadra con Colin, non c'è mai stata una situazione

neppure paragonabile a quella del Rac. La differenza di prestazioni tra noi due non era mai stata tanto evidente, tanto grande quanto in Gran Bretagna. Ognuno può trarre le conclusioni che crede. Io, comunque, mi ritengo soddisfatto della mia stagione, indipendentemente da come è finita al Rac. Ho contribuito al primato della Subaru e, un po', anche a quello di Colin. E ho recuperato al 100 per cento la funzionalità del braccio destro. Bisogna sempre guardare agli aspetti positivi. Ma, sicuramente, l'infortunio al tendine ha pregiudicato la mia "temporada", e quindi il campionato. Per non compromettere la riabilitazione dell'arto non ho gareggiato in Nuova Zelanda, dove avevo vinto tre volte. Una gara in meno rispetto a McRae ha influito sull'esito finale. Ma più determinante ancora si è rivelata la rottura del motore in Australia, dove tornavo al volante dopo tre mesi di assenza. Un sesto posto, equivalente a 6 punti, potevo ottenerlo. Alla fine, per conquistare il titolo mi sono mancati soltanto 5 punti quindi... Il '95 è stato l'anno più difficile della mia carriera. L'infortunio al braccio, avvenuto cadendo in bicicletta, mi aveva demoralizzato. Ho rischiato, ho avuto paura per il mio futuro di pilota. Nei 7 rally che ho disputato non ho sbagliato nulla, ho la coscienza a posto. Anche in Svezia ho ottenuto prestazioni interessanti. Nonostante fossi al debutto, sono risultato il più veloce nella seconda prova speciale e ho anche occupato il quarto posto assoluto. L'unico errore di pilotaggio l'ho commesso durante un'escursione in mountain-bike, una domenica di giugno a Madrid».

1995: UN ANNO DI VITTORIE!

CAMPIONATO ITALIANO ASSOLUTO RALLIES 1995

- Campioni Italiani di "Gruppo N" B. Bentivogli - I. Hedinger
Vettura: Ford Escort Cosworth "4x4"
- Campioni Italiani di "Gruppo N" Femminile: E. Munaretto
A. Tarantino - Vettura: Ford Escort Cosworth "4x4"
- Campione Italiano "2ruote motrici": A. Medeghini
C. Quarantani - Vettura: Renault Clio Maxi "Gruppo A"

CAMPIONATO ITALIANO "TROFEO TERRA 1995"

- Campioni Italiani "Gruppo N" G. Novello - G. Manuzzi
Vettura Ford Escort Cosworth "4x4"

COPPA ITALIA RALLIES

- Campioni Italiani 4° zona "Gruppo N"
R. Vellani - M. Maccagnani - Vettura Ford Escort Cosworth "4x4"

CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ TURISMO (C.I.V.T.)

- Campione Italiano "Classe N1" R. Sigala
Vettura Ford Escort Cosworth "4x4"

Un particolare ringraziamento a:

Ford Motorsport Boreham (GB) - Opel General Motors / R. Dal Pozzo
Rover Group - Repetto Motors / G. ed E. Repetto, V. Manenti, S. Riva,
E. Corsini, D. Roncaglia, F. Piscopo, G.C. Lucchetti, A. Lucchi - Autotech
R.G. Motorsport - Chronoracing - Peroni Promotion - Rocchetti Racing
Scuderia Città di Monselice G. ed A. Manfrinato, L. Zumelli - Delta
Racing / L. Colbrelli, M. De Luca, A. Zerla, M. Silva, W. Morandi
HAWK Racing Club S. Sottile, A. Bordignon, G. Celi - Scuderia Japigia
Power Car Team - Sattin preparazioni sportive - Tecnica Bertino.

RALLY

IL CIOCCHETTO

Bizzarri, nella foto, per la prima volta in gara con l'Escort, ha bissato il successo del '94 al rally del Ciocchetto. Secondo, staccato di 5" si è classificato Galleni, in basso. Strepitosa gara di Fabio Danti, a destra, il campione europeo '95 della montagna è stato messo fuori gioco da una penalizzazione mentre era secondo tra le 2 ruote motrici



DESTINO Bizzarri

Per il secondo anno consecutivo il pilota pistoiese si è imposto nella gara a inviti. La vittoria è maturata nella seconda tappa, quando il toscano ha rimontato su Galleni battendolo nel finale

■ STEFANO COSSETTI

CASTELVECCHIO PASCOLI — Dicono che in Garfagnana ogni anno si rinnova un appuntamento particolare: c'è da credere che sia vero perché anche nel '95, come nel '94, abbiamo visto accendersi il sorriso sincero di un ragazzo di 32 anni. Si chiama Stefano Bizzarri e viene da Maresca, in provincia di Pistoia. In coppia con Bernardo Serra, su una Ford Escort (che portava in gara per la prima volta) è riuscito con grande



merito ad iscriverlo per la seconda volta il suo nome nell'albo d'oro. Una vittoria conquistata contro un rivale coriaceo e irriducibile, Giovanni Galleni, in coppia con la sorella Silvia. I due livornesi avevano chiuso la prima tappa con un'inezia su Bizzarri. La seconda prometteva spettacolo e battaglia, così è stato. Il Ciocchetto, ancora una volta, ha saputo far divertire tutti, pubblico e piloti. A dare ulteriore «pepe» a questa gara c'era la

RALLY NAZIONALE

Castelvecchio Pascoli (LU), 15-16-17 dicembre 1995

4. Rally Il Ciocchetto

gara nazionale a inviti

Assoluta: 1. Bizzarri-Serra (Ford Escort Cosworth) in 17'40"; 2. Galleni-Galleni (Lancia Delta Proto) a 5"; 3. Vanni-Chiappa (Lancia Delta Hf) a 40"; 4. De Cecco-Barigelli (Lancia Delta Proto) a 40"; 5. Mastantuono-Pina (Lancia Delta Hf) a 44"; 6. Fiora-Tita (Renault Clio Maxi) a 51"; 7. Marini-Pietraforte (Subaru Legacy) a 1'11"; 8. Marchioro-Benelli (Ford Escort Cosworth) a 1'13"; 9. Verbilli-Albertini (Renault Clio Williams) a 1'20"; 10. Andreucci-Fedeli (Ford Escort Cosworth) a 1'23".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Rossi-Manzini (Peugeot 106 Rallye) in 21'13"; 2. Besenzeni-Mondini (Opel Corsa) a 2"; 3. Razzu-Spinetti (Peugeot 106 Rallye) a 8"; 4. Monti-Viel (Peugeot 106 Rallye) a 47"; 5. Della Bidja-Di Marco (Peugeot 205 Rallye) a 58"; 6. Canizzaro-Scaldaferri (Peugeot 106 Rallye) a 2'57".

Classe 2000: 1. Santoni-Bugelli (Renault Clio Williams) in 20'08"; 2. Degli Angeli-Bovo (Renault Clio Williams) a 19"; 3. Borra-Garibaldi (Peugeot 309 Gti 16V) a 21"; 4. De Cecco-De Cecco (Opel Kadett Gsi 16V) a 26"; 5. Pileri-Frau (Peugeot 205 Gti) a 1'24"; 6. Durante-Rossi (Renault Clio Williams) a 1'40".

Classe oltre 2500: 1. Marchioro-Benelli in 18'53"; 2. Andreucci-Fedeli a 10"; 3. Bolognesi-Tofani a 24"; 4. Bertolini-Tumaini a 32"; 5. Savio-Echerle (Toyota Celica Gt) a 32"; 6. Bandierini-Rubbiani a 37"; 7. Sacher-Farnese (Renault 5 Gt Turbo) a 1'21" (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Targhetta-Stra in 20'05"; 2. Ferrari-Giuliani in 20'25"; 3. Giannacchini-Pierini (Peugeot 205 Rallye) a 1"; 4. Zanotti-Lugli (Peugeot 205 Rallye) a 1"; 5. Raffaelli-Iacopini a 19"; 6. Bianchi-Mugnani a 1'09"; 7. Pasquoli-Grassi a 1'56"; 8. Tavano-Alinei a 2'48"; 9. Bellucci-Baronti a 3'10"; 10. Bertoncini-Rossi (Opel Corsa) a 6'42" (tutti gli altri su Peugeot 106 Rallye).

Classe 2000: 1. Fiora-Tita (Renault Clio Maxi) in 18'31"; 2. Verbilli-Albertini a 29"; 3. Marcucci-Bigiarini a 44"; 4. Soglio Trombone-Faticchi a 50"; 5. Bedini-Gazzetti (Peugeot 405 Mi16); 6. Grassini-Iaccuzzi (Opel Kadett Gsi 16V) a 1'01"; 7. Dalla Pozza-Burton a 1'04"; 8. Cerrato-Iante a 1'05"; 9. Fusai-Maraldi a 1'08"; 10. Ciuffi-Castiglioni (Opel Calibra) a 1'27"; 11. Romano-Terribile (Opel Kadett Gsi 16V) a 1'29"; 12. Danti-Deidda (Peugeot 205 Gti) a 2'29"; 13. Brovaglio-Contenti (Opel Kadett Gsi 16V) a 2'29"; 14. Gai-Bianchino (Peugeot 306 S16) a 3'05" (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Classe oltre 2500: 1. Bizzarri-Serra (Ford Escort Cosworth) in 17'40"; 2. Vanni-Chiappa a 40"; 3. Mastantuono-Pina a 44"; 4. Marini-Pietraforte (Subaru Legacy) a 1'11"; 5. Rinaldi-Marazzi a 1'26" (tutti gli altri su Lancia Delta Hf).

GRUPPO S

Classe oltre 2500: 1. Galleni-Galleni in 17'45"; 2. De Cecco-Barigelli a 35"; 3. Luciani-Scozzi a 1'18"; 4. Franchi-Frondi a 1'36"; 5. Tamburi-Zanella a 2'53"; 6. Sarti-Raffaelli (Vw Golf Gti 16V) a 3'13" (tutti gli altri su Lancia Delta Proto).

● **IL CIOCCO.** In occasione del Ciocchetto è stata fornita una anticipazione sul percorso del prossimo rally del Ciocco, prima gara in calendario per il Campionato Assoluto Rally '96. La gara, come è noto, si disputerà dal 7 al 10 di marzo e rispetto all'edizione '95 presenterà alcune novità nella prima tappa, che non intaccheranno il principio di agevolare le ricognizioni e le assistenze per i privati. Invariata, invece, la seconda frazione.



A Stefano passa l'amarezza della sconfitta nel Trofeo Clio

CASTELVECCHIO PASCOLI — Dario Cerrato ti accoglie a fine gara con il suo sorriso: «Ho provato la Renault Clio Williams e sono convinto che rimane la vettura vincente per il Campionato 2 Litri. Io vado avanti con il mio programma per il '96». Problemi particolari? «È la prima volta in vita mia che corro con un Gruppo A a trazione anteriore. Siamo sicuramente lontani dai tempi del mio esordio...». Ma Cerrato ha caricato di altri interessi la sua partecipazione portando a spasso, si fa per dire... «È lui che ha navigato me — ci tiene a dire —. Miante ha vinto lo challenge intitolato a Daniele Cianci e come premio ha avuto questa opportunità. È una cosa importante. Alla quale tutti noi ci teniamo. Vogliamo ricordare Daniele così». Ed ecco Bizzarri: «Una bella macchina ed una bella vittoria perché Galleni si è rivelato più temibile di sempre. Questa volta mi fa passare l'amarezza per come si è concluso il Trofeo Clio. Per quelle assurde pietre messe da qualcuno sul percorso di Sorrento». Come è maturata la vittoria? «Dovevo solo attaccare. Ho cercato il limite della macchina, senza sbagliare. Mi sembra di esserci riuscito». Infine, Antonio Marchioro: «Meno male che anche quest'anno chiudo con un successo cancellando una stagione un po' incerta. Ora spero di preparare un programma soddisfacente per il '96». ■

presenza di un grande del rallyismo italiano. Con il numero uno sulle fiancate di una Renault Clio Williams si è presentato Dario Cerrato.

LA CRONACA. Sono le 13.31 di sabato 16 dicembre. 68 gli equipaggi al via della quarta edizione del Ciocchetto. Prima prova speciale, apre le danze la coppia Galleni-Galleni con una impressionante Lancia Delta Proto. Bizzarri è ad 1" mentre Mastantuono e Vanni chiudono a 3". Mario Stagni parte alla grande e con soli 4" di distacco dal vincitore è il migliore tra le due ruote motrici. In Gruppo N primeggia Paolo Andreucci. Per Alessandro Battaglin inizia un calvario. Sulla Nissan si rompe un semiasse. Giovanni Galleni vince anche la seconda prova e Bizzarri prende un altro secondo. Fiora e Saglio sono i meglio piazzati tra le due ruote motrici. Per Battaglin continuano i problemi di semiasse mentre Dario Cerrato paga in modo pesante il noviziato dell'esordio sulla Clio Williams. Terza prova. Si ricomincia e Galleni continua a vincere, sempre con un secondo su Bizzarri. Tra i migliori c'è anche Fabio Dan-

ti. Il campione europeo della velocità in montagna ha preso il via con una Peugeot 205 sulla quale il pistoiese ci deve mettere tanto di suo. Nella quarta prova speciale Stefano Bizzarri rompe la monotonia e rifila 2" a Galleni. Terzo è De Cecco, per la verità mai in lotta per il primo posto. Dopo quattro prove comanda sempre Galleni davanti a Bizzarri. Terzo è Mastantuono a pari tempi con De Cecco. Gianni Fiora con la Clio Maxi comanda tra le due ruote motrici precedendo Danti, Verbilli, Saglio ed il buon Andrea Marcucci. Siamo alla quinta prova speciale: Galleni e Vanni fanno segnare lo stesso tempo. Precedono De Cecco di 1". Sesta prova speciale ed ultima della prima tappa. Nuovo affondo di Galleni che rifila 3" a De Cecco e 6 a Vanni. La prima tappa si chiude con Galleni al comando. Tra le due ruote motrici comanda Fiora mentre in Gruppo N Paolo Andreucci ha un vantaggio di 3" su Marchioro.

2. TAPPA. La domenica mattina c'è un tiepido sole. Bizzarri affonda il piede sull'acceleratore e si porta al

comando rifilando 4" a Giovanni Galleni. La gara trova un nuovo leader. In Gruppo N Andreucci aggiunge 1" al suo vantaggio su Marchioro. Replica di Galleni nell'ottava prova speciale anche se Bizzarri contiene il distacco ad 1". Nono appuntamento con il cronometro. Bizzarri vince su Galleni mentre terzo è ancora una volta Egisto Vanni. La gara ha ormai il suo dominatore e la conferma la si ha alla decima prova quando Bizzarri stacca Galleni di altri 3". Anche il Gruppo N ha trovato il suo leader in Antonio Marchioro mentre Andreucci lamenta problemi al ponte posteriore ed alla pompa della benzina. Mancano due prove al termine. Bizzarri vince l'undicesima. Fiora continua a dominare tra le due ruote motrici. Ultimo appuntamento con il cronometro e Galleni e Bizzarri chiudono a pari tempo. Ma il rally lo vince Bizzarri davanti al livornese. Terzo è Vanni che riesce a strappare la terza piazza a Claudio De Cecco. Precipita in classifica Fabio Danti perché paga un anticipo. Nella classifica di Gruppo N primo è il padovano Marchioro. Gianni Fiora è primo tra le due ruote motrici. ■

RALLY NEWS

a cura di **SERGIO REMONDINO**

Cadringer debutta da pilota

E perché no? Perché non provare in diretta, quindi dall'abitacolo, che cosa sia realmente un rally, anzi il «rally»: è quanto si è chiesto un personaggio che con le corse su strada ha molto a che fare ma che non è affatto un pilota, né ha l'intenzione di diventarlo nonostante da giovane abbia accarezzato questo desiderio. Detto, fatto. Così l'ingegnere Gabriele Cadringer, uno degli uomini-chiave della Fia, presidente della commissione Costruttori, ha deciso di affrontare il 64esimo rally di Montecarlo con una Fiat Cinquecento Sporting «kit», la quattordicesima che sarà schierata dalla squadra Fiat nella classica gara del Principato. Il 47enne dirigente della Federazione internazionale ha già partecipato a rally, riservati però alle vetture storiche, di cui è un appassionato collezionista.

PHOTO 4



È una vera e propria «deregulation», quella prevista per le prove del campionato Fia-Marche 2 Litri, che comincerà il 21 gennaio col 64esimo rally di Montecarlo: un clamoroso dietro front della commissione rally della Federazione internazionale sulle regole delle assistenze. Gli interventi sono, infatti, liberi e l'unica limitazione è nel numero dei mezzi di assistenza concessi lungo il percorso: due per ogni vettura iscritta, con l'obbligo di ritirarli qualora l'equipaggio abbandoni la gara. Dunque, niente parchi assistenza, come invece accade nei rally del mondiale Piloti e Costruttori, e neppure la punzonatura dei pneumatici. La prima contestazione alla «deregulation» è, del campionato 2 Litri, che dal '77 tornerà alla denominazione di Coppa, nel caso specifico del «Monte», l'impossibilità di tenere sotto controllo tutti i mezzi di servizio regolarmente registrati dai concorrenti, perciò se essi prendano davvero la strada di casa nell'eventualità di un ritiro dell'equipaggio oppure se continuino a essere utilizzati. La seconda considerazione riguarda invece l'autonomia delle vetture. Il serbatoio dei modelli della categoria 2 Litri, quale la Peugeot 306 Maxi, hanno una capacità attorno ai 30 litri (32 per la berlina francese) mentre il consumo specifico è stato calcolato, sulla base dei dati del '95, in 1 litro per 1,4 km; dunque un'autonomia di circa 45 chilometri, appena appena sufficiente per completare la prova speciale più lunga dell'edizione '96, il Burzet di 42 chilometri. Che cosa accadrà se particolari condizioni del percorso, quali strade molto innevate, dovessero determinare un improvviso aumento del consumo di carburante? Il rischio che qualche equipaggio resti «a secco» c'è. Ma c'è un altro paradosso nelle disposizioni previste per il campionato 2 Litri: la condizione posta dalla Fia agli organizzatori per entrare nel mondiale Piloti e Costruttori '97, quello che col calendario «lungo» (da 14 a 16 prove), è la scrupolosa applicazione delle norme sulle assistenze, quindi i parchi servizio con un controllo orario di entrata e uno di uscita. Chi osserva le direttive previste per il 2 Litri rischia perciò di violare quelle



DUE MEZZI PER CIASCUNA VETTURA MA...

Assistenze libere al «MONTE»!

rischiate dalla Federazione per far parte del pacchetto delle 14 gare candidate al mondiale del 1997. È il caso del 64esimo rally di Montecarlo, al quale parteciperan-

no le squadre ufficiali della Peugeot, della Skoda e della Seat, tutte con vetture in allestimento «kit», e anche della neo costituita Fiat Auto Corse, la più numerosa

con quattordici Cinquecento Sporting in versione «kit» affidate ai migliori piloti dei Trofei europei, sotto la direzione sportiva dell'infaticabile Ninni Russo.

NICOLAS PEUGEOT ALL'ATTACCO

L'ingaggio di Francois Delecour ha reso Jean Pierre Nicolas, responsabile delle attività rallyistiche per la Peugeot, ancora più allegro e disponibile... «Delecour correrà con la 306 S16 Maxi a Montecarlo e al Tour de Corse e siamo molto contenti che abbia accettato la nostra offerta. Non è vero, invece, che parteciperà anche al campionato francese. Per noi disputerà solo queste due classiche».

— A chi sarà affidata la seconda Maxi ufficiale? Secondo alcune indiscre-



zioni potrebbe andare a Freddy Loix...

«Per Montecarlo e per il campionato francese la prima guida sarà Francois Chatriot e devo dire che avere al «Monte» Delecour e Chatriot mi fa davvero ben sperare. Loix, invece, potrebbe

correre con una 306 S16 Maxi, in un programma gestito dall'importatore belga, in alcune gare del mondiale Marche-2 Litri. Spero proprio di sì. Così, come spero vada a buon fine il progetto della Peugeot Italia di far correre Andreucci nella serie 2 Litri».

(s.rem.)

PREVISTE IN SEGUITO A DUE GRAVI INCIDENTI

Molte restrizioni introdotte in Belgio

Due gravi incidenti, accaduti in un rallysprint nel '94 e alla 24 Ore di Ypres quest'anno, hanno portato a un clamoroso «giro di vite» per quanto riguarda l'organizzazione dei rally in Belgio. Piccola e densamente popolata, la nazione del centro Europa ospita un elevato numero di rally ogni anno (107 nel '95) e questo ha contribuito a rendere ancora più «calda» una situazione che i due incidenti di cui dicevamo hanno rischiato di portare al limite di rottura. Così, il Segretario di Stato per la sicurezza, Jan Peeters, è passato all'azione e ha stabilito una serie di vincoli che si possono così riassumere: divieto di far passare una prova speciale a meno di 500 metri di distanza da un centro abitato (ma anche da riserve naturali, scuole, parchi pubblici, riserve naturali), istituzione



BISHOP

di una superlicenza per chi corre, riduzione a due giorni per le ricognizioni (e divieto a svolgere queste di notte). I sindaci che daranno deroga a qualcuna di queste limitazioni lo faranno sotto la propria responsabilità (nella foto Snijers

in azione nel rally di Cendroz, i cui organizzatori hanno già avviato una protesta). Occorre precisare che tali provvedimenti non dovrebbero entrare in vigore prima del '97.

David Limage

PUNTERANNO AL TITOLO SOLO LE 2 LITRI E LE GRUPPO N

Fuori campionato le «top car» dal prossimo anno in Francia

Pure la Francia si aggiunge all'elenco dei paesi che riserveranno il massimo campionato rally alle vetture 2 Litri a 2 ruote motrici (nella foto la Peugeot 306 S16 Maxi). La federazione d'oltralpe ha infatti confermato definitivamente la decisione già presa all'inizio dell'anno e che diventerà operativa dal 1° gennaio '96. Dunque, l'anno venturo potranno concorrere

per il titolo francese solo le Gruppo A di questo tipo («kit» comprese, soprattutto) e, parziale novità, le Gruppo N di qualsiasi tipo e cilindrata, anche le 4x4 turbo quindici. La decisione è stata presa all'unanimità. Condizione che è invece mancata sull'altra decisione, presa a maggioranza, di consentire comunque la partecipazione alle gare delle 4x4 turbo

Gruppo A senza possibilità però di acquisire punti. Jacques Regis, presidente delegato della Ffsa, ha giustificato il cambiamento con la volontà di adeguare la normativa alla produzione di serie europea e di imitare Spagna ed Inghilterra: «L'Italia — a quanto ne so — si prepara a fare altrettanto nel prossimo futuro» ha aggiunto Regis. Altra novità: la formula, valida per il momento solo per il '96, prevede anche un calendario di dodici prove, con l'inedita introduzione dei coefficienti. Otto rally avranno coefficiente 4 e quattro coefficiente 3. Otto i risultati utili. Infine, i pneumatici: nei rally principali saranno ammesse solo le gomme scolpite, con battistrada da stampo, mentre le slick, solo scolpite, saranno ancora ammesse solo nei rally di seconda divisione e per le sole vetture del Gruppo F (scadute di omologazione) e nei rally nazionali e regionali. (g. c.)

HOLMES



IL FLOP

Lo hanno inviato in Thailandia per fare esperienza pensando al '96. Ma per **Piero Liatti** non è stato amore a prima vista

■ SERGIO REMONDINO

Per Piero Liatti la prima esperienza con l'Asia non è stata particolarmente positiva. Inviato in Thailandia con la terza delle Subaru Impreza-Prodrive che dovevano tentare la missione «impossibile» di strappare il titolo costruttori della serie Asia-Pacifico dalle mani della Mitsubishi (ci sarebbe voluta una tripla), Pierino da Biella non ha legato molto con le speciali della prova conclusiva della serie.

— **Il vice campione italiano '95, vincitore del Sanremo e terzo nel rally di Spagna mondiale, non ha apprezzato il rally di Thailandia...**

«No, non mi è piaciuto per niente — sbotta Liatti — perché c'erano spaventose lacune a livello di sicurezza, mentre nelle prove speciali si raggiungevano velocità superiori ai duecento all'ora e si mantenevano medie elevatissime, il tutto senza adeguate ga-

ranzie. Venti secondi prima del via di una speciale, Kenneth Eriksson si è accorto che era entrato in prova un branco di mucche allo stato brado e si è rifiutato di partire, ovviamente. In una prova, io, Eriksson e Makinen abbiamo trovato un uomo che viaggiava al contrario del nostro senso di marcia a bordo di una motocicletta...».

— **Standard davvero bassi, dunque, per il rally di Thailandia...**

«Sì, davvero. Non solo: la gara prevedeva lunghissimi trasferimenti, con larghi anticipi ai controlli orari e con speciali corte. Dunque si entrava in prova mediamente ogni ora-ora e mezza e non si riusciva perciò a prendere mai il ritmo. Ma quello, ripeto, che mi ha sconvolto è stata la velocità delle speciali. Makinen, cioè un finlandese, dunque uno che viene da un Paese dove le prove speciali su terra sono mediamente velocissime, diceva che era roba da matti. Quando si scalava, normalmente, era per passare dalla sesta alla quinta, c'erano rettilinei lunghi da 500 metri a un chilometro e mezzo e tu lì, in pieno, con il motore al limitatore».

— **L'ambiente, i piloti e le vetture come sono?**

«Si vedono molte Mitsubishi e Subaru ben preparate, ma il livello dei piloti è inesistente. Tutti i conduttori delle squadre ufficiali Mitsubishi e Subaru, gli altri viaggiano a un minuto a prova. E il paesaggio, il contorno, non è bellissimo».

Si corre con medie elevatissime. Gli standard di sicurezza lasciano davvero a desiderare

HOLMES



Piero Liatti in azione nel rally di Thailandia che il biellese ha concluso al quarto posto

DECISE LE NORME DELLA NUOVA CATEGORIA DI VETTURE

WORLD CAR

ammesse in tutti i campionati Fia

Il timore di un insuccesso ha indotto la Federazione internazionale a rivedere il campo di utilizzo delle vetture della nuova categoria «world rally car», permettendone l'uso in tutti i campionati titolati Fia, quindi mondiale, Europeo, Asia-Pacifico, Africano e Medio Oriente. È stata questa la decisione più importante in materia rallistica deliberata venerdì scorso, a Londra, dal Consiglio mondiale. La scelta di consentire, dal '97, i modelli «wrc» in tutte le gare Fia è stata suggerita dal pericolo che, limitandone l'uso esclusivamente alle prove di campionato del mondo, come era stato approvato un paio di mesi fa, molti Costruttori interessati all'iniziativa potevano rinunciare, trovando economicamente poco vantaggioso realizzare 20 esemplari identici — il minimo prescritto dal regolamento tecnico «wrc» — quando a un team ufficiale ne bastano la metà, o addirittura meno per una stagione nel mondiale. Il progetto «wrc» prevede le stesse norme di modifica alla carrozzeria delle attuali 2 Litri «kit» (nella foto, il prototipo della Ford Escort Rs2000 a trazione anteriore in configurazione «kit» con in aggiunta la possibilità di utilizzare la trazione inte-

grale e il turbocompressore, fermo restando la cilindrata massima del motore fissata in 2000 cc, anche se la corrispondente versione stradale ne è sprovvista. La lunghezza minima del modello di serie da cui derivare la «wrc» è stata stabilita in 4 metri. Per quanto ri-

guarda il campionato del mondo '96, invece, la Fia ha deciso di nominare un delegato permanente per la sicurezza, il polacco Jacek Bartos, il quale potrà annullare all'ultimo momento una prova speciale qualora non vi siano le garanzie di salvaguardia per il pubblico.

Inoltre, nelle gare titolate saranno autorizzati i punti di rifornimento carburante lungo il percorso: in queste aree, comunque, sarà proibita qualsiasi forma di assistenza. La Fia ha anche decretato il ritorno, dal '97, alla denominazione di Coppa per le 2 Litri. (m. rav.)

RALLY
a cura di **SERGIO REMONDINO**
NEWS

● **BURNS.** Il britannico Richard Burns ha ricevuto un'offerta dalla Mitsubishi per il campionato Asia-Pacifico del prossimo anno. Intanto, grazie anche al terzo posto al Rac, le quotazioni di Burns in seno alla Prodrive sono salite, nonostante in occasione del rally di Gran Bretagna David Richards, titolare del team, avesse ammesso che Burns non era stato riconfermato.

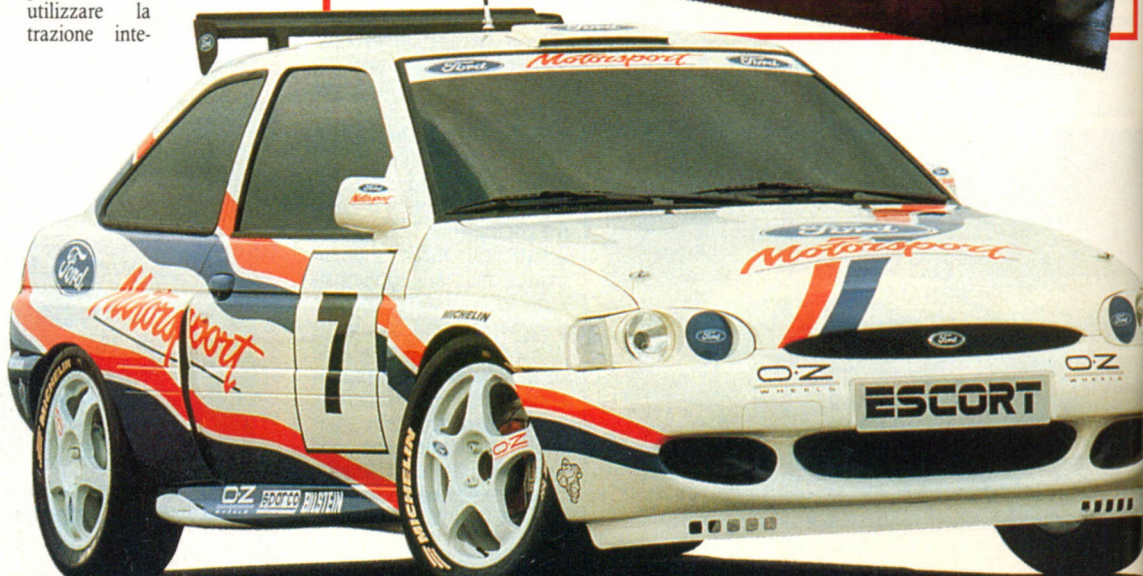
● **KANKKUNEN.** Tra le tante voci del mercato piloti, ce n'è una in base alla quale Juha Kankkunen e Armin Schwarz (il quale però, è in trattativa anche con la Ford) potrebbero partecipare ad alcune gare del mondiale '96 con la Celica «made by Toyota Team Europe» ma seguite dal Toyota Team Sweden sotto la supervisione di Ove Andersson.

● **KYTOLEHTO.** Il giovane Jarmo Kytölehto, terzo quest'anno al 1000 Laghi e primo tra le due litri con una Opel Astra Gsi Gruppo A, potrebbe disputare il rally di Svezia e al 1000 Laghi con la seconda Subaru Impreza della Prodrive.

● **PEUGEOT KIT.** Mentre è al lavoro sulla 306 S16 Maxi per Montecarlo, la Peugeot non si è dimenticata dell'altra sua vettura per i rally, la 106 Xsi che sarà realizzata secondo il regolamento «kit» a due ruote motrici. La vettura, il cui prototipo è già in avanzata fase di realizzazione, le modifiche riguardano soprattutto il motore.

Il '96 su Rallysprint

Appena il tempo di festeggiare McRae e Cunico, ed è già tempo di pensare alla nuova stagione. Così, su Rallysprint di dicembre, in edicola a 6.000 lire, troverete commenti e immagini sulle vittorie dei due «big», ma anche un'approfondita analisi sulle novità regolamentari per il '96. Un piccolo passo indietro e «dentro» la Subaru Impreza iridata: dai giudizi di Miki Biasion alla dettagliata analisi del costo della vettura, «sezionata» pezzo per pezzo. Ancora: come potrebbe essere la Nissan Almera da rally e l'incredibile storia di Amilcare Ballestrieri, le classifiche finali di Coppa Italia e del monarca.





NELLA SERIE MARCHE - 2 LITRI SULLE IBIZA «KIT»

Confermato Weber in Seat arriva Puras

Con un comunicato stampa, la Seat ha ufficializzato la conferma in squadra di Erwin Weber e l'ingaggio di Jesús Puras per il '96. Saranno loro, dunque, i due piloti che porteranno in gara l'Ibiza «Kit» nel mondiale «Formula 2» ed è previsto anche l'impiego di una terza vettura qualora particolari necessità di punteggio ne consigliassero l'impiego. Per quanto riguarda Puras, il neo campione di Spagna è stato fino all'ultimo in ballottaggio per il volante dell'Ibiza con l'astro nascente del rallismo iberico, Oriol Gomez e per lui si tratta di un ritorno importantissimo nella serie iridata dopo la vittoria nel mundialito Gruppo N dello scorso anno. Per Erwin Weber sarà, invece, la prima stagione completa nel mondiale, nel quale è stato già impiegato quest'anno dalla Seat in alcune prove. La Casa di Martorell ha anche ufficializzato la propria partecipazione a 7 delle 8 gare in calendario del mondiale F. 2: sarà presente in tutte le prove europee più l'Argentina, mentre verrà decisa più avanti la gara da escludersi tra Nuova Zelanda e Australia.

Marco Giordo

ORSI



CON LA TOYOTA CELICA DELLA GRIFONE

Per Dallavilla italiano e mondiale

Andrea Dallavilla rimane alla scuderia Grifone e quello che potrebbe sembrare un luogo comune (erano note da

tempo le intenzioni di Tabaton e del bresciano di continuare insieme) invece non lo è. Nelle scorse settimane, infatti, Dallavilla ha ricevuto altre offerte e forse qualcosa ha rischiato di incrinarsi nel suo rapporto di collaborazione con la scuderia ligure. Invece, ecco la decisione che dà un taglio netto con ogni illazione. Dallavilla, terzo nel campionato Assoluto '95 dopo essere stato in lotta per il titolo sino a una gara dalla fine, voleva soprattutto avere garanzie sull'effettivo sviluppo delle Celica anche dopo la squalifica della Toyota. Il bresciano, nel '96 parteciperà al campionato italiano (7 gare più Sanremo) e a altre due prove, di mondiale: la Spagna e una gara su sterrato ancora da decidere.

IL FATTO

Nel 1996 la Ford Motorsport farà tutto da sola. È dunque finito l'accordo tra la Ras e il reparto corse di Boreham

■ MAURIZIO RAVAGLIA

Come era scontato, la collaborazione tra la Ford Motorsport di Boreham e la Ras Sport è finita. L'anno prossimo, gli inglesi faranno tutto da soli, come è sempre stato nelle intenzioni dei due uomini che dirigono il reparto rally, l'ingegnere Philip Dunabin e l'insostituibile John Taylor. Nessuno dei protagonisti rimpiange la risoluzione della partnership. Cominciato con un colpo di mano degli uomini di Boreham che aveva ridimensionato l'intervento della scuderia belga nel mondiale '95, riducendolo a un impegno a mezzo servizio, il rapporto tra le due organizzazioni non ha mai funzionato e si è deteriorato rapidamente. Già all'indomani del Tour de Corse, quindi esattamente a metà stagione, la frattura appariva insanabile e la tensione aveva sfiorato il punto di rottura. Ford Motorsport e Ras non si sono mai accettate a vicenda. I dirigenti più influenti della divisione rally della Ford hanno sempre considerato con distacco i soci italo-belgi, i quali denunciarono anche il sospetto che qualche personaggio di Boreham stesse intralciando l'operazione. Quella tra i due team è stata una partnership davvero singolare, soprattutto per

la strana formula dell'accordo: la Ras Sport ha fornito agli inglesi non soltanto una quota dei suoi sponsor ma anche il denaro necessario per i ricambi, e qualche volta pure per pagare i test, destinati alla vettura di Bruno Thiry. Messa da parte l'intesa con l'équipe belga, la Ford Motorsport ha dunque deciso di affrontare il mondiale '96 con i propri mezzi, magari affidandosi, per la terza Escort in qualche rally titolato, all'organizzazione inglese Wilson Motorsport, che è piccola ma molto efficiente, addirittura migliore della squadra corse di Boreham. Il cui difetto più evidente è stato, nel campionato '95, l'assoluta mancanza di strategie e di idee. Con l'ingaggio biennale di Carlos Sainz, la Ford Motorsport si è assicurata il pilota riconosciuto come un impareggiabile tester, probabilmente il migliore nell'arte di sviluppare una vettura, come aveva dimostrato ai tempi della Toyota e, negli ultimi due anni, trasformando la Subaru Impreza nel modello più competitivo del mondiale. Ma anche un personaggio capace di introdurre un metodo di lavoro razionale. A Boreham, dunque, non potranno più tirare in ballo alcuna giustificazione.

PHOTO 4



Gianpaolo Coppi, titolare della squadra italo-belga Ras Sport, insieme a Thiry



9000 GRI

**EQUIPAGGIAMENTI
PER L'AUTOMOBILISMO
SPORTIVO**

- Velocità
- Rally
- Karting
- Servizio Decorazione
- Caschi
- Pagamenti Dilazionati fino a 12 Mesi

9000 GRI - V.le Piceno, 3 - 20129 Milano
Tel. 02/70.12.12.36 - 73.83.175 - Fax. 02/70.100.765
Spedizioni celeri in tutta Italia.

AMERICA

LA PROVA

CALLAWAY CAMARO

L'America è ancora in grado di farci sognare? Una risposta, sia pur parziale, la si può trovare in questo servizio in cui abbiamo addirittura confrontato due versioni elaborate del mitico coupé Chevrolet. Al volante, con più di 400 cv a disposizione, le emozioni non mancano di certo...

■ BRUNO DE PRATO



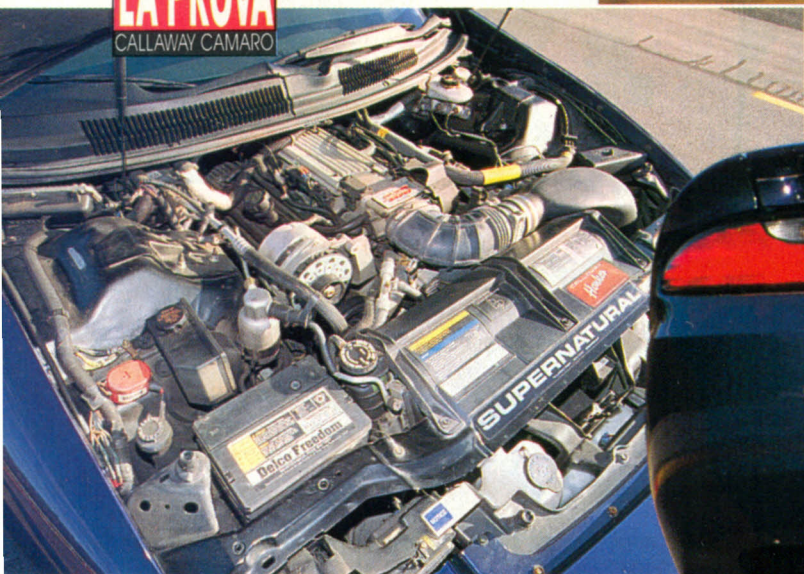
N FORCE

La Callaway Camaro C8, nella versione Supernatural dispone di 404 cv. La «cavalleria» arriva in modo molto progressivo e consente di innescare e gestire bene il sovrasterzo di potenza

VIZZOLA — Luoghi comuni abusati, di cui la stessa stampa specializzata si è fatta cassa di risonanza, da anni dipingono il prodotto automobilistico americano con toni caricaturali. E ciò non solo è scorretto: costituisce una cattiva informazione. Prendiamo l'attuale Chevrolet Camaro Z28: per un prezzo inferiore a 25.000 dollari (circa 40 milioni di lire), offre una bella carrozzeria coupé 2 + 2, un V8 di 5700 cc da 285 CV (nell'edizione '96), un autotelaio con sospensione anteriore a quadrilateri deformabili e posteriore ad assale rigido. Non storcete il naso: un retrotreno a quadrilateri deformabili porterebbe il prezzo vicino ai 30.000 dollari che, negli Stati Uniti, sono territorio riservato alla Corvette. E a 22-23.000 dollari full-optional la Z28 offre già un pacchetto molto attraente per qualità e prestazioni, e con un potenziale molto elevato. Ma per valorizzarlo al meglio ci vuole la mano dello specialista. Nel nostro caso Reeves Callaway. Callaway ha cominciato a limare motori e telai di varia origine nel 1978. Nel 1987 è entrato nell'orbita

Chevrolet realizzando, su incarico della Casa, la Corvette Twin Turbo, da oltre 400 cv, che ha stabilito con 407 kmh il record mondiale di velocità per vetture di serie. Nel 1992, messi da parte i turbo, Reeves ha dato vita alla generazione dei V8 Supernatural, basati sul 5700 LtI della Corvette. Maggiorando la cilindrata a 6300 cc, la potenza dai 250 cv allora disponibili di serie è salita a 404 cv, omologabili in tutti gli Stati dell'Unione, California inclusa. L'esperienza è stata tanto positiva che le Corvette Callaway si sono iniziate a vedere in gara in Germania nell'Adac Gt Cup, alla 24 Ore di Le Mans e in altre corse internazionali per vetture Gt, dove si sono aggiudicate varie vittorie nella categoria Gt2 e buoni piazzamenti assoluti. Oltre ai motori, ora Callaway prepara anche l'autotelaio e l'aerodinamica delle sue Corvette, con ottimi risultati. L'esperienza è stata tanto positiva da indurlo ad applicarsi anche alla preparazione dei grossi coupé Camaro, che gli consentono di proporre vetture sportive di alte e altissime prestazioni a prezzo





▶ marcatamente più accessibile nascono così la Callaway-Camaro C8 5.7 litri da 300 cv e la Callaway-Camaro C8 Supernatural capace di 404 cv. Nel primo caso, un impianto di aspirazione più libero e uno di scarico dalla tonalità un po' più virile di quella di serie consentono, senza altri interventi, di portare la potenza a 300 cv a 5200 giri, con una coppia massima di 45 kgm a 2400 giri. Nel secondo caso le modifiche sono molto più estese. La cilindrata sale a 6276 cc, portando l'alesaggio da 101,6 mm a 102,4 mm e la corsa da 88,4 mm a 95,25 mm. I pistoni, che garantiscono un rapporto di compressione di 10,5:1, sono forgiati, le bielle sono Carillo, l'albero motore è fucinato, le teste di alluminio del motore Lt1 hanno i condotti lavorati da macchine operatrici a controllo numerico, le valvole sono conseguentemente migliorate, come pure i condotti del collettore di aspirazione, vengono incrementati dai 48 mm originali a 52. L'albero a camme ha profili e fasature specifiche Callaway. Naturalmente la centralina del sistema digitale integrato di iniezione-accensione è radicalmente riprogrammata. Alla fine il grande V8 americano è in grado di fornire una potenza di 404 cv a 5750 giri e una coppia massima di ben 57 kgm a 4500 giri. La Callaway offre tutta una serie di componenti speciali per assicurare all'autotelaio Camaro un assetto all'altezza di un propulsore di tale generosità. Si può procedere per stadi, ma è meglio prendere tutto il pacchetto. Innanzi tutto l'impianto frenante Brembo, con dischi anteriori da 328 mm di diametro e pinze a quattro pistoncini deriva dall'esperienza delle corse. Quindi ammortizzatori a gas, barre antirollio di maggior diametro, molle più dure e più corte per abbassare l'assetto. Per ottenere il meglio dal ponte rigido posteriore, vengono impiegati bracci longitudinali e barra Panhard maggiorati e montati su boccole speciali in teflon. Infine troviamo ruote da 18 pollici con pneumatici super ribassati e kit aerodinamico per migliorare il Cx e la deportanza. Una preparazione che non traslascia nulla. ■

AL VOLANTE RISULTA SORPRENDENTE LA GUIDABILITÀ

Grande potenza facile da gestire



Il motore da 404 cv, con cilindrata portata a 6.3 litri, è denominato Supernatural, in alto a sinistra. Nel corso della nostra prova abbiamo testato l'accelerazione con partenza da fermo, sopra. La versione più potente delle nostre due Camaro ha «bruciato» i 400 metri in 14"29 raggiungendo una velocità in uscita di 180 kmh

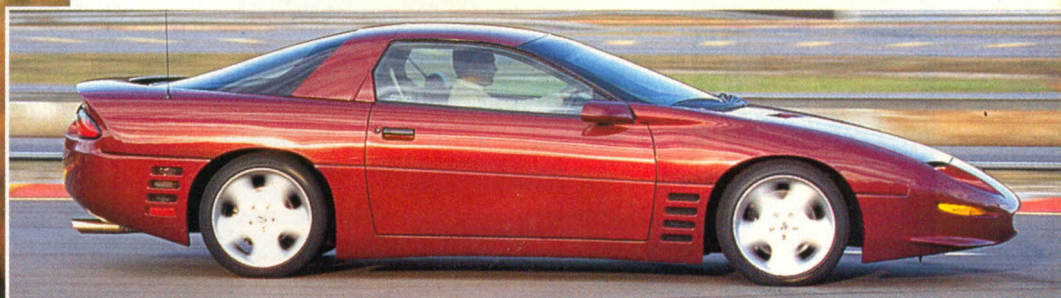
VIZZOLA — Il test si svolge alla pista di prova della Pirelli a Vizzola Ticino, dove possiamo disporre di sistemi di cronometraggio elettronico sul giro e sull'accelerazione di 400 metri. In più c'è anche l'assistenza dei tecnici Pirelli, che ci hanno messo a disposizione i P Zero nelle misure canoniche: 265/35 Zr 18 per la C8; mentre sulla C8 Supernatural troviamo i 265/35 Zr 18 davanti e i 295/35 Zr 18 dietro. Sono i P Zero ultima generazione, gli asimmetrici del P Zero System. Le coperture sono state montate sui cerchi in lega Antera Type 123. Nell'intreccio di piste che costituisce il centro prove Pirelli di Vizzola, abbiamo scelto una combinazione medio-veloce molto impegnativa, con una sola curva di ritorno veramente lenta e tutta una serie di curve e S medie e veloci da 3. e 4. marcia, con un rettilineo di circa 600 metri che si percorre nei due sensi per ciascun giro e che consente di scaricare, brevemente, la 5. delle 6 marce del



OCCORRONO ALMENO 100 MILIONI

MODELLO	CILINDRATA	POT.	ALLESTIMENTO	LIRE
Callaway Camaro C8	5.7 litri	300 cv	base	100.000.000
Callaway Camaro C8	5.7 litri	300 cv	full-optional	120.000.000
Callaway Camaro C8	6.3 litri	404 cv	full-optional	155.000.000

COMMERCIALIZZAZIONE. Le Callaway Camaro sono importate in Italia dalla Granturismo di Vicenza.



A sinistra, la Camaro da 404 cv e, sopra, la versione da 300 cv. L'interno, a destra, raffinato ed elegante è quello della Supernatural che assicura un elevato livello di confort



cambio di serie Camaro, equipaggiato, però con rinvii resi più rapidi. Ci concentriamo prima sulla C8 Supernatural. 57 kgm di coppia massima intimidiscono più di 404 cv, soprattutto pensando al retrotreno ad assale rigido. Tutti luoghi comuni alla prova dei fatti. La potenza del poderoso V8 americano viene fuori morbida, progressiva e possente. E il retrotreno appare adeguato. Tutto l'autotelaio è all'altezza della situazione. Lo centelliniamo giro per giro, senza farci prendere dalla smania di scaricare tutta quella coppia mostruosa. Lo sterzo è molto diretto, immediato e preciso: lo sforzo sul volante è rilevante, ma la sensibilità non viene meno. Non c'è coricamento, e i cambi di traiettoria sono immediati, assolutamente privi di sbavature. Ci rendiamo presto conto che la tenuta alle accelerazioni laterali è elevatissima, al limite di 1g. I P Zero calzano alla perfezione sulle Type 123 e lavorano magnificamente, esaltando la risposta di un autotelaio che va ben oltre tutte le più rosee aspettative. Il primo giro è cronometrato in 1'24"820, il quarto è già a 1'22"998. La confidenza nelle doti dell'assetto cresce costantemente. Il sovrasterzo di potenza si manifesta quasi subito, ma è meravigliosamente progressivo, controllabile, invitante: sappiamo che si perde tempo, ma viene vo-

glia di giocarci un po'. Chiudiamo la prima tornata con la Supernatural a 1'20"345, cominciando a tirare qualche staccata un po' cattiva. Passiamo quindi alla C8 5.7 che, con i suoi 300 cv e 12 kgm di coppia massima in meno, è ben più facile da guidare. È tutta una questione psicologica, ovviamente. È molto neutra, sincera, divertente, e al terzo giro siamo già a 1'19"915, a conferma che usavamo solo una frazione del potenziale della

poderosa Supernatural. Al quinto siamo a 1'19"5 e cominciamo a capire che della Camaro C8 ci si può veramente fidare totalmente. Il tarlo dei luoghi comuni sulle americane, ingigantito da quei 404 cv, era entrato anche nel nostro cervello, che le americane le conosciamo molto bene. Torniamo così alla Supernatural per una terza tornata di prove, a mente sgombra. Primo giro: 1'18"694. Il collo comincia far male per le accelera-

zioni laterali. Al terzo giro siamo a 1'17"677 e il rombo di tuono del grande V8 americano al limite dei 6000 giri (il limitatore entra a 6050) sembra la banda dei Marines che suona «Halls of Montezuma». Ora davvero usiamo tutta la coppia, tutta la potenza, e le progressioni sono impressionanti, mentre l'autotelaio conferma le sue qualità anche quando sfruttiamo la formidabile potenza frenante dell'impianto Brembo. Le staccate sono precise e stabili anche a vettura già parzialmente sterzata, il pedale non scende ed è preciso: non c'è bisogno di Abs con questi Brembo. Nella prova di accelerazione facciamo un errore: non diminuiamo la pressione dei pneumatici posteriori, e questi pattinano anche se si parte ad appena 2000 giri con la Supernatural, anche perché la Camaro ha una distribuzione dei pesi piuttosto spostata sull'avantreno: il rapporto è 56/44 fra anteriore e posteriore. La C8 5.7 segna un 14"84 uscendo a 164 kmh dalla base misurata di 400 metri, la C8 Supernatural è di poco migliore 14"29, però con 180 kmh, velocità che dice molto del potenziale. Si doveva scendere a non più di 13" netti, visto che i colleghi americani hanno fatto anche 12"87. In autostrada, la C8 Supernatural sfiora i 280 kmh con il rapporto standard.

RUOTE INDIPENDENTI MA SOLO DAVANTI

MOTORE: anteriore, longitudinale, V8; cilindrata 6276 cc (5733 cc), alesaggio × corsa 102,4 × 95,25 mm (101,6 × 88,4 mm); rapporto di compressione 10,5:1; alimentazione iniezione elettronica multipoint; distribuzione ad albero a camme centrale con aste e bilancieri, 2 valvole per cilindro, punterie idrauliche; accensione elettronica ad anticipo statico, integrata con l'iniezione; potenza 404 cv a 5750 giri (300 cv a 5200 giri); coppia massima 57 kgm a 4500 giri (45 kgm a 2400 giri).

TRASMISSIONE: trazione posteriore; cambio manuale a sei rapporti; frizione monodisco a secco.

AUTOTELAIO: scocca portante; sospensioni anteriori a ruote indipendenti con quadrilateri deformabili, posteriori ad assale rigido con barra Panhard; impianto frenante Brembo a quattro dischi autoventilanti con pinze anteriori a quattro pistoncini; sterzo a cremagliera con idroguida ad assistenza variabile; ruote in lega 9,5 × 18 pollici, pneumatici Pirelli P Zero 265/35 Zr18 anteriori, 295/35 Zr18 posteriori (265/35 Zr18 ant.; post.).

DIMENSIONI E PESO: lunghezza 4907 mm; larghezza 1882; altezza 1303 mm; passo 2568 mm; carreggiata anteriore 1542 mm, posteriore 1539 mm; capacità vano bagagli 366 litri; serbatoio carburante 59 litri; peso 1533 kg; distribuzione dei pesi ant./post. 56/44.

PRESTAZIONI E CONSUMO: velocità massima 280 kmh (263 kmh); accelerazione 0-100 kmh 4'8 (5'6); consumo a 120 kmh; 9 km/litro (10 km/litro).

NOTA. Tra parentesi sono indicati i valori della Camaro 5.7 litri da 300 cv.

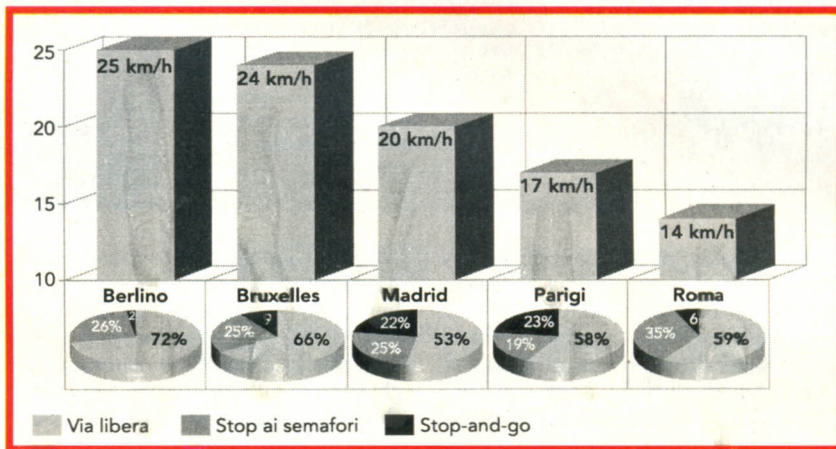


Pronto un kit da 85 cavalli per la Fiat 500 Sporting

L'Officina Ferraris di Milano ha realizzato un nuovo kit di elaborazione per la Fiat 500 Sporting. Si tratta di un sistema modulare che, nell'allestimento più sofisticato, è in grado di garantire 85 cv di potenza a 7000 giri. Il preparatore dichiara un tempo, per passare da 40 a 140 kmh con la vettura modificata di 25"9, contro i 40"6 del modello originale.

● **VM MOTORI.** La Vm Motori sta dando corso all'importante accordo con i coreani dell'Asia Motors degli scorsi mesi. La Casa di Cento ha infatti iniziato a consegnare al Costruttore orientale i suoi motori 6 cilindri a gasolio di 3,8 litri destinati a una linea di autobus.

● **MERCATO.** Le vendite di autovetture in novembre stando al Ministero dei Trasporti, hanno fatto registrare un notevole incremento: il 12,49% in più rispetto al corrispondente mese del 1994.



SECONDO UNA RICERCA PROMOSSA DALL'UNIROYAL

Roma tartaruga d'Europa

La Casa di pneumatici Uniroyal, ha diffuso i dati della sua ricerca «Caos e vita urbana» in cui è stata analizzata la situazione del traffico di

cinque grandi centri urbani europei. Dallo studio è tra l'altro emerso (come si può vedere nel grafico fornito dalla stessa Uniroyal, sopra)

ASSEGNATE CON SORTEGGIO LE FIGARO

Anni '50 che fascino!

Quando la Nissan presentò la Figaro, ovvero la riedizione di una vettura in stile Anni '50 si pensò più che altro ad un interessante esercizio stilistico. Invece l'aria retrò della Figaro ha raccolto molti più consensi di quanto si potesse immaginare. Da

prototipo destinato alla sola esposizione nei Saloni dell'Automobile si è trasformata in vettura realizzata in piccola serie: 20.000 le unità prodotte. Tuttavia le richieste hanno di gran lunga superato questa quota tanto che ben 70.000 appassionati hanno richiesto alla Nissan una Figaro. La Casa nipponica si è così trovata costretta ad assegnare le 20.000 unità prodotte attraverso un'estrazione. In Germania esistono già dei club di possessori di una Figaro e vengono organizzati incontri e gare rigorosamente riservati.

che delle cinque città prese in considerazione, Bruxelles, Madrid, Roma, Parigi e Berlino quella che vanta la maggior scorrevolezza è proprio quest'ultima. Gli top-and-go a cui sono sottoposti gli automobilisti nella capitale tedesca sono infatti numericamente ridotti, così come la guida risulta decisamente scorrevole (25 kmh la velocità media stimata). La ricerca ha preso in considerazione le ore comprese tra le 9 e le 12 del mattino dei giorni feriali. Fanalino di coda con una velocità media nel centro urbano di soli 14 kmh risulta, ahno, essere Roma dove gli automobilisti hanno anche il vizio di non utilizzare le cinture di sicurezza. Niente però in confronto a quello che succede a Madrid dove, stando alla ricerca Uniroyal, gli automobilisti non disdegnano di passare col rosso.

La

La media di casa Chrysler, ovvero la Stratus, è stata presentata in questi giorni in versione aperta o, come amano specificare Oltreoceano convertibile. Fedele alla più rosea tradizione della Casa americana, appare destinata a prendere il po-



ELABORATA DA SCHNITZER LA PICCOLA DI BMW

Così la Compact diventa una bomba

Non viene proprio «risparmiata» nessuna vettura dagli elaboratori tedeschi. Schnitzer si è infatti cimentato anche con la Bmw Compact, un'auto che la Casa bavarese aveva pensato come «economica». L'atelier tedesco prevede per questa trasformazione l'aumento della cilindrata a 2.1 litri, cambiando albero motore e pistoni, per incrementare sia la corsa che l'alesaggio. Sono pianificate anche delle lavorazioni sulla testata. La potenza sale così a 130 cv (contro i 102 di serie) per l'1.6 litri. Nel caso dell'1.8 (16V, che in origine dispone di 140 cv) si arriva a 170 cv, per una velocità di 220 kmh. Altri sei cavalli si guadagnano con lo scarico speciale. Per rendere maggiormente sportiva la guida è anche previsto un cambio che consente innesti più rapidi e precisi. Passando all'assetto si trovano delle molle che rendono la vettura più stabile e più bassa di 3 cm, inoltre sono disponibili ammortizzatori a gas. Le ruote sono in lega da 8 x 17 pollici. Per avere una vettura aerodinamicamente più efficace vengono montati nuovi spoiler davanti e dietro, oltre a minigonne laterali. Gli specchietti esterni conferiscono poi un tocco di eleganza. Le trasformazioni di Schnitzer sono commercializzate in Italia da Prestige car.



Tettuccio apribile con tanto di premio

Una giuria composta da giornalisti ed esperti del mondo universitario e del design, ha attribuito al tetto apribile «Corsa Lunga», realizzato dalla ditta Webasto, il premio Qualitas 1995. Il tettuccio «Corsa Lunga», è stato studiato per garantire una maggior luminosità e, soprattutto, una miglior aerazione all'abitacolo. Realizzato per Fiat Punto e Coupè il «Corsa Lunga» risulta adatto alle vetture con poco spazio a disposizione nell'abitacolo. Appare anche in grado di assicurare maggior confort al guidatore.

ECCO LA CABRIO DESTINATA A SOSTITUIRE LA CHRYSLER LE BARON

Conversione della Stratus

sto della Le Baron Cabrio, il cabriolet più venduto nel mondo negli ultimi dieci anni. Cielo aperto senza problemi, dunque, per gli appassionati di questo tipo di vetture. Perché da una parte c'è l'affidabilità meccanica che il modello base della

Stratus ha già mostrato di possedere, dall'altra la cultura sulle macchine aperte che da sempre appare come uno dei punti di forza della Chrysler. Per ottenere questa versione aperta non ci si è, ovviamente, limitati al taglio del tetto della Stratus. So-

no infatti state apportate alla vettura tutte le modifiche necessarie per garantire alla vettura una rigidità analoga a quella della berlina. La capote comandata attraverso un sistema elettrico, vanta il lunotto posteriore in cristallo con tanto di sbrinatori incor-

porato. Due i motori previsti: un quattro cilindri, 16 valvole, da 133 cavalli e una 6 cilindri a V, sempre con testata 4 valvole per cilindro, da 163 cavalli. Nel primo caso è montato di serie un cambio manuale a 5 rapporti, mentre nel secondo si è

preferito adottare un automatico 4 rapporti con gestione elettronica. Molto elevato il livello della finitura e davvero tantissimi gli accessori previsti. Di questi, meritano una citazione: Abs, doppio air bag, climatizzatore e autoradio a 6 altoparlanti.



Scarcia imprendibile nella 100 N a Ugento

PISTA SALENTINA

Ugento (Le), 10 dicembre 1995
2. e ultima prova del trofeo salentino

Classe 60 Minikart: 1. Sacco (Top) in 10'10"300; 2. De Lauro (Top) a 0'100; 3. Magdalone (Top) a 0'200; 4. Donato Ivone (Top) a 5'200; 5. Caccioli (Top) a 5'300. Tutti i motori sono Comer.

La classifica finale: 1. Ivone punti 73; 2. Magdalone 72; 3. Sacco 66; 4. De Lauro 65; 5. Di Tullio 65.

Classe 100 Junior: 1. Brandi (Top-Corner) in 14'50"9; 2. Lupo (Pcr-Pcr) a 1'0; 3. De Palo (Top-Corner) a 3'1; 4. Ciccarone (Top-Corner) a 35'7.

Classe 100 Nazionale: 1. Scarcia (Top-Corner) in 14'06"0; 2. Francesco Ivone (Crg-Crg) a 6'5; 3. Ciccimarra (Pcr-Pcr) a 8'8; 4. Mitrugno (Kali-Sirio) a 23'5; 5. Carluo (Kali-Italsistem) a 40'2.

La classifica finale: 1. Scarcia punti 80; 2. Francesco Ivone 72; 3. Ciccimarra 66; 4. Suraci 60.

Classe 100 Internazionale: 1. Montanaro (Pcr-Pcr) in 14'26"5; 2. Tinella (Mari-Italsistem) a 0'9; 3. Giampiero Pignataro (Pcr-Pcr) a 7'7; 4. Santoro (Pcr-Pcr) a 8'1; 5. Buonfrate (Pcr-Pcr) a 9'5.

La classifica finale: 1. Giampiero Pignataro punti 72; 2. Santoro 370; 3. Tinella 62; De Carlo 60.

Classe 125 Nazionale: 1. Luigi Ferrara (Pcr-Tm) in 13'56"4; 2. Lovino (Tony-Tm) a 19'7; 3. Cecere (Kali-Pavesi) a 32'0.

Classe 125 Internazionale: 1. De Mita (Top-Tm) in 13'47"6; 2. Infantini (Kali-Pavesi) a 12'3; 3. Settimo (Mari-Seven) a 17'6; 4. Schena (Kali-Tm) a 2 giri.

Classe 100 Amatori: 1. Vasco (Top-Corner) in 16'09"0; 2. Camassa (Pcr-Pcr) a 1 giro; 2. Lema (Pcr-Pcr) a 1 giro.

Classe 100 Club: 1. Bianco (Top-Vortex) in 10'42"7; 2. Omar Mazzotta (Crg-Parilla) a 1'2; 3. Ranieri (Top-Corner) a 4'3; 4. Stano (Kali-Corner) a 5'7; 5. Amodio (Kali-Corner) a 16'8.

La classifica finale: 1. Mazzotta punti 77; 2. Bianco 67; 3. Ranieri 61; 4. Tucci 61.

Classe 125 Club (aspirato): 1. De Lorenzi (Tony-Tm) in 10'48"7; 2. Liuni (Kali-Tm) a 1'3; 3. Caria (All-

karl-Tm) a 4'8; 4. Polimeno (Kali-Tm) a 5'2; 5. Gelao (Kali-Tm) a 18'8.

Classe 125 Club (valvola): 1. Valletta (Top-Tm) in 10'41"0; 2. Vigneri (Mari-Marben); 3. Mazzotta (Kali-Tm) a 1'0; 4. Luca De Donno (Jolly-Tm) a 4'0; 5. Luciano De Donno (Jolly-Tm) a 5'0.

La classifica finale congiunta della 125 Club: 1. Vigneri punti 74; 2. De Lorenzi 73; 3. Caria 72; 4. Liuni 69; 5. Polimeno 65.

Nota. Le classifiche del trofeo della 100 Junior, della 125 Nazionale e della 125 Internazionale non sono state siliate per il basso numero di piloti in gara.

A Pianetto Cerchia si impone nella 100 A

PISTA PIANETTO

Belmonte Mezzagno (Pa)
10 dicembre 1995

3. Prova Trofeo «F. Virzi»

Classe 60 Minikart: 1. Cocola (Tony) 11 giri in 8'42"047; 2. Salvatore Gatto (Kali) 8'45"203; 3. Consiglio (Tony) 8'45"682; 4. Efsio Marchese (Tony) e Lo Bue (Top) 8'48"300. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Polizzano (Tony-Vortex) 20 giri in 12'28"235; 2. Davide Di Benedetto (Tony-Parilla) 12'30"283; 3. Alfonso Di Benedetto (Npk-Vortex) 12'34"440.

Classe 100 Amatori: 1. Cerchia (Pcr-Pcr) 19 giri in 13'32"169; 2. Capraro (Gold-Pcr) 12'38"032; 3. Lo Bono (Gold-Italsistem) 12'39"346.

Classe 125 Amatori: 1. Giuseppe Giuliano (Birel-Pavesi) 20 giri in 12'02"568; 2. Giuseppe Spanò (Kali-Tm) 12'13"381; 3. Levantino (Kali-Tm) 12'15"833; 4. Arena (Pcr-Tm) 12'21"772; 5. Giarraffa (Kali-Pavesi) 12'24"986.

Classe 100 Club: 1. D'Agostino 20 giri in 12'38"765; 2. Catalano 12'44"849; 3. Barrale 12'47"630; 4. Patania 12'49"025; 5. Benigno a 1 giro.

Classe 125 Club: 1. Poma 20 giri in 12'13"192; 2. Davide Castro 12'13"955; 3. Morello 12'40"563; 4. Cairone 12'41"132; 5. Ruggirello a 1 giro.

BATTAGLIA



Cocola, sopra, vincitore nella classe 60 Minikart sulla pista siciliana di Pianetto. Nell'altra pagina, Fabrizio del Monte, in alto, nella 100 Junior alla pista Sagittario ha conquistato, oltre all'ultima prova, anche il Trofeo Autunno. Antinucci, in basso, si è imposto nella 100 Nazionale nel Trofeo invernale, giungendo primo in tutte e tre le prove disputate a Val Vibrata

COSI' IN PISTA NEL '95

Continuiamo la pubblicazione delle date iscritte a calendario per la prossima stagione. Rammentiamo che mancano ancora le gare della Sardegna poiché in quella regione non è stato, a tutt'oggi, nominato il responsabile della delegazione.

25 aprile

- Pista Stella Monsanpaolo (Ap)
2. prova
Torneo Primavera
50, 60, 100, 125,
Seniores
- Circuito S. Carlo Cesena (Fo)
50, 60, 100, 125,
Seniores

28 aprile

- Pista Stella Monsanpaolo
3. prova
Torneo Primavera
60, 100, 125, Seniores
- Circuito di Bibbiena Bibbiena (Ar)
4. Trofeo Cmc
50, 60, 100, 125,
Seniores

- Pista Nuvolari Curtatone (Mn)
60, 100, Seniores
- Pista di Atina Atina (Fr)
60, 100, 125, Seniores
- Pista le Sirene Cavaglià (Vc)
2. prova
Trofeo Sparco
50, 60, 100, 125,
Amatori
- Pista del Sele Battipaglia (Sa)
60, 100, 125, Seniores

- Pista Verde Caselle d'Altivole (Tv)
60, 100, 125, Seniores
- Pista Ionica Mottola (Ta)
50, 60, 100, 125,
Seniores

1 maggio

- Circuito di S. Ambrogio
S. Ambrogio Valpolicella (Vr)
Trofeo del marmo
50, 60, 100, 125,
Seniores
- Pista Cogis Kart Corridonia (Mc)
2. prova Trofeo Cogis
60, 100, 125, Seniores
- Circuito del Celleno Celleno (Vt)
60, 100, 125, Amatori

5 maggio

- Pista Sport Club Fasano (Br)
50, 60, 100, 125,
Seniores
- Pista Winner Nizza Monferrato (At)
3. prova Trofeo Sesto
50, 60, 100, 125,
Seniores
- Pista Kobra Pignola (Pz)
50, 60, 100, 125,
Seniores
- Circuito di Cesenatico Cesenatico (Fo)
Trofeo città di Cesenatico
60, 100, 125, Seniores
- Pista Sagittario Latina (Lt)
60, 100, 125, Seniores
- Pista Duemila Ampugnano (Si)
60, 100, 125, Seniores
- Circuito di Cosenza Cosenza
50, 60, 100, 125,
Seniores
- Pista Kinisia Trapani
50, 60, 100, 125,
Seniores

2. continua

Auguri e
Buone Feste



a tutti i piloti
e collaboratori

LIBRI

NEWS

PSICHE E SPORT

Vince solo chi è in... testa

Lo sport non è solo sforzo fisico portato all'estremo, sacrificio, fatica e sudore. Dietro le grandi prestazioni di un atleta vincente c'è il raggiungimento di un ottimale equilibrio psico-fisico, e la familiarità con le tecniche di Mental Training, che possono fare... miracoli. Lo psicologo Umberto Longoni, vero specialista in materia, spiega come e perché.

«**Questione di testa**»
Umberto Longoni
Calderini Editore
188 pagine
prezzo L. 18.000



Heinz Prüller GRAND PRIX STORY 95

Servus, Ferrari!



Orac



Quando l'auto dà i... numeri

Per chi è appassionato della produzione di serie e preferisce analizzare il mercato partendo dalle cifre nude e crude, questa guida costituisce senz'altro un punto di riferimento interessante quanto affidabile. Giunta oramai alla 45esima edizione, la pubblicazione annuale della industria automobilistica nazionale contiene una rassegna dettagliatissima riguardante dati di produzione, commercio estero e immatricolazioni. Quest'anno la panoramica è estesa anche al settore delle autocaravan, che viene analizzato fornendo addirittura cifre e valori per ogni marca di allestitori. Oltre agli aggiornamenti relativi al 1994, nel libro sono riportati anche elementi risultati riguardanti i primi 8 mesi del '95.

«**Automobile in cifre '95**», a cura dell'Anfia,
330 pagine. Prezzo L. 80.000.

LA STAGIONE DI F.1 AL REPLAY

Tutto sul bis di Schumacher

È stata una stagione intensa quanto appassionante, quella consegnata agli archivi con la seconda vittoria consecutiva di Michael Schumacher. Il giornalista austriaco Heinz Prüller ripercorre tutti i momenti più importanti, forte della sua profonda esperienza nel Circus iridato che lo porta a sviscerare aspetti interessanti e inediti del mondo della F.1. La prima parte del libro è dedicata al racconto dell'annata agonistica, con un'introduzione incentrata sul primo titolo costruttori conquistato dalla Benetton e un'analisi del «fenomeno» Schummy. Segue una carrellata step by step sui 17 Gp della stagione a ciascuno dei quali è dedicato un capitolo. Le ultime ottanta pagine contengono una minuziosa disamina statistica di tutte le gare iridate del '95, con una serie di tabelle e diagrammi che permettono di ricostruire giro per giro il comportamento di tutti i 35 piloti che hanno preso il via almeno una volta ad un Gp. Le vicende di Gerhard Berger, connazionale dell'autore, sono trattate ovviamente con particolare attenzione, tanto che il sottotitolo del libro reca la frase «Servus, Ferrari», quasi un commiato del 36enne pilota dalla Casa del Cavallino dopo sei stagioni in rosso. L'unico difetto del volume è la... lingua: chi non conosce il tedesco è costretto ad accontentarsi dei dati e delle cifre della appendice statistica!

«**Grand Prix Story '95**», di Heinz Prüller,
Orac Editore, 320 pagine
con foto a colori e in bianco e nero.

L'anno di Rangoni nuovo re della F.3

Certo, non è stata la stagione più sfarzosa e trionfante del Campionato Italiano di F.3. Anche per la gloriosa serie tricolore spira aria di recessione e sono lontani i tempi in cui erano necessarie le battaglie di qualificazione e una gara di repechage... Malgrado il momento congiunturale, la categoria ha comunque dato vita ad una stagione quantomai intensa e vibrante, terminata con l'affermazione del bolognese Luca Rangoni, che ha preceduto nell'ordine Andrea Boldrini e Gianantonio Pacchioni. Questo volume, edito dalla Peroni Promotion e curato nei testi da Francesco Ippolito e Maurizio Masini, contiene una disamina completa di tutti i protagonisti e dei momenti salienti dell'annata.



«**F.3 - Campionato Italiano '95**»,
a cura di Francesco Ippolito e Maurizio Masini,
Peroni Promotion Editore,
130 pagine. Prezzo L. 60.000.

Una Ferrari coi colori della Sicilia

Equipe Tron ha pronte alcune interessanti novità che non mancheranno di richiamare l'attenzione degli appassionati dal palato fino. Si tratta, al solito, di kit in resina o in metallo bianco e in scala 1/43 ben realizzati, con diversi particolari fotoincisi e una buona cura dell'insieme. Su tutte segnaliamo una interessantissima Ferrari 212 (kit in resina) che vinse il Giro di Sicilia del '51. Ribattezzata «carretto siciliano» per la sua livrea, la Ferrari in questione è particolarmente accattivante proprio in virtù della sua curiosa colorazione. Costa 73.000 lire.

Equipe Tron: Via Manzoni 38, 17025 Loano (Savona). Tel. 019-669883.



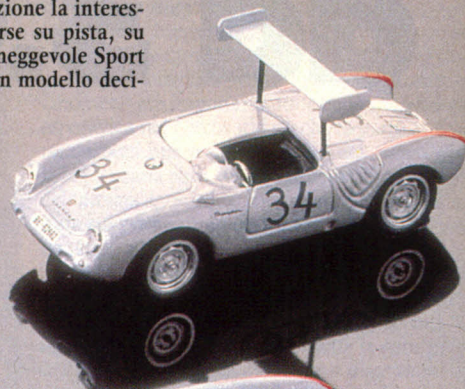
DALLA BRUMM DETTAGLIATE VERSIONI IN SCALA 1/43 Porsche 550 super

Da anni la Brumm immette sul mercato modelli, in metallo pressofuso e in scala 1/43, sempre più accurati e rifiniti in ogni dettaglio. Non fa eccezione la interessante Porsche 550 1500 Rs, biposto «barchetta» regina nelle corse su pista, su strada e in salita per buona parte degli anni '50. La piccola e maneggevole Sport tedesca è stata ben interpretata dalla Brumm, che ha realizzato un modello decisamente interessante per chi colleziona riproduzioni di vetture della Casa di Stoccarda.

Quattro le versioni disponibili, tutte differenti per quanto riguarda la configurazione aerodinamica. Ci sono due versioni viste nella Carrera Mexicana del 1953 (rispettivamente

con i numeri 159 e 160), una che gareggiò al Nürburgring nel '56 (numero 34) con un vistoso alettone, una infine schierata in competizioni americane (numero 130). Questi modelli costano 17.500 lire cadauno.

Brumm: via Lomazzo Bizzarrone, 22070 Oltrota San Mamette, Como. Tel. 031/931772.



Ecco la 908 regina del Nürburgring

La Porsche 908-2 che Jo Siffert e Brian Redman portarono al successo nella 1000 km del Nürburgring del 1969 è l'ottava versione ad essere commercializzata del bel modello, in metallo pressofuso e in scala 1/43, realizzato dalla Best di Pesaro. Si tratta di una riproduzione curata in tutti i particolari, della quale abbiamo già avuto modo di tessere le lodi presentando le precedenti varianti. Costa 34.500 lire ed è particolarmente interessante; sia per la sua livrea, bianca con bande rosse, che per il fatto di riprodurre un'auto vincente.

Best: La Mini Miniera, Via Fenoglio 30, 12100 Cuneo. Tel. 0171-344420.



Brilla la Cobra lucidata a mano

Un'idea curiosa, ma anche simpatica, per offrire agli appassionati qualche cosa di nuovo: la Bang di Pesaro ha realizzato una versione con carrozzeria lucidata a mano della sua Ac Cobra in metallo pressofuso e in scala 1/43. Il bel modello è stato ulteriormente arricchito con accattivanti ruote a raggi ed è di sicuro effetto oltre che notevole interesse modellistico. La Cobra «aggiornata» della Bang è una versione più curata in molti dettagli di un modello in commercio da tempo ed è disponibile anche con colorazione rossa al prezzo di 42.000 lire, mentre per quella lucidata a mano ne occorrono 47.500.

Bang: Via degli Abeti 292, 61100 Pesaro. Tel. 0721-24403.

7GIORNI IN TV

■ TMC

*Martedì 19 dicembre***01.00 TMC SPEED***Giovedì 21 dicembre***02.00 CRONO**Speciale premiazione
Caschi d'Oro Autosprint*Sabato 23 dicembre***13.30 CRONO**Speciale premiazione
Caschi d'Oro Autosprint*Martedì 26 dicembre***01.30 TMC SPEED***Giovedì 28 dicembre***01.30 CRONO**Speciale premiazione
Caschi d'Oro Autosprint*Sabato 30 dicembre***13.30 CRONO**Speciale premiazione
Caschi d'Oro Autosprint

■ TELE + 2

*Sabato 23 dicembre***17.30 F. INDYCAR**

Stagione '95

*Mercoledì 27 dicembre***18.30 F. INDYCAR**

Stagione '95

■ ODEON

*Martedì 19 dicembre***23.40 AUTO & AUTO***Domenica 24 dicembre***17.30 AUTO & AUTO****18.00 RACING TIME**

■ RETE A

*Giovedì 21 dicembre***20.00 MOTOR NEWS**

RAID

*30 DICEMBRE***GRANADA-DAKAR**

ALTRE SPECIALITÀ

*26 DICEMBRE***ROANA (VI)**Velocità su Ghiaccio
Tel. 049/9630465*30 DICEMBRE***MOSSOMELI (CL)**Slalom
Tel. 0934/ 501218*Giovedì 28 dicembre***20.00 MOTOR NEWS**

■ ITALIA 1

*Mercoledì 20 dicembre***24.30 ITALIA 1 SPORT**

Rubrica Motori

*Venerdì 22 dicembre***24.30 ITALIA 1 SPORT**

Rubrica Motori

*Mercoledì 27 dicembre***24.30 ITALIA 1 SPORT**

Rubrica Motori

*Venerdì 29 dicembre***24.30 ITALIA 1 SPORT**

Rubrica Motori

**Il raid Granada-Dakar
partirà il 30 dicembre.
Eurosport dedicherà
molti servizi alla gara**

SOLDANO-DPPI



■ EUROSPORT

*Lunedì 18 dicembre***17.30 SPEEDWORLD**Stock Car a Darlington
Stagione Gt '95*Martedì 19 dicembre***13.45 SPEEDWORLD**Stock Car a Darlington
Stagione Gt '95**20.00 MOTORS**Panoramica serie
europee di SuperT
Mondiale Rally
Speciale: la carriera
di Christophe Bouchut**21.00: OFFROAD***Mercoledì 20 dicembre***10.30 MOTORS**Speciale: la carriera
di Christophe Bouchut**15.00 MOTORSPORT**

Speciale Stuntman

*Giovedì 21 dicembre***17.30 OFFROAD***Venerdì 22 dicembre***17.30 MOTORSPORT****23.00 KARTING**

Elf Master a Bercy

*Sabato 23 dicembre***14.00 OFFROAD****15.00 TRUCK RACING**

Stagione '95

18.00 SPEEDWORLD

Stagione Gt '95

24.00 TRACTOR PULLING*Domenica 24 dicembre***01.00 MOTORSPORTS****18.00 MOTORS**Panoramica serie
europee di SuperT**20.00 TRACTOR PULLING***Lunedì 25 dicembre***18.30 TRACTOR PULLING****20.00 SPEEDWORLD**Stock Car a Bristol
Trofeo Andros*Martedì 26 dicembre***11.00 SPEEDWORLD**Stock Car a Bristol
Trofeo Andros**12.30 OFFROAD****15.30 KARTING****17.30 GRAND PRIX****20.00 MOTORS**Panoramica serie
europee di SuperT
Speciale F.IndyCar*Mercoledì 27 dicembre***08.30 MOTORS**SuperT britannico '95
Speciale F.IndyCar**18.30 RAID**

Speciale Granada-Dakar

22.00 TRUCK RACING*Giovedì 28 dicembre***13.00 FORMULA 1****16.00 RAID**

Speciale Granada-Dakar

17.00 TRUCK RACING*Venerdì 29 dicembre***16.30 MOTORSPORT****24.30 MOTORSPORT**

Speciale Stuntman

*Sabato 30 dicembre***13.30 E 21.30 RAID**

Speciale Granada-Dakar

*Domenica 31 dicembre***01.00 MOTORSPORT****13.30 FORMULA 1****21.30 RAID**

Speciale Granada-Dakar

*Lunedì 1 gennaio***01.00, 08.30, 11.30****21.30 RAID**

Speciale Granada-Dakar

14.00 KARTING**18.00 TRUCK RACING****20.00 SPEEDWORLD**

Stock Car

Raid Granada-Dakar

■ SKY SPORTS

*Lunedì 18 dicembre***08.00 RACING NEWS***Martedì 19 dicembre***08.30 RACING NEWS***Mercoledì 20 dicembre***08.30 RACING NEWS****11.00 MOTORSPORT****24.00 DRAG RACING***Giovedì 21 dicembre***08.30 RACING NEWS****11.30 MOTORSPORT****16.00 DRAG RACING****17.00 WORLD OF SPEED***Venerdì 22 dicembre***08.30 RACING NEWS***Sabato 23 dicembre***19.30 MOTORSPORT***Domenica 24 dicembre***08.00 MOTORSPORT***Giovedì 28 dicembre***08.30 RACING NEWS***Venerdì 29 dicembre***08.30 RACING NEWS***Sabato 30 dicembre***08.30 RACING NEWS**

■ DSF

*Lunedì 18 dicembre***24.00 MOTORSPORT***Mercoledì 20 dicembre***11.00 MOTORSPORT**

Classic Cars

15.00 MOTORSPORT

Dream Cars

16.00 SPORT CLASSIKERSpeciale: la
carriera di Phil Hill*Giovedì 21 dicembre***01.45 MOTORSPORT**

Classic Cars

11.00 MOTORSPORT**17.00 DRAG RACING***Venerdì 22 dicembre***12.00 DRAG RACING***Sabato 23 dicembre***12.30 MOTORSPORT**

Adac Cup D2 '95

*Lunedì 25 dicembre***01.00 MOTORSPORT**

Adac Cup D2 '95

*Martedì 26 dicembre***22.30 MOTORSPORT**

Adac Cup D2 '95

*Domenica 31 dicembre***11.00 E 19.00 MOTORS**

Adac Cup D2 '95