

# AUTO SPORT Marlboro

SETTIMANALE **6**  
Anno XXXV - 7-13 febbraio 1995  
Sped. in abb. postale - Pubbl. inf. 50%  
L. 4.000



Foto Orsi

**TUTTO SULLA  
NUOVA  
FERRARI F.1**

**SPECIALE  
412 T2**

**LE FOTO  
LA TECNICA  
I SEGRETI  
I RETROSCENA**



# ROSSA SPERANZA



NON SE NE PUÒ PIÙ!... PESTAGGI,  
ZUFFE, BOTTE DA ORBI, MASSE SCATENATE,  
CAMPANILISMI ESASPERATI, VANDALISMI,  
OMICIDI, GUERRIGLIA URBANA... BASTA, È  
ORA DI CHIUDERE!!!

GIUSTO! DA CHE AUTODRONO SI COMINCIA?



## sommario

# 6

SETTIMANALE  
Anno XXXV  
7-13 febbraio 1995

L. 4.000

### VELOCITÀ

- FORMULA UNO  
**12 Mansell si presenta**
- FORMULA UNO  
**16 Test Benetton**
- IL PERSONAGGIO  
**36 Riccardo Patrese**
- SPECIALE  
**42 Champions' League**
- GHIACCIO  
**86 24 Ore di Chamonix**
- IMSA  
**90 24 Ore di Daytona**



RICCARDO PATRESE (foto ORSI)

### RALLY

- SPECIALE  
**74 Kit ti teme?**
- MONDIALE  
**78 Lavori in corsa**

### PRODOTTO

- LA NOVITA'  
**102 Ford Escort**

### OPINIONI

- 4 Io, canaglia**  
di Giorgio Faletti

### RUBRICHE

- 6 lettere**
- 8 news karting**
- 30 news velocità**
- 50 news modelli**
- 67 notiziario csai**
- 82 news rally**
- 104 news on the road**
- 107 area box**
- 110 portobello**
- 111 crucisprint**
- 114 dove si corre**

**AUTO  
SPRI  
NT**

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

DIRETTORE RESPONSABILE **CARLO CAVICCHI**

VICEDIRETTORE **FRANCO NUGNES**

CAPISERVIZIO

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

**SERGIO REMONDINO** (Rally)

INVIATI SPECIALI

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

REDATTORI

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

SERVIZI SPECIALI

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

GRAFICA E IMPAGINAZIONE

**GIORDANO CAPELLI** (responsabile)

**ADRIANA BOLLA** - **ALBERTO RONDELLI**

SEGRETERIA

**SAMANTHA FLOREANCIG** - **F. GIGI RUECKERT** (esteri)

**MIRCO LAZZARI** (archivio)

DISEGNI

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

**MASSIMO VALLESE**

### COLLABORATORI

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

### DISTRIBUZIONE:

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

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

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



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



**CONTI EDITORE** s.p.a.



Accertamenti  
Diffusione Stampa  
Certificato n. 990

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

Uffici di Milano: Via Aleardo Aleardi 12  
20154 Milano - tel. 02/33100438 - fax 02/3315778

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

# io, canaglia



## Piccolo dizionario da corsa

■ **GIORGIO FALETTI**

**P**er i tipi della Frolo Frolo e Swazzenegher, la Casa Editrice che vi ricorda inoltre Pulillo, lo strofinaccio letterato, è finalmente disponibile in tutte le librerie il prontuario che tutti aspettavate. Basta figuracce in compagnia, stop alle paurose lacune di memoria. Stupite tutti con una cultura enciclopedica sul mondo dell'Automobilismo Sportivo grazie al «Piccolo Dizionario da Corsa». Unitamente, solo per i primi centomila acquirenti, il manuale che vi aiuta ad eliminare gli sprechi: «Cento facili ricette per cucinare con l'olio usato della vostra automobile» disponibile sia in versione diesel che benzina. Ecco, in anticipazione, alcune voci del leggendario manuale, già diventato testo obbligatorio presso la portineria di Mario Poltronieri, dove ha sostituito Novella 2000.

**BARCETTA.** Auto da corsa così detta per la sua forma. Ha come corrispettivo auto di normale produzione, così dette perché costano una barcetta di soldi. Da non confondere con la definizione gergale di

**GONDOLA.** Denominazione in uso presso i Box per indicare monoposto dalle sospensioni un po' ballerine. Si riconosce perché il pilota indossa una tuta a striscie orizzontali bianche e rosse, un casco fatto di paglia e sovente si chiama Bepi.

**CARBONIO.** Fibra usata per la costruzione di componenti. Nella sua versione sublimata, il Bicarbonio di Sodio, è un potente digestivo. Si racconta che Alain Prost, ingolfato prima di una gara, abbia sciolto in un bicchiere d'acqua una pastiglia dei freni, liberandosi dalla mappazza che aveva sullo stomaco con un rutto tale da abbronzare per due anni Fiorio e Briatore.

**HART.** Motorista inglese disponibile sia in versione cabrio che coupé, nelle quali tuttavia cambia il nome. Nella versione scoperta si chiama Brian, quando mette su il parrucchino diventa Eddie Jordan. È allo studio un modello col cappello del quale ancora non si conosce il nome.

**LOTOFAGO.** Dicesi di persona che, a causa dell'alimentazione, è afflitta da lacune di memoria. Un clamoroso esempio, citato da tutti i classici della letteratura, è rappresentato da quei team manager che, dopo essersi mangiati la Lotus, manco se ne ricordano più.

**MUGEN.** (1) Espressione dialettale in uso presso i piloti della Lombardia. Tipica quella riferita ai dirigenti della Csaì «Quei lì, l'è ura che la mugen de rump i ball!».

**MUGEN.** (2) Casa motoristica giapponese protagonista di un clamoroso equivoco. A causa della particolare conformazione orientale, che per via dei caratteristici occhi a mandorla schiaccia tutte le prospettive (si ricorda che molti turisti giapponesi tornano a casa convinti che il Duomo di Milano sia una mansarda) pare che Minardi, otticamente deformato, sia stato scambiato per Jean Todt. Convinti di dover fornire i motori alla Ferrari, i dirigenti hanno convenuto di buon grado, salvo fare retromarcia dopo aver appurato la situazione. A causa dell'assenza dell'interprete sono tuttora oscure le parole pronunciate in quell'occasione «Ma washì dah viahl ku!».



**CLIC**

MONTERMINI E NASPETTI (FotoOrsi)

# Vinca il più ...Forti



## FERMO POSTA

**DEBORA NOCCO** - Cagliari — I dati che lei cerca sono stati pubblicati nel numero 3 di quest'anno, ovviamente disponibile come arretrato. Purtroppo non abbiamo lo spazio per pubblicare un'intera griglia di partenza...

**ALESSANDRA MAFFEZZONI** - Iseo (Bs) — Nel futuro immediato faremo sicuramente qualcosa. Grazie comunque per la sua idea.

**MATTEO NOCETTI** - Modena — Non è facile fornire dei consigli utili: per ora, visto che è completamente a secco di esperienza, potrebbe iniziare contattando una delle tante scuole di pilotaggio. Poi, appena acquisiti i... fondamentali potrà fare una scelta con più cognizione di causa.

**ROBY CANESTABO** - Trieste — Condividiamo appieno l'augurio con cui ha terminato la sua lettera. Crediamo comunque che i nostri giovani talenti abbiano nelle categorie propedeutiche gli strumenti e le possibilità per esprimere il loro talento. Quelli «buoni», di solito, vanno avanti.

**FANS CLUB PAVESE** - Villanterio (Pv) — Abbiate... fede e vedrete che i vostri desideri in futuro saranno esauditi!

**ROBERTA BONANNI** - Roma — Alesi ha un carattere più passionale e istintivo rispetto a Berger e forse per questo a volte colpisce di più l'immaginario collettivo dei tifosi ferraristi. Le capacità tattiche di Gerhard e le sue doti velocistiche lo rendono comunque un grande beniamino degli amanti della Rossa. Match pari, quindi...

**UMBERTO CONATO** - Peschiera del Garda (Vr) — Il suo punto di vista è legittimo quanto opinabile. Se solo avesse avuto l'età giusta per seguire in Tv le gesta di Gilles forse il suo parere sarebbe stato diverso.

**YLENIA GNEMMI** - Gozzano (Novara) — Il suo beniamino è sposato con prole. Per quanto riguarda Graham Hill, la sua morte è avvenuta in un incidente aereo il 29 novembre 1975.

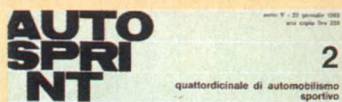
**SAVERIA GIOMBINI** - Mondavio (Ps) — Può richiedere i numeri arretrati inviando L. 8000 cadauno alla Conti Editore, Via del Lavoro 7, 40068 San Lazzaro di Savena, mediante vaglia postale, assegno bancario oppure versamento sul conto corrente postale numero 244400.

**FELICITA ASPERTI** - Seriate (Bg) — La sua domanda non è certo priva di acume, ma non la deve rivolgere a noi, bensì alla Goodyear...

**ANTONIO SALIERNO** - Afragola (Na) — Il numero che lei desidera è disponibile tra i nostri arretrati.

**PAOLO LONGO** - Martellago — Ci spiace per i ritardi, ma non dipendono da As. La ringraziamo, infine, per i suoi consigli e prendiamo atto con piacere che ha molto apprezzato la serata dei Caschi d'Oro...

# COVER STORY



## 1965

La F.1 riposa ed è tempo di formula intercontinentale: Jim Clark su Lotus domina letteralmente vincendo tre gare consecutive a Levin, Christchurch e a Teretonga Park. Graham Hill riesce ad imporsi nel Gp di Nuova Zelanda, ma solo perché lo scozzese è tolto di scena da una collisione.

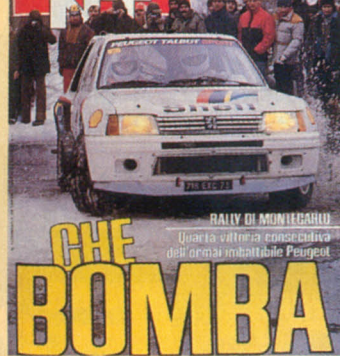


Dalla FLORIDA all'ARTICO PORSCHE e SAAB a valanga



## 1975

Manca un mese al Gp del Sudafrica e comincia il conto alla rovescia per la Ferrari: o la va o la spacca. Malgrado il momento delicato, la Rossa saprà risollevarsi proprio grazie alla 312 T, destinata a divenire una delle vetture più famose e competitive mai sfornate dalla Casa di Maranello.



## 1985

La Peugeot 205 Turbo 16 è oramai inarrestabile: a Montecarlo Vatanen-Harryman conducono la piccola... bomba alla sua quarta affermazione consecutiva nel Mondiale Rally. Siamo solo alla prima gara del Campionato '85, ma contro la Casa del Leone ci sarà ben poco da fare!

### Per Brundle formidabile '83 in F. 3

Sono un vostro giovane lettore interessato soprattutto alla F. 1, dove tifo per il britannico Martin Brundle che, se non vado errato l'anno prossimo prenderà parte ad alcuni Gp sulla seconda vettura in coabitazione con Aguri Suzuki. Proprio a proposito di Brundle ho letto più di una volta su As che il suo debutto in F. 1 fu propiziato da un'ottima stagione in F. 3, dove riuscì addirittura a impensierire il grande Ayrton Senna. Tramite il

vostro giornale vorrei sapere i principali risultati ottenuti da Martin in quella stagione e vedere una sua immagine al volante della McLaren.

*Adelfranco Gini Treviso*

Effettivamente l'anno 1983 fu davvero magico per Martin Brundle, che si impose all'attenzione dei più noti talent-scout della massima formula grazie ad una magnifica stagione disputata al volante di una Ralt Rt 3-Toyota. Il pilota di King's Lynn vinse ben sei prove del campionato britannico (Caldwell Park, Snetterton, Donington, Oulton Park, Thruxton e Silverstone), tutte nella seconda parte

della stagione, rispetto alle dodici affermazioni totalizzate dal suo rivale Ayrton Senna. Brundle fu protagonista di una grande rimonta, che gli permise di giocarsi il titolo all'ultima gara, dove Senna si impose chiudendo definitivamente il discorso. Brundle finì così al secondo posto con 11 punti di distacco, ma quella non fu la sua sola soddisfazione. Nel suo carnet finirono infatti anche due perentori successi in altrettante prove del Campionato Europeo di F. 3 disputate a Silverstone e Donington. All'inizio della stagione successiva venne quindi la chiamata di Ken Tyrrell per debuttare nel Mondiale di F. 1.

### Un chiarimento sui regolamenti del Dtm '95

Seguo con attenzione le gare dei vari campionati turismo e con particolare interesse anche il... famigerato Dtm. Vengo al punto. Domenica 15 gennaio, durante la trasmissione Tmc Speed condotta da Fabio Ravaioli, il pilota della Mercedes Amg, Bernd Schneider, ha dichiarato che il regolamento tecnico del Dtm '95 permetterà l'utilizzo per le due gare di 140 litri di benzina. Personalmente non capisco per quale motivo l'Itr abbia scelto questa soluzione che presenta degli indubbi lati negativi: 1) Le macchine diverranno più pesanti e di conseguenza potranno andare in crisi i pneumatici. 2) In caso di grave incidente il fuoco potrebbe purtroppo tornare da protagonista. Forse i tecnici dell'Itr si sono già dimenticati l'incidente di «John Winter» a Singen? Non sarebbe stato meglio permettere un rabbocco di benzina tra la prima e la seconda gara? Inoltre, visto che il nuovo regolamento permette



l'uso del limitatore tarato a 12.000 giri, il consumo dovrebbe diminuire, quindi perché aumentare la quantità di benzina a bordo delle vetture? Un ultimo quesito. Un paio di mesi fa ho letto su As che la McLaren sta pensando di debuttare nel Btcc con la Mercedes. Da allora non avete più scritto altro: cosa è successo?

Antonio Violante  
Monza

Nei termini in cui ha impostato il discorso la sua interpretazione potrebbe essere quella giusta, ma va sottolineato che l'aumento di carburante previsto per il '95 nel Dtm è di soli 20 litri (140 anziché 120 del '94), pertanto l'incremento è talmente lieve da non modificare complessivamente la sicurezza dei serbatoi. Va detto che questa modifica è stata specificamente richiesta dai costruttori per evitare l'insorgere di polemiche e problematiche simili a quelle avute lo scorso anno, quando alcuni concorrenti ricorrevano a delle vere e proprie «furbate» per risparmiare benzina tra la prima e la seconda manche, facendosi portare al traguardo a traino. Per quanto riguarda la soluzione del rabbocco, in questo caso il rimedio sarebbe peggiore del male, visto che costringerebbe i vari team ad attrezzare la vettura con bocchettoni di rifornimento e impianti simili a quelli in voga in F.1, con un conse-



## ■ Nozze d'argento con As

Mi chiamo Sergio Martini, ho 48 anni, abito a Castelfiorentino, in provincia di Firenze, dove lavoro come operatore sanitario presso la Ulss. Come si può intuire dalla foto, per me è tempo di festeggiamenti: ebbene sì, sono lieto di comunicarvi che con il numero 1/95 di Autosprint ho festeggiato i 25 anni di fedeltà alla (nostra) inimitabile rivista, che oramai è parte integrante della mia famiglia, in quanto la troviamo riposta in tutti gli angoli della casa, garage compreso. In famiglia abbiamo festeggiato l'avvenimento come se Autosprint fosse uno di noi. D'altra parte per mio figlio Stefano il settimanale da corsa è stato una sorta di ...libro delle favole e persino mia moglie, quando lo trova libero, lo sfoglia pure lei. Un grazie di cuore, quindi, per quello che tutte le settimane ci date.

Sergio Martini Castelfiorentino (Fi)

Non è cosa di tutti i giorni festeggiare il quarto di secolo di fedeltà ad un settimanale e l'episodio si arricchisce anche di connotati simpatici visti gli aneddoti che fanno da contorno a queste ... nozze d'argento con Autosprint. Complimenti per la sua, anzi, per la vostra provata fedeltà e grazie per la fiducia accordataci in tutti questi lunghi anni. Il prossimo appuntamento, ovviamente, è per le nozze d'oro: faremo di tutto per... meritarcele!

guente aumento dell'onerosità e della pericolosità dell'operazione. Infine, per quanto riguarda l'ipotesi di veder correre nel '96 una Mercedes classe II nel Btcc in collaborazione con la McLaren, confermiamo la veridicità di quanto è stato

scritto a suo tempo. La questione è ancora aperta e non è certo escluso, malgrado le smentite della Amg, che si concretizzi una sinergia, simile a quella che lega Renault e Williams, nel turismo britannico. Vedremo, se son rose...

## RISPONDE L'ESPERTO

Sono un grande appassionato degli aspetti tecnici riguardanti le varie componenti di una F.1. Vi scrivo perché vorrei sapere qualcosa riguardo la recente evoluzione dei cerchi montati dalle monoposto della massima formula.

Marco Poldi, Novara

**N**egli ultimi tempi è in atto una vera e propria rivoluzione tecnica nel settore dei cerchi, non solo per quanto riguarda le monoposto della massima formula, ma anche per altre vetture quali quelle impiegate nelle competizioni turismo e nei rally. L'evoluzione si è molto accelerata grazie alla nuova frontiera rappresentata dalla cosiddetta forgiatura che sta prendendo il posto del tradizionale procedimento di fusione. Mentre la fusione si realizza mediante una colata di materiale, che viene appunto fuso a caldo, con la forgiatura il materiale viene posto in uno stampo e pressato con attrezzature molto potenti, con mi-

gliaia di tonnellate di pressione. Con questa nuova tecnica, che presenta ovviamente aspetti completamente diversi dalla precedente, è stato possibile ottenere dei risultati sorprendenti sia per quanto riguarda la qualità, sia per quanto concerne il peso dei cerchi. Le ruote presentano infatti una resistenza di due volte e mezzo maggiore di quelle tradizionali, con un incremento di rigidità stimabile attorno al 17%. Tanto per dare alcuni dati a proposito della diminuzione di peso, basta pensare che in F.1 un set di cerchi tradizionali pesava 18 kg, mentre ora quattro ruote forgiate Oz del team Williams pesano soltanto 15,5 kg. Un guadagno molto sensibile, se consideriamo che normalmente occorrono... fiumi di dollari per «togliere» qualche chilogrammo da una monoposto di F.1 (il peso tolto su una massa in movimento vale inoltre 2,5 volte quello tolto su una massa statica). L'evoluzione ha toccato vette ancor più significative nelle vetture turismo, dove si è passati da 8,2 kg a 6,4 kg per le ruote da 18 pollici. Ovviamente questa nuova tecnica di lavorazione presenta dei costi molto maggiori che quella tradizionale e a tutt'oggi soltanto 6-8 monoposto su 28 si avvalgono di questa tecnologia introdotta due anni orsono nella massima formula. Ma i vantaggi dei cerchi forgiati non si esauriscono nei dati che abbiamo fornito, visto che con l'impiego di questa soluzione è possibile avere un minor consumo dei pneumatici e contemporaneamente un miglior raffreddamento dell'impianto frenante. E siamo soltanto alle prime applicazioni: la via della sperimentazione è ancora lunga e c'è molto margine di miglioramento. Certo, visti i costi altissimi, non è ancora il momento di pensare ad un'applicazione di questa tecnica sulle ruote destinate alle vetture di serie, anche se a tutt'oggi alcune Gran Turismo dalle grandi prestazioni hanno già cominciato a sfruttare questa nuova tecnologia, a testimonianza della sua validità. Infine va detto anche che con la forgiatura è possibile avere anche un maggiore spettro di possibilità in fase progettuale, come testimoniato dalla produzione dei cerchi multirazze.

## Roberto Stevan della Oz spiega l'evoluzione dei cerchi in F.1



## LE GARE

### PISTA D'ORO

Bagni di Tivoli (Roma)

#### 29. Torneo dei campioni

**Classe 60 Minikart:** 1. Facone (Crg) 10 giri in 9'39"8 alla media di 62.090 kmh; 2. «El Kobra» (Gold) 9'44"7; 3. Petolicchio (Top) 9'45"1; 4. Lupo (Top) 9'51"5; 5. Ivone (Top) 9'51"9. Tutti i motori sono Comer.

**Classe 125 Nazionale:** 1. Casaroto (Dtm-Tm) 20 giri in 15'47"5 alla media di 75.989 kmh; 2. Olivieri (Gold-Tm) 15'48"5; 3. Gentile (Kali-Tm) 15'52"3; 4. Lotito (Birel-Tm) 15'54"1; 5. Parilli (Birel-Tm) 15'57"0.

**Classe 125 Internazionale:** 1. Gagliardi (Birel-Tm) 20 giri in 15'15"4 alla media di 78.650 kmh; 2. Palmieri (Gold-Tm) 15'17"4; 3. Giorgi (Top-Tm) 15'24"0; 4. Stefanini (Crg-Power) 15'24"9; 5. Turriziani (Gold-Tm) 15'34"0.

**Classe 100 Amatori:** 1. Giuliani (Pcr-Parilla) 15 giri in 12'06"8 alla media di 74.290; 2. Fasano (Nannik-lame) 12'08"3; 3. Natalucci (Merlin-Parilla) 12'14"5.

**Classe 125 Amatori (aspirato):** 1. Funaro (Allkart-Tm) 15 giri in 12'26"5 alla media di 72.337 kmh; 2. Baldassarri (Kali-Tm) 12'26"5; 3. Fini (Kali-Tm) 12'31"0.

**Classe 125 Amatori (valvola):** 1. Iavarone (Kali-Tm) 15 giri in 12'18"9 alla media di 73.081 kmh; 2. Caprara (Tony-Tm) 12'19"1; 3. Tramontorsi (Kali-Tm) 12'19"3.

### PISTA MAINENTI

Ramacca (Ct), 29 gennaio 1995

**Classe 60 Minikart:** 1. Costanzo G. (Tony) 8 giri in 8'46"146 alla media di 64.207 kmh; 2. Berretta (Allkart) a 2"493; 3. Interlandi (Cmp) a 2"874; 4. Centamore (Top) a 5"599; 5. Di Vico (Tony) a 6"399. Tutti i motori sono Comer.

**Classe 100 Junior:** 1. Carnibella (Tony-lame) 20 giri in 18'31"469 alla media di 75.986 kmh; 2. Salemi C. (All-Parilla) a 4"970; 3. Buonvicino (Nannik-Parilla) a 15"464; 4. Russo (Jolly-lame) a 16"968.

**Classe 100 Nazionale:** 1. Giuseppe Greco (Top-Parilla) 20 giri in 17'59"696 alla media di kmh 78.222; 2. Esposito (Tibi-lame) a 4"763; 3. Taormina (Allkartlitalisistem) a 7"918; 4. Ampolo V. (Top-Comer) a 21"803.

**Classe 100 Internazionale:** 1. Maira (Top-Comer) 20 giri in 17'57"961 alla media di 78.348 kmh; 2. Bruno D. (Tecno-Italsistem) a 4"925; 3. Inzirillo (Tony-Vortex) a 14"194.

**Classe 125 Nazionale:** 1. Cutaia (Npk-Pavesi) 15 giri in 13'41"516; 2. D'Anna (Npk-Pavesi) a 1"919; 3. Priulla A. (Crg-Tm) a 2"308.

**Classe 125 Internazionale:** 1. Fortuna (Tony-Pavesi) 15 giri in 13'53"473 alla media di 75.998 kmh; 2. Amoroso (All-Power) a 0"806; 3. Castellana (Gold-Pavesi) a 3"617.

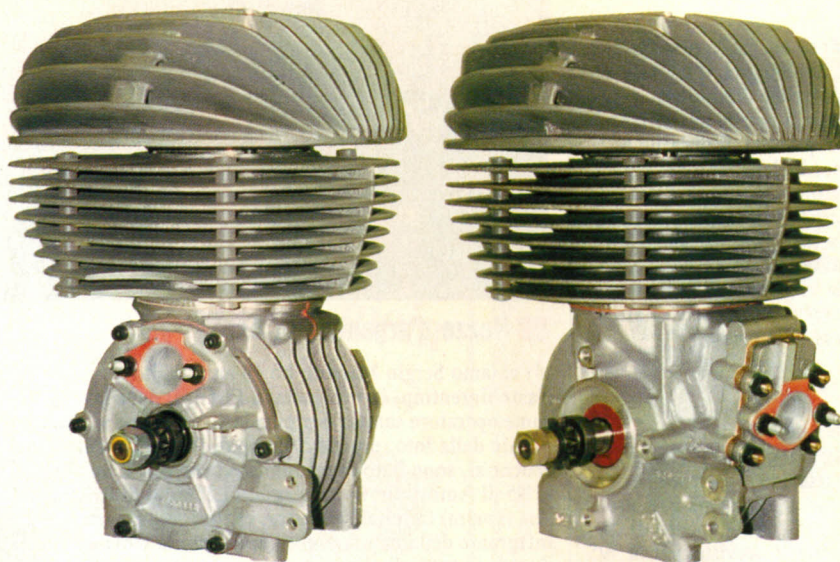
**Classe 100 Amatori:** 1. Pignataro L. (Top-Parilla) 20 giri in 19'11"878; 2. Trombetta (Gold-Pcr) a 0"312; 3. Montalbano V. (To-Sirio) a 0"700.

**Classe 125 Amatori (aspirato):** 1. Selvaggio (Gold-Tm) 15 giri in 14'27"677 alla media di kmh 73.002; 2. Incammisa (Tony-Tm) a 0"702; 3. Ruffino (Kali-Tm) a 49"950.

**Classe 125 Amatori (valvola):** 1. Bono (Birel-Pavesi) 15 giri in 14'08"305 alla media di 74.669 kmh; 2. Rosolia (Kali-Tm) a 3"681; 3. Castro (Gold-Pavesi) a 11"253.

La Crg ritorna sulla strada della costruzione dei motori, questa volta in prima persona. Infatti il precedente tentativo, avvenuto sei anni fa, era frutto di una joint-venture e i propulsori furono marcati Kk. Quell'operazione fu poi accantonata perché i motori avevano bisogno di un lavoro di sviluppo piuttosto complesso. Passando al presente, per le omologazioni '95-'97 la Crg propone tre motori 100 cc, un valvola, un lamellare e un piston-port, il cui studio e sviluppo sono stati portati avanti all'interno della Casa bresciana.

**MISURE.** La prima cosa che comunque salta all'occhio



TRE MOTORI CON BASAMENTO MOLTO RIDOTTO

# Mini carter per la Crg

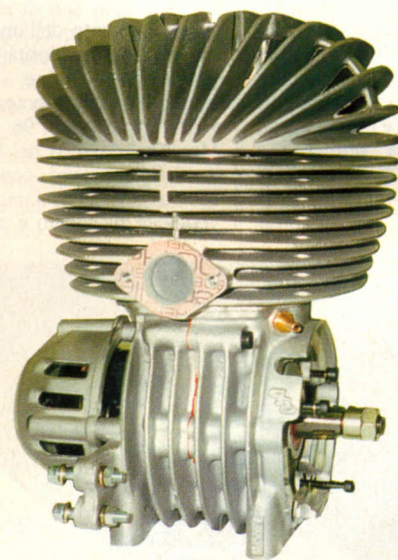
nei nuovi motori Crg sono le dimensioni decisamente contenute del carter. Si tratta di una scelta davvero inusuale in tutto il panorama attuale. Ciò che poi stupisce ancor di più è la sproporzione esistente tra il basamento, così piccolo, e il gruppo testacilindro, dalle misure oggettivamente abbondanti, di un paio di centimetri superiore ai Rotax, tanto per dare un ordine di grandezza. La scelta della Crg di costruire i carter così piccoli è stata determinata dalla convinzione che un basamento più è piccolo e meglio si raffredda; mentre per la parte alta del motore sono state adottate ampie masse radianti che, con il maggior flusso d'aria che le investe, possono ben dissipare il calore. Passando a quelle che sono le misure interne, troviamo un alesaggio che è di 50 mm, la corsa di 50,5 e la biella di 100, dimensioni che si ripetono per tutti e tre i propulsori.

**VALVOLA.** Il motore con ammissione a disco rotante è l'unico della gamma Crg ad avere già debuttato in confronti internazionali, per la verità senza troppa fortuna, all'Ocenaia Cup dello scorso 29 gennaio a Raleigh, dove

Lotta Hellberg si è ritirata per una rottura mentre era in testa. Passando alle caratteristiche del motore, troviamo una valvola di 104 mm, una misura un po' ridotta rispetto alla tendenza oggi più diffusa. Il diametro della valvola ha così influenzato la definizione del diagramma che adotta lo scarico ovale con due booster e tre travasi.

**LAMELLARE.** Fatte salve le caratteristiche esterne comuni a tutti e tre i motori, il propulsore a lamelle è un propulsore con scelte tradizionali come un diagramma con scarico ovale con due booster e tre travasi.

**PISTON-PORT.** Il motore destinato alla 100 Junior adotta una frizione Horstman protetta da un grande carter con ampie aperture ovali per il raffreddamento.



Il Crg a valvola, in alto, usa un disco rotante di 104 mm. Il lamellare, in alto a destra, e il piston-port, sopra, adottano soluzioni molto tradizionali

### IL CALENDARIO

#### 12 febbraio

— Pista Stella  
Monsampolo (Ap)  
60, 100, 125, Amatori

— Pista Nika  
Torretta Crucoli (Cz)  
60, 100, 125, Amatori

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

— Pista Kinisia  
Trapani  
60, 100, 125, Amatori

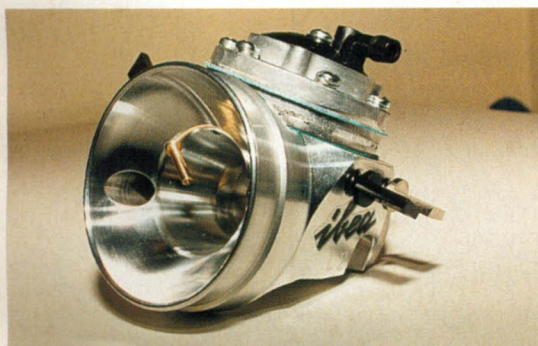
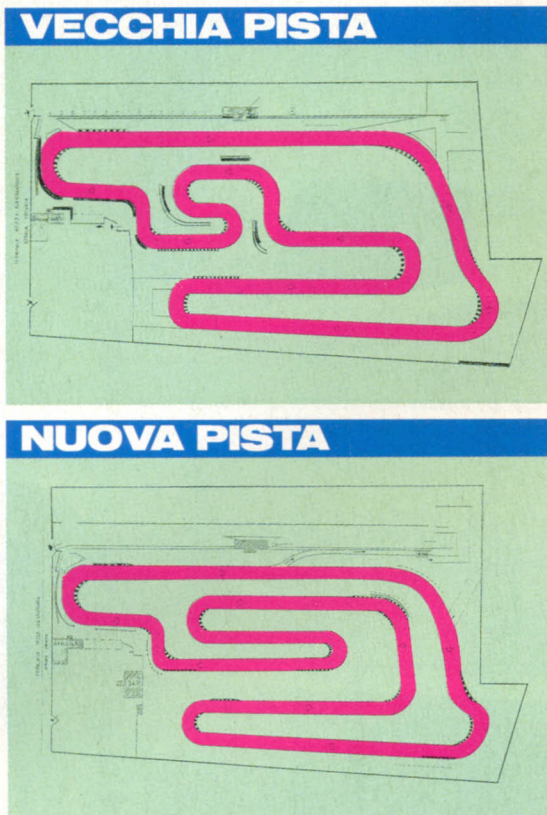
#### 19 febbraio

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

MISURA 1080 METRI ED È PIÙ VELOCE

# La pista Winner ora è più lunga

La pista Winner nella sua nuova versione allungata a 1080 metri, ora più veloce, ha riaperto i battenti nei giorni scorsi. Gli interventi di ripristino dell'impianto, dopo i danni riportati con l'alluvione dello scorso novembre, sono stati poi seguiti dalle opere di miglioramento del kartodromo in vista della prova di campionato della classe 100, in programma il prossimo 14 maggio. Infatti, oltre all'allungamento della pista da 975 a 1080 metri, è stato anche ampliato e riasfaltato il paddock, i lavori di rifacimento del manto stradale hanno riguardato anche circa metà della vecchia pista sulla quale sono stati ricostruiti pure i cordoli. Per l'appuntamento della terza prova del campionato italiano, la pista Winner disporrà anche di una nuova tribuna vip e di una efficiente sala stampa, vicino alla postazione dei cronometristi. Nelle due planimetrie, qui riportate, abbiamo posto a confronto il vecchio tracciato con il nuovo.



NEL CARBURATORE DEL GR. 2

## Ibea mette il power-jet

La Casa svizzera di carburatori Ibea ha omologato un 24 mm (nella foto, sopra) destinato all'impiego su tutti i kart del Gruppo 2, ovvero quelli della 100 Intercontinentale A e della Junior. Il nuovo carburatore costruito da Lorenz Aebi ha tre viti e il power-jet, è stato realizzato in un pezzo unico in alluminio con lavorazione dal pieno, le viti di fissaggio sono interne e la pompa è di produzione Ibea. Prima di omologare questo carburatore, Aebi ha portato avanti una lunga fase di sviluppo nella passata stagione facendolo impiegare al pilota della Tony Davide Foré. Il prezzo di vendita di questo Ibea L2 24 mm 3 Jet è di 435.000 più Iva, la distribuzione in Italia è affidata alla Vortex telefono 0382-570267.

ITALIA MOTORI

## Un test di F. Boxer in premio

Saranno Bianchi, Cumoli, Fotia, Galimberti, Rotondi e Zanatto i piloti messi in luce nelle gare della 125 Europa che parteciperanno al test-premio in F. Europa Boxer. I sei selezionati scenderanno in pista con la monoposto promozionale dell'Alfa Romeo venerdì 10 febbraio a Monza, la monoposto impiegata sarà una Tatuus del team Cram, la formazione che nel '94 ha conquistato il titolo italiano di F. Europa Boxer ed il brasiliano Tony Kanaan.

■ **FESTA.** Il karting siciliano sabato 11 febbraio festeggerà i campioni regionali. La premiazione, organizzata dal delegato regionale Giuseppe Anastasi, si svolgerà a Petrosino, in provincia di Trapani, nella locale scuola media, con inizio alle ore 21.

## PROSPETTIVE

La Cik con l'ex-iridato di F.1 Alain Prost ha presentato il **Gruppo P**, un'iniziativa per diffondere il karting

### ARTURO RIZZOLI

Il fatto di avere consegnato al figlio di Alain Prost il primo esemplare del kart di Gruppo P, la nuova categoria ideata dalla Cik per diffondere in tutto il mondo questa disciplina può avere più chiavi di lettura. È evidente che avere coinvolto il quattro volte iridato di F.1, regalando il primo kart di Gruppo P a suo figlio Nicolas, è stata un'accorta operazione di comunicazione, volta anche a gratificare due partner come la Honda e la Yamaha che hanno realizzato il mezzo. Non a caso la presentazione ufficiale è avvenuta pochi giorni fa presso il museo ginevrino della Honda, che comunque nell'operazione è coinvolta attraverso la Mugen. Ciò però può apparire anche leggermente incoerente: infatti il Gruppo P è un'iniziativa destinata, per ora, solo a quelle aree geografiche del mondo in cui il kart non è diffuso, come la zona orientale extra-giapponese e il continente africano. La strategia dichiarata della Cik è dunque di fare conoscere con un mezzo molto semplice il kart in Paesi dove ve n'è una conoscenza solo... teorica. Comunque l'idea di realizzare un mezzo come questo, che può però avere perfino fini propedeutici legati all'educazione stradale, e sfruttarlo solo in alcune parti del mondo pare quanto meno strana. E qui è lecito sperare, e forse anche immaginare, che nel giro di qualche anno, una volta che il Gruppo P si sarà affermato dove il terreno è vergine, questi mezzi possano trovare una loro collocazione anche nei Paesi dove la realtà kartistica è più matura e avanzata, ma ha comunque

bisogno di una possibilità di primo approccio non eccessivamente costosa. Non a caso lo stesso Prost, durante la presentazione, ha evidenziato che questa iniziativa va a riempire la fascia didattica e propedeutica dell'automobilismo rimasta finora vuota.

**IL MEZZO.** Questo kart è spinto da un motore di derivazione motociclistica di 90 cc, la trasmissione della trazione avviene attraverso l'impiego di un variatore; l'avviamento, che è comandato da una chiave come su un'auto stradale, avviene impiegando l'energia di una piccola batteria. Il telaio adotta poi una scocca molto robusta in tubi d'acciaio con sezione di 30 mm. La distribuzione di questi Mugen-Yamaha e dei ricambi potrà contare sulla vasta rete di vendita di Honda e Yamaha. Le consegne inizieranno verso giugno, i kart verranno forniti in kit composti da tre imballaggi distinti per telaio, motore e ruote.


**Questi mezzi sono stati pensati per essere usati anche nell'educazione stradale**

**Il presidente Cik, Buser, con Prost e suo figlio Nicolas alla presentazione del Gruppo P**



**FORMULA UNO**   
ARRIVA MANSELL

# LA STORIA



**Venerdì 3 febbraio  
la McLaren ha annunciato  
ufficialmente che Nigel  
correrà a fianco  
di Hakkinen. L'esito  
della trattativa ormai  
era scontato, ma resta  
la sorpresa di vedere  
uniti il Leone e Dennis...**

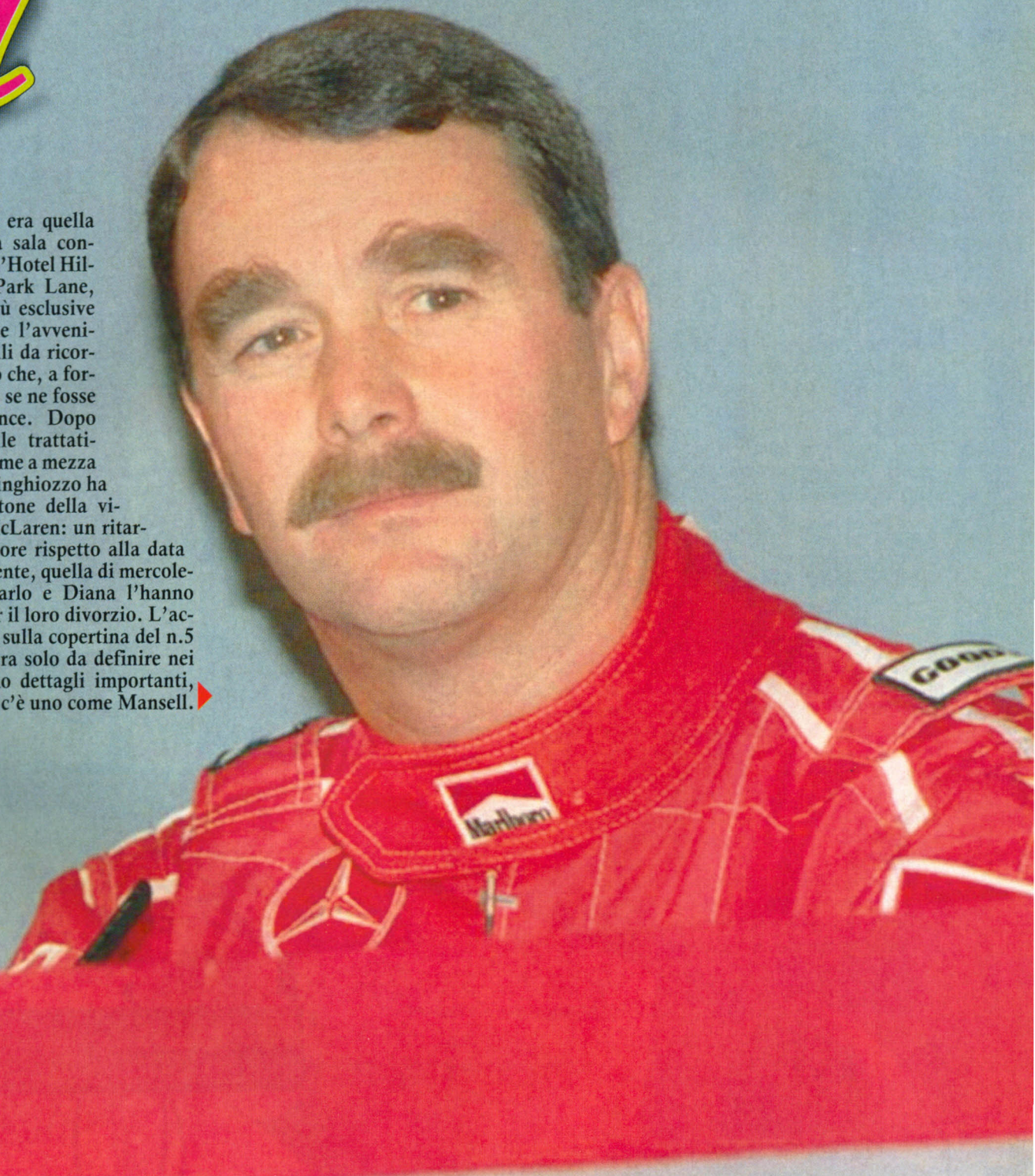
**ALBERTO ANTONINI** 

Tra Ron e Nigel  
ci sono appena  
sei anni di divario  
di età. Se non è  
un record  
nei rapporti  
pilota-team  
manager,  
poco  
ci manca...

# Ma COPPIA

**L**a cornice era quella giusta: la sala convegni dell'Hotel Hilton, al n.22 di Park Lane, una delle zone più esclusive di Londra. Anche l'avvenimento era di quelli da ricordare; peccato solo che, a forza di tira e molla, se ne fosse andata la suspense. Dopo l'ammissione delle trattative, dopo le conferme a mezza voce, un ultimo singhiozzo ha scosso il tormentone della vicenda Mansell-McLaren: un ritardo di quarantott'ore rispetto alla data prevista inizialmente, quella di mercoledì. Nemmeno Carlo e Diana l'hanno menata tanto, per il loro divorzio. L'accordo (anticipato sulla copertina del n.5 di As) in realtà era solo da definire nei dettagli. Ma sono dettagli importanti, specie se in ballo c'è uno come Mansell. ▶

foto GRAZIA NERI



Perché non si tratta solo di miliardi, di «big bucks» come dicono in America. Non si tratta solo di otto milioni di dollari, che è la cifra presunta per la stagione (più i tre milioni, sempre di dollari, che Mansell riceverà dalla Williams per la mancata riconferma nel '95). Ci sono anche gli spiccioli, per modo di dire. I soldi, per esempio, necessari a pagare le camere d'albergo degli amici che Nigel vuole con sé nelle trasferte. Già nel '92, problemi di questo genere avevano minato l'accordo tra il Leone e Williams. Non che la decisione di passare all'IndyCar fosse dovuta a qualche stanza d'albergo, ma sicuramente ebbe un suo peso. Eppure, a confronto con quella di oggi, la situazione di allora appariva quasi semplice; anche perché la Renault lavorava già da quattro anni con Williams e all'interno della Regie Nigel aveva (ed ha tuttora) i suoi accessi sostenitori. Mansell-McLaren-Mercedes, invece, è una ricetta nuova e tutta da verificare. Un cocktail che può riuscire benissimo o diventare una pozione indigeribile. Le dichiarazioni di rito, con Ron Dennis che loda l'entusiasmo del 41enne Leone, si dice sicuro che con Hakkinen formerà la coppia ideale, darà un contributo inestimabile al rapporto con la Mercedes eccetera eccetera, non servono a niente. Ci sono altri dati da verificare, altre storie sulle quali vale la pena di fare un po' di luce.

**CERCHIO RISTRETTO.** Per un Mansell che arriva a quello che voleva, un volante da F.1, ci sono altri che si mordono le mani. In realtà, anche dopo la vittoria di Adelaide '94 il Leone valutava seriamente la possibilità di smettere, o di cercare un'alternativa nelle ruote coperte. Probabilmente sentiva già che il suo potere contrattuale si andava erodendo. Non tanto per l'età (dopotutto è stato uno dei quattro piloti che hanno vinto almeno un Gp nel '94, uno dei sei capace di partire in pole), ma perché si trovava a muoversi in una F.1 profondamente cambiata. Con le quotazioni dei piloti crollate dopo la morte di Senna, venendo meno lo stimolo della concorrenza. Con i team e alcuni sponsor meno disposti a investire grosse cifre. L'unica possibilità realistica — a parte le voci messe in giro ad arte di un ritorno in Ferrari — era la McLaren. E il primo ostacolo, a Woking,

era proprio Ron Dennis. Come l'acqua e l'olio, lui e Nigel formavano un'accoppiata impensabile, un legame impossibile. Questioni di antipatia personale. Poi una mano, a Nigel, l'ha data Ecclestone: dopo averlo bollato sprezzantemente come traditore, all'inizio del '94, Bernie si era dato da fare per riportarlo ai Gp già in Francia. Aveva capito benissimo che la F.1 per stare a galla ha bisogno dei grossi nomi. E ha lavorato a lungo per procurargli un posto nel Circus. Ma contemporaneamente Ron Dennis manteneva vivi i contatti con altri piloti. Pochi, una cerchia ristretta. Martin Brundle, Mark Blundell (ancora a dicembre) e anche Frentzen, valutando le possibilità di «girare» il contratto Sauber.

**ROSSO FUOCO.** Chiaro che si trattava, comunque, di ripieghi. La McLaren targata Roger Penske aveva davanti due alternative: il pilota di maggior richiamo disponibile sul mercato (di Schumacher neanche a parlarne) o l'anonimo più squallido. Le circostanze, e Bernie Ecclestone, hanno deciso a favore della prima. Con una serie di contraccolpi già avvenuti e di altri possibili. Brundle è stato accalappiato dalla Ligier, Blundell è rimasto a piedi e spera in un ruolo di test driver — visto che Magnussen è lì soprattutto per fare esperienza — con il team di Dennis. E potrebbe anche essere, visto che bene o male Nigel ha risucchiato buona parte della sponsorizzazione disponibile, che qualche altro pilota in orbita Marlboro — lo sponsor che lo voleva a tutti i costi — abbia le sue difficoltà. Adesso, però, c'è una realtà nuova e diversa a cui pensare. Un Nigel Mansell in tuta rosso fuoco che dovrà occuparsi di un motore nuovo, di un compagno di squadra che scalpita per vincere e di un titolare di squadra che finora l'aveva sempre visto come il mal di pancia. Però intanto la sua prima gara '95, la corsa al volante, il Leone l'ha già vinta. ■



GRAZIA NERI

STRUTTURA DEFORMABILE NUOVA SULLA MP4/10

# Anti crash con le palline

**L**a nuova McLaren ha praticamente recuperato il ritardo che aveva accumulato rispetto ai piani iniziali varati da Ron Dennis. La presentazione della Mp4/10 si svolgerà infatti il 16 febbraio, malgrado i ritardi nell'arrivo dagli Stati Uniti di alcuni importanti componenti. Stando alle indiscrezioni, infatti, il telaio della monoposto bianco-rossa disporrà di una struttura deformabile rivoluzionaria. Non l'honeycomb più frequentemente in uso o i tubi del raffreddamento del motore, ma un sistema di assorbimento d'urto studiato e realizzato negli Stati Uniti in collaborazione con la Hercules. Ovviamente si tratta di una struttura che è di origine aeronauti-

ca: all'interno di una sorta di sacca sagomata in fibra di carbonio si introducono delle palline di materiale molto leggero e della schiuma in pressione. In questo modo si ottiene una struttura ad alto assorbimento con un ingombro estremamente contenuto. L'equipe tecnica diretta da Neil Oatley, infatti, si è concentrata per costruire una monoposto molto piccola che tende a riprendere i concetti aerodinamici portati avanti da Henry Duran nella vettura del '94: pance corte e strette per evitare il bloccaggio aerodinamico nella zona del retrotreno. Gli studi in galleria hanno dimostrato che si ottengono dei vantaggi alzando il muso in perfetto stile Benetton, men-

tre il corpo vettura sarà molto profilato. Ron Dennis ha imposto alla Mercedes un motore V10 con un basamento di larghezza massima di 300 millimetri (vale a dire la larghezza del pattino inferiore). Mario Illien inizialmente aveva proposto di montare una versione intermedia del 10 cilindri, avendo trasformato in tre litri un motore dello scorso anno. Dennis non ha voluto sentire ragioni, costringendo la Ilmor ad accelerare i tempi del propulsore interamente nuovo a cui sta collaborando anche quel Stuart Groves, arrivato da poco dalla Ferrari. Sembra che il primo esemplare stia girando al banco da qualche giorno. Per ora senza rotture... ■

## I DUBBI DI RON

*In questa tabella analizziamo i cambiamenti di piloti negli ultimi cinque anni di storia McLaren. Dacchè si è interrotta la collaborazione tecnica con i giapponesi della Honda sembra essersi moltiplicata l'incertezza di Ron Dennis in materia di conduttori. Dal '93 a oggi non c'è mai stata la conferma della cop-*

*pia dell'anno prima. La linea della continuità adesso è data da Mika Hakkinen che di fatto è alla sua terza stagione con il team bianco-rosso. Da rilevare anche quattro cambiamenti di motore in altrettante stagioni: che non si dica che Dennis non è uno che cambia idea...*

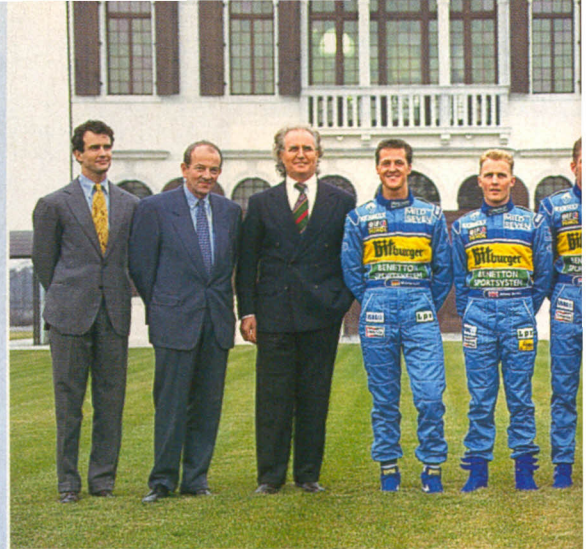
ANNO	PILOTI	MOTORE
1991	<b>Senna-Berger</b>	Honda V12
1992	<b>Senna-Berger</b>	Honda V12
1993	<b>Senna-Andretti jr.-Hakkinen</b>	Ford V8
1994	<b>Hakkinen-Brundle-Alliot</b>	Peugeot V10
1995	<b>Hakkinen-Mansell (Magnussen)</b>	Mercedes V10

**Ecco i tre piloti della McLaren per la stagione '95: Mika Hakkinen, Nigel Mansell e il collaudatore Jan Magnussen che sono stati presentati venerdì scorso all'Hotel Hilton di Londra. La monoposto invece è in ritardo: dalle indiscrezioni si è saputo che sarà di dimensioni molto ridotte e con il muso alto**



**Presentata a Ponzano Veneto lunedì scorso, la monoposto spinta dal V 10 Renault è già tornata in pista per un test. Johnny Herbert ha girato due giorni a Silverstone con pista umida. Sono emersi alcuni problemi di gioventù che il team cercherà di risolvere prima di andare mercoledì a Jerez**

**■ DIEGO FORTI**



ORSI

fotoSUTTON



**FORMULA UNO**

**BENETTON B195**

**PRIMI**

**A lato, i tre piloti Benetton (Schumacher, Herbert e Verstappen) schierati a Ponzano Veneto con il vertice del team e gli uomini della Renault. Sotto, Herbert durante i test effettuati a Silverstone giovedì. A destra, l'abitacolo, l'aerodinamica del retrotreno e il motore della B195**

**P**rima, vera sessione di test per la nuova Benetton B 195 motorizzata Renault dopo il brevissimo "shake-down" di fine gennaio effettuato da Schumacher. La scorsa settimana è infatti sceso in pista a Silverstone Johnny Herbert che giovedì, tutta la giornata, e venerdì, nella sola mattinata, ha inanellato una serie di giri intervallati da lunghe soste ai box. Le cattive condizioni atmosferiche, il circuito è risultato quasi costantemente bagnato, e imprevedibili

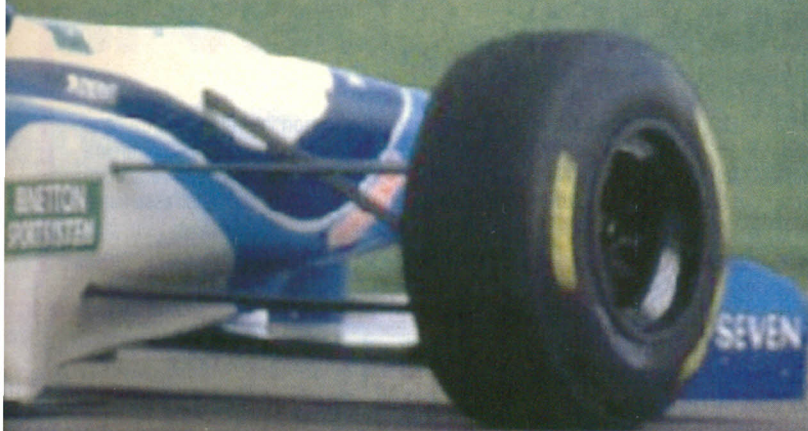
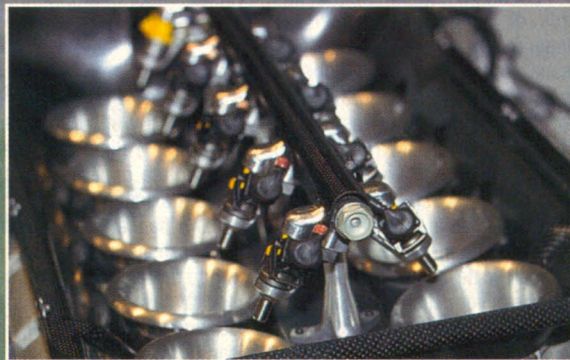
problemi di gioventù della monoposto hanno impedito spunti cronometrici di rilievo. Nessuno dei 25 giri effettuati, insomma, ha dato un'esatta misura delle potenzialità della vettura. Tuttavia non era questo quello che cercavano gli uomini della Benetton. Del resto l'obiettivo perseguito è quello di rendere affidabile la B195 il più rapidamente possibile. La squadra vuole recarsi a Jerez, dove ha previsto di girare da mercoledì a sabato prima con Herbert e in più anche con Schumacher, con una vettura in cui tutti partico-



ORSI

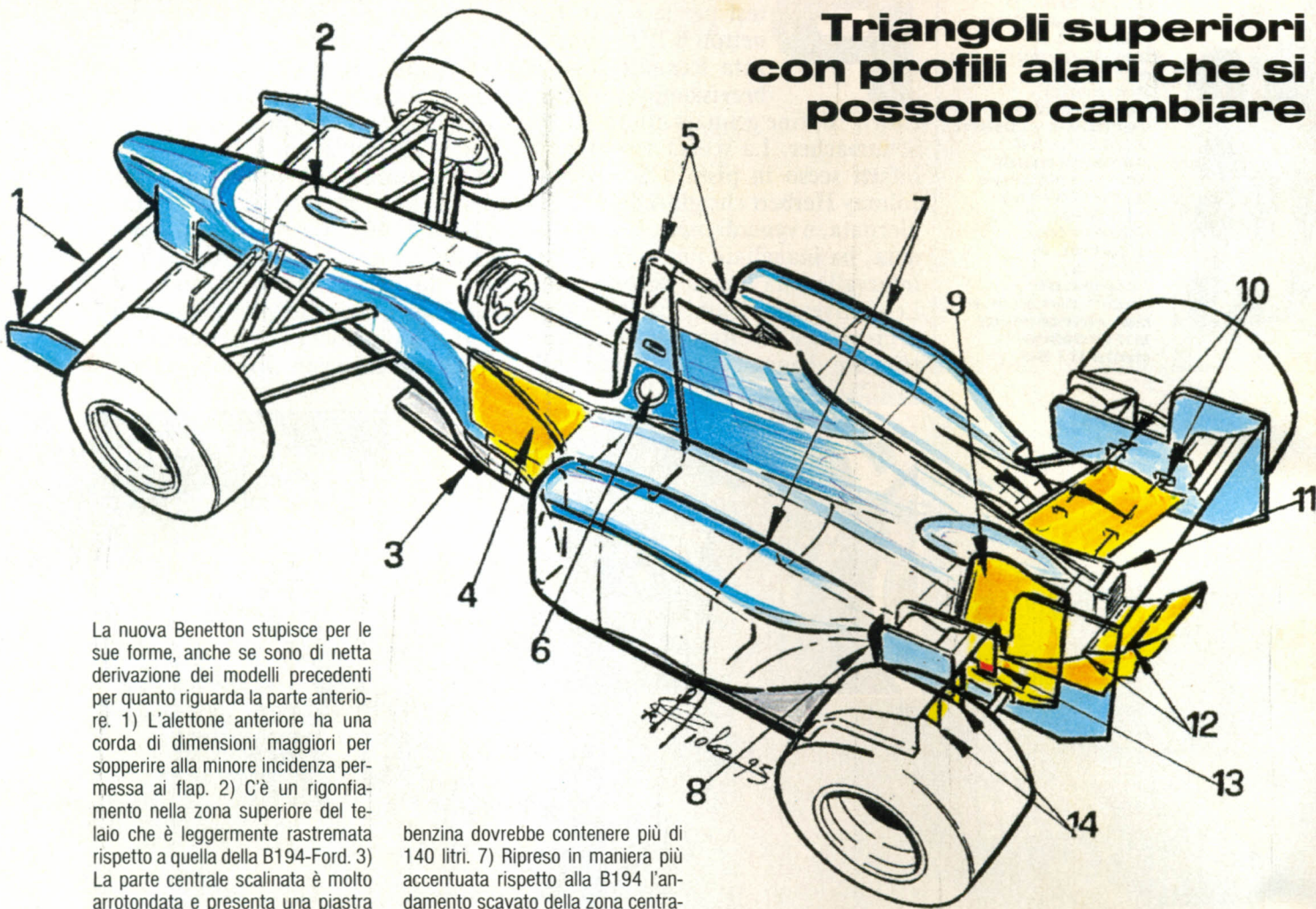


ORSI



# PASSI

## Triangoli superiori con profili alari che si possono cambiare



La nuova Benetton stupisce per le sue forme, anche se sono di netta derivazione dei modelli precedenti per quanto riguarda la parte anteriore. 1) L'alettone anteriore ha una corda di dimensioni maggiori per sopperire alla minore incidenza permessa ai flap. 2) C'è un rigonfiamento nella zona superiore del telaio che è leggermente rastremata rispetto a quella della B194-Ford. 3) La parte centrale scalinata è molto arrotondata e presenta una piastra a coltello simile a quella dello scorso anno. 4) Le strutture deformabili sono applicate ai lati della scocca dato che devono distruggersi assorbendo energia, evitando di danneggiare il telaio. 5) Curiosa è la forma a ciminiera della presa d'aria del 10 cilindri Renault. 6) Il serbatoio della

benzina dovrebbe contenere più di 140 litri. 7) Ripreso in maniera più accentuata rispetto alla B194 l'andamento scavato della zona centrale delle fiancate che diventano molto basse nella zona posteriore. 8) Sfogo dell'aria calda verticale. 9) La novità della B195 è rappresentata da due generosi profili alari intercambiabili a seconda delle caratteristiche dei circuiti che, fra l'altro, contengono al loro interno i triangoli

(10) delle sospensioni posteriori. 11) Il radiatore del cambio è all'interno di una presa Naca. 12) Il sofisticato profilo estrattore centrale presenta due feritoie. 14) I corti pro-

filii estrattori laterali hanno tre paratie: quella vicino al canale centrale è più bassa di 5 cm nella zona compresa entro i 25 cm dall'asse longitudinale.

lari sono in grado di garantire una sufficiente tenuta. Anche, per questo il ripetersi di un inconveniente meccanico ha suggerito al direttore tecnico del team Ross Brawn, di anticipare la fine delle prove, così da consentire ai tecnici in officina di trovare il definitivo rimedio all'inconveniente.

**FIDUCIA.** In ogni caso, il bravo Johnny si è mostrato molto fiducioso sulle potenzialità della vettura che, come comportamento ha trovato simile alla vincente vettura dello scorso anno. «*Il feeling è stato facile da trovare*» ha precisato il pilota ai suoi tecnici, pur non nascondendo che il lavoro da fare, sia sotto il profilo della messa a punto della vettura che per quello che riguarda l'ottimizzazione del motore 3.0 litri, è ancora tantissimo. Da dire che i

problemi di gioventù manifestati dalla B195, non hanno indotto la squadra a modificare i programmi precedentemente stilati. Assieme a Tim Wright, nel suo nuovo ruolo di ingegnere di pista di Herbert, si sono visti all'opera a Silverstone tutti gli uomini della squadra corse, segno evidente che a Enstone si è già cominciato a lavorare in clima di campionato. Del resto Briatore deve aver parlato chiaro ai suoi uomini visto che, presente il gran boss Luciano Benetton, alla presentazione di Ponzano Veneto ha ribadito di puntare al bis, anzi di voler strappare alla Williams anche il titolo Costruttori. Visto che per ora sotto il profilo tecnico la Benetton può vantare soprattutto il vantaggio di essere già pronta, non deve stupire che i ritmi di lavoro della squadra siano già ora da... competizione. ■

## Sdoppiati gli scarichi

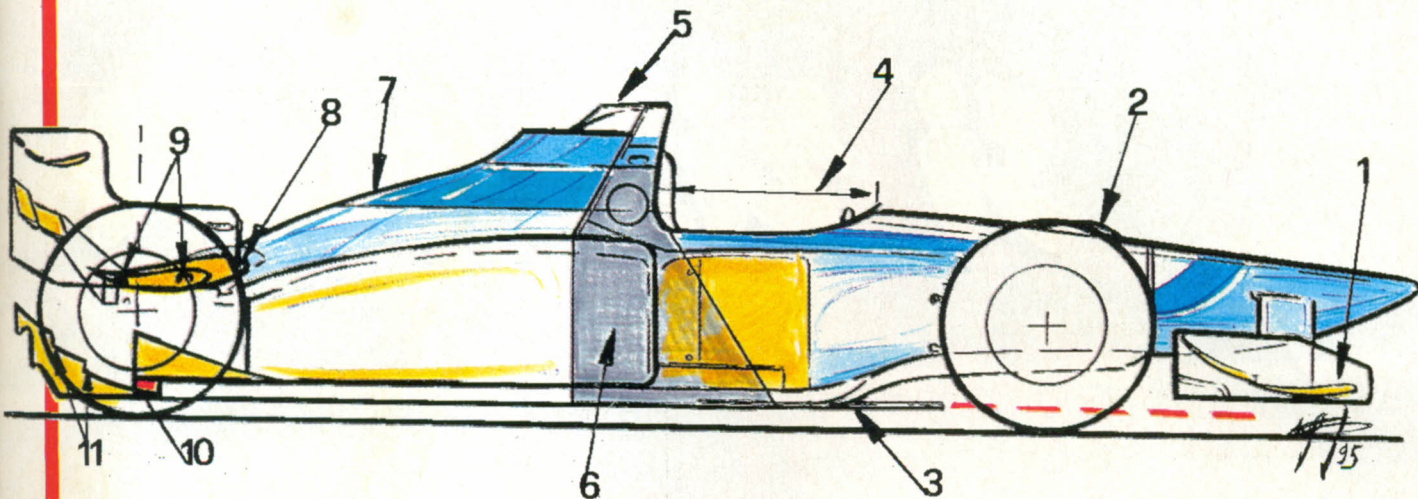
Sulla B195 i profili alari coprono i triangoli superiori e non carenano anche i semiassi visibili più in basso. 2) I corti profili estrattori laterali hanno quattro serie di paratie verticali (4) incurvate verso l'esterno. Quelle centrali (3) sono più basse nella zona che rientra nei 50 cm centrali del fondo scalinato. 5) Il profilo estrattore centrale ha due feritoie orizzontali. 6) Gli scarichi sono sdoppiati: ce n'è uno piccolo nascosto che soffia sotto nella zona vicino al canale centrale ed uno più grande (7) che soffia nella parte superiore.



## Pres d'aria motore molto al limite

Le novità maggiori della B195 sono nascoste nella parte posteriore. È da rilevare rispetto allo spaccato, di cui rimangono invariati i primi 3 punti, l'apertura allungata dell'abitacolo (4). 5) Curiosa la forma spigolosa della presa d'aria del 10 cilindri Renault che ha già destato alcune perplessità. 6) Il serbatoio è di circa 140 litri da permettere di eseguire una sola sosta in gara. 7) Il cofano motore è molto basso in modo da non disturbare il flusso d'aria verso i due profili alari

(8) ricavati nella parte posteriore. Questi contengono (9) i triangoli superiori della sospensione e non il semiassi come sulla Williams Fw16. 10) In questo punto le paratie centrali, pur facendo parte delle fiancate, possono essere più basse perché distano, per questo piccolo tratto, 25 cm dalla mezzeria della monoposto e rientrano quindi nelle norme del piano di riferimento. 11) Il profilo estrattore centrale (largo 30 cm) ha due feritoie orizzontali.



LA TECNICA □ ROSS BRAWN NON HA SVELATO TUTTI I SEGRETI

# Le principali novità si vedranno più avanti

**R**oss Brawn sorrideva divertito a vedere lo stupore stampato sul viso degli addetti ai lavori alla presentazione della

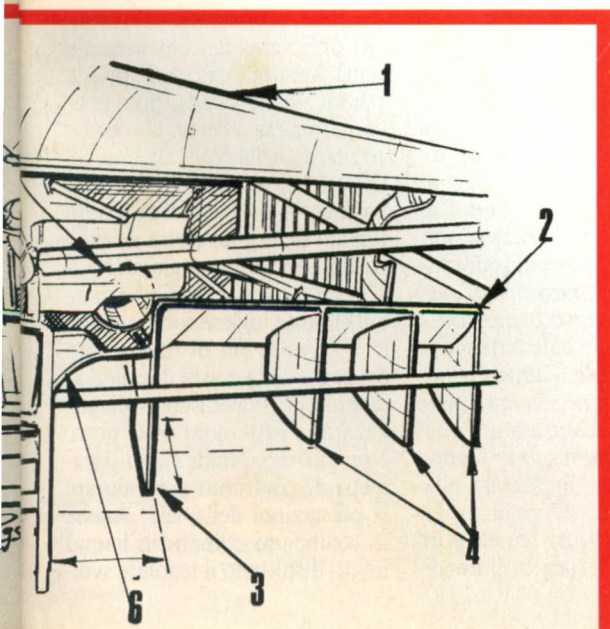
nuova Benetton B195-Renault. Ancora una volta Rory Byrne, il responsabile dell'aerodinamica della scuderia anglo-trevigiana, ha

introdotta qualcosa di nuovo sulla base di una monoposto che rimane molto simile a quella di 3 anni fa. Ci riferiamo alla soluzione dei profili alari montati come spoiler nella zona terminale della carrozzeria che è diventata per l'occasione molto bassa. In virtù del motto: «sempre meglio di niente» vedremo quest'anno spuntare ali, spoiler deviatori di flusso un po' ovunque, anche alla faccia dell'efficienza aerodinamica, pur di guadagnare qualche kg di deportanza in più. In questo contesto va intesa la soluzione dei profili alari con all'interno i triangoli delle sospensioni po-

steriori in attesa di altre diavolerie che vedremo soltanto nei primi veri test in pista. Lo ha ammesso lo stesso Brawn: ci saranno i deviatori di flusso dietro le ruote anteriori, per questo le fiancate sono così corte, e forse qualcosa'altro in altri punti come i semiassi carenati, diverse soluzioni di profili estrattori, e differenti scarichi. Le novità non si fermano all'aerodinamica: ci sarà qualcosa di inedito a livello di pedaliera, ma non sarà soltanto la soluzione a due pedali; in più la capacità del serbatoio è decisamente maggiore rispetto a quella di Sauber e Jordan, per citare altre due nuove

F.1. Curiosa la forma della presa d'aria con quella sorta di ciminiera sopra il 10 cilindri Renault che forse sarà oggetto di polemiche vista l'astrusità del testo regolamentare. Tutto questo anticipa una stagione interessante per i mille segreti tecnici da svelare ad ogni gara. Della nuova Benetton qualcosa si è già intuito, stimolati dallo stesso Brawn, che è caricato dal fatto di essere in netto anticipo con il programma prove rispetto ai diretti rivali della Williams che, stando a indiscrezioni, sono un po' in difficoltà con la nuova vettura per via dei crash test laterali.

Giorgio Piola



**FORMULA UNO**  
TEST A SILVERSTONE

# La JORDAN si riscalda



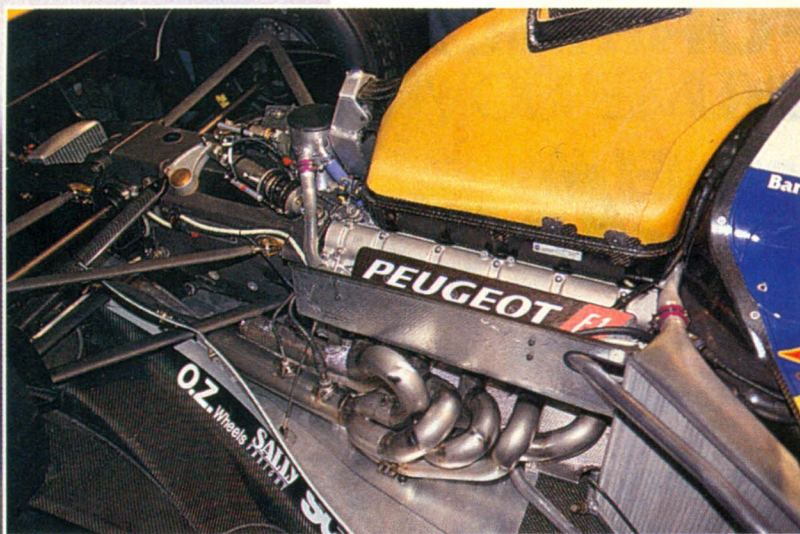
SUTTON

Il motore Peugeot nelle prime prove ha avuto problemi per le elevate temperature, ma il progettista della 195 Gary Anderson non si preoccupa. Nel complesso sia Barrichello che Irvine si sono mostrati contenti del comportamento della monoposto, molto precisa e maneggevole anche quando ha girato con la pista bagnata

**PAOLO BOMBARA**

**S**ILVERSTONE — Promette bene la nuova Jordan-Peugeot che ha avuto il battesimo in pista la scorsa settimana anche se non manca qualche motivo di inquietudine per le temperature di funzionamento del motore. Ciò nonostante Gary Anderson non ha nascosto la propria soddisfazione. «*Ho l'impressione di avere avuto un nuovo bambino — ha scherzato il tecnico irlandese — ed è piacevole. Tutto va bene, la nuova vettura sembra corrispondere alle vostre attese e posso dirvi che queste sono piuttosto ambiziose*». Presentata alla stampa venerdì 27 gennaio, la 195 avrebbe dovuto scendere in pista il lunedì 30 per tre giorni di

prove; in programma più che altro uno sgrossamento generale della vettura, che sarà invece realmente messa alla frusta questa settimana a Jerez. Un leggero ritardo nella preparazione del solo esemplare della 195 sinora costruito ha rinviato d'un giorno l'inizio delle prove che si sono così protratte sino a giovedì sulla pista corta sud di Silverstone. Sul circuito inglese sono in effetti in corso lavori di rifacimento dei box e della corsia di rallentamento che impediscono di utilizzare la parte nord della pista. Non ci sono quindi validi parametri di confronto per valutare le prestazioni della 195. Anche le condizioni climatiche hanno infatti disturbato il regolare svol-



**Pioggia e freddo hanno avversato i test della Jordan a Silverstone: al centro Barrichello alla guida della 195. Nel corso di queste prove sia il brasiliano che Irvine hanno provato per la prima volta il nuovo Peugeot A10 Ev1, a lato. Barrichello, in basso con la Jordan, ha evidenziato i progressi compiuti dal propulsore francese**



PHOTO4



gimento delle prove. Martedì e mercoledì, Barrichello ha dovuto affrontare un freddo glaciale, e una pioggia battente, in particolare il primo giorno, quando ha percorso solo 9 giri staccando un tempo di 1'12"3 su una pista inondata. Mercoledì, la pioggia meno fitta gli ha consentito di scendere a 1'09"5. Più fortunato è stato Irvine che, dopo aver percorso dodici giri mercoledì pomeriggio per abituarsi alla nuova vettura e alla guida con due soli pedali, ha potuto approfittare l'indomani del ritorno del sole e staccare ovviamente il miglior tempo in 59"1. L'irlandese era letteralmente entusiasta del comportamento della nuova vettura. «La tenuta di strada — ha commentato Eddie — e la maneggevolezza sono fantastiche. Devo dire che i nuovi regolamenti sono proprio una grande idea, hanno reso le vetture molto più divertenti da pilotare. Anche il motore e il cambio sono eccezionali». Stesso entusiasmo da parte di Barrichello che ha lodato i costanti progressi effettuati dal V10 francese. «Il nuovo motore — ha dichiarato Rubens — è decisamente migliore della versione intermedia che avevo già potuto provare. E la vettura? È fantastica, l'avantreno è letteralmente inchiodato alla pista, anche con l'asfalto bagnato non c'era sottosterzo». Nonostante la grande soddisfazione espressa dai due piloti non sono mancati alcuni problemi che potrebbero rivelarsi inquietanti per il futuro. In due occasioni, infatti, nonostante una temperatura esterna di poco superiore a zero gradi, la temperatura di funzionamen-

to del nuovo V10 Peugeot A10 e Ev1 è salita in modo anomalo. Mentre alcuni tecnici francesi non si sono fatti pregare per parlare di «surriscaldamento», Gary Anderson ha minimizzato. «Non è nulla di preoccupante — ha commentato il progettista della Jordan — si è trattato soltanto di qualche problema di messa a punto che abbiamo risolto velocemente». Considerate le bassissime temperature ambientali di Silverstone c'è già però chi teme che in realtà il problema sia più grave e che, in realtà, il rivoluzionario sistema di prese d'aria sia insufficiente e che, se la portata d'aria garantita dalla presa d'aria inferiore è in teoria più che sufficiente, in realtà con la vettura in movimento lo strato limite maschererebbe aerodinamicamente parte dell'apertura. Una teoria che, se fosse confermata, costringerebbe la squadra a modificare i pontoni laterali, un intervento non semplicissimo. La risposta a questi interrogativi sarà probabilmente fornita dalle prove di questa settimana a Jerez dove farà sicuramente più caldo, anche se non tanto quanto i motori dovranno sopportare a San Paolo per il primo gran premio. La Jordan scenderà in pista in Andalusia già lunedì con Irvine che continuerà sino a mercoledì, Barrichello lo sostituirà da giovedì a sabato. A Silverstone, la Jordan ha anche registrato alcuni problemi minori con la frizione a comando elettronico. Martedì Barrichello è stato bloccato da un'avarìa elettronica, l'indomani da un problema idraulico, ma sono stati tutti velocemente risolti. ■

**FORMULA UNO**  
ULTIME NOVITÀ

# Alla Arrows piace il Morbido

Oliver, patron del team, è venuto in Italia la scorsa settimana per incontrare il pilota Proseguono le trattative tra Daewoo e Hart

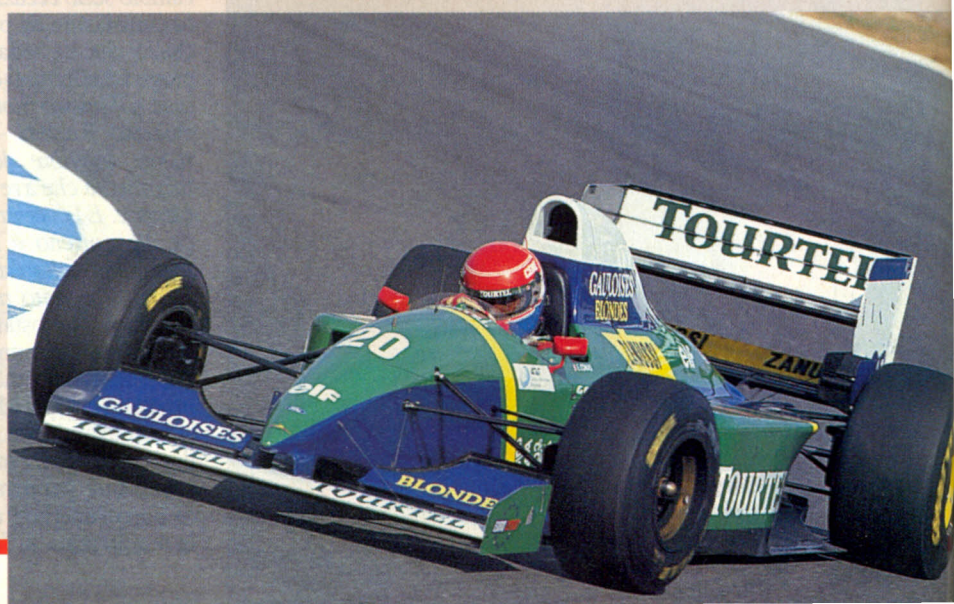
■ **ALBERTO ANTONINI**

**A**rriverà probabilmente solo all'inizio di marzo la Footwork-Arrows Fa16, ovvero la monoposto per la stagione '95. Più Arrows che Footwork, a dir la verità, perché ormai il team non ha più legami con l'ex finanziatore giapponese e ne conserva il nome sulla vettura solo per evitare problemi di iscrizione. Problemi che peraltro sono acuti anche in chiave '94, visto che il tribunale della Fia ha considerato congruo il reclamo avanzato dalla Minardi a suo tempo, rinviando al Consiglio Mondiale (in aprile) eventuali sanzioni da comminare al team. La Fa16 avrebbe dovuto essere completata appena prima della data inizialmente prevista per il Gp di Argentina, cioè il 12 marzo. Lo slittamento di due settimane dell'apertura del Mondiale dà un po' di respiro alla squadra, ma non molto. Ancora la settimana scorsa fervevano le trattative con i funzionari della Daewoo, in visita alla sede di Milton Keynes, per decidere in merito alla collaborazione commerciale il cui risultato più vistoso sarebbe la comparsa, sulle testate del V8 Hart, del logo della Casa coreana. In tutti i casi il titolare dell'Arrows International, Jackie Oliver, ha dichiarato che andrà avanti. Anche se i propulsori (attualmente ne sono stati ultimati quattro) dovessero conservare il marchio di Brian Hart, la sponsorizzazione della Sasol — legata a questo costruttore dai tempi della Jordan — dovrebbe essere possibile.

**DUE PEDALI.** La Fa16 dovrebbe conservare in parte le linee eleganti della monoposto '94, con la parte posteriore alquanto rastremata. Ma il musetto non potrà essere altrettanto «a unghia» per via della severità dei nuovi crash-test. Ci sarà, invece, una

frizione a comando manuale che ha già affrontato una serie di test preliminari. Pertanto l'Arrows '95 avrà solo due pedali, acceleratore e freno. Altra novità, il cambio longitudinale (sempre a sei marce). Così come altri progettisti F.1, Alan Jenkins ha optato per il ritorno a questa soluzione — generalmente più semplice dal punto di vista costruttivo — sulla base dei nuovi regolamenti, che obbligano in pratica ad alloggiare il cambio all'interno di un «canale» di 30 cm di larghezza. A proposito di Jenkins, sarà lui a doversi occupare della nomina di un nuovo ingegnere di pista, che la squadra sta cercando con inserzioni sulla stampa specializzata britannica. E i piloti? Fittipaldi ha preso la via dell'IndyCar, dopo aver logorato i nervi alla squadra offrendosi a

destra e a manca. Ma la notizia più importante riguarda Gianni Morbidelli. Dopo essersi quasi impantanati, i colloqui fra lui e la squadra hanno avuto una svolta positiva. Mercoledì della settimana scorsa, addirittura, Jackie Oliver era in Italia per incontrarlo. Si rafforza anche la candidatura di Taki Inoue, ma alla Arrows non fanno mistero di volerlo solo per i soldi che porta. Il problema della chiusura del budget (l'Arrows aveva trattato anche con la Beta che alla fine, però, è entrata a far parte della miriade di sponsor Jordan), comune a tante squadre, si fa sentire anche a Milton Keynes. Ma in questo momento, l'unica ricchezza della squadra di Oliver è il talento di Jenkins e quello che potrebbe offrire un pilota «vero».





fotografie ORSI

Sopra, Gianni Morbidelli con Jackie Oliver, team manager e boss della Arrows, team per il quale il pilota pesarese ha gareggiato quest'anno. Non è escluso che nel '95 Morbidelli si trovi a far coppia con Inoue, a destra assieme al responsabile della Simtek Nick Wirth, squadra con la quale il giapponese ha gareggiato nel 1994



COMPRATO IL VECCHIO CAMBIO

## C'è un po' di Benetton in Simtek

**C'**è un po' di Benetton nella Simtek 951 che sta nascendo nella sede della squadra a Banbury, in Inghilterra. Per l'esattezza si tratta delle componenti idrauliche ed elettroniche destinate al cambio semiautomatico. Una collaborazione che del resto si è estesa, in passato, anche alla Larrousse. Flavio Briatore, boss della Benetton, sintetizza così l'operazione: «Tra noi e la Simtek esiste un gen-

*tleman's agreement. La squadra è giovane, il titolare, Nick Wirth, capace e pieno di entusiasmo. Aiutarli a crescere fa bene alla F.1 inoltre tramite queste collaborazioni tecniche noi della Benetton riusciamo a integrare il nostro budget». Da dire che con questa dichiarazione Briatore ha anche «minimizzato» le voci di un «cartello» di squadre estendendosi oltre l'accordo Benetton-Ligier, che gli darebbe, in pratica, un maggior peso politico (a proposito: Tom Walkinshaw, titolare della Twr e socio Benetton, detiene ora il 25% della Ligier). Nei giorni scorsi, la Simtek ha precisato che la scocca della 951-Ford è in fase di realizzazione presso la francese Snpe. Il responsabile esecutivo della Ford-Cosworth, Dick Scammel, ha però fatto sapere che le trattative per il V8 Ed "clienti" sono però per il momento in fase avanzata con la sola Pacific.*

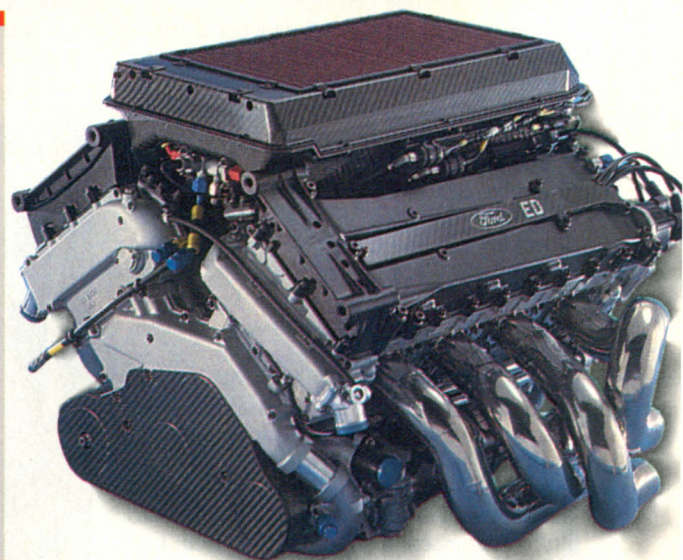
(a. a.)

**Ancora nessuna squadra ha girato con i Cosworth V8 Ed 3.0 litri, foto sotto. Vuoi perché i team non hanno ancora approntato le loro monoposto, vuoi perché i motoristi inglesi accusano un certo ritardo nelle realizzazioni dei nuovi propulsori. In linea di massima la Cosworth ha previsto di allestire nel '95 60-70 V8 versione Ed, ovvero clienti**

ORE DECISIVE PER LA LARROUSSE

## Comas e Collard i due piloti se...

PARIGI — Mentre questo numero di Autosprint arriva in edicola, la Dams-Larrousse decide il sì o il no definitivo alla stagione 1995. La decisione finale, che era attesa per la fine della scorsa settimana, è stata rinviata a lunedì 6 febbraio per risolvere alcune incertezze che pesano ancora sul portafoglio di sponsorizzazione su cui può contare il sodalizio. La squadra, che ha ottenuto un prolungamento di fiducia da parte del Tribunale Amministrativo di Tolone, è in grado di evitare il fallimento a patto però che gli sponsor diano le necessarie garanzie per il '95. «Al 90% è comunque fatta» ha commentato felice Erik Comas, il pilota designato come prima guida. Se la squadra deciderà di partecipare, è quasi certo l'ingaggio, come seconda guida, di Emmanuel Collard, che può contare sulla sponsorizzazione della Flymo. Si tratta, in ogni caso, di due piloti della Filière Elf, e quindi il petroliere francese probabilmente contribuirà con la fornitura gratuita dei suoi prodotti. ■



# Blocco Lotus per Salo

Il finlandese non può siglare con la Tyrrell perché legato da un contratto al team che non correrà. Ora la questione va in mano agli avvocati e si apre una porta per Tarquini

**ALESSANDRO COLLINA**

**C**on Nigel Mansell che si accorda con la McLaren-Mercedes il mercato piloti chiude i battenti, almeno riguardo ai top team. Nello schieramento restano però ancora diversi posti vuoti: sono sei i volanti non ancora assegnati e sono una decina i piloti interessati a trovare una collocazione. Cerchiamo di andare a capire come stanno le cose squadra per squadra.

**TYRRELL.** Il team dell'ex boscaiolo si tiene stretto il giapponese Katayama, mentre ha delle perplessità per Mika Salo. Il forte finlandese sarebbe ben felice di accordarsi, ma ha un contratto che lo vincola alla Lotus per tutto il '95. Proprio questa settimana i legali della Tyrrell andranno a verificare qual è effettivamente il legame che blocca Salo al disciolto team inglese. Secondo alcune indiscrezioni il liquidatore della Lotus vorrebbe considerare il contratto di Salo una delle voci attive della squadra: in questo modo sarebbe il team di David Hunt a girare il pilota a un'altra scuderia per ricavare dei soldi. Se fosse questa l'ipotesi — ma come fa una squadra a bloccare un conduttore se non è in grado di farlo correre? — cadrebbe la candidatura di Salo alla Tyrrell. Il nordico, infatti, per garantirsi il posto dovrebbe comunque portare la dote della sua «valigia». In questo caso salirebbero le quotazioni di Gabriele Tarquini: il campione dell'inglese Turismo con l'Alfa ha ricevuto l'offerta di essere il terzo pilota Tyrrell. Gabriele è allettato all'idea di effettuare i col-

laudi a patto che gli venga offerta la possibilità di disputare alcuni Gp. Diversamente preferisce dedicare interamente il suo tempo all'Alfa Romeo e al programma nel SuperTurismo con la 155. Postlethwaite e Paul Gascoigne sono rimasti molto impressionati dalle doti di messa a punto del pilota italiano e non vorrebbero comunque perderlo.

**PACIFIC.** Stanno lavorando sodo nel massimo silenzio. Crescono le possibilità che venga confermato Bertrand Gachot che dispone di una buona dote, mentre aumentano le attenzioni intorno a J.J. Lehto, disponibile a una stagione in sordina in un team tutt'altro che di primo piano.

PHOTO4



COLOMBO

**FORTI.** Tre piloti per un posto. Sembra essersi raffreddato l'entusiasmo per Roberto Moreno, per cui il ballottaggio vede in lizza Andrea Montermini con Emanuele Naspetti. Due italiani a cui potrebbe aggiungersi, in qualsiasi momento, Gianni Morbidelli se la sua trattativa con la Arrows (di cui legge a parte) dovesse incepparsi. L'annuncio verrà dato solo la prossima settimana.

**SIMTEK.** L'unica certezza è data da Hideki Noda: la squadra di Nick Wirth sembra più impegnata a risolvere i problemi di natura finanziaria che a cercare subito un secondo pilota. Ma non sarà certo difficile trovare dei conduttori anche nel corso della stagione...

**Mika Salo, sopra, è corteggiato dalla Tyrrell ma non può firmare alcun accordo perché è legato ancora alla Lotus. Ci sono buone possibilità che la guida vada a Tarquini, a lato: nei test di Jerez, ha colpito il team inglese per le sue doti di collaudo**

## SEI POSTI LIBERI

Nella tabella andiamo a fare un riepilogo della situazione di mercato. Come è possibile vedere tutti i top team hanno chiuso

gli accordi con i loro piloti, mentre restano ancora degli abitacoli liberi nei team di rincalzo. Nel gruppo dei pretendenti ci sono

anche tre piloti italiani che potrebbero aggiungersi a Martini e Badoer, l'accoppiata della Minardi tutta tricolore

PILOTA	SQUADRA	VETTURA
1 <b>Michael Schumacher*</b>	Benetton Formula Ltd	Benetton-Renault
2 <b>Johnny Herbert</b>	Benetton Formula Ltd	Benetton-Renault
3 <b>Ukyo Katayama*</b>	Tyrrell Racing Organisation Ltd	Tyrrell-Yamaha
4 <b>Salo? Tarquini?</b>	Tyrrell Racing Organisation Ltd	Tyrrell-Yamaha
5 <b>Damon Hill*</b>	Williams Gp Engineering Ltd	Williams-Renault
6 <b>David Coulthard</b>	Williams Gp Engineering Ltd	Williams-Renault
7 <b>Nigel Mansell</b>	McLaren International Ltd	McLaren-Mercedes
8 <b>Mika Hakkinen*</b>	McLaren International Ltd	McLaren-Mercedes
9 <b>Gianni Morbidelli?</b>	Arrows Gp International Ltd	Footwork-Hart
10 <b>Taki Inoue</b>	Arrows Gp International Ltd	Footwork-Hart
11 <b>Hideki Noda*</b>	Simtek Grand Prix Ltd	Simtek-Ford
12 <b>?</b>	Simtek Grand Prix Ltd	Simtek-Ford
14 <b>Rubens Barrichello*</b>	Jordan Grand Prix Ltd	Jordan-Peugeot
15 <b>Eddie Irvine</b>	Jordan Grand Prix Ltd	Jordan-Peugeot
16 <b>J.J. Lehto?</b>	Pacific Grand Prix Ltd	Pacific-Ford
17 <b>Bertrand Gachot</b>	Pacific Grand Prix Ltd	Pacific-Ford
19 <b>Emmanuel Collard</b>	Larrousse Sa	Larrousse-Ford
20 <b>Erik Comas*</b>	Larrousse Sa	Larrousse-Ford
21 <b>Pedro Paulo Diniz*</b>	Forti Corse Srl	Forti-Ford
22 <b>Moreno? Naspetti? Montermini?</b>	Forti Corse Srl	Forti-Ford
23 <b>Pier Luigi Martini</b>	Minardi Team S.p.a.	Minardi-Ford
24 <b>Luca Badoer</b>	Minardi Team S.p.a.	Minardi-Ford
25 <b>Martin Brundle-A. Suzuki</b>	Ligier Sports	Ligier-Mugen Honda
26 <b>Oliver Panis*</b>	Ligier Sports	Ligier-Mugen Honda
27 <b>Jean Alesi</b>	Ferrari S.p.a.	Ferrari
28 <b>Gerhard Berger*</b>	Ferrari S.p.a.	Ferrari
29 <b>Karl Wendlinger*</b>	Pp Sauber Ag	Sauber-Ford
30 <b>Heinz-Harald Frentzen</b>	Pp Sauber Ag	Sauber-Ford

**N.B.:** I piloti contrassegnati con l'asterisco sono stati iscritti come «prima guida»



**CONTI EDITORE** SPA  
**Pubblicità**

**Direttore:**  
**Dino Bichisao**

### Responsabile sede: Loredana Malaguti

Sede: Via del Lavoro 7 - 40068 S. Lazzaro di Savena (BO) tel. **051/6227111** fax **051/6227309**

### Uffici di Milano

Via Aleardo Aleardi 12 - 20154 Milano - tel. **02/33100528** r.a. fax **02/3315778**

### Emilia-Romagna, Marche, Umbria, Toscana BIELLEZETA Srl -

Via Frassinago 12/a - 40123 Bologna - tel. **051/332322** fax **051/333574**

### Padova UNION GROUP s.n.c.

Via Vittorio Saetta 24 - 35132 Padova - tel. **049/655044** fax **049/650204**

### Roma C.D. MEDIA s.a.s.

Via G. Calderini 68 sc. G int. 5 - 00196 Roma - Tel. **06/36001694/95**



# In

**A** sorpresa, la scorsa settimana Christian Fittipaldi ha detto arrivederci alla F.1. Il prossimo anno gaggerà in F.Indy con il team di Derrick Walker. Saranno dunque due i Fittipaldi a cimentarsi nel campionato Usa: zio e nipote. Una sfida tutt'altro che scontata, poiché se è vero che il grande «Emmo» vanta esperienza, tenacia e indiscussa abilità, il «nipotino» non è certo un pivello alle prime armi. In F.1 ha mostrato di essere degno del cognome che porta, in più sarà sicuramente animato da una grande voglia di tener aperta, con un buon campionato Oltreoceano, la porta per un rientro in F.1. Del resto Christian, anche se può vantare già tre stagioni di F.1 con 40 gp e 12 punti all'attivo, ha solo 24 anni, quindi molto tempo davanti per un eventuale rientro nel Circus. Due campionati in Minardi e uno con l'Arrows lo hanno formato non solo nella tecnica di guida, ma anche nel carattere. Probabilmente dopo le buone cose messe in mostra con squadre non di vertice, sperava di trovare una sistemazione interessante anche per il 1995, tanto che le trattative con il team di Walker cominciate nel luglio 1994 erano state rallentate. Ma poi nulla si è concretizzato nel Circus e il giovane Fittipaldi ha detto sì alla Indycar: «Non aveva senso continuare in squadre di secondo piano, e l'alternativa più interessante per gareggiare ad alto livello era quella di trasferirsi negli Usa. La squadra di Walker dispone di una vettura, la Reynard, e un motore, il Ford, di primo piano. Soprattutto se si tien conto che sarà la stessa Ford a fornire le centraline per la gestione elettronica dei propulsori».

**FORMULA UNO**  
LA SCELTA



# America Fitti-Fitti

Christian ha deciso di lasciare la F.1 dove non riusciva a trovare un volante competitivo per la IndyCar; laggiù sfiderà suo zio Emerson

**SILVIO NASCIMENTO** ■

PHOTO4

Non lo spaventa, in ogni caso, aver in squadra un compagno scomodo come Robby Gordon, che quanto a grinta e voglia di vincere non sembra secondo a nessuno: «Siamo due piloti giovani — ha precisato al proposito Christian — e desideriamo mostrare le nostre capacità. Credo che potremo anche aiutarci molto. Io metterò a disposizione la mia esperienza in F.1, mentre lui potrà darmi molti utili consigli sulla F.Indy che già conosce bene». Per quello che riguarda il lavoro di preparazione al campionato e, soprattutto, ai circuiti ovali Fittipaldi ha già pianificato una serie di prove su due piste diverse nel giro di una settimana: obiettivo prendere confidenza con dimensioni e reazioni della sua nuova monoposto e dei motori turbo. «Solo dopo i primi test su circuiti stradali inizierò a pensare agli ovali. Questi ultimi non mi preoccupano, penso che prendere confidenza con questo tipo di tracciato sia solo questione di tempo» ha sottolineato Fittipaldi. Rimane da vedere come se la caverà nei confronti del titolatissimo zio. «Nessun problema; zio Emerson mi ha subito chiamato per congratularsi quando ha saputo che il contratto era stato firmato. Scherzando mi ha detto: e adesso come dovremo comportarci affrontando un curvone affiancati? Gli ho risposto: chiaro che avrà la precedenza il più vecchio. Poi, ma questa volta seriamente, mi ha promesso che mi sarà vicino dandomi tutto l'aiuto possibile. Non ho motivo di dubitare che sarà così poiché mi è sempre stato vicino e sono sicuro che continuerà a farlo. Gli Andretti hanno messo quattro componenti della famiglia in pista assieme regalando al pubblico un grande spettacolo. Bene anche noi offriremo ai tifosi brasiliani uno show di alto livello». ■



**Christian Fittipaldi, dopo la buona stagione in Arrows si augurava per il '95 delle buone opportunità in F.1. Invece la miglior offerta è arrivata dal team Walker per l'IndyCar, dove potrà contare sulla supervisione dello zio-avversario Emerson Fittipaldi, sopra assieme a Roger Penske**

# FORMULA UNO NOVITÀ CIRCUITI

# IMOLA OK!

Il Ministero dei beni culturali autorizza i lavori e tutela la pista riconoscendone il valore storico. Arriva anche il contratto Fia per organizzare il Gp del 30 aprile

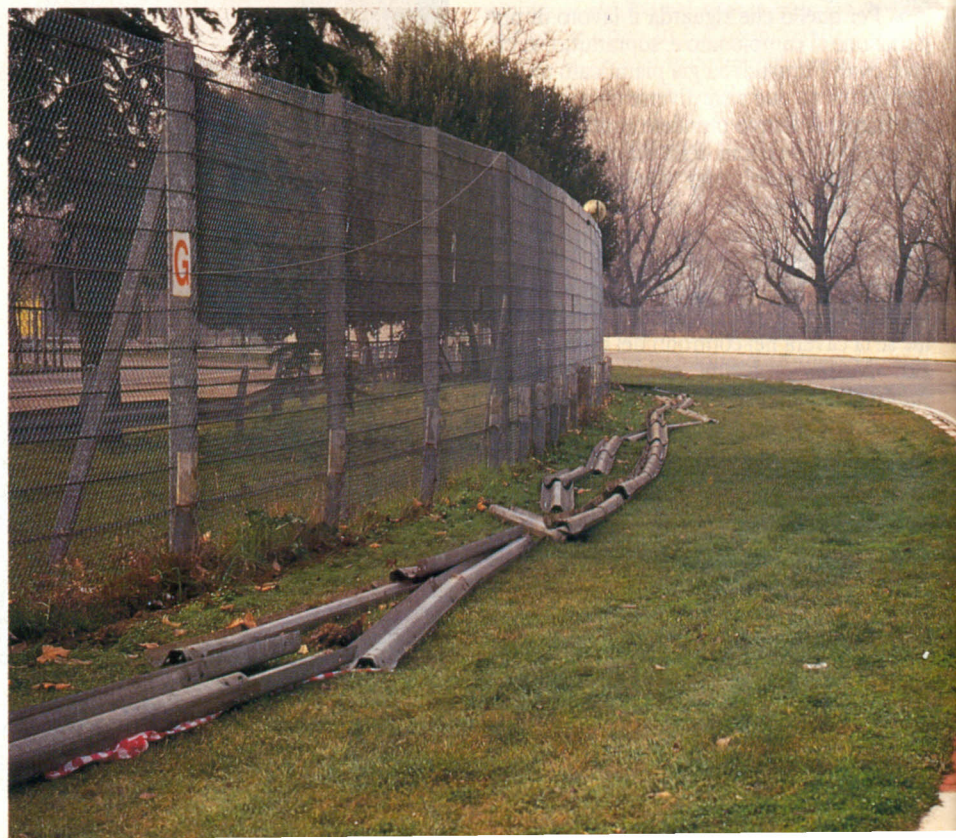
## FRANCO NUGNES

**L**a data è di quelle storiche. Per due motivi. Il 3 febbraio '95 sarà ricordato non solo perché sono definitivamente caduti i veti sul Gp di San Marino, ma anche perché la Sovrintendenza per i Beni Ambientali e architettonici ha riconosciuto l'autodromo come un bene da tutelare. Si tratta di una autentica rivoluzione che permette alla Sagis, la società che gestisce Imola, di dare il via ai lavori di trasformazione del tracciato secondo i requisiti richiesti dalla Fia e dai piloti, e che inquadra gli autodromi sotto una luce del tutto nuova, senz'altro più positiva. Nel documento firmato da Mario Serio, direttore generale del Ministero dei Beni culturali e ambientali si legge che «...atteso che la pista costituisce, oramai, una realtà storicamente consolidata a testimonianza della vita della città degli ultimi quaranta anni e che rappresenta un valore meritevole di attenzione si può esprimere parere favorevole alle modifiche presentate». Siamo di fronte a una svolta importante: non è vero che un parco naturale e un autodromo siano per forza incompatibili, tanto più che è stato messo espressamente per iscritto «che la pista rappresenta comunque un freno all'espansione urbanistica». Se l'ok ministeriale fa tirare un sospiro di sollievo a Imola, alimenta anche delle speranze per i monzesi alle prese con problemi analoghi ancor più complicati. La buona notizia è stata data sabato mattina in una conferenza stampa indetta all'Enzo e Dino Ferrari a cui hanno partecipato il sindaco di Imola, Raffaello De Brasi, l'amministratore delegato della Sagis, Federico Bendinelli e il presidente dell'Ac Bologna, Gianni Martini.

fax firmato da Bernie Ecclestone, boss della Foca e vice-presidente della Federazione internazionale, in cui veniva sottoscritto il contratto di organizzazione del Gran Premio messo a calendario per il 30 aprile, peraltro sempre abbinato a una lotteria nazionale. La Fia pertanto non ha fatto valere il limite del 31 gennaio che aveva posto per il via ai lavori. Gli uomini della Sagis hanno già iniziato a smobilitare i guard-rail al Tamburello, mentre sono stati messi i paletti che tracciano la nuova curva della Rivazza e la

modifica alla variante Bassa. Il via vero e proprio sarà dato nel corso di questa settimana.

**MODIFICHE.** Rispetto al progetto iniziale sono previste alcune variazioni: per il Gp di Formula 1 non saranno attuati gli interventi alla Piratella (modifiche che erano state chieste dai motociclisti), mentre scomparirà la Variante delle Acque Minerali per lasciare il posto a una doppia curva raccordata, che in futuro dovrà diventare un unico curvone



**FIA.** Sabato stesso la Sagis ha ricevuto un

GP CERTI DOPO LA VISITA FIA

# Promossi Argentina e Brasile

**D**isco verde da parte della Fia (Federazione Internazionale dell'automobilismo) per quanto riguarda i due autodromi sud americani di Interlagos e Buenos Aires. Durante la scorsa settimana, infatti, il delegato Fia, Roland Bruynseraede si è recato sia in Brasile che in Argentina per ispezionare le due piste che vedranno, tra poco più di un mese e mezzo, l'inizio del mondiale di F.1. Giovedì, l'ispettore Fia era a Buenos Aires dove sta per essere completato l'intero complesso box così co-

me la torre della direzione gara e la sala stampa. Il giorno successivo, venerdì, Bruynseraede era invece a Interlagos. Anche in questo caso si è dichiarato soddisfatto dei lavori che si stanno effettuando in vista del Gran Premio che, come è noto, si disputerà il prossimo 26 marzo. Quindi a questo punto per i due autodromi non esistono più riserve da parte della Fia di nessun tipo. I circuiti di Imola e Monza, ora oggetto di modifiche, dovranno subire i medesimi controlli più avanti. ■



veloce più arretrato rispetto al manto asfaltato esistente oggi.

**TEMPI.** Adesso inizia la corsa contro il tempo: fra i tecnici della Sagis c'è la certezza di riuscire a fare tutti gli interventi necessari. Siccome non ci sarà l'opportunità di effettuare dei test prima del Gp si spera che la Fia conceda un turno di prove libere in più al giovedì del week-end della corsa, onde consentire una giustificata prova generale prima delle qualifiche. ■

**Alla curva del Tamburello, nell'altra pagina, sono già stati tolti i guard-rail sul vecchio tracciato. Alla Rivazza, sotto, è stata delimitata la nuova sede stradale, intanto i rilevamenti, sopra, procedono nei vari punti della pista. A sinistra, si nota come sarà il nuovo circuito. La Sagis, assieme ai vertici del Comune di Imola, ha illustrato, a destra, tutti i passi dell'intricata vicenda**



fotografie ORSI

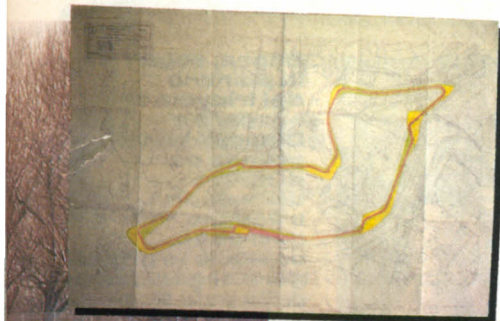
## UNGHERIA RISERVA

Finalmente si vedono delle date sicure. Grossi interrogativi pesano però ora sul Gp di Aida: le conseguenze del terremoto potrebbero indurre i giapponesi a rinunciare a favore dell'Ungheria.

DATA	GP	PISTA
26 marzo	<b>Brasile</b>	Interlagos
9 aprile	<b>Argentina</b>	Buenos Aires
30 aprile	<b>San Marino</b>	Imola*
14 maggio	<b>Spagna</b>	Barcellona
28 maggio	<b>Monaco</b>	Monte Carlo
11 giugno	<b>Canada</b>	Montréal
2 luglio	<b>Francia</b>	Magny Cours
16 luglio	<b>Gran Bretagna</b>	Silverstone
30 luglio	<b>Germania</b>	Hockenheim
13 agosto	<b>Ungheria (riserva)</b>	Budapest
27 agosto	<b>Belgio</b>	Spa-Francorchamps
10 settembre	<b>Italia</b>	Monza*
24 settembre	<b>Portogallo</b>	Estoril
1 ottobre	<b>Europa</b>	Nurbürgring
22 ottobre	<b>Pacifico</b>	Aida**
29 ottobre	<b>Giappone</b>	Suzuka
12 novembre	<b>Australia</b>	Adelaide

\* Sotto riserva di approvazione del circuito da parte della Fia

\*\* In attesa della conferma definitiva da parte della Federazione Automobilistica Giappone



**La Red Bull sponsor della Sauber**

La compagnia Red Bull, che produce l'omonima bevanda energetica, sarà il principale sponsor del team Sauber nel prossimo Campionato Mondiale di F.1. Si tratterà di un accordo a lungo termine e per questo è stata fondata una Holding nella quale la Red Bull detiene la maggioranza del capitale e Peter Sauber la maggioranza dei voti. Della nuova struttura fa parte anche il Fritz Kaiser Group, un'azienda del Liechtenstein, leader nel settore del marketing applicato allo sport. In questi giorni le vetture del costruttore svizzero sono attese per una serie di test a Le Castellet.

■ **PIQUET.** Il tre volte campione del Mondo di F.1 Nelson Piquet prenderà parte il 18 febbraio a una 24 Ore per kart sul circuito brasiliano di Itú, a pochi chilometri da San Paolo. Alla gara parteciperà anche Mauricio Gugelmin, reduce dai test di F.1 sul circuito di Big Spring, dove con la Reynard del team Pac-West ha girato due secondi sotto il record.

**L'addio a Tonino Brivio**

È morto a Misano il marchese Antonio Brivio Sforza, uno dei migliori piloti degli anni trenta, vincitore, tra l'altro, di gare leggendarie quali la Targa Florio e la Mille Miglia. Brivio aveva 89 anni ed era stato per oltre 20 anni consigliere dell'Automobil Club di Milano e dell'Autodromo di Monza. Il suo nome resta indissolubilmente legato ad alcuni dei momenti più epici dell'automobilismo, soprattutto al volante di vetture Alfa Romeo e Bugatti.

■ **FIAT COUPÉ.** Renato Benusiglio parteciperà al prossimo Civt gareggiando in N.3 con una Fiat Coupé 16 V. Turbo. La vettura sarà sponsorizzata dalla concessionaria Fiat Auto Pedalà di Como.

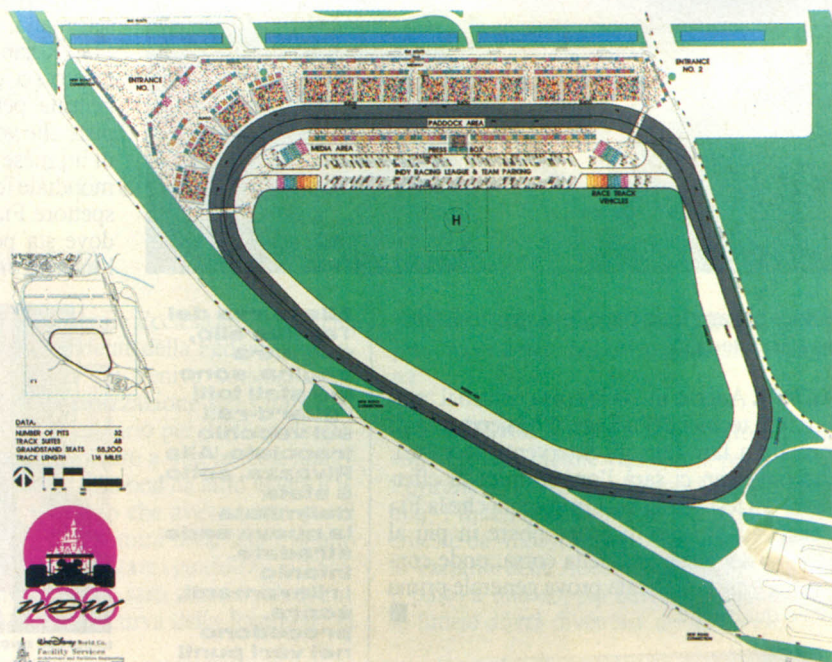
■ **LUTTO.** Nei giorni scorsi un grave lutto ha colpito Jean Todt, responsabile della gestione sportiva della Ferrari: a Parigi si è spento all'età di 82 anni suo padre Emmanuel, oramai da tempo gravemente malato. A Jean Todt vanno le più sentite condoglianze della redazione di Autosprint.

OSPITERÀ NEL '96 LA PRIMA GARA DELLA IRL

# Ecco la pista della Disney per la F. Indy

Sarà un triovale da 1 chilometro e 866 metri il circuito che dovrà sorgere all'interno di Walt Disney World, con sede a Lake Buena Vista, circa 30 chilometri a sud-ovest di Orlando, negli Stati Uniti. E, come la Usac-Irl ha annunciato di recente, sarà su questa pista che il 27 gennaio '96, si correrà la prima gara della serie Indy Racing League, lanciata dalla Usac e da Tony Goerge in alternativa (almeno per ora sembrerebbe) alla F.IndyCar. Il programma è sicuramente ambizioso perché tutta la struttura dovrà essere realizzata «da zero» e approvata in poco meno di un anno. Non c'è dubbio però che — a costruzione ultimata — il circuito si troverà in una delle sedi più prestigiose. Da quando aprì le porte nel 1971, Walt Disney World è infatti il più grande parco di divertimenti al mondo; e a tutt'oggi, con i suoi circa 130 chilometri quadrati di estensione, è il posto dove giornalmente si registra la più alta densità di persone al mondo. Attualmente il progetto prevede la costruzione di tribune in grado di ospitare 55.200 spettatori a sedere. I prezzi dei biglietti si dice oscilleranno dai 20 ai 99 dollari (per 3 giorni), a seconda della posizione prescelta.

(m. r.)



Sopra, ecco la piantina del triovale che sorgerà a Disneyworld, il più grande parco di divertimenti del mondo. Il tracciato dovrebbe ospitare la prima gara organizzata dalla Indy Racing League che promuoverà una serie alternativa alla F. IndyCar, alla quale per ora ha aderito il solo A. Foyt, a sinistra

SIMON LO ACCUSA DI... LENTEZZA

## Citato Boesel

In F. Indy la fine del sodalizio tra Dick Simon, proprietario dell'omonimo team, e il pilota Raul Boesel, nella foto, sta avendo degli strascichi legali perlomeno singolari. Il team manager statunitense ha infatti poco gradito la «fuga» del pilota che correrà per il team di Chip Ganassi. Simon accusa la sua ex prima guida di aver fornito deliberatamente nella scorsa stagione delle prestazioni poco entusiasmanti per crearsi così un alibi al fine di lasciare il team. Per parte sua Boesel ha subito messo in moto i suoi avvocati, dopo che lo stesso Simon aveva rinunciato a comporre la questione mediante un arbitro del Presidente della F. IndyCar Andrew Craig.



a cura di MARIO DONNINI

PER LA PUNTO AUTO DELL'ANNO 1995

# Premiato Cantarella



**L**a scorsa settimana a Londra, Paolo Cantarella, amministratore delegato e direttore generale di Fiat Auto, ha ritirato (nella foto) il trofeo che sancisce la conquista del titolo di «Auto dell'anno '95» attribuito alla Punto. Il numero uno della Casa torinese, nel ritirare l'ambito riconoscimento, ha evidenziato come alla conquista del premio abbia poi fatto riscontro un successo di pubblico misurabile nelle 735.000 vetture ordinate a tutto il '94. Il discorso-analisi di Cantarella è poi proseguito sottolineando come la Punto abbia fatto da traino per la Fiat nel mercato europeo, che ha registrato nel '94 (Italia esclusa) un incremento del 7,7%, consentendole di aumentare la propria quota del 26%. Il numero uno di Fiat Auto ha inoltre sottolineato come il primo successo della Punto, disegnata da Giorgetto Giugiaro (anche lui presente alla premiazione londinese), sia stato quello di arrivare sul mercato in soli trentasei mesi.

NEI TEST DI FORMULA RENAULT A VARANO

## Match pari tra Drumel e Rc

Drumel e Rc-Tatuus, le prime due squadre italiane che hanno preparato le monoposto per il nuovo campionato europeo di F. Renault, si sono ritrovate faccia a faccia durante una serie di test sabato scorso, a Varano, e il match è finito praticamente pari. Sia la formazione riminese che quella lombarda hanno girato sul piede del 48"4, con la Drumel sulla pista parmense Andrea De Lorenzi sull'Ermolli ha coperto in tutto 135 giri; mentre sulla Tatuus-Rc si sono alternati l'iridato di kart Alessandro Manetti, che ha appunto spiccato un crono di 48"4 coprendo una settantina di tornate, e Minervini che nella mattinata si

era fermato a 50"9. Quanto ai programmi futuri, mentre la Drumel ha cancellato i test di Misano con Ferraresi che è bloccato dall'influenza, la Tatuus-Rc, sempre con Manetti e Minervini, proverà prima a Lombardo-

re e poi a Monza, proseguendo la sperimentazione di un nuovo monoammortizzatore anteriore in vista dell'inizio del prossimo campionato, previsto sul circuito Bugatti di Le Mans il 19 marzo.

IN FORMULA EUROPA BOXER

## Bernoldi al top

Il primo approccio del 16enne brasiliano Enrique Bernoldi, ingaggiato dalla Cram per il prossimo campionato di F. Europa Boxer, a Varano con la Tatuus 94 non ha bisogno di commenti: ha girato in 48"3, ovvero più veloce delle F. Renault, infliggendo addirittura due decimi al campione della categoria Tony Kanaan. Oltre a Bernoldi, che costituirà un motivo di curiosità piacevole per la stagione 1995, la formazione diretta da Marcello Rosei farà correre nella serie addestrativa dell'Alfa anche Giovanni Anapoli.

## PIT-STOP

È questa l'arma sfoderata dalla Opel per il Dtm: la **Calibra V6 '95**, che correrà con i team Rosberg e Joest

**MARIO DONNINI**

**A**bbiamo ancora del lavoro davanti a noi per sviluppare la nuova vettura, ma sono molto fiducioso. Ormai possiamo vantare una grande esperienza nella categoria e tutto ciò costituirà un vantaggio per i nostri team di riferimento, che faranno capo a Reinhold Joest e Keke Rosberg». Sono le parole con cui il boss della Opel Motorsport Walter Treser ha commentato le prime prove della nuova Calibra V6 in versione '95, che ha sostenuto una lunga serie di test lontano

matico, come consentito dal nuovo regolamento, e presenta radicali modifiche alle sospensioni anteriori, che si caratterizzano per i bracci sovrapposti e per gli ammortizzatori montati orizzontalmente. Il nuovo schema è stato adottato grazie alle nuove norme, che non vincolano più le Case ad applicare le stesse geometrie adottate per le sospensioni del modello di serie. La Opel ha così potuto abbandonare il ponte McPherson. Altre interessanti novità riguardano l'anteriore, che ha ora delle ampie prese d'aria nella zona dello spoiler. Un approfondito studio aerodinamico è stato dedicato ai passaruota, che presentano ora delle nuove feritoie. Nel posteriore, invece, i passaruota sono ora privi di aperture e sotto al diffusore è stata posta una piccola appendice aerodinamica per aumentare la deportanza. Dopo il positivo shakedown di Kyalami, dove la vettura ha girato a lungo nelle mani di Ludwig, Rosberg, Reuter e Dalmas senza palesare alcun inconveniente, sono ora in programma altri test per completare il lavoro di sviluppo in vista dell'inizio del Dtm '95. Saranno ben quattro i nuovi modelli della Calibra in corsa, due per il team Rosberg (per lo stesso Rosberg e per il campione in carica Ludwig) e due per il team Joest (per Reuter e Dalmas). Joest porterà in gara anche due Calibra in versione '94, probabilmente per il tedesco Gindorf e per il giapponese Yakoshima, mentre un'altra vettura potrebbe essere gestita privatamente da Juergen Feucht. Un totale presumibile di sette vetture che pongono quindi la Opel al livello di Mercedes e Alfa Corse anche dal punto di vista... quantitativo.

**Le novità  
riguardano  
aerodinamica  
e sospensioni,  
che non hanno  
più il ponte  
McPherson**

da occhi indiscreti sul circuito di Kyalami, in Sudafrica. Una dichiarazione che evita di scendere nei particolari, ma che mostra fiducia e ottimismo sulle possibilità della Casa tedesca di ben figurare nella prossima edizione del Dtm, dove affronterà di nuovo veri e propri colossi come Mercedes e Alfa Romeo. D'altra parte la Calibra V6 '95 presenta tante e tali modifiche da costituire una novità davvero interessante in vista del prossimo campionato. La vettura monta per la prima volta un cambio semi-auto-



La Calibra V6 '95 condotta nei primi test dal tedesco Manuel Reuter

**Nella Imsa arriva la Magnum**

La Magnum, factory inglese che costrui una monoposto di F.3 alla metà degli anni '80, farà il suo ritorno nelle corse, con una barchetta per la serie Imsa. La nuova vettura, siglata Sc 206/95, dovrebbe fare il suo debutto in occasione della gara di Atlanta.

■ **TAKAHASHI.** Il giapponese Kunimitsu Takahashi, che lo scorso anno aveva gareggiato nella serie nazionale di F.3000, ha annunciato il suo ritiro dalle competizioni a 54 anni. Takahashi nella sua carriera aveva anche corso nel Mondiale di F.1 al Fuji nel '77.

**Gavin torna nella F.3 britannica**

L'inglese Oliver Gavin, lo scorso anno impegnato nella serie internazionale di F.3000, nella prossima stagione farà il... passo del gambero. Il 22enne pilota tornerà infatti a gareggiare nel campionato britannico di F.3 al volante di una Dallara 395- Vauxhall dell'Edenbridge Racing.

■ **F. RENAULT.** Anche il David Sears Motorsport prenderà parte alla prossima edizione del Campionato Europeo di F. Renault, con due vetture per il campione britannico della categoria, James Matthews, e per il brasiliano Luiz Garcia jr.

■ **LUCIDI.** Il sassarese Claudio Addis sarà il nome nuovo del team Lucidi nel campionato di Formula Europa Boxer. Il giovane sardo che ha mostrato buone qualità nei test svolti a Binetto, affiancherà Niki Cadei, il 17enne bergamasco che ha conquistato un promettente terzo posto nell'ultima gara '94. Lucidi schiererà delle Ermolli '94: sono in corso trattative per mettere in pista anche una terza monoposto, ma non c'è niente di definito.

■ **SHECKTER JR.** Dopo Jody, Jan e Jaki, un altro componente della famiglia Sheckter ha fatto il suo debutto nelle corse. Stiamo parlando del giovanissimo Toby, figlio dell'ex campione del mondo di F.1 Jody, che ha debuttato la scorsa settimana a Kyalami in una gara del locale campionato di F. Vee.

NEL DTM CON L'AMG CORRERÀ FRANCHITTI E...

**Paul Stewart vuole «Fisico» in F. 3000**

Il Paul Stewart Racing ha puntato gli occhi su Giancarlo Fisichella, nella foto, campione in carica della F.3 italiana, per averlo quest'anno come pilota di punta in F.3000. Il pilota romano, che ha già un contratto come tester di F.1 per Minardi, è stato contattato la settimana scorsa dalla squadra inglese dopo che questa ha interrotto le trattative con Jan Magnussen, troppo impegnato quest'anno con Mercedes, per correre in Dtm, e McLaren, come collaudatore. «Fisichella è un pilota che si interessa molto — ha dichiarato David Stubbs, responsabile della squadra Psr di F.3000 — lo abbiamo cercato la scorsa settimana e vorremmo averlo nel team per puntare al titolo. Per noi non ci sono problemi di incompatibilità con la sua attività di tester per Minardi, purché ci garantisca l'impegno sia per tutte le gare che per i test. Per ora la trattativa è solo all'inizio e stiamo parlando anche con McNish, Cottaz e Marques; nessuna decisione è stata ancora presa». E Fisichella? «È una buona proposta — ha commentato il pilota romano — perché la Minardi, con cui ho un contratto di tester per il '95 e tre anni successivi di opzione mi ha assicurato che non ha problemi a cedermi in prestito. Lo avrebbe fatto molto volentieri anche con la Mercedes, con la quale fino a una settimana fa ero anch'io in contatto per correre in Dtm. Ma la Casa tedesca mi voleva invece in esclusiva e questo non sarebbe stato possibile né per la Minardi né per me, in quanto considero prioritario il mio programma con le monoposto». La Mercedes intanto ha confermato Franchitti per il suo programma nel Dtm.

Marco Ragazzoni



**NUOVO TEAM NEL SUPERTURISMO SPAGNOLO Cevasco con le Vectra**

Mimmo Cevasco, il popolare pilota, preparatore e team manager genovese, lascia il Civt per il Superturismo spagnolo. Cevasco ha rilevato le tre Vectra Gt dell'Opel España, schierate nel campionato iberico '94 dalla Conrero Corse. Nella stagione che sta per iniziare, le tre berline tedesche verranno schierate in forma privata, come junior team della filiale spagnola Opel. Il lavoro di sviluppo tecnico sarà condotto in collaborazione con i tecnici della Conrero, che gestirà le due vetture ufficiali affidate a Caffi e Gene. Per tornare al team di Cevasco, non sono ancora definiti i contatti con i piloti che guideranno le tre Vectra, ma dovrebbe trattarsi di due italiani e di un giovane spagnolo proveniente dalle monoposto.

CRESCONO LE PRESTAZIONI DELLA 911 E...

**Porsche Cup più ricca**

Un montepremi totale di 1,2 milioni di marchi tedeschi più sedicimila marchi a gara per chi riesce ad aggiudicarsi la pole che la corsa... e una 911 versione '95 che nei recenti test al Mugello si è rivelata più veloce della '94 di circa 1"5 a giro. Sono queste

le due più importanti novità della Porsche Supercup '95 (con 9 gare tutte insieme alla F. 1) le cui iscrizioni si chiuderanno a fine marzo. La 911 versione '95 per il monomarca europeo della Casa tedesca è stata infatti rivista sostanzialmente, con l'ado-

zione di alcune delle soluzioni utilizzate per la nuova 911 Gt2 biturbo, che sarà il nuovo cavallo di battaglia della Porsche. In particolare sono stati rivisti il cambio, a 6 rapporti ora più corti, la geometria delle sospensioni e l'aerodinamica.



## IN F. 3000 CON UN TEAM AUTOGESTITO Van Hool in Reynard

Il belga Mikke Van Hool, nella foto, prenderà parte con un proprio team personale alla prossima edizione del Campionato Internazionale di F. 3000. La nuova squadra, che si chiamerà Astromega, schiererà una sola vettura, una Reynard 95D-Zytek. Il 27 enne pilota, vicecampione inglese di F. 2 nel '93 dietro al connazionale Philippe Adams, ha già svolto un primo test con la sua monoposto sul circuito club di Donington la scorsa settimana, facendo segnare un tempo di 59".

PREPARATA DAL TOYOTA TEAM ITALIA

## Civt per la Celica Gt4

Il Toyota Team Italia, diretto da Giampietro Fren, potrebbe rientrare nel Civt. Già in passato la scuderia fu protagonista della serie, schierando delle Celica sempre competitive. Ora, in seguito al recente inserimento della nuova Celica Gt4 in classe N1, Fren vorrebbe rigettarsi

nella mischia: «Stiamo preparando una Gt4 per i rally — spiega — e con pochi accorgimenti la stessa vettura potrebbe essere adattata alla pista. Vale la pena di tentare, perché il peso imposto di 1200 kg è favorevole». In vista di questo impegno Fren sta trattando con alcuni pilo-

ti, fra i quali anche il romano Giovanni Ognio, uno specialista della Celica, con cui ha vinto tre titoli nel Civt: '90 e '91 in classe A5, '93 in A4.

ORSI

CON LA GTR A LE MANS

## Raphanel e Sala piloti McLaren

Anche l'ex pilota di F.1 Pierre Henri Raphanel (nella foto) e il brasiliano Mauricio Sandro Sala faranno parte dello squadrone McLaren alla prossima 24 Ore di Le Mans. Raphanel è stato ingaggiato dal gentleman driver Ray Bellm, mentre Sala correrà con la vettura di proprietà di Lindsay Owen-Jones. Mentre As va in edicola la McLaren del Gtc Motorsport sponsorizzata dalla Gulf svolgerà una serie di test in preparazione del debutto in gara, che dovrebbe avvenire in occasione della corsa internazionale per vetture Gt in programma a Jerez il 26 febbraio. In quell'occasione potrebbero correre anche altre due Gtr F1 pilotate da Michel Ferté (team Laribiere) e John Nielsen (Team Bscher).



## PADDOCK

Andiamo a scoprire chi sono i più attesi protagonisti del **Civm '95**, caratterizzato da alcune interessanti novità

PIETRO GASPARRI

Grandi manovre tra i protagonisti del campionato italiano della montagna. I due portacolori della Lucchini, il campione in carica Fabio Danti e il «sempreverde» Mauro Nesti, sono alle prese con radicali aggiornamenti alle loro vetture. In particolare, Nesti disporrà di una versione della Lucchini Sp94 completamente rivista. «Sarà una vettura — afferma lo stesso Giorgio Lucchini — con un telaio molto più rigido. Inoltre cambieremo tutto l'avantreno, musetto e sospensioni». Gran lavoro anche in casa Osella, dove Pasquale Irlando sta portando avanti, proprio in questi giorni sulla pista di Binetto, un programma di aggiornamento sulla Osella Pa 20S. All'Osella vogliono partire già competitivi, in grado, insomma, di imporre subito il ritmo agli avversari. Nel Team 1000 Miglia, l'attenzione è tutta concentrata, per quel che concerne le salite tricolori, nella messa a punto del Prototipo Cn Mythos Brp2 '95 motorizzato Alfa 3000 12V con cui è previsto il rientro in questo campionato del ventinovenne ex pilota di F.3 Mirco Savoldi. Tra venti giorni al massimo Ennio Bolseri avrà messo a punto la vettura per le prime prove. Per Savoldi è in programma una intensa stagione nel Civm con il chiaro intento di puntare al titolo. C'è un certo fermento anche nella officina pugliese di «Franchino». La novità più interessante riguarda la giovane campionessa femminile della montagna, Christine Sinopoli. La ragazza svizzera quest'anno scenderà dalla sua Delta Hf con cui si è laureata campionessa continentale nel '94 per salire su un prototipo Cn. Si tratta della Prc motorizzata Alfa 24V con cui Cristian Lo Buono disputò alcune gare europee lo scorso anno. Per la Sinopoli potrebbero quindi aprirsi le porte di diverse gare del Civm. Chi invece è determinato a puntare alla serie tricolore è Giulio Regosa, in procinto di realizzare una nuova vettura motorizzata Bmw 3.000 cc. Proveniente dalle classi minori è poi approdato alla corte di «Franchino» anche il giovane calabrese Ti-



BIONDO

## Desta curiosità il debutto di Christine Sinopoli nei prototipi con una Prc a motore Alfa

ziano Sconti. Per lui, molto stimato dal preparatore pugliese, è già pronta una Lucchini con motore Alfa 3000 12V che dovrebbe andare ad ingrossare le file della classe P2, dove si confermerebbe al via Franz Tschager, che tanto filo da torcere dette a Fabio Danti nel finale di stagione per la conquista del titolo tricolore Prototipi. Pare ormai certa la partecipazione tra le Superturismo della Cinquecento «Prototipo» vista al Motor Show alla guida del baby-mostro la Supergara avrebbe confermato il vincitore del Trofeo Cinquecento salita, Capriati. Infine uno sguardo a Ezio Baribbi che a fine marzo presenterà il suo nuovo Prototipo. «Si tratta di una F.1 a due posti — afferma il pilota bresciano — per quante tecnologie conterrà questa nuova vettura».

**In Portogallo la Bmw 318is ex-Naspetti**

È finita in Portogallo la Bmw 318is della GiBiEmme con cui Emanuele Naspetti ha vinto al Mugello l'ultima prova del Superturismo '94. La vettura è stata acquistata da Jorge Petiz, specialista del Superturismo lusitano, piazzatosi terzo nel campionato dello scorso anno alle spalle della Toyota Carina del neo-campione Pedro Leite Faria e della Opel Astra di Ni Amorin. Già nel '94 Petiz, pilota del team S. Conrado Bmw, disponeva di una 318is ex-ufficiale, che ora è stata ceduta a Carlos Rodriguez, un pilota privato che lo scorso anno partecipò ad alcune prove della serie portoghese al volante di una vecchia Ford Sierra.

**La Harrier ancora a Le Mans**

L'Astratech Harrier Lr9, che gareggiò lo scorso anno nella 24 Ore di Le Mans nella classe Lmp2, farà quasi sicuramente ritorno sul circuito della Sarthe in occasione della prossima edizione della classica gara francese. Il boss del team Dave Brodie, sta attualmente svolgendo una serie di modifiche per preparare la vettura che monterà un motore Cosworth.

■ **VILLA.** Michele Villa, protagonista durante la scorsa stagione di un grave incidente nella gara del Mugello di F.Europa Boxer, ha fatto il suo rientro al volante di una monoposto nel corso dei test di F. Opel del David Lloyd Motorsport a Donington. Villa ha percorso circa 120 giri del tracciato inglese senza accusare particolari problemi.

■ **PERUGIA TIMING.** I cronometristi perugini hanno sperimentato nei giorni scorsi un sistema automatico per rilevare le partenze anticipate. Il dispositivo è in pratica costituito da un sensore applicato su ogni casella della griglia di partenza, tarato per evidenziare movimenti del veicolo compresi tra l'accensione della luce verde ed 1/10 di secondo. Tale lasso di tempo è infatti considerato il tempo di reazione minimo per un essere umano. Ancora una volta gli uomini dell'associazione «Luigi Burini - Perugia Timing» si stanno dimostrando all'avanguardia e l'iniziativa ha destato l'interesse della stessa Csaì.

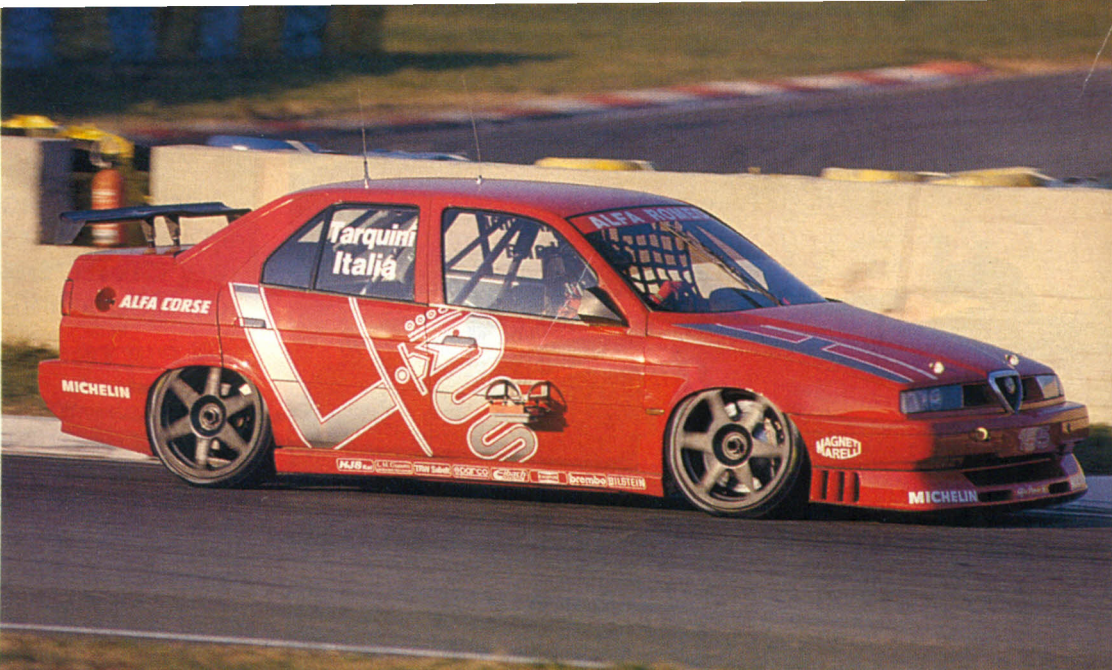


PHOTO4

ANCHE SE IL PROGRAMMA SARÀ RISPETTATO

# Forti tagli al budget dell'Alfa

La scorsa settimana ci sono stati giorni di burrasca a Chivasso, sede dell'Albarth e quartier generale delle attività sportive del Gruppo Fiat. A riscaldare l'ambiente malgrado il gelo invernale, è stata la notizia che il budget per le corse quest'anno sarà ridotto di altri tredici miliardi di lire. Una vera mazzata che ha scatenato le voci più disparate. La più accreditata era che l'Alfa Corse avrebbe annullato la propria partecipazione ufficiale al campionato italiano SuperTurismo, mentre altri prevedevano il cancellamento del programma nel Btcc con la struttura della ProDrive che prevede di schierare Derek Warwick e Giampiero Simoni come piloti. Giorgio Pianta, interpellato in merito, è stato categorico: «Non nascondo che ci sono delle difficoltà di ordine finanziario, ma posso dire che il Gruppo Fiat manterrà i

programmi sportivi che sono stati annunciati al Motor Show in occasione della conferenza stampa tenuta da Cantarella». Il boss dell'Alfa

Corse getta dunque acqua sul fuoco: «È un mio problema trovare la quadratura del cerchio, ma non voglio che si faccia dell'allarmismo: gli

impegni che ci siamo assunti non saranno disattesi. Esistono dei contratti siglati con team e piloti che saranno portati avanti».

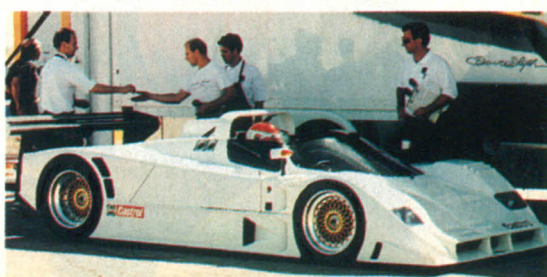
CON LE GOMME YOKOHAMA IN ESCLUSIVA

## Debutto a Road Atlanta per la Sturtz-Bmw Imsa

La Sturtz-Bmw debutterà in Imsa il 30 aprile, a Road Atlanta, con piloti John Paul jr. e Franz Engstler. Il debutto avverrà con la vettura in versione '94, nella foto, mentre la Sturtz Motorsport sta ultimando la vettura '95. Nell'operazione non c'è ancora un coinvolgimento diretto della Bmw di Monaco, ma comunque è consistente il supporto assicurato dalla filiale North America della Casa tedesca;

mandando la vettura '95. Nell'operazione non c'è ancora un coinvolgimento diretto della Bmw di Monaco, ma comunque è consistente il supporto assicurato dalla filiale North America della Casa tedesca;

ugualmente rilevante è l'importantissimo intervento ufficiale, e in esclusiva, della Yokohama (al debutto), che così si scontrerà con Pirelli e Goodyear. La Sturtz-Bmw '95 avrà un telaio completamente nuovo, che sarà realizzato in fibra di carbonio, lo schema delle sospensioni è pushrod, infine dopo un accurato lavoro di ricerca l'aerodinamica è stata rivista, mentre il motore V8, 4 litri, 4 valvole, con bielle in titanio e due iniettori per cilindro, avrà una potenza di 570 cv a 9.500 g/m.



**IL PERSONAGGIO**

**PATRESE RITORNA**

# Riccardo

# VA GIÙ DURO


**Si appresta a rientrare nel mondo delle corse dove gareggerà nel turismo tedesco con la Ford Mondeo. Ma non rinnega il suo passato in F.1. Anzi, con determinazione e orgoglio mette i puntini su 17 anni di gloriosa carriera e, senza peli sulla lingua, racconta il suo amaro, ultimo anno in Benetton**

**MARIO DONNINI**

**T**enete a mente questa data: 30 aprile 1995. In quella domenica di primavera la F.1 tornerà a gareggiare sulle rive del Santerno e, a qualche centinaio di chilometri, Riccardo Patrese contemporaneamente farà il suo rientro nelle corse partecipando alla prima prova del Campionato tedesco turismo. Una semplice coincidenza, certo, ma anche un gioco del destino. Proprio a Imola lo scorso anno Riccardo, che pure stava guardandosi attorno per un eventuale ritorno, maturò la convinzione di dire basta con la F.1, spezzando una storia fatta di 17 stagioni, 256 Gp disputati, 6 vittorie, 8 pole, 13 giri più veloci, con l'onore di essere stato vicecampione del Mondo nel 1992 con la Williams. Ebbene Patrese il suo ventennale nel mondo delle corse lo festeggerà altrove, a Zolder, un circuito che, un po' come lui, è ormai fuori dal giro della F.1. Quello, potete starne certi, sarà un pomeriggio davvero speciale per Riccardo. Si sistemerà nella sua Ford Mondeo 4x4, stringerà il vo-



SOLDANO-DPPI



Nel passato di Riccardo Patrese ci sono 256 Gp e 6 vittorie in F. 1. In futuro lo vedremo impegnato assieme al belga Thierry Boutsen, anche lui veterano del Circus, con la Ford Mondeo del Team Schubel, nel Superturismo tedesco. A sinistra i due piloti in una foto di rito

lante della sua Ford Mondeo 4x4, e guarderà con serenità in avanti, senza alcuna voglia di rivivere il passato, con il gusto puro e semplice di chi torna dopo lungo tempo a frequentare il proprio futuro.

«Sono molto caricato dall'idea di correre nel Superturismo tedesco con la Mondeo di Schübel. Si tratta di una vettura nuovissima a trazione integrale, l'arma del domani, la sola capace di contrastare la concorrenza agguerrita di Audi e Bmw. La Mondeo 4x4 ha girato per la prima volta la settimana scorsa in Germania con Kris Nissen ed è ancora tutta da sviluppare. Per me sarà un'esperienza completamente nuova. Devo prendere le misure con l'ambiente, con la categoria, con la macchina. Ma nel gruppo ho trovato la tranquillità che cercavo, grazie anche al fatto che sono molto amico di Boutsen col quale ho già condiviso il volante della Williams nell'89 e nel '90».

— Da un anno e mezzo il «pilota» Patrese non fa che ripetere di essere alla ricerca di tranquillità: insomma, si può sapere chi gliel'ha tolta?

«Calma, io la tranquillità non l'ho mai persa, sto soltanto parlando delle motivazioni giuste per dare il meglio di me stesso. Da questo punto di vista tutto era sfumato nel '93 con la Benetton. Per me la svolta è stata proprio lì, quando il team di Briatore ha gridato ai quattro venti che la mia presenza era solo simbolica e l'unica monoposto in pista era quella di Schumacher. Per loro sono stato un peso sin dalla seconda gara e ancora adesso non riesco a capire perché, anche se oramai non mi interessa più di tanto. In fondo, a Barcellona e Montreal, non ero certo andato male e, complessivamente, credo che nessuno sia riuscito a contenere i distacchi da Schummy come ho fatto io in quell'anno. La verità è che la Benetton voleva sfruttarmi solo per avere informazioni sul cambio automatico e sulle sospensioni attive. Sul mio futuro agonistico non aveva alcun interesse. Certo, questo non vuol dire che per me negli altri team sia stato tutto facile, in passato. Anche nel mio primo anno alla Williams ho avuto il mio bel daffare, ma poi loro mi hanno dato fiducia e tutto è andato per il meglio. Se ho corso 5 anni per Frank non è stato certo un caso, no?».

— Sono parole piene di orgoglio, di cuore. Non sembrano proprio le dichiarazioni di un pilota che ha smarrito l'entusiasmo...

«Già, forse, se non avessi vissuto l'anno in Benetton sarei ancora un pilota di F.1. Dopo quell'infelice parentesi la voglia di correre mi era tornata, ma poi c'è stato il tragico fine settimana di Imola e tutto è svanito. In quei giorni ho osservato dal di fuori tutto quello che è accaduto e, a mente fredda, ho visto tutte le stridenti contraddizioni del Circus della F.1, le polemiche, le aberrazioni più assurde. Lì ho capito che quello non era più il mio mondo, che non avevo più gli stimoli e la cattiveria per starci dentro cercando di vincere».

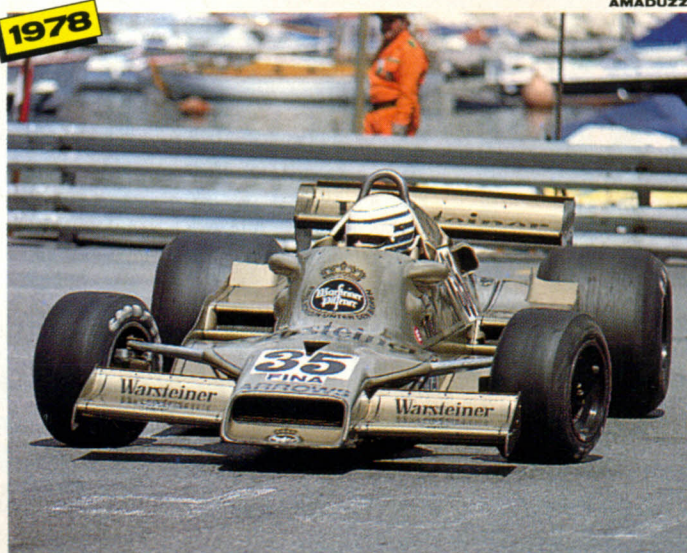
— Il feeling sarà oramai svanito, ma le capa-

1977



AMADUZZI

1978



AMADUZZI

1981



CARRER

1982



AMADUZZI

1984



1992



ORSI



## Detiene un record fantastico

Il clima difficile che ha caratterizzato la stagione '93 in Benetton alla corte di Flavio Briatore, con Patrese nella foto grande, ha accelerato l'addio alla F. 1 del padovano. Quest'ultimo, in ogni caso, detiene il record di presenze con 256 Gp disputati. Riccardò ha debuttato nel '77 con la Shadow, per passare l'anno successivo alla Arrows, dove in tre stagioni è andato quattro volte sul podio. La prima vittoria l'ha ottenuta a Monaco nell'82, con la Brabham. Con questa scuderia ha poi vinto anche il Gp del Sudafrica dell'83. Dopo due stagioni prive di acuti all'Alfa Romeo, Patrese è tornato nel team di Ecclestone per rimanervi sino a quando, a fine '87, lo ha chiamato la Williams. Con questa squadra si è aggiudicato 4 Gp prima di passare, nel '93, alla Benetton



ORSI



« città di Patrese dovrebbero essere ancora intatte, no? »

« Da quel punto di vista non avrei alcun problema a correre in F.1, anche perché, detto papale papale, non credo che il tanto agognato cambio generazionale abbia portato dei grandi talenti. All'inizio degli Anni '80 nel Circus c'erano almeno una decina di nomi buoni, ora non più. Chissà, forse c'è stato un taglio troppo netto tra la vecchia e la nuova generazione che non ha avuto il tempo per maturare e inserirsi gradualmente. La verità è che gli ultimi arrivati sono ancora dei ragazzini, non hanno una personalità consolidata: la frattura tra i vecchi e i giovani della categoria è stata netta, il salto generazionale troppo secco. »

— E di Schumacher cosa pensa?

« È ancora un ragazzo dal punto di vista anagrafico, ma una volta al volante di una monoposto sa sfoderare l'aggressività di un giovane, unita alla maturità di un veterano. È lui il nuovo super talento. Alla fine della prima metà degli Anni '80 è nato l'astro di Ayrton Senna e da allora la F.1 ha dovuto aspettare sei-sette stagioni prima di veder nascere un'altra stella. Michael ha davvero qualcosa in più degli altri. Risulta velocissimo, concentratissimo. Un vero freddo dotato di una tempratura praticamente inscalfibile. Mi spiego: io ho sempre avuto bisogno di un clima amico per dare il meglio, lo stesso Mansell se alla mattina sente una sola parola storta o si alza col mal di stomaco in pista non rende come dovrebbe. Schumacher no: lui è letteralmente corazzato nei confronti dell'esterno. Col carattere glaciale che si ritrova superebbe senza problemi l'atmosfera demotivante che mi ha depresso nel '93. Diciamo le cose come stanno: se ora la Benetton è al top il merito è tutto di Michael. Presa in se stessa la scuderia non riesce certo a trasmettere all'esterno la competenza e il potenziale che hanno i grandi team della F.1. Non lo dico io, lo dicono i fatti. Basta guardare cosa ha combinato lo scorso anno il team a Monza e Estoril quando Schumacher era squalificato: zero assoluto. Due anni fa si lamentavano tanto perché malgrado la mia presenza avevano solo una vettura in pista; lo scorso anno senza Schummy è come se non ne avesse avuto nessuna... »

— Beh, in fondo nei primi anni di carriera in F.1 anche Patrese è stato un freddo. Basta guardare il debutto a Montecarlo nel '77 con la Shadow e la stupenda gara disputata in Sudafrica, l'anno dopo, con la nuovissima Arrows. Quel giorno a Kylami Patrese infilò prima di ritirarsi uno dopo l'altro alcuni tra i più grandi piloti degli Anni '70.

« Quella gara la ricordo con tanto piacere, ma anche con un po' di amarezza. Già, se quel giorno avessi vinto probabilmente sarebbe cambiato tutto. Da quel pomeriggio per me è cominciata una rincorsa angosciata che è durata degli anni. Per tanto tempo ho avuto tutto da dimostrare e sono passate ben quattro stagioni prima di vincere il mio primo Gp con la Brabham a Montecarlo. In pratica ho sciolto i punti interrogativi che



AMADUZZI



VILLANI



ORSI

pendevano su di me solo alla fine degli Anni '80 con l'ingresso alla Williams, grazie ai risultati che ho poi ottenuto con la Casa di Didcot. Ripensandoci, la mia vicenda agonistica è stata lunga ma anche travagliata. In pochi hanno tenuto a memoria quel magnifico Gp del Sudafrica con la Arrows... »

— Un bilancio ambivalente, quindi.

« No, attenzione, il bilancio è positivo eccome. Mi reputo soddisfatto e fortunato, perché dalla F.1 ho avuto tutto quello che un uomo può sperare di ricevere dalla propria professione. Ne sono perfettamente consapevole e non mi lamento. Certo, forse in termini di risultati potevo raccogliere qualcosa in più: in fondo ho seminato molto in 17 anni. In ogni caso non ho alcun rimpianto. »

— In venti anni di gare non c'è mai stato il matrimonio con la Ferrari. Nessun rimpianto neppure per questo?

« Con la Casa di Maranello ci sono stati almeno tre avvicinamenti nel corso della mia carriera. Il primo ai tempi dell'ingegner Ferrari, poi nel periodo di Cesare Fiorio e quindi con Lombardi, ma per varie ragioni non si è mai concretizzato nulla e questo, non lo nego, mi dà un certo rammarico. Ma nel futuro prossimo non è detto che io non possa colmare questa lacuna, magari al volante della 333 Sp. La possibilità di correre in Fer-

rari una 24 Ore di Le Mans mi darebbe gli stimoli giusti. Devo confessare di aver avuto una proposta da Sigala per correre la 24 Ore di Daytona e ho rinunciato solo perché in questo momento sono concentrato al 100% nel mio programma con la Ford e non era il caso di disperdere le energie, ma per il futuro la porta non è chiusa, anzi... »

— Facciamo un po' di fantamercato. Se da Fiorio arrivasse l'offerta di un posto alla Ligier quale sarebbe la reazione?

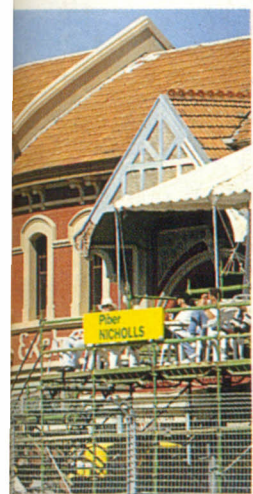
« È un'ipotesi impossibile, perché se fosse vera Cesare me lo avrebbe già chiesto! Per quanto mi riguarda, se mi dovesse proporre qualcosa del genere non avrei problemi a dire... mmmhhhh... che non ho più voglia di sobbarcarmi la fatica di correre in F.1. Per me, comunque, Fiorio resta un grande amico e un uomo verso il quale ho una stima assoluta. Lui è uno capace di tirar fuori sempre il meglio e, ne sono certo, riuscirà a fare ottime cose alla Ligier, anche senza le grandi risorse economiche che ha la Benetton. »

— In tanti anni di corse ha incontrato centinaia di personaggi. Con chi ha legato di più e con chi di meno?

« Ho sempre cercato di mettere il mio compagno di squadra nelle condizioni migliori e il feeling che ho avuto con Boutsen e anche con Mansell ne è la riprova. Certo anch'io



1981



1982

CARRER



1984

SOLDANO-DPPI



1990

ORSI



1991

ho avuto dei problemi. A inizio '87, alla Brabham, non ero affatto contento di avere in squadra Andrea De Cesaris, al quale non avevo mai perdonato un contatto in gara ai tempi della Lancia nel Mondiale Prototipi. Nei primi Gp della stagione non lo guardavo neppure in faccia, facevo fatica a rivolgergli la parola, poi, sai com'è, una parola tira l'altra, ci siamo spiegati, abbiamo chiarito tutto e siamo divenuti amici per la pelle. È un aneddoto che fa comprendere bene il mio atteggiamento.

— Cosa pensa dei recenti cambiamenti regolamentari della F.1? «Credo che le monoposto offrano il massimo della sicurezza raggiungibile. Sbaglia chi sostiene il contrario. Le tragedie di Imola hanno solo accelerato il processo di cambiamento, ma la causa di quanto è avvenuto va imputata alla fatalità e alla conformazione del circuito, non certo alla struttura della monoposto. Nei punti dove sono usciti Senna e Ratzenberger, viste la dinamica delle due uscite, sarebbe accaduta la stessa cosa anche due o dieci anni prima. Le assurde polemiche scatenate nel dopo gara contro la F.1 non hanno aiutato a

capire cosa era accaduto».

— Come mai non si è concretizzato il programma Dtm con la Mercedes?

«Il rapporto con loro non era nato per il Dtm, ma per la F.1. Avrei dovuto dare una mano a Frenzen e Wendlinger per sviluppare la vettura, poi c'è stata la gara di Imola e non sono stato più disponibile: né per Sauber, né per Williams. Con la Mercedes il discorso è proseguito in altre direzioni e ho fatto un test a Hockenheim con la C Klasse. Ci siamo lasciati con l'accordo di risentirci a fine stagione in vista del Dtm '95, ma poi loro hanno optato per un programma rivolto ai giovani e la cosa è finita lì».

— Questa chiacchierata dà l'idea di un Patrese aperto, spumeggiante e dalla dialettica torrenziale, ben lontano dallo stereotipo del pilota aspro e gelido. Dov'è la verità?

«Chiamiamo le cose col loro vero nome: sono nato come un personaggio introverso, arrogante e antipatico, ma in realtà ero soltanto timido e chiuso. Sono molto riservato, ma rispetto profondamente il prossimo e pretendo la stessa cosa, tutto qui. Ho sempre instaurato rapporti schietti, veri, sinceri: con me l'interlocutore sa sempre quello che penso, nel bene e nel male. Per questo in fondo, ritengo, di aver lasciato un buon ricordo nel Circus della F.1».

## Sei volte sul gradino più alto

Nei primi anni della carriera di Riccardo fu fondamentale l'incontro con Jackie Oliver della Shadow. L'anno dopo lo stesso Oliver, assieme ad altri transfughi dal team americano, fondò l'Arrows, che Patrese portò al 2. posto nel Gp di San Marino dell'81. Poi venne il periodo alla Brabham, dove il padovano riuscì a stabilire una buona intesa con il progettista Gordon Murray. In questi anni Riccardo non disdegnava gareggiare nei prototipi. Al volante delle Lancia Beta Montecarlo e Lc2 gli riuscì di vincere ben 8 corse. Gli anni più fruttuosi sono stati quelli con la Williams, team con cui ha vinto a Imola nel '90, in Messico e Portogallo nel '91 e in Giappone nel '92. Nel '93 con la Benetton ha ottenuto 20 punti, ma senza mai legare con la squadra. Nella foto grande, lo vediamo impegnato, nel 1993, ad Adelaide suo ultimo Gp di F.1.



ORSI



# CHAMP

# Le

## SPECIALE

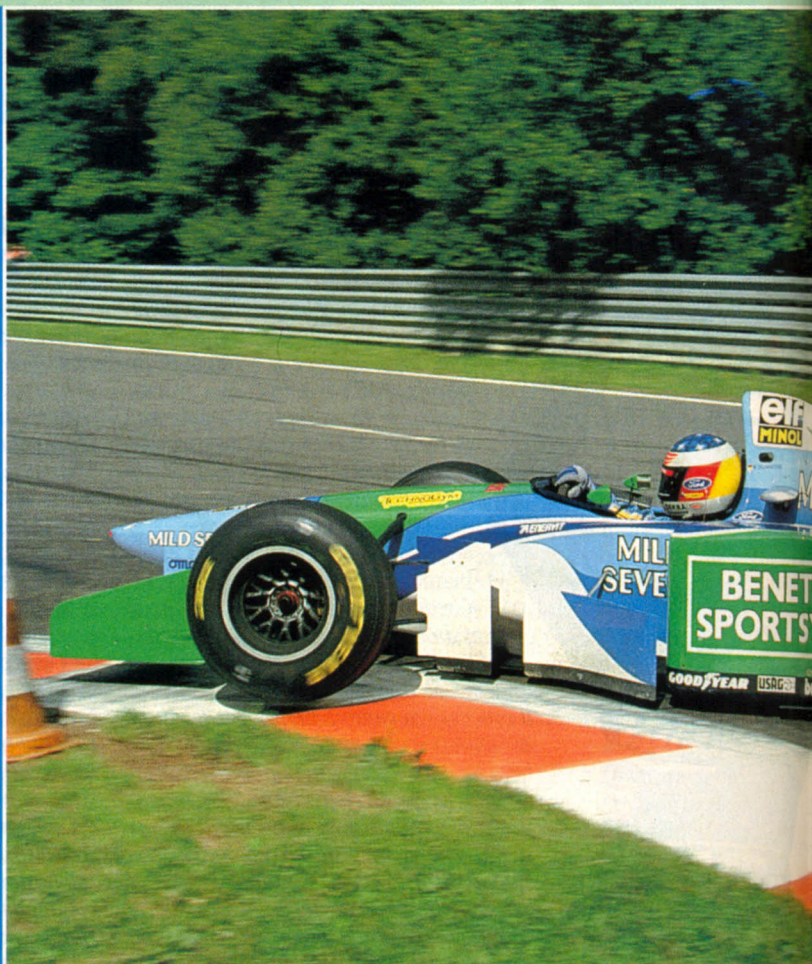
## I SEGRETI DELLE REGINE

**Per la prima volta tutte insieme le vetture dominatrici dei maggiori campionati '94  
E i particolari che le hanno rese vincenti...**

**ALBERTO ANTONINI**

**S**i fa presto a dire Williams, Penske, Alfa Romeo. Un'automobile da corsa non è, semplicemente, figlia del marchio che porta in gara. È una realtà con la quale si trovano a dover fare i conti tutti i progettisti, dalla F.1 alle categorie cosiddette minori, quando mettono mano alle loro creazioni. Quanti uomini ho a disposizione per completare il lavoro? Con quali strutture? A chi devo rivolgermi per reperire le componenti necessarie? Migliaia di pezzi diversi, dai pneumatici alle canalizzazioni dell'olio, dai pistoni all'ultima vite. Decine di ditte diverse, di preparatori specializzati con i quali tenere contatti, informarsi sui prezzi e sulla qualità dei materiali. La Ferrari, un anno fa, ha avuto le sue grane con le famose guarnizioni di tenuta della valvole pneumatiche (che venivano dal Belgio); e più recentemente con un altro fornitore esterno, per gli ingranaggi della distribuzione che mandavano in crisi il nuovo tre litri. Problemi che si presentano a decine, nel corso della realizzazione e poi in campionato. Per chiunque. Risolverli tutti, dai più complessi ai più elementari, è la chiave del successo. Avere il motore più potente non serve a nulla se poi si rompe il classico tubicino da cento lire. In queste pagine troverete uno strumento di consultazione «globale» per gli appassionati: tutte le vetture che hanno vinto i più importanti campionati nel mondo, corredate di una scheda che riassume le caratteristiche principali, i successi in gara e il personale che vi ha contribuito. In più, una megatabella dove troverete tutto, ma proprio tutto sui fornitori delle... real case, ovvero sulle aziende che hanno curato i dettagli della realizzazione. Scoprirete che, dai Gran Premi alle Stock-car, l'espressione «lavoro d'equipe» non è campata in aria... ■

**F.1 PILOTI**



# CHAMPIONS

## Magique

**Benetton, Williams e Penske: ovvero il vertice dell'automobilismo, almeno per quanto riguarda le monoposto. Tre vetture che affrontano il '95 con il titolo di campione in carica nella F.1 Piloti e Costruttori e nella serie IndyCar. Ma anche i campionati a ruote coperte richiedono uno sforzo titanico ai team**



ORSI

### F.1 COSTRUTTORI



ORSI

RUCH



### INDYCAR



**ITALIANO SUPERTURISMO**



**TURISMO BTCC**



**DTM**



**MONDIALE TURISMO**

fotografie SOLDANO-DPPI - PHOTO4 - STUDIO COLOMBO

FORMULA UNO (piloti)

## Più forte delle squalifiche

Della Benetton B194 è stato detto e scritto di tutto: che è stato il capolavoro di Rory Byrne e Ross Brawn, che sapeva guidarla solo Schumacher, che spesso la squadra ha sfidato i regolamenti. Sia come sia, dietro ai successi di Schummy ci sono due nomi molto meno noti di quelli di Briatore, Walkinshaw e C., ma altrettanto importanti. Uno è Martin Walters, che ha diretto il programma Cosworth per il motore Zetec R V8 (e peccato che da quest'anno il team passi ai Renault...). L'altro è Pat Symonds, ingegnere di corsa di Michael. Lo staff della Benetton ammontava a 195 unità. La base operativa è a Enstone, in Inghilterra.

FORMULA UNO (costruttori)

## Il sorriso dopo le lacrime

Il settimo successo nel campionato costruttori (terzo consecutivo) non potrà mai ripagare la perdita di Ayrton Senna; ma il team di Didcot ha avuto il merito di superare un momento difficilissimo dopo la tragedia di Imola. Alla Williams lavorano oltre duecento persone. La supervisione è affidata a Patrick Head, 49 anni, direttore tecnico e socio della squadra di Frank Williams, costretto dal gennaio '86 su una sedia a rotelle. Al progetto della Fw16 (modificata come Fw16B da metà stagione) ha lavorato come capo progettista Adrian Newey. Il motore Renault — responsabile Bernard Dudot — è stato usato nelle versioni Rs6 e Rs6B.



**LE MANS**

INDYCAR

## Un impegno su due continenti

Come tutte le vetture che partecipano oggi alla serie usa, la Penske del record di vittorie stagionali (dodici su sedici gare) ha origini britanniche. Progettata da Nigel Bennett, la Pc23 è stata realizzata nella sede della Penske Cars a Poole (Inghilterra). In America viene seguita da un'altra struttura, la Penske Racing di Reading, Pennsylvania, con a capo il famosissimo Roger. In tutto circa 160 persone cui si aggiunge lo staff della Ilmor. Quest'anno la Penske ha corso con il marchio di Mario Illien con la versione «D» (ex Chevy) del V8 turbo a 4 valvole per cilindro, e con il Mercedes a due valvole per Indianapolis dove Al Unser ha sbancato.

24 ORE DI LE MANS

## La Porsche della discordia

Una gara che da sola vale una stagione: la maratona della Sarthe è un classico dell'automobilismo e non meritava il coro di polemiche dell'edizione '94. Ma la 962 «stradale», preparata sulla base della Dauer Lm che a sua volta deriva pari pari dalla vecchia Gruppo C, non ha convinto nessuno. In effetti, la vettura aveva ben poco della Gt, a parte l'aerodinamica. Il progetto era stato direttamente seguito dalla Porsche di Weissach che aveva fornito anche il sei cilindri «piatto» di tre litri turbocompresso. La squadra era quella Joest, con Norbert Singer come ingegnere e Max Welti (che oggi ha lasciato l'incarico) nel ruolo di team manager.

SUTTON

ORSI


**FORMULA 3000**
**MONDIALE TURISMO**

## La Mondeo è sempre la più Ford

Altra gara in prova unica, la Coppa disputata a Donington ha visto al via il meglio delle due litri europee. E anche la seconda edizione è andata al neozelandese Paul Radisich e alla Ford Mondeo. L'impegno della Ford nella classe 2 litri è praticamente ufficiale, si svolge tuttavia tramite l'Andy Rouse Engineering di Coventry, in Inghilterra. Lo stesso Rouse è responsabile dello sviluppo del telaio, siglato Si, mentre i motori V6 a quattro valvole per cilindro (gli stessi della Mazda Xedos) vengono preparati dalla Cosworth nella sede di Northampton. Ingegnere di pista di Radisich era Vic Drake, che è anche socio di Andy Rouse nella squadra.

ORSI


**INGLESE FORMULA 3**
**ITALIANO SUPERTURISMO**

## Dall'Audi un impegno integrale

Quello che la F.1 gli aveva negato, Emanuele Pirro se l'è ripreso con gli interessi nell'edizione 1994 del Super-T: e con lui è arrivata al successo l'Audi 80 quattro, unica tra le vetture della D2 a portare in gara la trazione integrale. Specialmente sui fondi viscosi, la berlina tedesca si è rivelata imbattibile. Il team era gestito in pista da Emilio Radaelli, ma il coinvolgimento della casa madre si è fatto sentire. L'Audi Gmbh di Ingolstadt si è infatti occupata direttamente delle revisioni. La vettura era dotata di cambio sequenziale (tutta la trasmissione è «firmata» dall'Audi) a sei marce, il motore 4 cilindri sfiora i 300 cavalli.

**TURISMO BTCC**

## Profumo di... Limone

Gabriele Tarquini non poteva avere miglior fortuna oltre Manica: con sette vittorie su ventuno gare (più una del compagno di squadra Giampiero Simoni) non ha soltanto portato a casa un titolo prestigioso. Si è anche permesso, e ha dato all'Alfa Romeo, la soddisfazione di battere gli inglesi a casa loro. La 155 Ts, a trazione anteriore, è stata progettata dall'ingegner Sergio Limone, mentre la preparazione del motore porta la firma dell'ing. d'Agostino. La struttura dell'Alfa Corse, che fa capo a Giorgio Pianta, vedeva l'ex ferrarista (ed ex Ligier) Maurizio Nardon nel ruolo di ingegnere di pista di Tarquini.

**FORMULA 3000**

## Continua il dominio Reynard

Dopo la vittoria di «Jules» Bouillion, il team Dams di Jean di Paul Driot (una quindicina di elementi) già quest'anno guarda alla F. 1. Comunque sarà l'ultimo anno per la categoria in questa configurazione. Il telaio Reynard viene realizzato a Bicester su disegno di Malcolm Oastler, mentre la squadra è completamente francese e ha sede presso Le Mans. Il motore Cosworth Ac era preparato in Inghilterra dalla Nicholson-McLaren. Ingegnere di pista della Dams era Rob Arnott.

**DTM**

## La Klasse non è acqua

Contraddizione in termini: la Mercedes che nel '94 si è ripresa il titolo con Klaus Ludwig portava sulle fiancate, in caratteri cubitali, la scritta D2. Niente a che fare con la due litri: le «C-Klasse» dell'Amg, il team ufficiale Mercedes, appartenevano alla classe 1, con motore V6 aspirato di 2500 cc. L'organizzazione del team conta una cinquantina di persone con a capo Hans-Werner Aufrecht e sede ad Affalterbach. Le vetture sono invece costruite a Sindelfingen sotto la supervisione di Werner Frowein dell'Amg. Capoprogetto Michael Laub, direttore di reparto Bernd Ramler, ingegnere di pista di Ludwig Gerhard Ungar.

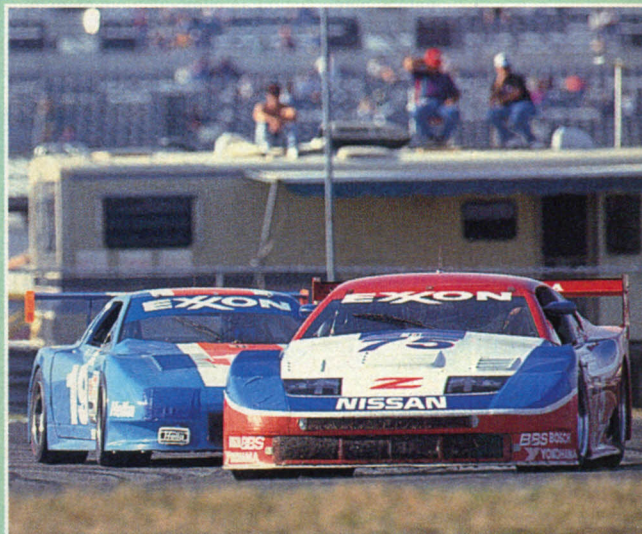
**F. 3 INGLESE**

## Stewart mette la terza

Dietro alla vittoria in campionato di Jan Magnussen c'è una struttura, il Paul Stewart Racing del figlio di Jackie, di ben 45 dipendenti, con base a Milton Keynes. Il motore Mugen-Honda del pilota danese era preparato a Spalding dal Neil Brown Engineering, ma il telaio parla italiano: l'F394 dell'ingegnere Gianpaolo Dallara domina ormai in tutta Europa. Grazie a questa organizzazione, che comprendeva l'ingegnere di pista Bruce Jenkins, Magnussen è arrivato nel '94 a totalizzare 14 vittorie su diciotto gare, battendo il record stagionale di Ayrton Senna che resisteva dall'83.



NASCAR



IMSA GTS

NASCAR

**Un telaio fatto in casa**

Welcome, benvenuto: non è un'esclamazione, è il nome della località del North Carolina (Usa) dove nasce la Chevrolet Lumina che ha dato a Dale Earnhardt il sesto titolo Stock, grazie soprattutto all'affidabilità nei risultati che ha permesso a «Ironhead» di accumulare punti preziosi. Nonostante le apparenze, queste vetture sono ricostruite completamente rispetto ai modelli di produzione e la Rcre (Richard Childress Racing Enterprises) si fa da sola sia la struttura di rinforzo dei telai, con la supervisione di Bob Hutchins, che la preparazione del motore aspirato V8 da 5900 cc. Nel panorama Nascar, è uno dei pochi team «autonomi».

INDY LIGHT

**Quindici uomini per Lola**

La Indy Light o mini-Indy è diventata popolare in Europa con i nomi di Fabrizio Barbazza, vincitore 86, e più recentemente dell'excentauro Eddie Lawson. È stato proprio il compagno di team di Eddie, l'inglese Robertson, ad assicurarsi l'ultima edizione con quattro vittorie su dodici gare. La squadra ha sede a Hilliar, nell'Ohio, ma le vetture a disposizione erano tre Lola T93/20, derivate dalle vecchie F. 3000 e costruite in Inghilterra. La struttura americana conta appena quindici persone e Steve Horne, il titolare, faceva da ingegnere di pista a Robertson! Il motore è il sei cilindri Buick preparato dal George Speed's Shop.

IMSA WSC

**Col Wankel contro le Rosse**

Onore al merito: il sudafricano Wayne Taylor e la sua Kudzu Dg3 hanno approfittato al meglio del ritardo con cui la Ferrari 333 Sp è entrata in lizza nel campionato delle barchette Imsa, portandosi via il titolo per un soffio. Il team ha sede a Downing (Georgia) e impiegava venti persone. A un telaio onesto e robusto, progettato da David Lynn in honeycomb di alluminio con pannelli in fibra di carbonio, è accoppiato il motore Mazda rotativo (la Casa giapponese ha acquistato da tempo i diritti su questo tipo di propulsore), a tre rotori di 3900 cc e 465 CV, messo a punto da Rick Engman. Direttore del progetto è John Greene, capo meccanico Brian Anderson.

IMSA GTS

**Un titolo che... dà lustro**

La serie delle «Piccole» Imsa (lontane parenti delle vetture di serie, con motore anteriore e trazione posteriore) quest'anno ha rivaleggiato in velocità con le barchette della classe superiore. La Nissan 300 Zx che con Steve Millen ha dominato il campionato, per la seconda volta in tre anni, è una giapponese solo di nome. Il Cunningham Racing, la squadra che la schiera con a capo Clayton Cunningham, è infatti basata in California, a El Segundo. E il progetto della vettura è vecchio di cinque anni, essendo basato su un lavoro di Trevor Harris dell'89. Il motore, un V6 turbocompresso, è preparato invece da John Caldwell. Ma dal '95 il turbo è abolito...

PHOTO 4



INDY LIGHT



IMSA WSC



TRANS-AM



TRANS-AM

## È sempre il momento Camaro

Ex pilota di F. Indy, Scott Pruett ha fatto poker. Con la sua vittoria l'American Equipment Racing di Buz McCall, basato a Indianapolis, si è assicurato il quarto titolo in altrettanti anni. Merito della Chevrolet Camaro Z28 sotto la cui carrozzeria si celano un telaio tubolare realizzato da Bob Riley e un otto cilindri «small block» della Chevy, con preparazione Katech. Will Moody assolve le funzioni di capomeccanico e ingegnere di pista, e per dare un'idea della supremazia dell'Aer basti dire che su 13 gare Pruett ha vinto 4 volte, è arrivato secondo altre 6 e ha completato tutti i giri di pista...

PHOTO4



MONDIALE RALLY

## Staffetta di fine stagione

La Toyota vincitrice del titolo piloti con Didier Auriol e del mondiale Marche '94 in realtà... sono due. Alla St185 Gruppo A è stata affiancata, a partire dall'Australia, la versione evoluta St205. Entrambe le coupé turbo a trazione integrale Toyota sono giapponesi solo di origine, essendo in effetti realizzate e curate dal Tte (Toyota Team Europe) di Colonia, in Germania, con a capo lo svedese Ove Andersson. Ingegnere capo nel '94 era Dieter Bulling, Michael Rossman dirigeva la sezione motori e Gerd Pfeiffer si occupava delle vetture in gara. Il motore era un 4 cilindri in linea 2 litri accreditato di 360 cv a 5700 giri.

STUDIO COLOMBO

## FORMULA FORD



PHOTO4

## FORMULA ATLANTIC



FORMULA FORD

## Finalmente novità nei telai

Sembra proprio che in Inghilterra sia il grande momento dei danesi. Oltre a Jan Magnussen c'è Jason Watt, che quest'anno ha rotto il tradizionale dominio dei telai Van Diemen e Swift con la Vector T194 di Wiet Huidekoper. La Vector si occupava anche della preparazione del motore Ford, siglato Zetec come quelli della F.1. La Foundation Racing, squadra di Watt, è basata a Berkhamsted e non solo è riuscita a vincere — approfittando delle... sventure altrui — il campionato, ma si è imposta sempre con Watt anche nel prestigioso Festival di fine stagione, grazie anche all'ingegnere di pista Malcolm Pullen.

F. ATLANTIC

## Ecco l'oro della California

Il nome completo della serie è Toyota Atlantic Championship e lascia pochi dubbi sulla motorizzazione di queste monoposto, che nel '94 hanno visto ancora un monopolio Ralt. È stata la Rt41, che reca la gloriosa firma di Ron Tauranac, a portare alla vittoria la n. 1 tutta d'oro di David Empringham. La struttura vincente è quella della Ralt americana, affidata a Brian Robertson e con sede a Torrance, in California. I dipendenti sono dodici, mentre la preparazione del motore Toyota avviene a Portland, nell'Oregon, a opera della Loynings. Ingegnere di pista è Dave McMillian.

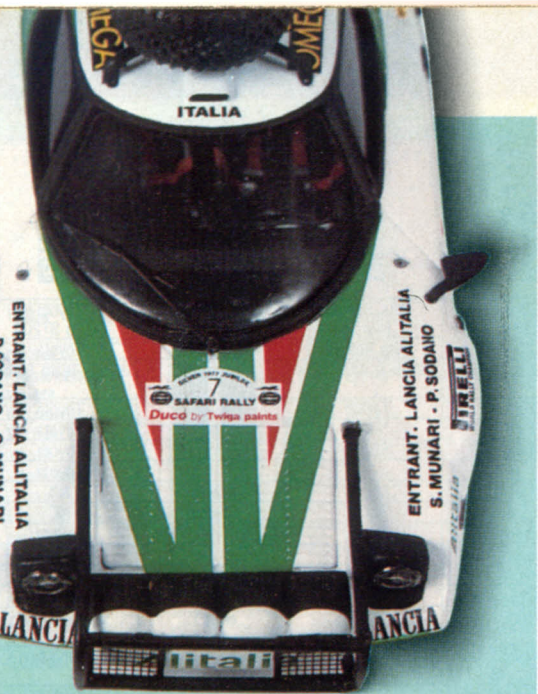
Dati a cura di «Racecar» (Gran Bretagna)

	FORMULA 1 (COSTRUTTORI)	FORMULA 1 (PILOTI)	INDYCAR	INDY LIGHT	FIA FORMULA 3000	TOYOTA ATLANTIC	BRITISH FORMULA 3	FORMULA FORD FESTIVAL	24 ORE LE MANS
<b>Telaio</b>	Williams Fw16	Benetton B194	Penske Pc23	Lola T93/20	Reynard 94D	Ralt Rt41	Dallara F394	Vector Tf94	Porsche 962 Lm-Gt
<b>Motore</b>	Renault	Cosworth	Ilmor Engineering	Buick	Cosworth	Toyota	Mugen-Honda	Ford	Porsche
<b>Preparazione motore</b>	Renault Sport	Cosworth	Penske Racing	George's Speed Shop	Nicholson McLaren	Loynings	Neil Brown Eng	Vector	Porsche
<b>Basamento</b>	Renault Sport	Cosworth	Ilmor	Buick	Cosworth	Toyota Racing Dev	Mugen	Ford	Porsche
<b>Testata</b>	Renault Sport	Cosworth	Ilmor	Buick	Cosworth	TRD	Mugen	Ford	Porsche
<b>Albero</b>	Renault Sport	Cosworth	Ilmor	Buick	Cosworth	TRD	Mugen	Ford	Porsche
<b>Silent blocks</b>	—	Cosworth	—	Buick	Cosworth	—	Mugen	—	Porsche
<b>Pistoni</b>	Renault Sport	Cosworth	Ilmor	Buick	Cosworth	TRD	Mugen	Ford	Mahle
<b>Anelli di tenuta</b>	Renault Sport	Cosworth	Ilmor	Buick	Cosworth	TRD	Mugen	Ford	Mahle
<b>Bielle</b>	Renault Sport	Cosworth	Ilmor	Carillo	Cosworth	TRD	Mugen	Ford	Porsche
<b>Valvole</b>	Renault Sport	Cosworth	Ilmor	Del West	Cosworth	TRD	Mugen	Ford	Porsche
<b>Alberi a camme</b>	Renault Sport	Cosworth	Ilmor	Buick	Cosworth	TRD	Mugen	Ford	Porsche
<b>Candele</b>	Champion	Champion	Bosch	Bosch	Champion	TRD	NGK	Ford	Bosch
<b>Alimentazione</b>	NC	Cosworth & Ford	Ilm & Penske	Delco	Cosworth	Ralt	Bosch	Vector	Premier & Porsche
<b>Scarico</b>	NC	Benetton Formula	Penske	Lola	Reynard Racing Cars	Good Fabrications	Dallara	Ford & Vector	Porsche
<b>Turbo</b>	—	—	Garrett	—	—	—	—	—	KKK
<b>Costr. Telaio</b>	Williams GPE	Benetton Formula	Penske Cars	Lola Cars	Reynard Racing Cars	Ralt Cars	Dallara Automobili	Vector Racing Car	Porsche AG/Dauer
<b>Mat. compositi</b>	Fiberite	Benetton Formula	Penske & DPS	Advanced Composites	DAMS	Advanced Composites	Dallara	—	Porsche
<b>Cambio</b>	WGPE	Benetton Formula	Penske	Lola	Reynard & DAMS	Staffs Silent Gear	Dallara	Hewland	Porsche
<b>Rapporti</b>	Xtrac	Xtrac	Varie	Gearace & Hewland	Reynard & TPTR	Staffs Silent Gear	Dallara Hewland	Hewland	ZF
<b>Scatola Distanziale</b>	WGPE	Benetton Formula	Penske	Lola	Reynard	TRD Ralt	Dallara	Vector	Porsche
<b>Scatola differenziale</b>	WGPE	Benetton Formula	Penske	Lola	Reynard	Ralt	Dallara	Hewland	Porsche
<b>Ingranaggeria diff.</b>	NC	Benetton Formula	Xtrac	Hewland	DAMS	Hewland	Hewland	Hewland	Porsche
<b>Frizione</b>	AP Racing	AP Racing	AP Racing	AP Racing	AP Racing	Tilton	AP Racing	Ford	Sachs
<b>Liquido frizione</b>	AP Racing	Elf	AP Racing	AP Racing	Elf	AP Racing	Ferodo	Silkolene	ATE
<b>Dischi freno</b>	Carbone Industrie	Carbone Industrie	Alcon	AP Racing	AP Racing	AP Racing	Brembo	Vector	SHW
<b>Pinze freno</b>	AP Racing	Brembo	Alcon	AP Racing	AP Racing	AP Racing	Brembo	AP Racing	Brembo
<b>Liquido freno</b>	AP Racing	Elf	AP Racing	AP Racing	Elf	Castrol	Ferodo	Silkolene	ATE
<b>Pastiglie</b>	Carbone Industrie	Carbone Industrie	Perf. Friction & AP	Performance Friction	Performance Friction	Ferodo	Ferodo	Ferodo	Pagid
<b>Pistoncini</b>	AP Racing	Brembo	AP Racing	AP Racing	AP Racing	AP Racing	Girling	Girling	Girling
<b>Trasmissione (1)</b>	NC	Benetton Formula	Metalore	Lola	Reynard	Gemini Transmission	Dallara	Vector	Löbro
<b>Trasmissione (2)</b>	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Giunti</b>	NC	Benetton Formula	Metalore	Lola	Reynard	Ralt & GKN	Dallara	Hardy Spicer	Löbro
<b>Cuscinetti</b>	Timken	SKF	Timken	Timken	SKF	SKF	SKF	SKF	Timken
<b>Cerchi</b>	OZ	BBS	BBS	M & A Castings	Dymag & OZ	Dymag	Tecnomagnesio	Weller	BBS
<b>Pneumatici</b>	Goodyear	Goodyear	Goodyear	Firestone	Avon	Yokohama	Avon	Goodyear	Goodyear
<b>Serbatoio</b>	ATL	ATL	Goodyear	Premier	Premier	Premier	Pirelli	Premier	Premier
<b>Pompa carburante</b>	NC	Cosworth	Ilmor	Bosch	Bosch	TRD	Bosch	AC Delco	Bosch
<b>Carburante</b>	Elf	Elf	Ashalhd	VP Racing Fuels	Elf	—	Mobil	—	—
<b>Serbatoio olio</b>	WGPE	Benetton Formula	Penske	Lola	Reynard	Kent Aerospace	Dallara	Vector	Porsche
<b>Pompa olio</b>	NC	Cosworth	Ilmor	Cosworth	Cosworth	TRD	Mugen	Vector	Porsche
<b>Lubrificanti</b>	Elf	Elf	Mobil	Chevron	Elf	Motomaster	Mobil	Silkolene	Shell
<b>Ammortizzatori</b>	Ohlins	WP Suspension	Penske	Koni	Dynamic	Penske	Quantum	Ohlins	Shachs
<b>Molle</b>	NC	Hyperco	Hyperco	Eibach	DAMS	Faulkner	Eibach	Eibach	Schmitthelm & Eibach
<b>Radiatori</b>	NC	Secan & Benetton	Penske & Modine	Behr	Reynard	Docking	Dallara	Vector	Secan
<b>Scambiatori calore</b>	—	—	Penske & Modine	—	—	—	—	—	—
<b>Tubazioni</b>	NC	NC	Varie	Aeroquip	Reynard	Earl's	NC	Norma	Aeroquip
<b>Snodi sferici</b>	Goldline	Varie	Varie	Goldline	BM Motorsport	RESB & Goldline	NMB	RESB	Porsche
<b>Guarnizioni</b>	NC	Varie	Varie	Coast Fabrication	Dzus	Dzus	Camloc & Dzus	Unbraco	NC
<b>Imp. elettrico</b>	NC	Benetton & Ford	Pi Research	Delco	DAMS	Ralt	Bosch	Vector	Porsche & Bosch
<b>Cablaggi</b>	NC	Tony James	Pi Research & Ilmor	Buick	DAMS	Ralt	DG Harness	Vector	Raychem & Porsche
<b>Strumentazione</b>	Magneti Marelli	Benetton & Ford	Pi Research	Pi Research	Pi Research	Pi Research	Cranfield	Stack	NC
<b>Acquisizione dati</b>	Magneti Marelli	Benetton Formula	Pi Research	Pi Research	Pi Research	Pi Research	Cranfield & PSR	Stack	NC
<b>Gestione elettronica</b>	Magneti Marelli	Ford Electronics	Ilmor	Delco	Cosworth	TRD	Mugen	Ford	Bosch
<b>Telemetria</b>	NC	Cosworth & Ford	Pi Research	—	Pi Research	—	—	—	NC
<b>Alternatore</b>	NC	Cosworth	Ilmor	Buick	Cosworth	TRD	—	Vector	Bosch
<b>Avviatore</b>	NC	NC	NC	Delco	Reynard	—	Mugen	Bosch	Bosch
<b>Accensione</b>	Magneti Marelli	Cosworth	NC	Delco	Cosworth	TRD	Bosch	Ford	Bosch
<b>Batteria</b>	NC	Benetton Formula	Delco	Hawker	Varley	Exide	Varley	Fiamm	Bosch
<b>Imp. radio</b>	MRTC	Motorola	Motorola	Motorola	MRTC	Race Tech	MRTC	—	NC
<b>Volante</b>	Personal	Momo	Personal	Momo	Momo	SPA	Momo	Alpha	Momo
<b>Sedili</b>	WGPE	Benetton Formula	Penske	Lola	DAMS	Trac Tec	PSR	Vector	Porsche
<b>Cinture</b>	TRW Sabelt	TRW Sabelt	Willans	Total Restraint	Willans	Simpson	TRW Sabelt	Willans	TRW Sabelt
<b>Estintore</b>	Lifeline	Benetton Formula	SPA	Fire System	SPA	SPA	Lifeline	SPA	Heinzman

(1) Direttamente sui semiassi; (2) Tramite albero; NC = Non comunicato

IMSA WSC	IMSA GTS	SCCA TRANS-AM	MASCAR WINSTON CUP	DTM	MONDIALE TURISMO	TURISMO BRITANNICO	ITALIANO SUPERTURISMO	MONDIALE RALLY
Kudzu DG3	Nissan 300ZX	Chevrolet Camaro Z28	Chevrolet Lumina	Mercedes-Benz C-Class	Ford Mondeo Si	Alfa Romeo 155 TS	Audi 80 Quattro	Toyota Celica ST205
Mazda	Nissan	Chevrolet	Chevrolet	Mercedes-Benz	Cosworth & Ford	Alfa Romeo	Audi	Toyota
Downing/Atlanta	Caldwell Development	Katech	Richard Childress Racing	AMG	Cosworth & Ford	Abarth & Alfa Corse	Audi-Sport	Toyota Team Europe
Mazda	Nissan	Katech	Chevrolet	AMG/Zeus	Ford	Teksid	Audi	Toyota
Mazda	Nissan	Katech	Chevrolet	AMG/Cosworth	Ford	Teksid	Audi	Toyota
—	SCAT	Moidex	LA Enterprises	AMG/Kessler	Cosworth	SCAM	Oral	Toyota
—	Fluidampr	Fluidampr	GM	—	—	—	—	Toyota
—	Cosworth	JE	JE	Mahle	Cosworth	Mahle	Mahle	NC
—	Cosworth	Sealed Power	Speed Pro	Goetze & NPR	Cosworth	Mahle	Goetze	NC
—	Carrillo	Carrillo	Carrillo	NC	Cosworth	Pankl	Oral	Toyota
—	Del West	Del West	Manley	Zanzi & Del West	Cosworth	Zanzi	Del West	Toyota
—	Nissan & CR Axtel	Katech	Competitions Cars	NC	Cosworth	SCAM	Audi	Toyota
NGK	Bosch	Champion	AC	Bosch & Champion	Cosworth	Champion	Bosch	Nippon Denso
Motec	Bosch	American Equipment Racing	Holley	NC	Ford	Abarth	Bosch	Nippon Denso
Downing & Design Ideas	Cunningham Racing	Frank Weiss	RCR	NC	Good Fabrications	Abarth	Degussa/Audi	Rochhausen
—	Garrett	—	—	—	—	—	—	Toyota
Downing/Atlanta	CRI	AER/Riley & Scott	RCR	Mercedes-Benz	ARE	Albatech	Audi/Matter	Heggeman/TTE
Downing/Atlanta	CRI	EG Composites	—	NC	Crosby	Belco Avia & Cecomp	NC	TTE
March	Hewland	Hewland	Borg Warner	Mercedes-Benz	Xtrac	Hewland	Audi	Xtrac
NC	Hewland	Hewland	NC	NC	Xtrac	Hewland	Audi	Xtrac
Downing/Atlanta	CRI	Quartermaster	GM	NC	Xtrac	Hewland	Audi	Xtrac
—	CRI	Mid Valley Engineering	—	NC	—	—	—	Xtrac
March	Nismo	Frank Weiss	NC	NC	Xtrac	Abarth	Audi	Toyota Racing Dev
NC	Nismo	Gleason	NC	NC	FF Developments	Abarth	Torsen/FFD/ZF	Xtrac
Tilton	AP Racing	Tilton	Quartermaster	Sachs	AP Racing	AP Racing	Sachs	Sachs
AP Racing	AP Racing	AP Racing	—	AP Racing	AP Racing	Castrol	Shell	Castrol
Coleman	AP Racing	Alcon	Wilwood	AP Racing	AP Racing	Brembo	Alcon	Alcon
Alcon	CRI & Brembo	Alcon	Wilwood	AP Racing	AP Racing	Brembo	Alcon	Alcon
AP Racing	Winmax	Castrol	AP Racing	AP Racing	AP Racing	Castrol	Shell	Castrol
Hawk	Performance Friction	Performance Friction	Performance Friction	AP Racing	Performance Friction	Peri Friction & Pagid	Performance Friction	Alcon
Tilton	AP Racing	Lockheed	CNC	AP Racing	Girling	Brembo	Alcon	Alcon
NC	Metalore	Quick Change Exchange	Tex Enterprises	NC	Xtrac	Hewland	Löbro integrale	GKN
—	Quartermaster	Quartermaster	NC	Huber & Suhner	—	—	—	Pankl
Metalore & SB Eng	Hardy Spicer	Quartermaster	Hardy Spicer	NC	Xtrac	GKN & Lobro	Löbro	Pankl
INA & SKF	INA & NTN	SKF	Timken	NC	Timken	SMFA Somecat	FAG	SKF
BBS	BBS	BBS	Bassett	BBS & OZ	Dymag	Speedline & MIN	BBS	Varie
Goodyear	Yokohama	Goodyear	Goodyear	Bridgestone	Michelin	Michelin	Dunlop	Michelin
Fuel Safe	ATL	Fuel Safe	ATL	NC	Fuel Safe	ATL	Uniroyal	ATL
Nippon Denso	Bosch	Holley	Carter	NC	Bosch	Bosch	Bosch	Nippon Denso
Exxon	ERC & Exxon	Klotz	Unocal	Shell	Mobil	ERG	imposto dalla CSAI	Varie
Downing/Atlanta	Patterson	Patterson	Patterson	Mercedes-Benz & AMG	Pace	Abarth	Audi	TTE
Mazda	Hawks	Cosworth	Weaver	Mercedes-Benz	Pace	Alfa Corse	Audi	Toyota
Quaker State & Bel-Ray	Mobil & Unocal	Darnex	Unocal	Shell	Mobil	Olio Fiat	Shell	Castrol
Penske	Penske & Works	Penske	GM	Bilstein	Proflex	Bilstein	Koni	Bilstein
NC	Rockwell	Hyperco	Rockwell	NC	Eibach	Eibach	Eibach	Eibach
C & R Racing	Calsonic & Llanelli	Valeo	C & R Racing	Behr	Docking	Alutechno	NC	TTE
—	Alpha United	Harrison	—	Behr	—	—	NC	Secan
Earl's	Earl's	Earl's	K-B Systems	NC	NC	GF	Prototechnik/Audi	Werthenbach
NMB & Aurora	NMB	NMB	NMB & Aurora	NC	Rose Bearings	GF	Hirschmann	Varie
NC	Scholler Industries	Coast Fabrication	Bowman	NC	—	GF	NC	Varie
NC	Bosch	AER	NC	Bosch	Ford	Abarth	Audi/Bosch	TTE
NC	Raychem	Race Tech	Packard Electric	Bosch	Zytek	Abarth	Reinshagen/Audi-Sport	TTE
Stack	Pi Research	Stack & Autometer	Autometer	Bosch	Stack	Magneti Marelli	Bosch	Varie
Stack	Nissan	Competition Data Sys	Universal Automotive Sys	Bosch	Stack	Magneti Marelli	Microdynamics	TTE
NC	Nissan	—	—	Bosch	Ford	Magneti Marelli	Audi-Sport	Nippon Denso
NC	Nissan	CDS	Universal Automotive Sys	Bosch	—	Magneti Marelli	Bosch	TTE
NC	Nissan	—	GM	—	Ford	TAG	TAG	Nippon Denso
Tilton	Nissan	Quartermaster	GM	Bosch	Ford	Magneti Marelli	Bosch	Toyota
NC	Bosch	MSD	GM	Bosch	Zytek	Magneti Marelli	Bosch	Nippon Denso
NC	Genesis	Delco	AC Delco	Varley	Varley	Pulsar	WGK	Pulsar
NC	MOT	Racing Electronics	Motorola	NC	MRTC	NC	Ascorm	Motorola
NC	Momo	Personal	Sweet	Mercedes-Benz & Petri	Motolita	Momo	Momo	OMP
Downing/Atlanta	CRI	Tractec	Banjo Performancecenter	Recaro	Sparco	Sparco	Recaro	Recaro
Pacific Scientific	TRW Sabelt	Simpson	Simpson	TRW Sabelt	Sparco	TRW Sabelt	Sabelt	TRW Sabelt
SPA	Lifeline	Lifeline	Fire Bottle	NC	SPA	Sparco	Lifeline	Varie

a cura di SERGIO REMONDINO



### NOVITÀ DALLA RACING43 È la Stratos che Munari usò al Safari!

Racing43 continua nella produzione di interessantissime Lancia da rally, golosissime novità per gli appassionati del settore. L'ultima in ordine di tempo è la Stratos in versione Safari, che vi presentiamo in queste pagine. Si tratta della vettura con la quale Munari e Sodano si classificarono terzi nella classica africana del 1977. Come al solito il kit, in scala 1/43, è in metallo bianco, con una notevole quantità di fotoincisioni. Il punto forte sono, ovviamente, le protezioni anteriori e posteriori e il portaruota (con relativa

ruota) sul tetto. Tutti elementi che caratterizzavano la vettura vera e che nel kit di Racing43 sono fedelmente riprodotti. Tra le altre Lancia realizzate da Racing43 ci sono inoltre le Lancia Delta S4 nelle versioni viste sui campi di gara, da quella ufficiale con i colori Martini a quelle delle scuderie Jolly Club, Grifone e Art.

**Racing43:** La Mini Miniera, Via Vinaj 25, 12100 Cuneo. Tel. 0171-344420.



### Da Model Story arriva l'Ascona di Biasion



### Ancora Porsche 911 per Fabrizio Pitondo

Fabrizio Pitondo tiene fede alla sua fama di «porschista» doc e sforna un'altra bella serie di 911 in varie versioni. Si comincia dalla Carrera 2 che ha corso in America nel '93 (numero 01 nella foto) per continuare con la 911 Turbo anch'essa vista in gara negli States (numero 7) per andare infine alla Rsr 3.8 del campionato italiano Supercar Gt (numero 23). Come al solito, nel caso di Pitondo, ci troviamo in presenza di kit in resina in scala 1/43 dal notevole livello qualitativo, tutti relativi a soggetti di sicuro interesse.  
**Pit:** Fabrizio Pitondo, Via Galvani 119, 37100 Verona. Tel. 045-563461.

La ditta Model Story di Bassano del Grappa ha realizzato un'altra interessante produzione di vetture da rally. Si tratta della Opel Ascona 400 Gruppo 4 del 1983 con la quale Miki Biasion e Tiziano Siviero si classificarono quarti assoluti. Ricavata sulla base dell'ottimo kit in metallo bianco di Racing43, l'Ascona di Biasion è disponibile sia da montare, a prezzo di 85.000 lire, che già completata. Il modellista di Bassano del Grappa ha preparato una ennesima versione della Lancia Delta HF nella fattispecie la vettura del team Overboost.  
**Model Story:** Via Ferracina 28, 36061 Bassano del Grappa (Vi). Tel. 0424-227714.

### Carrara schiera le Alfa turismo

Stefano Carrara ha realizzato una interessante serie di kit in resina, e nella classica scala 1/43, relativi alle Alfa Romeo 155 che lo scorso anno sono distinte sia nel Dtm che nella D2. Per quanto riguarda il Dtm, il campionato turismo tedesco, Carrara ha pronta la 155 V6 Ti con la quale Modena ha debuttato e vinto all'Avus. Per la D2 ecco le due vetture della Top Run (nella foto) condotte da Super Turismo italiano da Roberto Russo e Mauro Trionne. I kit di Stefano Carrara costano 70.000 lire l'uno.  
**Sc Model:** Stefano Carrara, Via Crucis 15, 38049 Vigolano Vattaro (Trento). Tel. 0461-847014.



**SPECIALE  
412 T2**



# ROSSA SPERANZA

**AUTO  
SPRI  
NT**

a cura di **ALBERTO ANTONINI, MARIO DONNINI, DIEGO FORTI  
FRANCO NUGNES, GIORGIO PIOLA** - fotografie di **ANGELO ORSI**



## SPECIALE 412 T2



**LUCA  
MONTEZEMOLO**

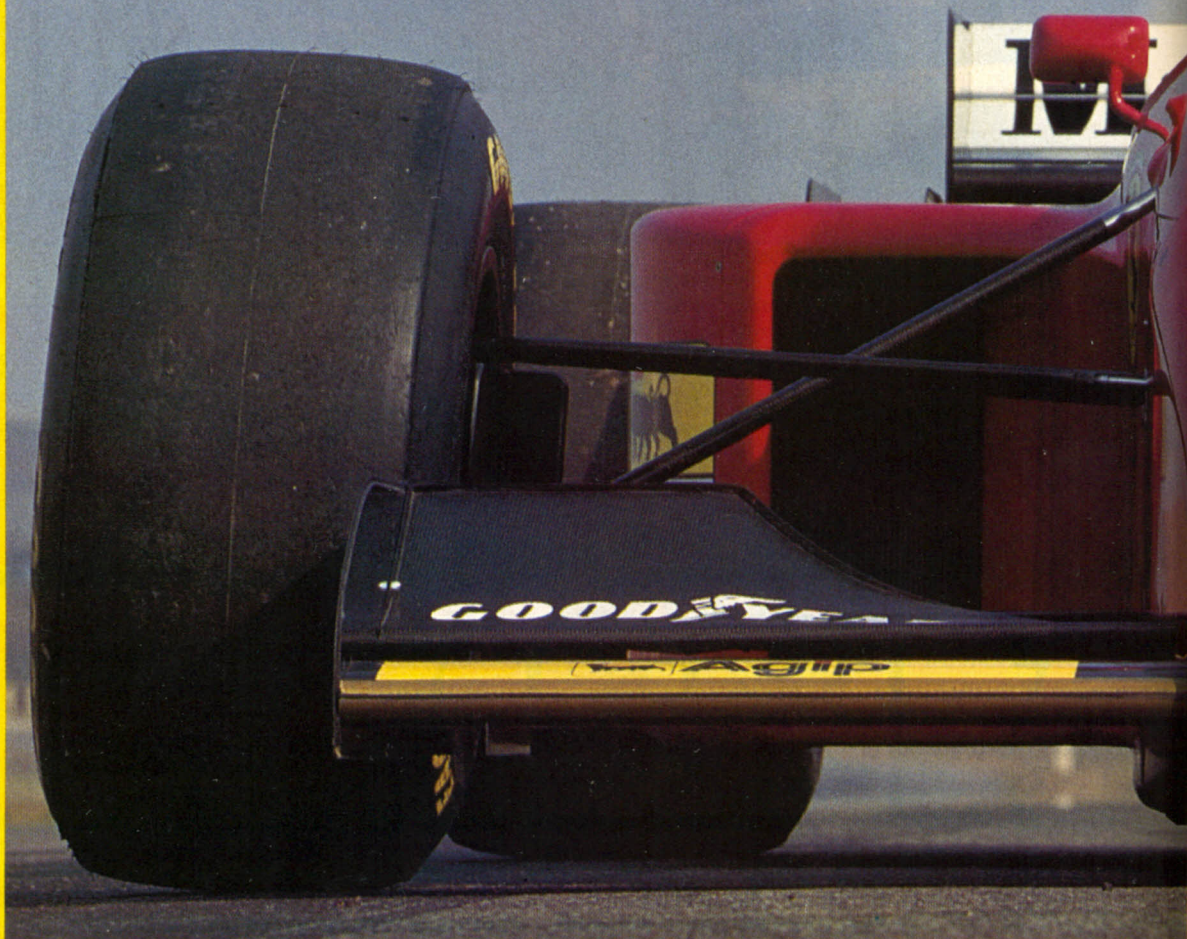
**Il Presidente fa molta fatica a non lasciarsi andare, a non lanciare proclami. E parla di passato, presente, futuro, dei piloti, dei nuovi tecnici e della nuova monoposto, che secondo lui è proprio... brutta. Poi però alla fine non ce la fa più e dice che se non vince quest'anno...**

**U**n torrente in piena: ovvero, Luca Cordero di Montezemolo, presidente tifoso (anti tifosissimo) della Ferrari. Ecco la sintesi della presentazione della nuova Rossa di F.1. Una vettura che, come si può facilmente ricavare dalle parole del Presidente ha un compito ben preciso e inderogabile: vincere. Montezemolo non si è nascosto dietro a un dito, ha toccato i punti caldi del futuro Ferrari, dando nel contempo l'impressione di essere parte fondamentale del motore che spinge e stimola gli uomini di Maranello. Due i suoi interventi, intervallati dalle parole di Barnard, Todt e Martinelli, cioè i referenti tecnici e sportivi della Ferrari F.1. Ecco suddiviso il Montezemolo pensiero in... Parte prima e Parte seconda...

**PARTE PRIMA.** «In vista della prossima stagione cercheremo di fare il nostro mestiere e siamo total-

mente consapevoli che, essendo i più "anziani" e anche i più titolati a livello di palmarès, abbiamo grandi responsabilità nei confronti di questa Formula 1, che resta l'espressione più alta della ricerca tecnologica e dello sviluppo applicato allo sport automobilistico. E quando si partecipa in un'ottica di Costruttori, come lo fa la Ferrari, si perde sicuramente in termini economici. Si guadagna però molto in tecnologia e in ricerca: le corse rappresentano la nostra storia, la nostra vita, la nostra nascita e rappresenteranno sempre il nostro futuro. Credo che nella società italiana certi momenti di riflessione (il riferimento è allo stop di tutte le manifestazioni agonistiche di domenica 5, ndr) volti al recupero della convivenza civile e della serenità, siano il miglior auspicio e augurio per la F.1 '95. Mi auguro che ritornino principi di competitività, di lealtà, di correttezza e anche rapporti sereni all'inter-

Lo hanno ribattezzato «formichiere», il muso della 412 T2: rispetto alla monoposto dello scorso anno sono scomparsi gli archetti che sostenevano le ali anteriori. Barnard ha scelto una soluzione concettualmente più vicina a quella adottata dalla Williams. La nuova Rossa colpisce per la sua compattezza: sembra più una Formula 3000 che una Formula 1. Sotto al muso si nota lo scalino di 60 mm. L'aspetto è molto aggressivo. Fuori dal Centro Civico di Maranello c'era il pubblico delle grandi occasioni per seguire, anche solo con una sbirciata, la nuova Ferrari





no di questo mondo che ha perso nel 1994 uno dei più grandi protagonisti che la storia dell'automobilismo moderno abbia mai avuto, cioè Ayrton Senna. Non abbiamo perso solo un grande campione, ma anche una persona corretta, che nel Circus della F.1 mancherà in maniera enorme. Credo quindi che l'inizio di questa stagione da parte mia non si possa caratterizzare con dichiarazioni: qualunque cosa affermassi oggi, me la ritroverei addosso per tutto l'anno. Se solo dicesi che sarà una stagione di transizione — e non lo penso — giustamente rispondereste: «Basta! La Ferrari ci fa vedere le nuove macchine ed è sempre un anno di transizione!». E se dicesi che dobbiamo vincere il Mondiale, vedrei ripetute ogni settimana queste dichiarazioni. Poi magari non vinceremo neppure una gara... Credo che dobbiamo essere sereni, ma anche consapevoli del lavoro che abbiamo fatto, della crescita che indubbiamente c'è stata nel 1994, del fatto di avere una squadra buona, organizzata, molto più esperta di F.1. Dobbiamo essere consapevoli di avere degli uomini validi e di avere lavorato tanto. Mi aspetto una macchina competitiva, mi aspetto una stagione in crescita rispetto all'anno scorso, mi aspetto una Ferrari interamente costruita (ci mancherebbe altro!) dalla Ferrari. Credo che la F.1 nel '95 farà registrare una competizione durissima: negli Anni '70 combatteavamo solo con degli assemblatori inglesi che montavano motori Ford sulle loro monoposto. Poi è entrato qualche Costruttore capace di produrre una vettura completa, successivamente, però, ha preferito dedicarsi solamente ai propulsori. Pochi sono stati gli ingressi di nuovi motoristi, alcuni sono rimasti mentre altri hanno lasciato. Gli Anni '90 sono caratterizzati da una battaglia fortissima nell'ambito dei motori, da sponsor

che sono così aggressivi da spingersi a diventare costruttori, da nuovi ingressi nell'ambito dei propulsori. Saranno quindi anni durissimi per noi, però dobbiamo cogliere interamente il senso di questa nuova fase che richiede competitività e organizzazione. Dobbiamo quindi dare ai nostri piloti una monoposto che mantenga le sue caratteristiche, che sia Rossa, che sia Ferrari, che contribuisca in termini seri, veri e professionali a portare in giro per il mondo il lavoro e la tecnologia e l'entusiasmo degli italiani.

**CONSAPEVOLEZZA.** Siamo consapevoli di questa responsabilità, sappiamo che dobbiamo molto ai nostri tifosi in tutto il mondo, che coltivano giustamente grandi attese. Io dico, con molta franchezza, che se dal 1979 la Ferrari non ha vinto il Mondiale di F.1 ci sono senza dubbio delle ragioni che vanno analizzate soprattutto in casa nostra. Abbiamo avuti anni sfortunati, abbiamo avuto anche anni tragici, ma ora dobbiamo tornare a vincere! Non ci sono scuse, non ci sono altre motivazioni se non che dobbiamo tornare a vincere... Ho sempre cercato nel mio mestiere, di fare il possibile per mettere le persone nelle migliori condizioni per lavorare, destinando loro le opportune risorse economiche. E qui consentitemi un brevissimo inciso. Si sente sempre parlare di budget stratosferici per la Ferrari: questo è un discorso che deve finire, perché invito tutti ad andare a vedere chi fa solo i motori che cosa è costretto a inventare! Quando incontrai il Presidente della Honda, mi disse che la motivazione per cui la Casa giapponese aveva lasciato la F.1 risiedeva soltanto nei costi. Pensate: la Honda è un colosso che ha deciso di fare soltanto motori per ragioni di costi! Noi siamo usciti da due anni difficilissi- ▶





## SPECIALE 412 T2

La presenza di Alberto Tomba è stata voluta anche a scopo... beneaugurante: il campione di sci bolognese, in gran forma, si è schierato con emozione al fianco dei piloti e di Niki Lauda nel corso della presentazione. Il presidente Luca di Montezemolo lo ha invocato più volte come porta fortuna, visto che nessuno più di lui risulta abituato a vincere. Vista lateralmente la 412 T2 evidenzia una linea filante che mostra un attento lavoro in galleria del vento di affinamento della pance che pure appaiono molto convenzionali

mi, drammatici per l'industria dell'automobile. Nel 1992 non sapevamo se avremmo poi avuto tutte le risorse necessarie per arrivare alla fine della stagione. Fondamentale da questo punto di vista è stato il supporto tecnico, umano e professionale dei nostri sponsor a cui va il nostro ringraziamento, non solo per il rapporto cordiale che hanno stabilito con noi. L'ho detto tante volte e mi fa piacere ripeterlo oggi: senza la Marlboro, la Pioneer, l'Agip, la Magneti Marelli, senza la Fiat e gli altri sponsor, la Ferrari non avrebbe le risorse economiche per sfidare i colossi che gareggiano in F.1. Quest'ultima, malgrado tutti gli sforzi, sarà sempre difficile.

**BRUTTA.** Le attenzioni sono su questa monoposto: vi dico subito che sono contento perché finalmente la macchina per me è... brutta! Speriamo che sia così anche per voi, perché sarebbe un buon segno. Io mi aspetto dai tecnici, da tutti i collaboratori della Gestione Sportiva, dai piloti, di poter dare alla azienda, ai tifosi e al pubblico quelle soddisfazioni che tutti ci

aspettiamo. Io sono un po' nella vostra stessa situazione. Oggi credo che la Ferrari sia come di fronte ad un esame: sa di avere studiato tutto. Ora bisogna solo stare attenti al professore, che non ci deve fare la domanda basata sull'unica riga che abbiamo un po' trascurato... Noi non corriamo da soli, veniamo da una lunga rincorsa alla competitività rispetto a concorrenti più agguerriti, che due anni fa erano davanti a noi di tre secondi. Poi il loro vantaggio è sceso a due, poi a uno, poi a mezzo secondo. A questo punto la palla passa a noi. Voglio aggiungere che c'è una novità che mi dà particolare piacere, oggi, sulle nostre vetture: assieme ai collaboratori ventennali, come l'Agip, o di oltre 12 anni, come nel caso della Philip Morris, sulla Ferrari c'è un nuovo nome che nasce da un accordo di collaborazione con una società del gruppo Stet, la Telecom Italia. Rappresenta l'inizio di un lungo rapporto di iniziative, di tecnologia, di scambio di opportunità con altre aziende del gruppo Stet. Quindi mi fa piacere di vedere assieme ad altri grandi nomi internazionali un'azienda tecnologica italiana, alla vigilia di una grande

competizione mondiale nel campo delle telecomunicazioni, che sfida in termini di investimenti, di immagine di tecnologia il mondo insieme a noi. Ho letto con attenzione i giornali: qualcuno ha scritto che ho passato una notte insonne prima della presentazione della 412 T2 e forse non ha tutti i torti. Di sicuro passerò una notte insonne prima del Gp d'apertura, perché i discorsi non conterranno e si vedrà se tanto lavoro e tanto impegno avranno dato quei frutti che voi e noi tutti ci auguriamo. Un saluto e un ringraziamento vanno agli esponenti del panorama locale che ho voluto qui. Questo perché non dimentico la nostra matrice, che è sana, provinciale, emiliana. Il mio saluto va anche a un altro personaggio, a Sergio Pininfarina, al quale ho detto di non fare nessun disegno di questa macchina, perché poi l'avrebbe sicuramente concepita troppo bella e sarebbe andata troppo piano. E noi vogliamo delle monoposto brutte, ma che vadano forte... Poi un saluto va anche ad un amico della Ferrari. Ho molto insistito per averlo qui con noi, perché è un

personaggio che esprime positività: Alberto Tomba. Mi auguro che la sana matrice emiliana di Tomba e della Ferrari porti bene ad entrambi. Quindi un saluto e un grande augurio ai piloti: a Jean Alesi, a Gerhard Berger e a Nicola Larini. Hanno lavorato molto e continueranno a lavorare sodo: sono con noi ormai da parecchio tempo, abbiamo fiducia e gli chiediamo solo di riuscire, con una macchina competitiva, a tenere giù il piede un decimo di secondo in più degli altri, per poter avere le soddisfazioni che aspettiamo da tanto».

**PARTE SECONDA.** «A proposito del motore vorrei sottolineare che quella del dieci cilindri è una scelta operativa funzionale alla ricerca. Andremo in pista il prima possibile, perché vorrei delle risposte dai cronometri ancor più che dal banco, in quanto è dall'insieme macchina-motore che dobbiamo avere dei riscontri. Questa è una vettura che può adattarsi molto in fretta, con piccolissime modifiche, all'utilizzo del propulsore a dieci cilindri. Continueremo comunque una forte esplorazione delle potenzialità del motore V12, visto



che questa soluzione presenta ancora delle vaste aree di miglioramento. Sia chiaro, l'eventuale passaggio al "dieci" avverrà solo quando questa scelta ci sarà confermata non solo dai risultati al banco, ma anche da concreti riscontri in pista. Vorrei ora parlare dell'altra novità, che riguarda l'impiego dell'ingegnere Martinelli, che proviene da un'esperienza tutta interna alla Ferrari. Abbiamo lavorato molto insieme in questi ultimi due anni per un rinnovamento della nostra gamma di serie. Siamo usciti con un V12 completamente nuovo sulla 456 Gt e con un 8 cilindri praticamente nuovo sulla F 355. Lo stesso Martinelli ha detto che il miglioramento che dobbiamo fare sui motori della Gestione Sportiva va inteso soprattutto in termini di affidabilità. Dovremo forse affannarci un po' di meno che nel recente passato nella ricerca dei cavalli, per ottimizzare invece il controllo qualità, così da avere motori il più possibile affidabili nelle prossime stagioni. Il '94 ci ha insegnato che l'affidabilità è forse la corsa più importante.

**REGOLE.** Cambiando tema, si è molto parlato di regolamenti e qui è bene specificare quale è la posizione della Ferrari. Noi siamo totalmente in favore di queste nuove norme. Sulla carta potremmo avere dei problemi con la cilindrata inferiore sul 12 cilindri e proprio per questo, non appena c'è stata la certezza dei cambiamenti, abbiamo messo in cantiere una ricerca sul "dieci", proprio per valutare eventuali difficoltà. Il problema del nostro motore è tutto sul recupero di guidabilità. Un'altra cosa che voglio dire è che sono molto contento del lavoro sempre più stretto fra chi si occupa di motori e chi costruisce i telai in casa Ferrari. La nostra organizzazione permette, rispetto al passato, un contatto maggiore con alcuni servizi che presto diventeranno comuni tra la Gestione Sportiva e quella industriale, per avere un interscambio tecnologico ancora più incisivo. La F355 ha già utilizzato diverse aree di esperienza della Gestione Sportiva in termini di motore e aerodinamica. Dobbiamo continuare su questa strada. Per finire, qualche altra parola sulla F.1: l'ho detto, voglio evitare i proclami, altrimenti dovrò rileggerli sui giornali ogni lunedì successivo ai Gp. Tuttavia, diciamoci la verità: se non vinciamo qualcosa quest'anno è meglio che andiamo tutti a casa! ■

## Ha dato un nuovo assetto organizzativo alla squadra eliminando la figura del direttore tecnico. Struttura orizzontale e funzioni differenziate i principali correttivi adottati da subito

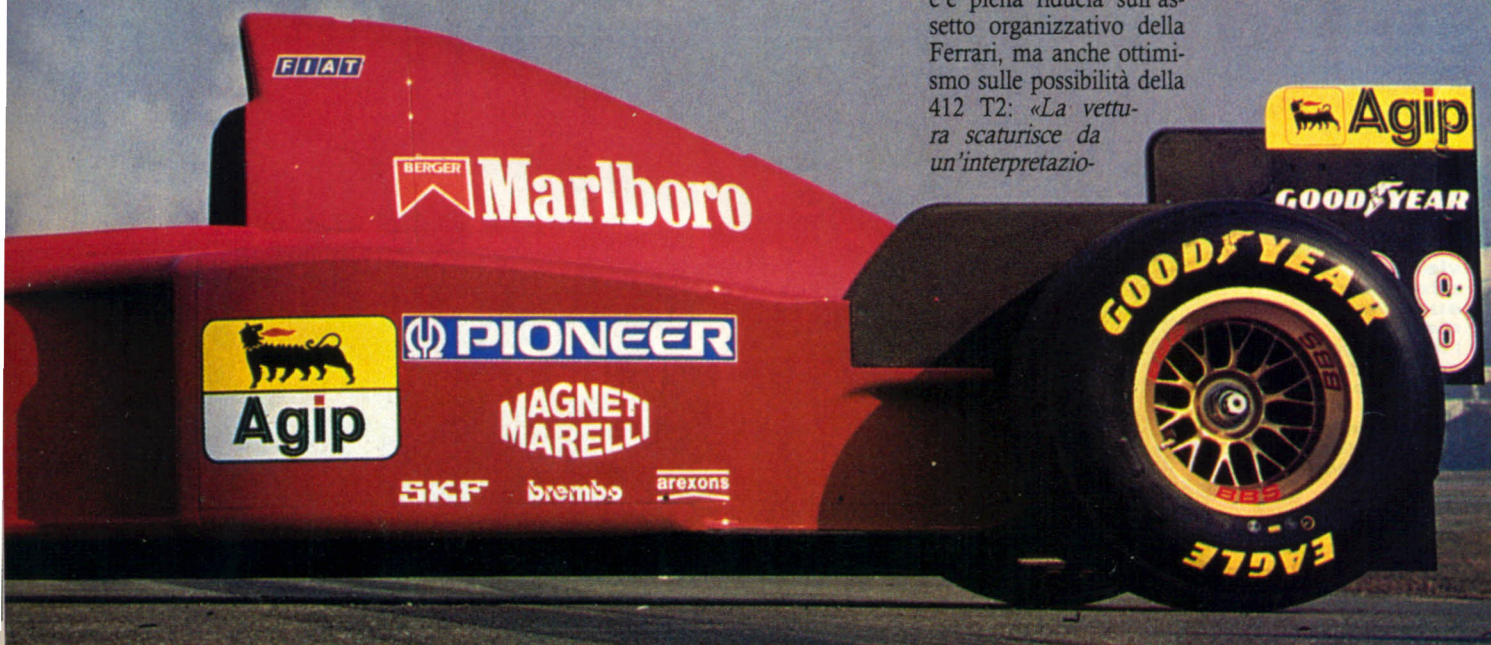


**JEAN TODT**

**C**i crede profondamente, Jean Todt. Crede nel futuro della nuova monoposto così come nella solidità e nel potenziale del nuovo assetto organizzativo della Ferrari. «Quest'anno non ci sarà più la figura del direttore tecnico: io continuerò a svolgere la funzione di Responsabile

della Gestione Sportiva e sotto di me avrò una struttura orizzontale, con i vari tecnici che svolgeranno funzioni differenziate. Barnard, Ascanelli, Toet, Berro, Niclot, Martinelli, Castelli e Campana porteranno avanti le loro specifiche mansioni e, assieme ai nostri piloti, dovranno rispondere solo a me del loro operato». Divisione dei compiti non vorrà certo dire incomunicabilità: «Il Gruppo Ricerca e Sviluppo di Gustav Brunner continuerà a lavorare sulla 412 T2 durante la stagione, mentre Barnard preparerà la nuova monoposto per il '96. Tra di loro ci sarà un continuo interscambio perché ora Brunner potrà relazionarsi direttamente con Barnard, mentre l'anno scorso a mediare tra i due c'era l'ingegner Bianchi e le operazioni risultavano più macchinose». In Todt c'è piena fiducia sull'assetto organizzativo della Ferrari, ma anche ottimismo sulle possibilità della 412 T2: «La vettura scaturisce da un'interpretazio-

ne rigorosa dei nuovi regolamenti. Voglio sottolineare che il motore 3 litri è completamente nuovo. Crediamo molto nella scelta del 12 cilindri, anche se abbiamo in preparazione un propulsore a 10 cilindri. Quest'ultimo però sarà schierato in gara solo se si mostrerà superiore al V12». Il lavoro da fare è tanto e per la Ferrari si prospetta un programma di test davvero impegnativo: «Proveremo a Fiorano dall'8 al 13 di febbraio, quindi andremo al Ricard dal 20 al 23 dello stesso mese. Dal 4 al 7 marzo saremo invece all'Estoril». Inutile chiedergli pronostici. Todt tiene fede alla sua fama di uomo concreto ma... silenzioso: «I primi risultati veri li conosceremo dopo le prime prove di qualificazione a San Paolo del Brasile, alle due del pomeriggio». ■





**SPECIALE  
412 T2**



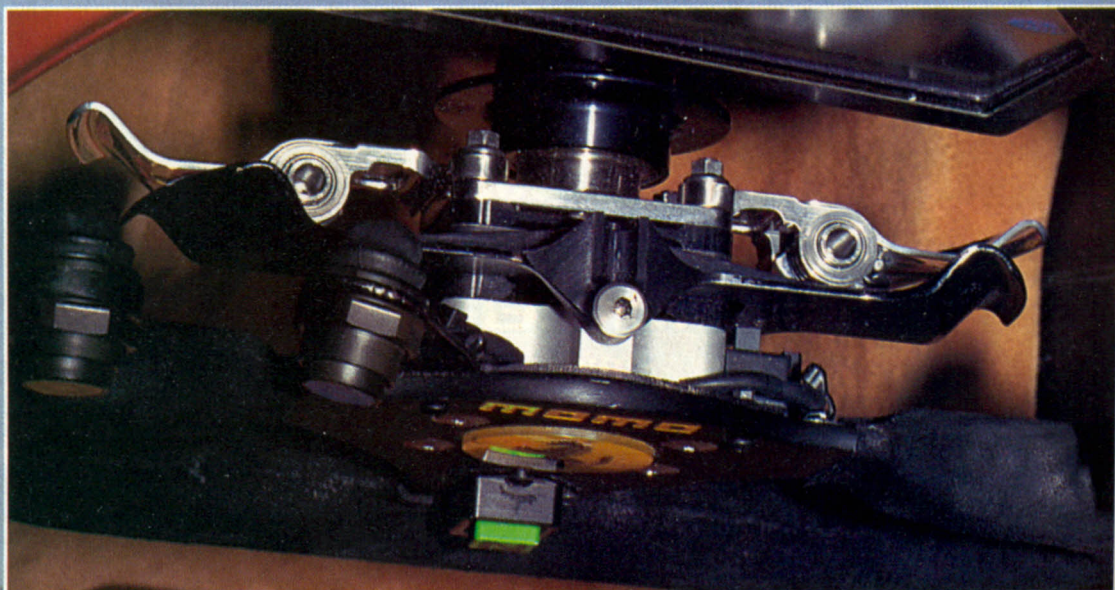
**GERHARD  
BERGER**

**L'austriaco non si concede a facili entusiasmi, ma è sicuro che la squadra ha lavorato molto e bene. Approva soprattutto la scelta del doppio programma per i motori, con il V12 subito e il V10 più avanti. Il tirolese è sicuro che i risultati verranno, anche se teme molto il potenziale dell'accoppiata McLaren-Mercedes**

**A**lla fine ha fatto la figura del bravo ragazzo. Mentre Alesi si faceva aspettare, mentre il presidente Montezemolo gli faceva notare la mancanza di compagnia femminile («un'altra cosa nuova...») è rimasto serio, concentrato. Anche se aveva girato pochissimo con il motore tre litri e ovviamente niente con la T2, alla presentazione Gerhard sembrava già percorrere mentalmente le piste del mondiale. E affrontare i futuri impegni con una overdose di prudenza: «Negli anni che ho passato in F.1, anche in altre squadre, ho imparato che le impressioni del primo momento non servono a niente. Per cui non posso e non voglio dire se questa macchina andrà bene finché non la avrò provata a fondo». Un lato positivo, però, Berger lo trova subito: «Sono contento che la Ferrari stia portando avanti contemporaneamente al programma del dodici cilindri, anche lo sviluppo del V10. Nella F.1 di oggi è un bene che ci si impegni su due fronti diversi, che si cerchino alternative alle soluzioni correnti». Sì, ma se la vettura è ancora sconosciuta, il pilota si sarà fatto le sue idee sulla squadra e soprattutto su se stesso... «Voglio vincere, è chiaro, ma bisogna anche essere realisti, vedere le cose come stanno. Quello che vedo adesso è che quest'anno gli ingredienti ci sono tutti; la squadra ha lavorato tanto e

ha lavorato bene, i risultati arriveranno». E la concorrenza? «La Williams, la Benetton saranno fortissime. Ma soprattutto trovo che la McLaren-Mercedes abbia un potenziale enorme. C'è Ron Dennis che è un manager eccezionale. C'è un motorista disposto a grandi investimenti e con un enorme margine di crescita. E ci sono due piloti come Hakkinen e Mansell. È un bene per la F.1 che Nigel sia ancora dei nostri. Anche se — ridacchia — voglio proprio vedere come se la passeranno insieme, lui e Ron...». Il dettaglio tecnico, praticamente l'unico, sul quale l'austriaco si sbilancia è quello della guida con due pedali. Barnard ha calcolato un piccolo vantaggio, anche dall'osservazione dei dati '94 che mostravano come in certe curve veloci fosse più redditizio frenare con il sinistro che sollevare leggermente il piede dal gas. Gerhard fa i suoi conti: «La prima cosa da fare è sviluppare la muscolatura della gamba sinistra. La frenata richiede un grosso sforzo, e bisogna arrivare a mantenere lo stesso livello per tutta la distanza di un Gran Premio. A quello ci si può adattare, ma il problema maggiore è imparare a dosare la frenata, a trovare il giusto compromesso tra potenza muscolare e finezza di guida. Anche in funzione di quanto potrà essere, in realtà, il vantaggio di questa tecnica». ■

**I tre piloti Larini, Alesi e Berger si sono dichiarati molto fiduciosi sul potenziale della 412 T2, anche se prima di esprimere giudizi preferiscono aspettare i test in pista. L'abitacolo è spazioso, come lo scorso anno: il volante risulta tagliato nella parte superiore. Come avevamo anticipato, il comando della frizione viene alloggiato sul volante dietro i leveraggi del cambio. Rispetto ai primi test svolti sulla 412 ibrida, i tecnici hanno deciso di mettere il bilanciere della frizione su ambo i lati, mentre all'inizio era posto solo su quello destro**





JEAN ALESI

**Alla vigilia della quinta stagione in... rosso, il francese è certo che questo può essere l'anno buono per vincere. Avverte, tuttavia, che non sarà facile usare la frizione manuale nelle partenze**

**È** arrivato in ritardo alla «vernice» della sua 412/T2. Pur trafelato, Jean Alesi ha però fatto buon viso a cattivo gioco, maledicendo, e non poco, la nebbia che lo ha costretto ad atterrare in ritardo a Rimini anziché a Bologna. «Certo che mi dispiace non aver battezzato la mia Ferrari '95 assieme a Berger. Non l'avevo mai vista tutta intera. Non stavo nella pelle dalla voglia di arrivare e invece la nebbia ci ha fatto cambiare due volte il piano di volo, ed eccomi qui, ma con un pizzico di ritardo». La stagione '95 del Cavallino, in ogni caso, è iniziata e per Jean si tratta, probabilmente, dell'ultima grande occasione di prendersi quelle soddisfazioni che per ben quattro anni ha inseguito con indomabile volontà e coraggio. Lui, Alesi, è ancora una volta fiducioso: «Mi sento in una bella squadra; il team mi pare davvero molto unito. Abbiamo una gran voglia di fare, un desiderio enorme di prenderci delle soddisfazioni. Nello stesso tempo all'interno del team si avverte grande serenità». Sotto il profilo tecnico c'è la novità della frizione al volante, che può rappresentare un grosso vantaggio... «Per ora — precisa però Jean — non lo è, poiché bisogna abituare la mano a un movimento che, in partenza, con il motore a 14.000 giri è tutt'altro che facile se non si è perfettamente allenati. Allentare la presa sul volante in quelle condizioni è tutt'altro che agevole. Per quello che riguarda l'assenza del pedale della frizione e la possibilità di frenare con il sinistro, credo che solo un pilota su mille punti ad utilizzare questa tecnica. Non ci vedo quindi particolari vantaggi». Ma come giudica la «sua» nuova Ferrari Alesi? «La vettura è più corta e, dovendo imbarcare meno benzina può contare su una distribuzione di pesi migliore. Penso sarà più facile da guidare. Anche il motore consente di accelerare in maniera più progressiva, avendo una erogazione meno brutale. Insomma, ci sono tutte le premesse per raccogliere delle belle soddisfazioni». Magari anche di vincere? «Sì, anche di vincere!». ■





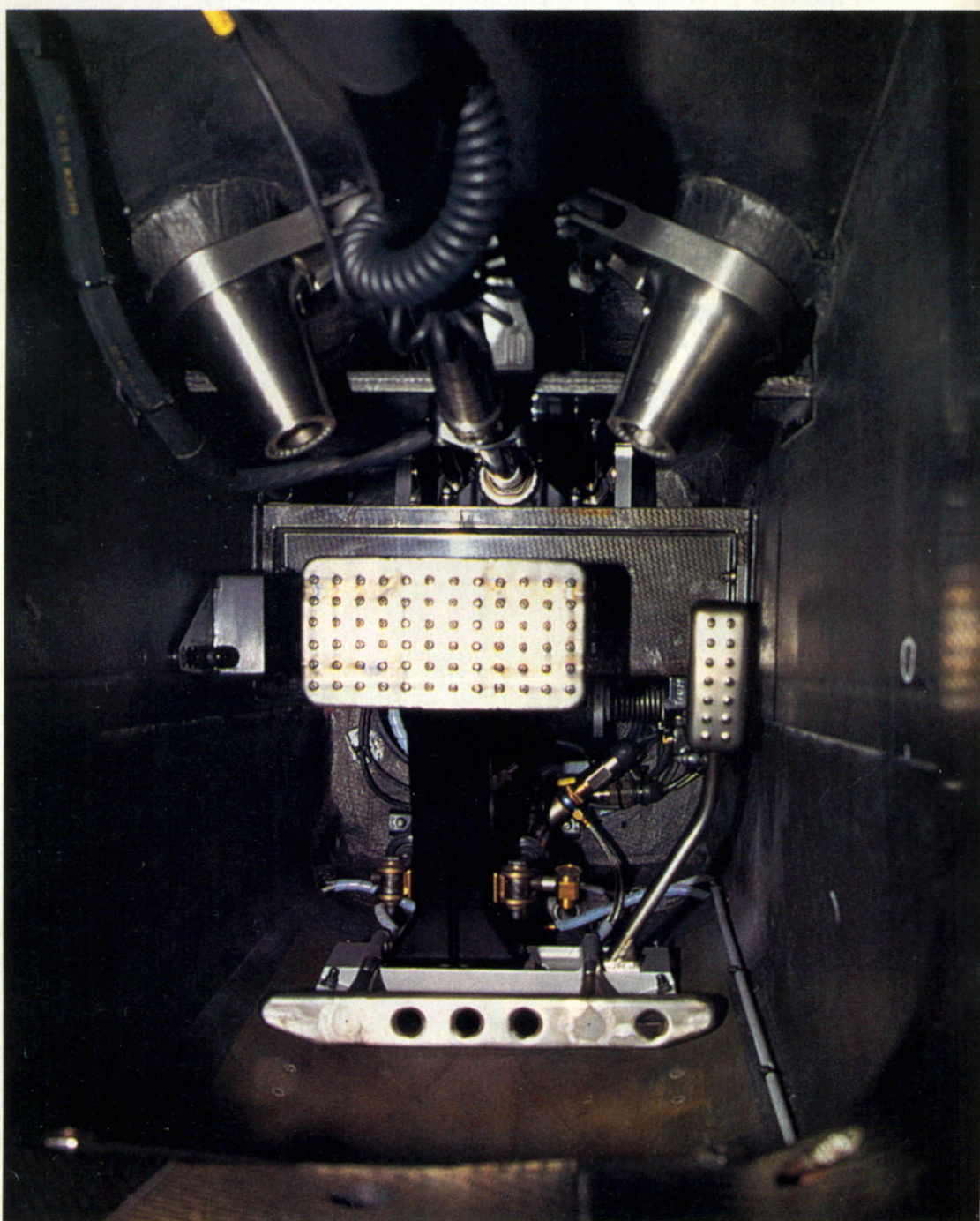
**SPECIALE  
412 T2**



**JOHN  
BARNARD**

**Il Mago a ruota libera sulla sua ultima creatura: è nata in parallelo tra Inghilterra e Italia, subirà modifiche aerodinamiche rispetto alla presentazione. Presto sarà compensata la perdita di deportanza conseguente ai regolamenti '95. Il V 10 in gara? Non è «realistico»...**

Entriamo nei segreti della nuova Ferrari che probabilmente John Barnard avrebbe voluto celare più a lungo nel tempo: ecco la pedaliera costituita solo da due elementi, acceleratore e freno. Mentre la dimensione del primo pedale è rimasta la solita, non si può dire altrettanto per il freno: risulta ampio così da offrire la possibilità, ai piloti, di agire ugualmente con il piede sinistro o destro. Si notano anche due protuberanze: sono le barre di torsione delle sospensioni anteriori, che si rifanno a quelle già adottate con successo sulla 640. Lo schema dei cinematismi non è cambiato: gli -uniball- sono stati preferiti alle piastine, mentre il puntone è in fibra di carbonio tranne che nel punto di attacco



**D**'accordo, John Barnard non è precisamente un chiacchierone. Ma la presentazione di una nuova Ferrari — riunendo i due periodi di permanenza a Maranello, questa dovrebbe essere la terza a portare la sua firma esclusiva — è un'occasione troppo importante. E a condizione di non chiedergli numeri e cifre, che assolutamente non vuole (e non può) rivelare, si lascia andare a tracciare un quadro molto interessante del progetto 412 T2. Una monoposto «concepita per il nuovo regolamento, che ha aperto nuove strade. E che da questo regolamento, in particolare per via dei serbatoi più piccoli, gode di una migliore ripartizione delle masse. Dal punto di vista aerodinamico, inoltre, si può considerare un punto di partenza».

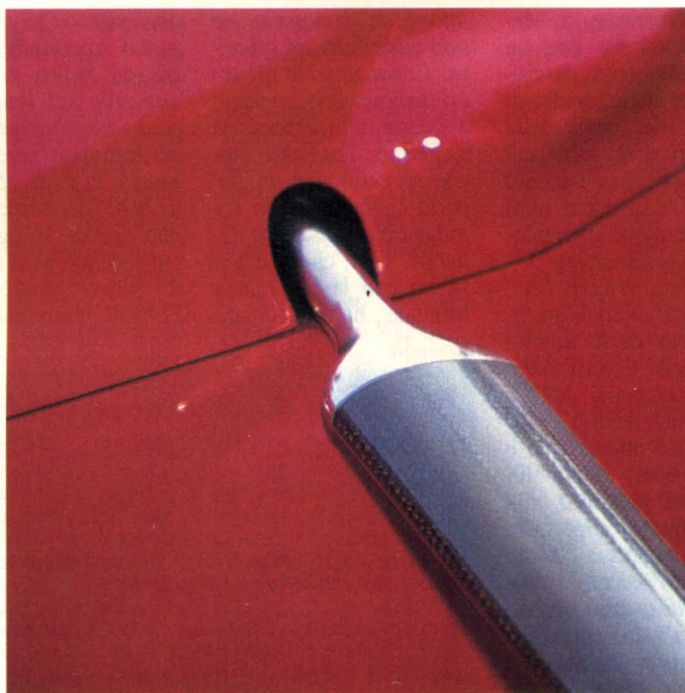
— Proprio nell'aerodinamica, però, la nuova Ferrari si differenzia radicalmente dai concetti «made in Barnard». Per esempio non ha il muso alto lanciato come la Benetton 191 e poi ripreso, con le dovute modifiche, sulla T1...

«Certo, ma è precisamente un'esigenza dettata dal regolamento. Intendiamoci, le specifiche richieste sono le stesse, creare più deportanza con meno resistenza possibile. E questo richiedeva una diversa impostazione».

— È stato ripreso il concetto della vettura «modulare», tanto caro a Barnard, cioè pronta a subire continue evoluzioni sostituendo intere parti?

«Non direi che si tratti di una monoposto modulare; però vedrete cambiare molte cose nel corso della stagione. Solo da novembre, quando il telaio era già pronto, a dicembre sono intervenuti nuovi fattori. Pensiamo ad esempio che il cofano motore originariamente avrebbe dovuto essere basso senza aircoop. Comunque molte componenti, come i deflettori laterali, ci sono già ma si vedranno solo in pista».

— L'elettronica si avvale del comando gas fly-by-wire?



«Sì».

— Parliamo del motore. Come procederà il programma del V10?

«Direi che verso metà stagione ci potrebbero essere test in pista».

— Ma c'è una possibilità realistica di vedere questo propulsore in gara nel '95?

«Direi... non realistica».

— Il lavoro aerodinamico come si è svolto?

«In parallelo sulle due gallerie del vento di Maranello e Bristol. Alcune parti si adattavano meglio a essere provate in una, altre nell'altra. Il lavoro finale, però, è stato fatto in Inghilterra».

— Eppure la galleria di Bristol aveva dato problemi con la vettura '94. Si diceva che alcu-

ne tarature potessero essere sbagliate...

«Non c'erano difetti a Bristol. Ma molti dei lavori richiesti...»

— e qui salta fuori il vero Barnard, quello che non esita a difendere il suo lavoro contro tutto e contro tutti — erano discutibili quanto a reali necessità. Già a inizio anno avevamo scoperto che alcuni problemi di raffreddamento potevano essere ricondotti al progetto dei radiatori e ai circuiti idraulici, piuttosto che all'aerodinamica. Quando potemmo riprenderli eravamo già avanti con lo studio delle pance corte, che permettono comunque di montare i deflettori, sempre più importanti».

— Altri esempi?

«L'attacco delle sospensioni

anteriori, con gli uniball che sostituirono le piastrine. Si trattò di una... decisione politica, per contenere certe persone. Ci rimasi molto male».

— Avete preso in considerazione, come altre team, il ritorno al cambio longitudinale visto il «canale» di 30 cm sotto la scocca, o soluzioni come il triangolo sospensione carenato stile Williams '94?

«Il nostro cambio è uno dei più compatti, per cui non vedevo la ragione di abbandonare il trasversale. Per quanto riguarda la sospensione carenata... La stiamo studiando, quando darà vantaggi la useremo. Le sospensioni sono abbastanza convenzionali, con la novità delle barre di torsione all'anteriore».

— Con tutte le squadre costrette a ripartire da zero, avremo valori in campo più ravvicinati?

«Direi proprio il contrario; qualcuno potrebbe trovare una soluzione particolarmente efficace in una determinata zona e avvantaggiarsene».

— E qual è il settore che vedrà i maggiori progressi nell'arco dell'anno?

«L'aerodinamica, sicuramente; sarà il settore chiave. Mi aspetto che in breve tempo si recuperi quanto si è perduto in deportanza con i regolamenti».

— Come avete risolto i problemi di crash-test?

«Contrariamente a quanto ho letto da qualche parte, la Ferrari non ha mai avuto problemi con le prove d'urto. La struttura ad assorbimento differenziato, necessaria in base ai nuovi regolamenti, è incorporata nella parte anteriore delle fiancate».

— Quante persone hanno lavorato in Inghilterra?

«Alla Fdd eravamo trentotto. E realizzavamo ancora alcune componenti, come le sospensioni».

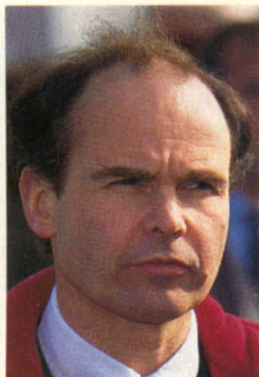
— Quindi non è vero quello che ha detto il presidente Montezemolo, che la 412 T2 è nata tutta a Maranello?

«Be', non completamente...».



## SPECIALE 412 T2

È appena nato e su di lui già pesa la reputazione del suo predecessore: il motore 044, dodici cilindri a 75 gradi per tre litri di cilindrata, è destinato a raccogliere l'eredità del super-potente 043. La novità principale, a parte la riduzione di cilindrata, è costituita dal basamento, non più in ghisa ma in acciaio. Una modifica che ha fatto risparmiare 10 kg di peso. Superati i problemi iniziali con gli ingranaggi della distribuzione, in questi giorni il propulsore sta affrontando dei test relativi all'affidabilità



WILLEM TOET

**È** arrivato a Maranello con un biglietto da visita niente male: quello di padre delle forme della Benetton 194, con cui Schumacher si è laureato mondiale. In pochi mesi si è comunque integrato, tanto da sentirsi parte della squadra. Willem Toet, stiamo parlando di lui, risulta uno degli uomini nuovi della Ferrari 1995. Dovrà occuparsi dell'aerodinamica della 412 T2. Un lavoro interessante e coinvolgente, come lui stesso ha precisato, ma anche molto impegnativo: «*Si, confesso che sto lavorando più qui a Maranello di quanto non lavorassi alla Benetton. Del resto è anche logico, visto che erano molte le cose*

**Arriva dalla Benetton, ma è già in sintonia con lo spirito del Cavallino. Sa di essere l'uomo di raccordo fra Fdd e Maranello per quanto concerne l'aerodinamica e vuole imparare al più presto anche a pensare in italiano. Lavorare in due diverse gallerie non lo spaventa, anzi...**

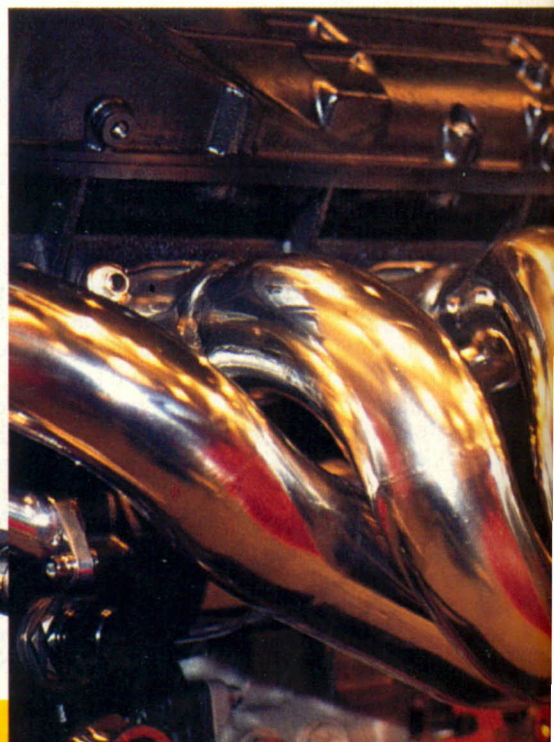
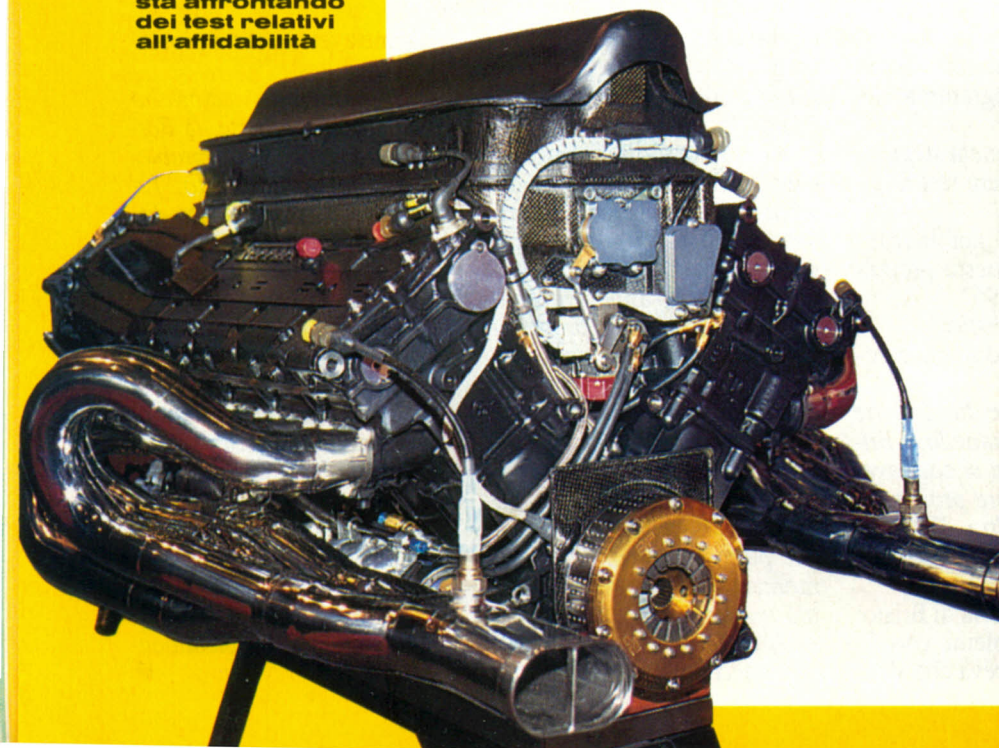
*nuove da conoscere, se non addirittura da scoprire. Personalmente mi sono dedicato con impegno a questa mia esperienza in Ferrari. Tra l'altro, anche se capisco e un po' parlo la lingua, devo cominciare a pensare in italiano». Toet, che si è trasferito con la famiglia a Montale, ha ben chiara*

*una cosa: «Qui da voi è molto importante comunicare, capirsi al volo e non solo sul lavoro. Sto studiando l'italiano e sono fortunato perché mia moglie lo parla abbastanza bene, decisamente meglio di me». In ogni caso pur facendo base in Italia il nuovo aerodinamico Ferrari mantiene uno*

*stretto rapporto con l'Inghilterra. In questi mesi ha fatto la spola tra Maranello e Shalford lavorando a stretto contatto sia con Barnard e i suoi uomini sia con gli addetti alla galleria del vento di Maranello, operativa a tempo pieno: «Si — conferma lo stesso Willem — sto tenendo i contatti tra Italia e Inghilterra». Lavorando sia nella galleria della Gestione Sportiva sia in quella di Bristol voluta da Barnard? «Stiamo utilizzando tutte e due le strutture. Anche la galleria di Maranello è molto valida. Diciamo che risulta ottima per verificare rapidamente dei concetti. A Bristol, per dimensioni e tecnologia si può effettuare invece una*

### Nuova mega galleria presto a Maranello

La Ferrari ha deciso di costruire nell'area della Gestione Sportiva una nuova galleria del vento. Non appena sarà ultimato il lavoro di ristrutturazione che è in atto nel Reparto Corse (si ultimerà dopo le prime due trasferte), inizierà la realizzazione di un wind-tunnel in scala 1 a 2 che sorgerà nell'attuale parcheggio delle bisarche. Il progetto è stato approvato e permetterà alla Ferrari di avere, in un anno e mezzo, due gallerie dalle caratteristiche molto simili: a Maranello come a Bristol. E Willy Toet già gongola... ■



fantastica ricerca sui dettagli; studiando con grande precisione forme molto raffinate». Tuttavia ci si trova a lavorare con due modellini di riferimento, dalle dimensioni diverse e in gallerie che adottano scale diverse. Non crea difficoltà dover comparare e rendere compatibili i dati che si ottengono? «Anche questo fa parte del mio lavoro in Ferrari. Chiaramente dobbiamo arrivare a una alta standardizzazione del lavoro in galleria, si può fare in un paio di anni». Mentre lo dice, però, dà la netta sensazione di essersi tenuto dalla parte dei bottoni. In ogni caso, Toet e Barnard hanno già preso in considerazione la vettura con il dieci cilindri, soprattutto perché cambieranno le dimensioni e quindi la forma della vettura. Sull'argomento non dà molti dettagli Willem, ma ammette: «Sì, abbiamo già preso in considerazione anche la monoposto con il dieci cilindri. Non si è mai troppo in anticipo». E a breve, quali sono i programmi? «Andrò a qualche gara, ma non seguirò tutto il campionato. Bisogna rendersi conto delle cose e delle idee che nascono». ■



OSAMU GOTO

**P**er lui il tempo sembra non passare. Osamu Goto è sempre lo stesso, non solo fisicamente ma anche nel carattere. Timido, riservato, tremendamente gentile. Al secondo anno di Ferrari il modo di vivere italiano stenta ancora ad appiccicarglisi addosso perché «gli esseri umani cambiano poco, ci vuole tempo per adattarsi. Certe cose dell'Italia mi piacciono, per altre faccio fatica...». Ma il '95 una novità, per lui, l'ha già portata. Con l'avvicendamento Lombardi-Martinelli il ruolo del 46enne ingegnere giapponese è cambiato. «Prima ero responsabile del reparto ricerca e svi-

## Organizzare e coordinare sono i nuovi aggiuntivi canoni cui deve rifarsi l'ingegnere giapponese visto l'avvicendamento di Lombardi con Martinelli. I nuovi impegnativi compiti, tuttavia, non lo spaventano tanto che ipotizza per il team possibilità di vittoria iridata nel '95

luppo avanzato; ora dovrò occuparmi dello sviluppo in pista e per questo conto di essere presente a tutti i Gran Premi. E cercherò di organizzare, di coordinare al meglio le forze fra la squadra test e quella di gara».

— Ma quanto è davvero diverso questo V12 tre litri rispetto al 3500? È proprio un motore nuovo o piuttosto una logica evoluzione dello 043? «È sempre difficile — at- tacca nel suo inglese ancora un po' zoppicante — dire dove comincia il nuovo. Il concetto di base è lo stesso, ma sono cambiate moltissime cose, a iniziare dal basamento per passare alle testate...».

— Proprio il basamento in acciaio è la novità principale. La Ferrari dichiara un risparmio di peso di 10 kg. È migliorata anche la rigidità?

«No, rispetto al basamento in ghisa i valori sono circa gli stessi. Il nostro scopo principale era proprio quello di diminuire il peso».

— Ma la diminuzione di alesaggio e corsa è proporzionale sulla riduzione di cilindrata?

«Non posso dirlo con certezza... Ma credo che la corsa sia stata ridotta rispetto all'alesaggio».

— Domanda d'obbligo: il dodici cilindri è davvero un binario morto? La Ferrari dichiara di cre-

derci, però mette in cantiere un V10...

«Dal punto di vista del motore, io credo ancora nel potenziale del V12. È anche vero che un dieci cilindri dà una maggiore libertà ai tecnici che lavorano sul telaio. Ci sono ingombri che non possono essere ridotti più di tanto sul V12, che sarà sempre un po' più lungo».

— In base allo stesso criterio che ha portato allo studio sul V10, era possibile prendere in considerazione anche un otto cilindri?

«Oh, no... Non credo proprio che il V8 possa arrivare, sotto ogni punto di vista, a superare il rendimento e i vantaggi di un plurifrazionato».

— I regolamenti '95, in particolare il fondo scalinato, hanno creato problemi dal punto di vista della progettazione?

«Solo in minima parte. Abbiamo dovuto rivedere alcune componenti ausiliarie, come le pompe, spostandole verso l'alto. Ma niente di fondamentale».

— Un luogo comune del motore Ferrari è: tanta potenza, poca coppia. Ma come vanno le cose in realtà?

«C'è un grosso equivoco di fondo. Io sono convinto che i valori assoluti del nostro V12, in potenza e in coppia, siano i migliori. Ma nel '94, senza anti-spin, era difficile control-

lare l'erogazione. Almeno senza ricorrere a sistemi che non vorrei definire illegali... Così si arrivava a variare i rapporti al cambio. Rapporti più lunghi davano un certo ritardo nell'accelerazione che veniva interpretato dai piloti come mancanza di coppia; ma non era così».

— E visto che avete mantenuto lo stesso frazionamento, come pensate di risolvere i problemi di erogazione quest'anno?

«Un vantaggio viene dal fly-by-wire, che consente una risposta più dolce rispetto all'acceleratore meccanico. Anche la riduzione di cilindrata, dovrebbe aiutare. Certo agevererà noi come gli altri...».

— Ha mantenuto, almeno in parte, il compito di tenere contatti con i fornitori?

«Poco, ma mi sono informato su alcune componenti, come i cuscinetti e parti dei pistoni, con le ditte giapponesi».

— Che cosa si aspetta Osamu Goto dalla Ferrari '95?

«Abbiamo tutto per poter fare bene. Certo, la Williams e la Benetton sono molto forti, ma io penso che ci siano possibilità di vincere il campionato. Con la coppia di piloti che abbiamo, entrambi molto forti, possiamo puntare al Costruttori. O almeno proporci come terza forza». ■



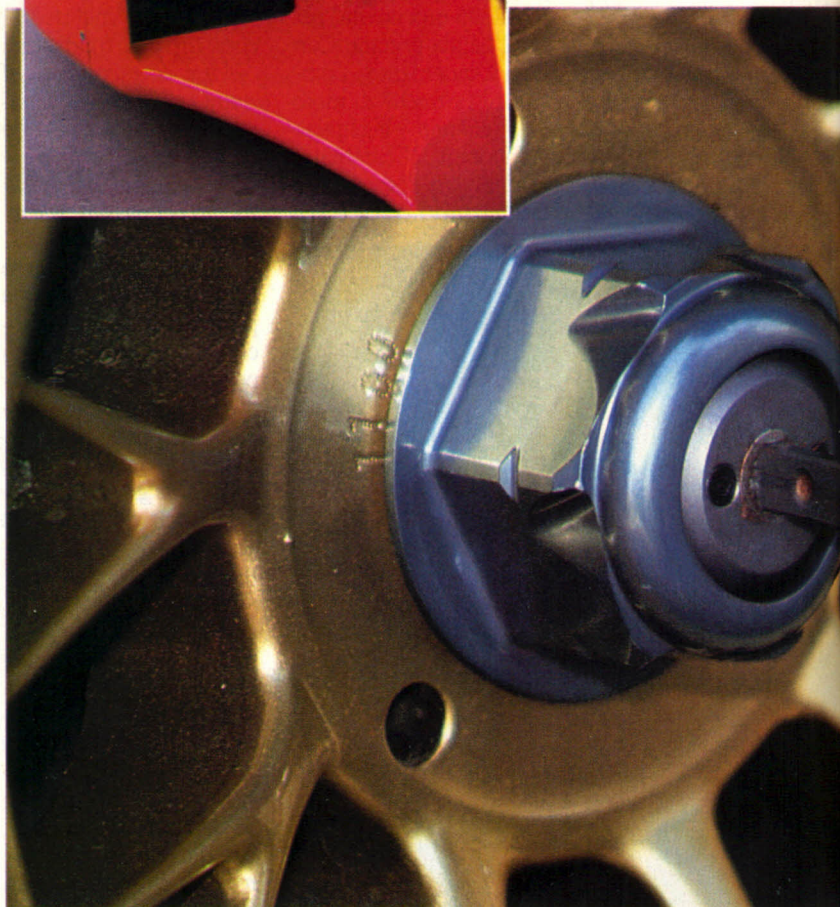
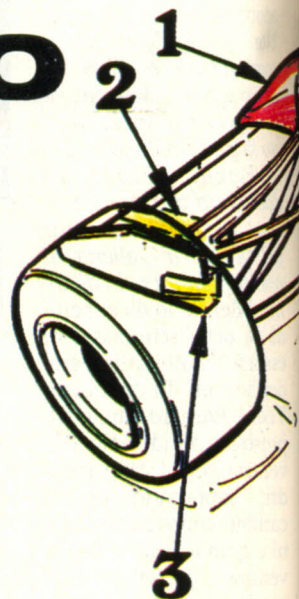


**SPECIALE  
412 T2**

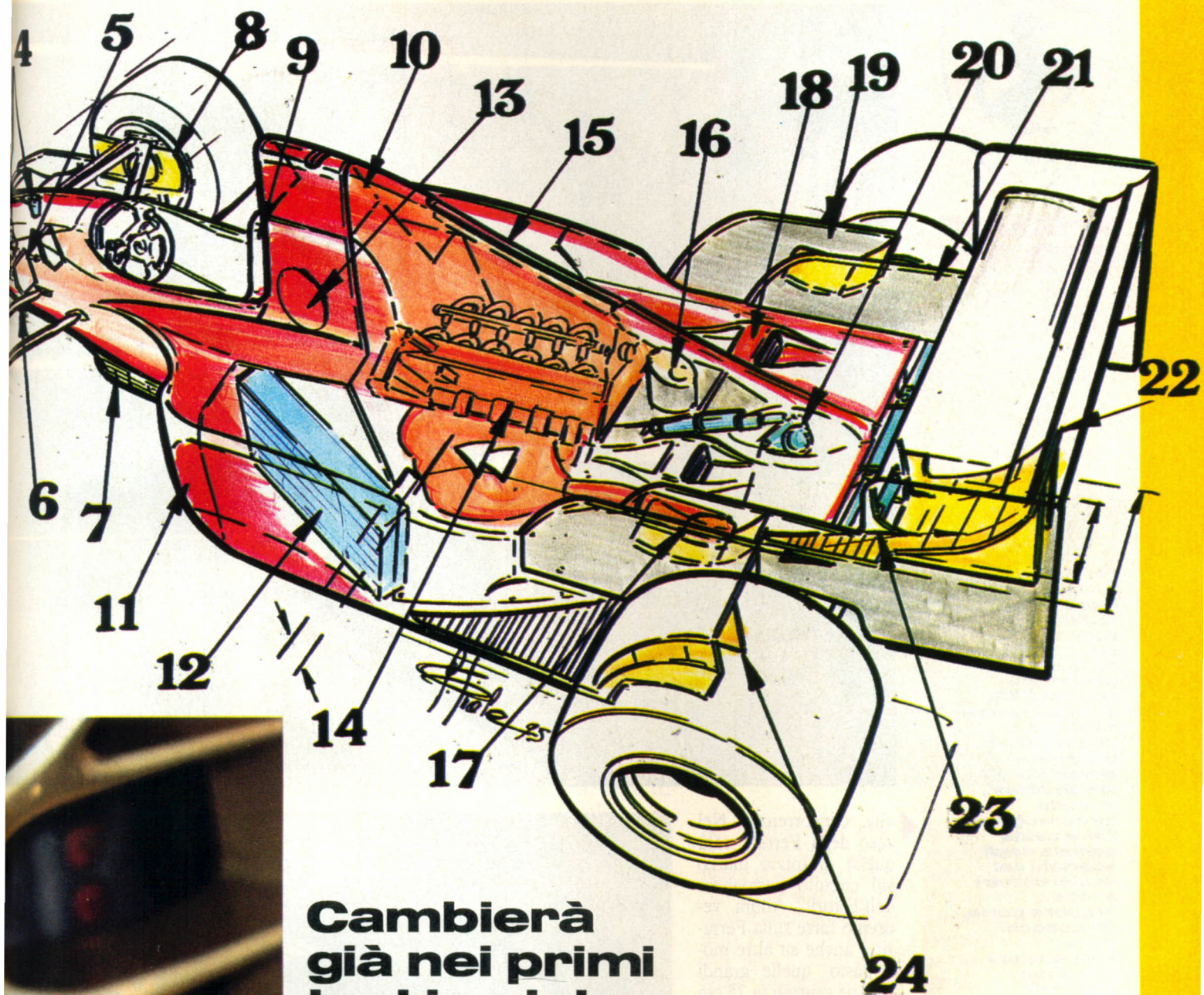
LA TECNICA □ BARNARD RINUNCIA  
ALLA FORMA A COCA COLA

# Retroreno molto largo e inusuale

**C**he sia la fine della forma a «Coca Cola» della parte posteriore delle monoposto di F.1? John Barnard, l'inventore di questo schema, introdotto nell'81 con la McLaren Mp4, a distanza di una settimana dalla Benetton B195 di un altro mago, Rory Byrne, ha presentato una vettura che non ha più la parte posteriore della carrozzeria che si restringe, per favorire un buon passaggio d'aria in tale sezione. Al suo posto, un cofano motore molto basso e un sigillo quasi completo delle ruote posteriori, che sono schermate tramite delle paratie verticali, le quali sostengono i flap. Queste formano un corpo unico con le paratie dell'alettone posteriore, la cui altezza è stata ridotta di circa 12 cm, per regolamento. Difficile rispondere adesso a questo quesito, una cosa invece è certa: le monoposto che quest'anno vediamo alle varie presentazioni contengono al massimo il 70 per cento delle nuove soluzioni studiate alla galleria del vento. Le carte migliori vengono tenute in serbo per la prima vera seduta di prove, per paura di fornire indicazioni



Sulla 412 T2 ha destato molta curiosità il fermo dado che la Fia vuole rendere obbligatorio onde evitare che si possano perdere le ruote qualora siano state mal serrate in un pit stop. Alla Ferrari hanno fatto un ottimo lavoro: il fermo si allarga quando si toglie la pistola pneumatica. Per il momento l'operazione va fatta manualmente, ma si stanno studiando le possibilità per automatizzare l'operazione. Le bocche dei radiatori sono generose: John Barnard non ha voluto percorrere strade stravaganti come nel '94 e ha preferito concentrarsi su soluzioni collaudate



## Cambierà già nei primi test in pista

Il vero aspetto della nuova 412 T2 presentata lunedì 6 febbraio, a Fiorano, lo vedremo soltanto alle prove di inizio marzo sul circuito portoghese dell'Estoril, quando John Barnard sortirà tutte le novità aerodinamiche studiate alla galleria del vento. Con l'aiuto di questo veloce schizzo ci limitiamo dunque ad analizzare cosa abbiamo visto alla presentazione. 1) Il muso è tornato basso ma meno a formichiere rispetto, ad esempio, alla Sauber anche perché il telaio non si alza molto (6) nella zona anteriore. 2) Sono rimaste le piccole paratie verticali vicino a quelle laterali a più 5 cm rispetto al piano di riferimento. 3) Le paratie laterali sono alte 20 cm, come da regolamento, e presentano una parte scavata. 4) Sono tornate le barre antirollio, visibili anche nella foto che mostra la pedaliera con il pedale del freno (5) molto largo. 7) Non c'è parte a coltello nella sezione di at-

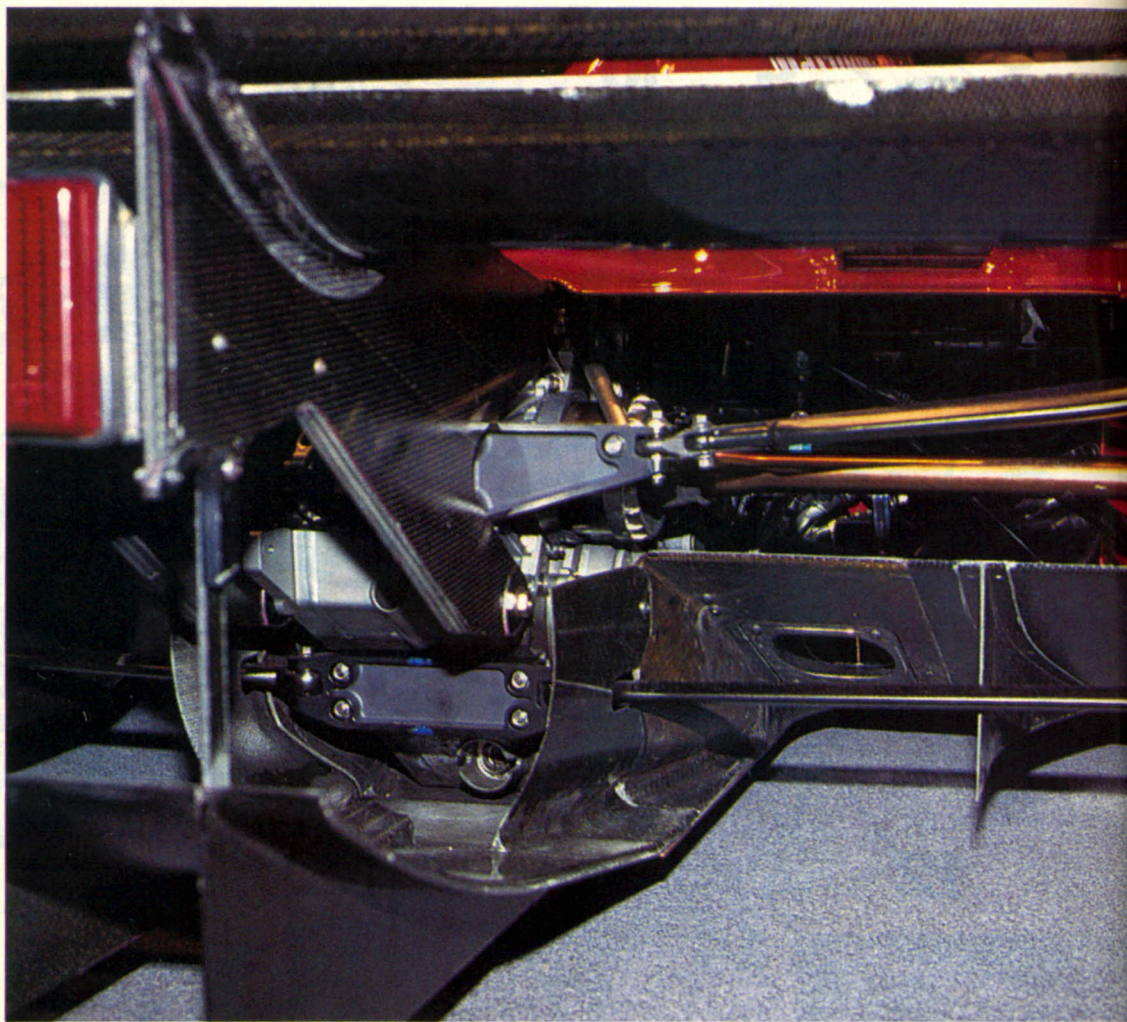
tacco della zona scalinata di 5 cm. 8) Le prese dei freni anteriori sono molto simili a quelle utilizzate dalla Benetton lo scorso anno. 9) Poggiatesta di 7,5 cm come da regolamento. 10) La zona del roll-bar è più larga ed include la presa dinamica del motore a sezione più triangolare. 11) Le fiancate sono molto più corte e raccordate con la zona della struttura deformabile. 12) I radiatori sono a ventaglio rivolti all'indietro. 13) Il serbatoio della benzina contiene soltanto 140 litri ed ha permesso di avanzare il nuovo 12 cilindri (14) di circa 10 cm. 15) Il cofano motore è molto rastremato. 16) Tra motore e cambio dovrebbe esserci un corto distanziale che contiene il serbatoio dell'olio. 17) Gli scarichi soffiano nella parte inferiore in una zona vicino al tunnel centrale, largo 30 cm. 18) Radiatori dell'olio sdoppiati ed incamerati in due prese Naca. 19) La Ferrari ha mantenuto i

flap all'interno delle ruote posteriori incamerati fra le paratie dell'alettone che schermano (21) completamente le ruote posteriori, come sulle Benetton. Da notare che è sparita la forma a «Coca Cola» della parte posteriore in favore di un cofano molto basso e lungo che potrebbe ricevere in futuro una soluzione tipo Benetton o Williams. 20) La sospensione posteriore ha conservato le barre di torsione per ragioni di ingombro. 22) La parte centrale del profilo estrattore ha due paratie verticali leggermente interne rispetto alla sua larghezza, 30 cm, questo tunnel si allarga poi a 50 cm e presenta una zona (23) scavata che funziona anche da flap inferiore. Da notare che le sospensioni sono fissate a dei piccoli telai (evidenziati in azzurro) e non direttamente al cambio scatolato. 24) I corti estrattori laterali hanno una unica paratia verticale vicino alla zona esterna.



## SPECIALE 412 T2

L'estro di John Barnard si è sfogato nella parte posteriore della 412 T2: il mago inglese ha studiato un estrattore centrale più stretto dei 30 cm ammessi, in modo da convogliare l'aria calda soffiata dagli scarichi dei dodici cilindri anche in quella parte. Gli attacchi delle sospensioni non sono ancorati direttamente sul cambio, ma c'è un telaio di sostegno. Completamente ridisegnato anche il cambio che è in titanio scatolato. L'aspetto riconoscitivo della 412 T2 sono le paratie laterali che partono dalle ruote posteriori e che arrivano fino all'alettone. Quanto prima sarà provato il triangolo superiore della sospensione a forma alare



◀ alla concorrenza. Nel caso della Ferrari, sarà quella di inizio marzo sul circuito portoghese dell'Estoril. Allora vedremo forse sulla Ferrari, e anche su altre monoposto, quelle grandi paratie centrali (a 25 cm dall'asse longitudinale) sull'alettone anteriore, perché possono andare al livello del piano di riferimento creando quindi un migliore sigillo al suolo, rispetto a quelle laterali che sono più alte di 5 cm. Vedremo anche i deviatori di flusso dietro le ruote, e forse qualcosa di nuovo nella zona posteriore del cofano motore. Ritorniamo comunque alla configurazione vista a Fiorano. Stupisce l'andamento controtendenza del muso, che va



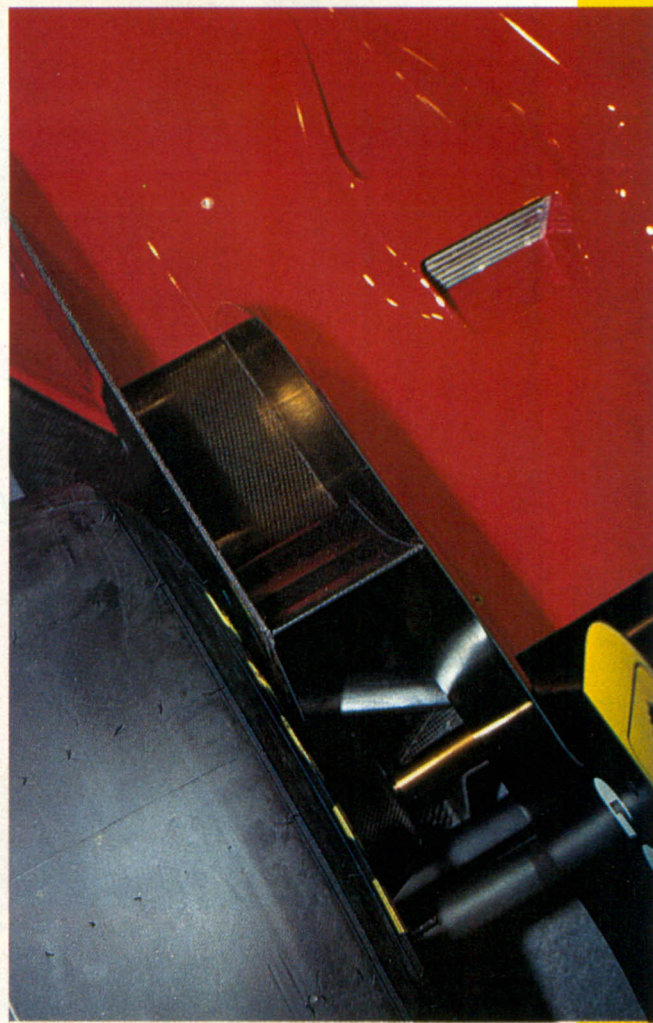


sorta di flap nel profilo estrattore centrale, che si allarga a 50 cm prima di collegarsi con i due corti estrattori laterali. Come già sulla Benetton, questi ultimi sono molto incurvati verso l'alto tanto da superare il livello dei triangoli inferiori delle sospensioni, solitamente piazzati sopra i vecchi profili estrattori che avevano un'incidenza di circa 15 gradi. Gli scarichi soffiano subito fuori dal tunnel centrale, ma non è detto che in futuro vedremo una soluzione diversa.

**TELAIO.** La forma della scocca della 412 T2 è molto semplice, con un serbatoio di soli 140 litri che ha permesso di contenere le misure del passo, nonostante il leggero allungamento dell'abitacolo che tuttavia, già nel '94, presentava vecchie misure a regolamento '95, tra le quali la zona di struttura deformabile davanti alla pedaliera. Lunghi studi sono stati eseguiti per ridurre al minimo le dimensioni delle strutture deformabili laterali. Da rilevare, come nella zona del roll-bar, la parte terminale della scocca sia praticamente verticale, perdendo quell'andamento a restringersi appunto della struttura di sicurezza. L'accorciamento del serbatoio ha permesso una diversa ripartizione dei pesi, a cui contribuiscono anche i radiatori fortemente inclinati all'indietro.

**SOSPENSIONI.** Ritorno all'antico con il pratico e funzionalissimo schema delle barre di torsione anche all'avantreno, come sulla gloriosa 640 dell'89. La foto della pedaliera evidenzia questo schema che comporta anche una notevole facilità nel determinare l'altezza da terra regolabile tramite i due tiranti, visibili appunto nella foto. Questo schema ha, fra i tanti pregi, anche quello di permettere di contenere gli ingombri ed è per questo che era stato mantenuto al retrotreno nella passata stagione. A livello sospensioni posteriori da rilevare la novità di piccoli telai esterni per ancorare i triangoli, che non sono quindi più fissati alle pareti del cambio scatolato, ulteriormente modificato per ridurre gli ingombri. Numerose le raffinatezze costruttive, come i fermi dadi ruota e gli attacchi dei portamozzoni e dei triangoli delle sospensioni, gli unici pezzi costruiti alla Fdd.

**MOTORE.** Il tre litri siglato 044/1 è un 12 cilindri del tutto nuovo che mantiene la V di 75°. La caratteristica principale è il basamento in acciaio Mpk miscelato. Si tratta di un materiale nuovo che ha permesso un risparmio di peso di 10 kg come ha avuto modo di sottolineare il responsabile del settore motori, l'ingegner Paolo Martinelli. L'acciaio Mpk è usato

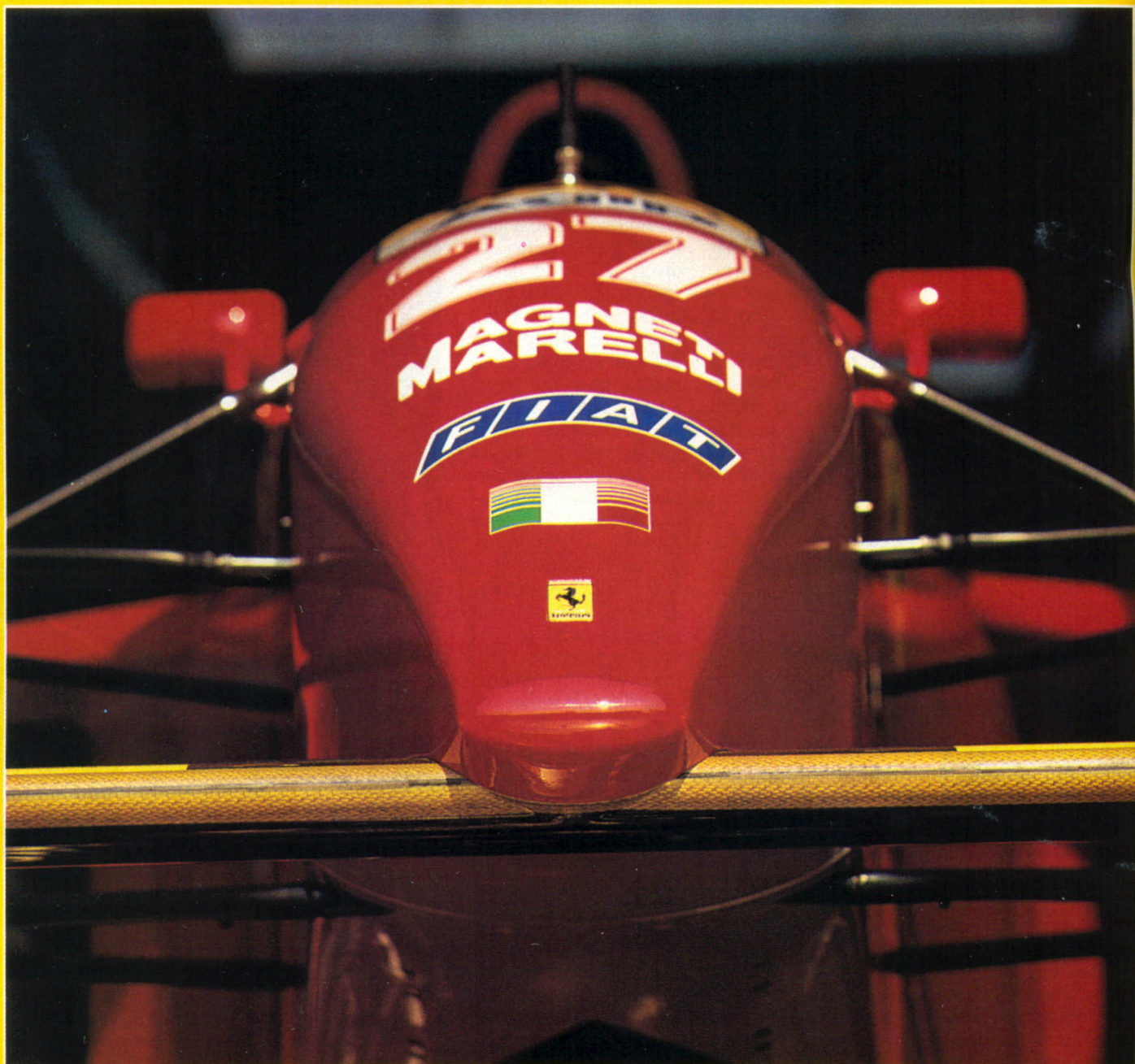


nei reattori degli aerei: la caratteristica principale è la resistenza meccanica. Il basamento è stato realizzato nel nord della Francia. Il propulsore oltre a mostrare la terza generazione dei tromboncini mobili, propone la geometria variabile in aspirazione e in scarico. Si tratta di una novità che era stata solo sperimentata sul 3500 cc. Molto lavoro è stato fatto per ridurre gli attriti utilizzando leghe

speciali nelle parti in movimento. In questo modo è possibile spingere i regimi di rotazione intorno ai 17000 giri, tirando fuori una potenza che è già oltre i 700 cavalli. Il motore 044/1 risulta 70 mm più corto del tre litri e mezzo del '94. Riguardo al V10 si sa che andrà al banco in aprile e potrà essere montato in macchina in giugno: per ora si sa che avrà una V più stretta degli attuali 75°. ■

## LE SIGLE DEL FUTURO

- 044** motore 12 cilindri con basamento in acciaio
- 045** motore 8 cilindri con basamento in alluminio (bloccato)
- 046** motore 10 cilindri con basamento in acciaio
- 047** motore 12 cilindri evoluzione



## BASAMENTO IN ACCIAIO MPK

<b>Vettura:</b>	412 T2
<b>Motore:</b>	12 cilindri a V di 75°
<b>Sigla:</b>	044/1
<b>Cilindrata:</b>	2997,343 cc
<b>Rapporto di compressione:</b>	12,8:1
<b>Distribuzione:</b>	doppio albero a camme in testa per bancata comandati da ingranaggi; 4 valvole per cilindro con richiamo pneumatico
<b>Alimentazione:</b>	iniezione elettronica digitale Magneti Marelli step VI accensione elettronica statica con una bobina per cilindro
<b>Candele:</b>	Champion Ø 10 mm
<b>Basamento:</b>	in acciaio Mpk
<b>Testata:</b>	in alluminio
<b>Potenza:</b>	oltre 730 cv a 17.000 giri
<b>Cambio:</b>	Ferrari trasversale a 6 marce più Rm semiautomatico sequenziale a controllo elettronico con scatola in acciaio e titanio
<b>Trazione:</b>	posteriore con differenziale autobloccante

<b>Freni:</b>	a disco sulle quattro ruote con pinze Brembo a quattro pompanti
<b>Telaio:</b>	monoscocca in fibra di carbonio e honeycomb
<b>Sospensioni:</b>	anteriori doppi triangoli sovrapposti con schema push-rod, il puntone è in fibra di carbonio, ammortizzatori regolabili; posteriori a ruote indipendenti con schema push-rod puntone in fibra di carbonio
<b>Lunghezza:</b>	4380 mm
<b>Larghezza:</b>	1995 mm
<b>Altezza:</b>	980 mm
<b>Carreggiate:</b>	ant. 1690 mm; post. 1605 mm
<b>Passo:</b>	2915 mm
<b>Peso:</b>	595 kg
<b>Cerchi:</b>	Bbs in magnesio forgiato da 13"
<b>Gomme:</b>	Goodyear
<b>Sponsor:</b>	Marlboro, Fiat, Pioneer, Telecom Italia
<b>Altri fornitori:</b>	Skf, Arexons, Usag; Trw Sabelt, Momo, Digital, Brembo

# NOTIZIARIO CSAI

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.

## ASSEMBLEA UFFICIALE DI GARA DEL PIEMONTE

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

## VARIAZIONI DI CALENDARIO SETTORE ELETTROSOLARI

16/7/95 - Il Pian Camuno - Montecampione - organizzazione Team Mille Miglia: annullata solo la partecipazione della categoria elettrosolari.

## NUMERI TELEFONICI DELLA CSAI DI ROMA (PREFISSO 06)

Via Solferino, 32 - 00185 Roma  
Fax: 49.40.961  
Telex: 61-42-19 Csaì RM I

Segreteria: (Presidenza-Direzione)	49.41.024 - 49.41.026
(Personale - Delegati Sportivi - Contributi)	49.41.018
Ufficio: Amministrazione	44.70.10.16
Autostoriche	44.54.304
G.g.g.	49.40.785
Licenze	44.69.852
Rapporti Ministeri	44.54.304
Spedizioni	44.70.10.16
Velocità su terra	
Slalom-F. Rally	44.57.712
Ufficio Stampa	44.54.375
Rally	44.54.366
Pubblicazioni Csaì	44.54.366

## GIUDICI DI GARA

- 1) Corso gratuito di preparazione per commissari di percorso  
L'Automobile Club di Brescia informa che martedì 14 febbraio p.v. alle ore 20.30 presso la Scuola Guida Acb di Via XXV Aprile, 15 (angolo via Callegari), avrà luogo il primo incontro di preparazione per gli Ufficiali di Gara - Commissario di Percorso.  
Per ulteriori informazioni e per le adesioni si invitano gli interessati a rivolgersi all'Ufficio Sportivo dell'Acb via XXV Aprile, 16 - Tel. 030/ 3746345 - 3746334.
- 2) Il Fiduciario regionale del Friuli-Venezia Giulia indice l'annuale con i Commissari Regionali della regione per il giorno 12 febbraio 1995 alle ore 10.30 presso la sede dell'Ufficio Sportivo dell'Automobile Club Trieste, c/o Trieste Motori, Via Flavia 35 Trieste.
- 3) Si comunicano i nuovi numeri telefonici

del Fiduciario Zonale della Lombardia, Sig. Bruno Longoni:  
abitazione 0362/992535  
ufficio 039/471622  
fax 0362/902821  
cellulare 0337/335128

## CALENDARIO CSAI VELOCITÀ IN CIRCUITO AUTOSTORICHE 1995

In seguito ad alcuni aggiornamenti, si ritiene opportuno pubblicare il calendario 1995 delle autostoriche relativo alla Velocità in circuito e alla Regolarità.

5 marzo	Autodromo Lombardore (To) Calt: Trofeo Giulia - Nuova iscrizione
12 marzo	Autodromo Vallelunga (Rm) Peroni Promotion: Historic Club
19 marzo	Autodromo Pergusa (En) Ente Autodromo Pergusa: gara club - nuova iscrizione
2 aprile	Autodromo Lombardore (To): 2. Trofeo Calt - gara club - nuova iscrizione
9 aprile	Autodromo Varano (Pr) Peroni Promotion: Campionato Italiano - Chall. Turismo - Trofeo monoposto
5-7 maggio	Autodromo Monza (Mi) Ac Milano: Coppa Intereuropea - Campionato Europeo - Challenge Europeo - Campionato Italiano - Challenge Turismo - Trofeo Monoposto
7 maggio	Autodromo Lombardore (To): 2. Trofeo Calt - gara club - nuova iscrizione
28 maggio	Autodromo Pergusa (En) Ente Autodromo: Gara Autodromo Vallelunga (Rm) Peroni Promotion: Historic Club
11 giugno	Autodromo Magione (Pg) Peroni Promotion: gare storiche - Campionato Italiano - Challenge Turismo - Trofeo Monoposto
18 giugno	Autodromo Lombardore (To) Calt: Trofeo Giulia - nuova iscrizione
16 luglio	Autodromo Vallelunga (Rm) Peroni Promotion: Historic Club

Si comunica a tutti i licenziati che presso tutti gli Automobile Club sono giunti gli annuari Csaì 1995. Pertanto, i licenziati stessi sono invitati, all'atto del rinnovo o della prima richiesta di licenza, a richiedere una copia dell'annuario in oggetto che spetta loro di diritto.

3 settembre	Autodromo di Varano (Pr) Peroni Promotion: Gare Storiche - Campionato Italiano - Challenge Turismo - Trofeo Monoposto
17 settembre	Autodromo Lombardore (To): 2. Trofeo Calt - gara club - nuova iscrizione
23-24 settembre	Autodromo Monza (Mi) Comitato Piave Jolly Club: Trofeo A. Ascari - riservata
15 ottobre	Autodromo Magione (Pg) Peroni Promotion: Historic Club Autodromo Lombardore (To): 2. trofeo Calt - gara club - nuova iscrizione
29 ottobre	Autodromo Vallelunga (Rm): Peroni Promotion Challenge Italiano Club - Challenge F. Ford - annullato Autodromo Vallelunga (Rm): Peroni Promotion - campionato italiano, Challenge Turismo, Trofeo monoposto Autodromo Pergusa (En) Ente Autodromo: gara club
26 novembre	Autodromo Magione (Pg): Historic Club Peroni Promotion

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

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

- fotocopia patente di guida
  - fotocopia licenza CSAI per i tre anni precedenti quelli dell'Assemblea o dichiarazione sostitutiva di possesso di licenza sportiva per lo stesso periodo rilasciata dall'A.C. Torino o dalla CSAI
  - dichiarazione di aver conseguito almeno il titolo di studio di licenza media inferiore
  - breve curriculum sportivo e professionale.
- Poi la Csaì convocherà l'Assemblea Regionale del Piemonte dei Delegati Sportivi di Ac per l'elezione del Delegato Regionale.



# FORMULA INDY

## LA PROPOSTA

L'annuncio della Usac-Iri di voler effettuare nel '96 una gara a Disney World, che aprirà una nuova serie alternativa a quella Cart, ha colto di sorpresa costruttori e team Usa. E ha destato anche preoccupazioni. Ora molti sentono la necessità di un compromesso

■ MARCO RAGAZZONI

# RICUCIRE LO S



**L**a sorpresa in America è stata generale quando due settimane fa l'Indianapolis Motor Speedway, che si identifica con l'Usac, e la Walt Disney World hanno annunciato di voler organizzare il 27 gennaio del '96 una gara di Formula Indy, la Walt Disney World Indy 200. Nessuno avrebbe mai immaginato che la Usac, presieduta da Tony George, di fatto proprietario della Indy 500, una delle gare più famose del mondo, fosse riuscita a trovare un accordo per l'organizzazione di una gara su un circuito triovale da realizzare all'interno di Walt Disney World, il più grande parco di divertimenti al mondo,

un'area di 138 chilometri quadrati, dove giornalmente vi è la più elevata densità di persone al mondo. E per di più di una gara gestita, per la prima volta, secondo le nuove regole tecniche della Indy Racing League, una nuova serie che Tony George e la Usac vogliono appunto lanciare a partire dal '96. Una serie che si vuole porre come alternativa, minaccia o completamento, chi lo sa ancora, alla F. IndyCar, gestita dagli organizzatori della Cart e di cui fa parte anche la Indy 500 (seppur sotto l'egida Usac). Ma la sorpresa ha scatenato subito anche molte reazioni nel mondo della F. IndyCar. «La nostra speranza è che alla fine fra la

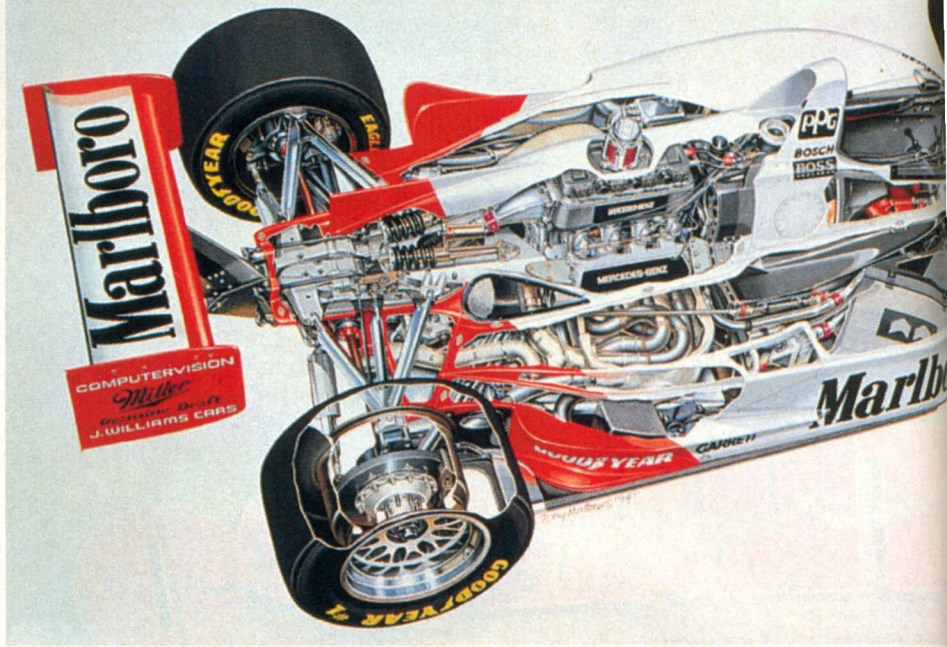
*Usac-Irl e la Cart si arrivi a un compromesso fra le regole tecniche delle due serie perché non vogliamo una guerra — è stato il primo commento a Detroit di Kevin Kennedy, Pr della Ford, fornitore tra gli altri del top team Newman-Haas — Abbiamo appena vinto un mondiale di F.1 e quindi non sono certo le questioni tecnologiche che ci spaventano. Ma è l'aumento dei costi che non vogliamo: tante piccole squadre non potrebbero sostenere il costo di un rivoluzionamento delle regole o la scissione della categoria in due serie. E anche per noi realizzare un nuovo motore, specifico per la Irl, sarebbe un altro investi-*

**La serie Usac-Irl vuole puntare in particolare sulla riduzione dei costi e sulla spettacolarità degli eventi, da disputarsi in massima parte su circuiti ovali come Indianapolis, nella foto. In progetto c'è poi l'ovale a Walt Disney World**

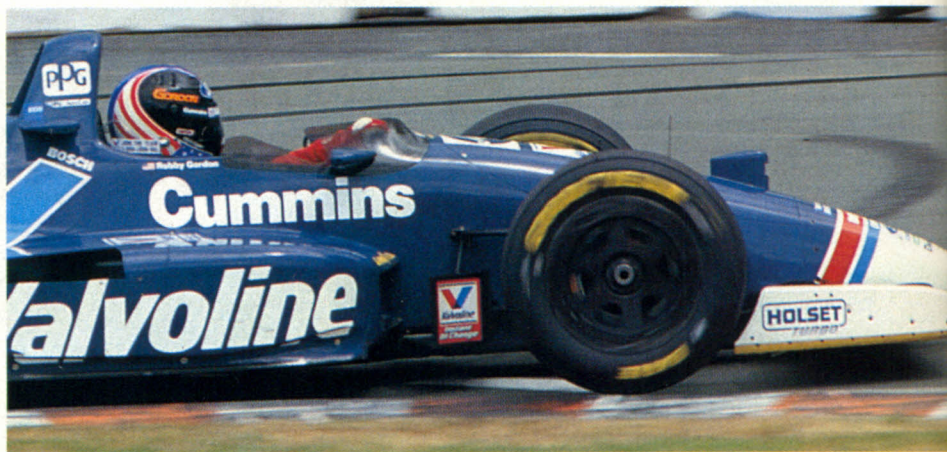
# TRAPPO



MATOS



mento enorme che, se possibile, vorremmo evitare. Penso che un buon compromesso possa essere quello di dare a Tony George un maggior peso nella Cart e dunque nella gestione della F. IndyCar: in realtà qui si tratta di una guerra di potere, sebbene non sia ancora molto chiaro cosa voglia Tony George. Anche perché per ora esistono appena due gare con il regolamento Irl, la Indy 500 e quella di Disney World del 27 gennaio '96 su un circuito che dovrà essere costruito, con tutte le infrastrutture, in un solo anno...: troppo poco per i team e soprattutto per gli sponsor per prendere una decisione. Nessuno dei team con i quali noi lavoriamo in F. IndyCar ci ha comunicato l'intenzione di voler correre nella Irl». Anche alla Lola parlano di necessità di un accordo. «Certo, per noi la Irl potrebbe essere una nuova opportunità di mercato — spiega Peter Struce, della casa di Huntingdon — ma ci interessa anche la stabilità a lungo termine, per il controllo dei costi». E il parere della Mercedes, partner del team Penske, campione in carica con Al Unser jr., non si discosta molto. «Sì, ci vuole un compromesso — ribadisce anche Shuman, della Mercedes Sport Usa — e da parte nostra posso assicurare che gli unici due motori in sviluppo oggi sono il 3.0 V10 Fo10 per la F.1 e il 2.65 litri Ic108 per la F. IndyCar; ma nessun 2.2 per la Irl è in fase neppure di progetto: non ci sarebbe davvero il tempo e inoltre nessuno ce lo ha ancora chiesto». C'è poi più d'uno, sponsor compresi oggi presenti nella F. IndyCar, che si chiede preoccupato: che figura ci farebbero grandi marchi di sigarette e alcolici come Skoal Bandit, Copenhagen, Budweiser, Miller Genuine, Tecate, Player's, Marlboro, Hollywood..., in una Walt Disney World per ragazzi in un paese come l'America dove oggi l'opinione pubblica è fortemente contraria a ogni loro campagna pubblicitaria che possa influenzare i giovani? ■



LA CART VUOLE LA PACE MA AVVERTE

## Restiamo al top pur senza Indy 500

**N**on sono solo costruttori e team che ora invocano un compromesso. Ora cominciano a prenderlo in considerazione anche Tony George e Andrew Craig, rispettivi presidenti di Usac e Cart. Alla presentazione del programma Irl, George ha infatti commentato sibilino: «Non si dovranno vedere la Irl e la F. Indycar come fra loro antagoniste nel '96. Di certo con la Cart divergiamo su alcuni temi; ma sono altrettanto sicuro che dobbiamo lavorare tutti nell'interesse delle corse IndyCar». E anche Andrew Craig ha ammesso: «Stiamo facendo ogni sforzo per trovare un accordo e fra i nostri rispettivi tecnici gli incontri sono all'ordine del giorno. Un compromesso deve essere trovato entro la fine di febbraio; dopo tutto diventerebbe più difficile. Per quanto riguarda i motori, penso che possa anche andare bene l'abbassamento della cilindrata da 2.65 a 2.2 litri, come ha proposto la Irl. Ma nuove regole per i telai comporterebbero un eccessivo aumento dei costi. E anche il numero delle gare va limitato: oggi la Cart ne ha già in calendario 17 e sono un tetto massimo. Ora noi faremo di tutto per trovare un compromesso, ma con 17 gare siamo al top anche senza l'Usac e la Indy 500. L'organizzazione di una gara a Walt Disney World era stata offerta anche a noi, ma l'abbiamo rifiutata. E mi risulta che altrettanto sia successo con Ecclestone e la F.1». ■



MOTORI DA 800 CV PER PENSKE, RAHAL E GALLES

# Fanno già paura i nuovi Mercedes

Intanto il campionato di F. IndyCar della Cart è al via. La prima gara è in programma il 5 marzo sul circuito di Miami. Un pronostico per la stagione? Difficilissimo, perché se lo scorso anno la superiorità della squadra Penske-Mercedes era schiacciante, sia come piloti che come binomio vettura-motore, quest'anno c'è chi assicura che la Lola ha risolto gran parte dei suoi problemi. Al Unser jr., campione in carica, e Fittipaldi avranno dunque molto filo da torcere anche se potranno contare sui nuovi motori

Mercedes che si dice abbiano una potenza di 800 cv a 13.000 g/m. La Lola, seppur usciti di scena Mario Andretti («pensionato») e Nigel Mansell (in F.1) dal suo team di punta, il Newman-Haas, punterà quest'anno su molti nuovi cannonieri. Nel team di Newman-Haas sono infatti arrivati Paul Tracy, che ha lasciato la Penske, e Michael Andretti, già campione '91 e che ha lavorato molto bene lo scorso anno con una Reynard alla sua prima stagione di F. IndyCar. Il team Rahal-Hogan si è terribilmente rinforzato. Do-

po la scelta a inizio '94 del motore Honda, il tre volte campione Bobby Rahal non ha digerito le deludenti prestazioni del propulsore giapponese e quest'anno, con una sicura voglia di rivincita, si presenterà con i nuovi motori Mercedes. Inoltre ha preso in squadra un duro come Raul Boesel che nel '94, dopo il 2. miglior tempo nella Indy 500, ha mancato la vittoria nella 500 Miglia di Michigam per un problema di motore, quando era in testa da ben 120 giri. Il Team Green continua quindi con Jacques Villeneuve che a detta di tutti gli esperti è la giovane promessa più interessante dell'America di oggi. Al debutto in F.IndyCar, lo scorso anno Villeneuve ha già impressionato con il 3. posto nella Indy 500 e la vittoria a Road Atlanta, conquistata dopo un duello molto duro con un irriducibile come Paul Tracy. Teo Fabi si rilancia invece nel passaggio alla Forsythe Racing, squadra partner lo scorso anno del Team Green e sicuramente in grado di dare all'italiano maggiori soddisfazioni di quelle avute nel '94. Con le Reynard-Ford vanno poi tenuti d'occhio quattro piloti in particolare: il giovane Bryan Herta, che dopo l'incidente a metà stagione '94 rientra quest'anno con il team di Chip Ganassi per prendere il posto di Michael Andretti (e questo già la dice lunga su quanto ci si aspetti da lui); Robby Gordon, altra grande giovane promessa americana; Mauricio Gugelmin, che nel '94 ha avuto un buon crescendo di stagione; il debuttante Christian Fittipaldi, nipotino di Emerson. Infine le squadre Honda. Il motorista giapponese punta quest'anno su una new entry, il team Tasman, con Ribeiro, e sul collaudato Comptech, con Johnstone, ai quali fornirà un propulsore che si dice più veloce di 14 miglia all'ora... Intanto in Giappone si sta lavorando anche su un'unità completamente nuova, che però debutterà solo dopo la 5. gara. ■

La Penske-Mercedes, in alto, lo scorso anno si è rivelata imbattibile, vincendo il titolo con Al Unser jr. e piazzando Fittipaldi e Tracy al 2. e 3. posto. Il giovane Jacques Villeneuve, in alto a sinistra, è atteso fra i sicuri protagonisti, così come Robby Gordon, a sinistra, e Teo Fabi, in basso

## C'E' IL PIENONE

L'elenco degli iscritti al campionato F. IndyCar '95 è per il momento ancora provvisorio. I concorrenti attesi sono comunque oltre 30. Merita in particolare di essere sottolineato il ritorno della Patrick Racing di Pat Patrick, tra i fondatori della Cart, il quale fra i tanti successi nell'89 portò al titolo anche Emerson Fittipaldi. Con il Patrick Racing quest'anno rientreranno inoltre le gomme Firestone. Torna quindi a disputare un'intera stagione anche Eddie Cheever e debutta Christian Fittipaldi. Infine un particolare curioso: Jacques Villeneuve avrà il n. 27, come suo padre Gilles quando era alla Ferrari

N. PILOTA	SQUADRA	VETTURA
1 Al Unser jr.	Penske Racing	Penske Pc24-Mercedes
2 Emerson Fittipaldi	Penske Racing	Penske Pc24-Mercedes
3 Paul Tracy	Newman-Haas Racing	Lola T95/00-Ford
4 Bryan Herta	Chip Ganassi Racing	Reynard 95i-Ford
5 Robby Gordon	Walker Racing	Reynard 95i-Ford
6 Michael Andretti	Newman-Haas Racing	Lola T95/00-Ford
7 Eliseo Salazar	Dick Simon Racing	Lola T95/00-Ford
8 Gil de Ferran	Hall Racing	Reynard 95i-Mercedes
9 Bobby Rahal	Rahal-Hogan Team	Lola T95/00-Mercedes
10 Adrian Fernandez	Galles Racing	Lola T95/00-Mercedes
11 Raul Boesel	Rahal-Hogan Team	Lola T95/00-Mercedes
12 Jimmy Vasser	Chip Ganassi Racing	Reynard 95i-Ford
14 Eddie Cheever	A.J. Foyt Enterprises	Lola T95/00-Ford
15 Scott Goodyear	Walker Racing	Reynard 95i-Ford
16 Stefan Johansson	Bettenhausen Motorsport	Penske Pc23-Mercedes
17 Danny Sullivan	PacWest Racing Group	Reynard 95i-Ford
19 Ross Bentley ?	Payton-Coyne	Lola T95/00-Ford
20 Scott Pruett	Patrick Racing	Lola T95/00-Ford
22 Hiro Matsushita	Dick Simon Racing	Lola T95/00-Ford
24 Buddy Lazier	Leader Card Racing	Lola T95/00-Ford
25 Marco Greco	Arciero Project Indy	Lola T95/00-Ford
27 Jacques Villeneuve	Team Green	Reynard 95i-Ford
28 Arie Luyendyk	Indy Regency Racing	Lola T95/00-Ford
31 André Ribeiro	Tasman Motorsport	Reynard 95i-Honda
33 Teo Fabi	Forsythe Racing	Lola T95/00-Ford
34 Brian Till ?	Payton-Coyne	Lola T95/00-Ford
37 Mauricio Gugelmin	PacWest Racing Group	Reynard 95i-Ford
49 Parker Johnstone	Comptech	Reynard 95i-Honda
50 Nurminen-Julian	Euromotorsport	Reynard 94i-Ford
64 Christian Danner	Project Indy	Lola T94/00-Ford
99 Dean Hall	Dick Simon Racing	Lola T95/00-Ford
? Alessandro Zampedri ?	Payton-Coyne	Lola T95/00-Ford
? Christian Fittipaldi	Walker Racing	Reynard 95i-Ford



# **SUPERFORMULA** **IL PROGRAMMA**



# **NAZIONALE** *esportazione*

**Una presentazione-test all'Estoril e due gare nella penisola iberica, così la serie che impiega le F.3 modificate cerca di attirare pure gli stranieri**

**ARTURO RIZZOLI**

Il prossimo 12 febbraio la Superformula avrà la sua presentazione internazionale all'Estoril, questa sarà anche l'occasione per cercare di portare in Italia piloti della penisola iberica dopo i test sulla pista portoghese. Sempre allo stesso scopo è appunto stata messa in calendario una doppia gara all'Estoril, mentre un appuntamento a Jarama sta cercando una collocazione per agosto, oppure ottobre, ma al di fuori del campionato perché un trofeo

## **SI CORRE CON 237 MILIONI**

*In questa tabella abbiamo riportato l'analisi dei costi per una stagione con la Superformula, come si nota esistono evidenti scostamenti di prezzo sull'acquisto della vettura, che può essere sia una Dallara 393 che 394, inoltre il valore è chiaramente influenzato dallo stato del mezzo e dal tipo di revisione necessaria. Ad ogni modo la Coloni Motorsport offre le Dallara '93 già pronte per correre a 105 milioni e le '94 a 110. Inutile dire che, come sempre il costo della gestione tecnica può essere assai variabile da team a team: non a caso le richieste delle squadre interessate alla categoria oscillano tra i 240 e i 300 milioni per il pacchetto completo della stagione.*

Acquisto vettura	<b>33-45</b>
Kit di trasformazione	<b>25</b>
motore Novamotor	<b>35</b>
due revisioni del motore	<b>10</b>
gomme (20 treni)	<b>30</b>
materiali di consumo	<b>20</b>
tre set di ruote	<b>5</b>
ricambi vari	<b>10</b>
iscrizione al campionato	<b>6</b>
ticket pista prove libere	<b>3</b>
sedute di prove private	<b>10</b>
assistenza tecnica e trasporto	<b>100-150</b>
<b>Totale parziale</b>	<b>287-349</b>
valore residuo della vettura	<b>-50</b>
<b>Totale</b>	<b>237-299</b>

I prezzi sono in milioni di lire.

nazionale non può avere più di una trasferta all'estero. Dunque dopo i primi giri di pista fatti da questa F.3 un po' più grossa e potente, lo scorso agosto, l'ideatore della serie, Enzo Coloni, si è dato tantissimo da fare perché la serie decollasse bene. Ovviamente il tecnico umbro è in caccia sia in Italia che all'estero di Dallara 393 e 394 da trasformare, come pure si è assicurato la sponsorizzazione e l'appoggio tecnico di un partner come la Michelin, che ha costruito appositamente le gomme. Per la benzina, a quanto si sa, vi sono contatti con l'Agip per avere un carburante di alta qualità come quello della F.3, oltre alla distribuzione sui campi di gare e ai controlli per scoraggiare qualsiasi furbata. In ogni caso, visto che mancano meno di due mesi alla prima gara, in programma il 26 marzo a Monza, tutti gli aspetti fondamentali sono già stati definiti e per l'apertura, stando ai contatti attuali, sono attese una dozzina di monoposto.

**MOTORE.** Dopo i primi test con il Tipo 16V di F.3 dotato di strozzatura a 28 mm, la Novamotor ha poi derivato da quest'unità Fiat un propulsore senza cassoncino, ma con restrizioni da 40 mm in ogni tromboncino di aspirazione. Non vi sono i cornetti ad altezza variabile, invece è rimasto

il variatore di fase. Per contenere il costo in 35 milioni di lire, sono stati eliminati i particolari speciali in titanio del motore di F.3, ora in acciaio. Questo propulsore eroga 230 cv a 6400 e ha meno coppia in basso del cugino che corre in F.3. Infine il motore viene piombato, unitamente alla centralina e allo scarico catalizzato, per evitare ogni manomissione.

**REGOLE.** Il regolamento sportivo sarà approvato nei prossimi giorni, ma si sa che le gare avranno un chilometraggio di un centinaio di km, sono previsti due turni di qualifica di mezz'ora al sabato e le prove libere al venerdì. I test privati sono consentiti sempre, tranne che nella settimana di ciascuna gara. L'attribuzione dei punteggi sarà simile a quella del Tricolore di F.3, in più saranno dati due punti all'autore della pole e due a chi sigla il giro più veloce.

**MONTEPREMI.** Per essere un semplice trofeo vi sono premi in denaro non trascurabili: 3 milioni di lire al primo di ogni gara, due al secondo e uno al primo. Il tutto è stato ottenuto senza ricorrere peraltro a tasse d'iscrizioni esorbitanti: infatti la partecipazione a tutta la serie costa sei milioni, oppure ci si può presentare anche saltuariamente spendendo un milione a corsa.

**SEMPLICITÀ.** «Quando un anno e mezzo fa ho iniziato a pensare a questa Superformula avevo in mente una categoria dove anche un gentleman-driver, che arriva in pista con la macchina sul carrello e due meccanici al seguito, possa andare a vincere». Con queste parole Enzo Coloni spiega la categoria che si è inventato, una serie che recupera le vecchie F.3, superate dal nuovo regolamento tecnico e che quindi non potranno più correre per il titolo tricolore, ma al massimo per un trofeo nazionale. La Superformula è stata pensata sia per i giovani che non sono riusciti a sfondare nella F.3 (ma che pensano di avere ancora qualche cosa da dire), come pure per chi vuole dilettersi con una monoposto divertente ma anche impegnativa da guidare. Per spiegare il motivo di tanta sicurezza sulla semplicità della vettura, pur sempre relativa visto che è una F.3 potenziata, il tecnico umbro aggiunge: «Abbiamo realizzato un kit che non complicasse la monoposto, in più a tutti i partecipanti alla Superformula forniremo le schede per la messa a punto specifica per ciascun tracciato. Poi se da lì qualcuno pensa di andare a inventarsi qualche cosa è un altro discorso... Infine, per non costringere i partecipanti ad avere motori e montagne di ricambi scorta, saremo con un camion-magazzino ad ogni gara».

foto: PHOTOF4

## DUE VOLTE ALL'ESTERO

Questo calendario riporta la gara di Varano al 21 maggio, ma dopo l'accordo con gli organizzatori dell'Estoril per la doppia corsa del 13 e 14 maggio è stato chiesto uno spostamento. Inoltre in coda è indicata una manifestazione a Jarama che dovrà essere fuori campionato, in quanto la Superformula è un trofeo nazionale e può quindi avere una sola trasferta all'estero. La gara spagnola dovrebbe comunque svolgersi o in agosto o ad ottobre.

DATA	CIRCUITO
26 marzo	<b>Monza</b>
17 aprile	<b>Magione</b> (da confermare)
14 maggio	<b>Estoril</b> (doppia gara)
21 maggio	<b>Varano</b>
4 giugno	<b>Vallelunga</b>
23 luglio	<b>Mugello</b>
3 settembre	<b>Binetto</b>
17 settembre	<b>Imola</b>
8 ottobre	<b>Misano</b>
da definire	<b>Jarama</b> (gara fuori campionato)

La Superformula deriva dalla Dallara di F.3 '93 o '94, ha pance più alte di 7 cm, la carreggiata anteriore più larga di 5 e il passo più lungo di 5. Il motore è un Tipo F.3 rivisto, capace di 230 cv

**MONDIALE RALLY**

LA NOVITÀ

**Kit**

**ti teme?**

Philippe Bugalski  
passa su una  
speciale dal fondo  
innevato mentre il  
compagno di  
squadra Ragnotti  
ha appena  
sbattuto con la  
vettura gemella, la  
Renault Clio Maxi  
che ha esordito a  
Montecarlo



**Nella gara del loro debutto, le attesissime e temute Renault Clio Maxi non hanno certo sfigurato contro le più prestanti automobili a trazione integrale e motore turbo. Ecco come sono andate e perché possono far paura le piccole e leggere trazioni anteriori francesi che hanno ottenuto la prima vittoria fra le neonate «kit car»**

**■ SERGIO REMONDINO**

**Q**uanto? La domanda a Montecarlo affiorava sulle labbra di tutti, si poteva leggere negli occhi di piloti, manager, semplici appassionati. Quanto sarebbero andate le debuttanti vetture «kit car» a due ruote motrici e motore aspirato nel teoricamente improponibile confronto con le più dotate trazioni integrali a motore sovralimentato? Nella prova d'apertura del mondiale rally le Renault Clio Maxi, cioè le più competitive fra le vetture «kit», non hanno sicuramente demeritato e questo nonostante siano incappate nelle condizioni meteo meno favorevoli alle due ruote motrici: neve, pioggia e ghiaccio alternati senza soluzione di continuità lungo le prove speciali. In pochissime occasioni le Clio «kit» hanno trovato quello che era il fondo da loro quasi invocato, cioè l'asfalto



asciutto. Dunque è difficile valutare obiettivamente in chiave di assoluto le prestazioni delle automobili che puntano senza mezzi termini al successo nel campionato del mondo Marche 2 Litri ma con il vezzo di andare a impensierire le turbo 4 x 4. Tuttavia è opportuno fare una serie di considerazioni. Trovare, come abbiamo visto, le condizioni di massima scivolosità del terreno nella gara del debutto non è certo il massimo. Eppure, nonostante ciò, sin dal via le Clio «kit» hanno subito mostrato di possedere il potenziale per reggere il confronto. Nella tabella che trovate in queste pagine abbiamo calcolato i distacchi in secondi al chilometro patiti da Bugalski e Ragnotti. Distacchi che hanno oscillato intorno ai due secondi e mezzo al chilometro, con punte minime di sette decimi e massime di sei secondi (in una prova dove però Ragnotti, con la «kit» superstite dopo il ritiro di Bugalski, è uscito di strada). Alla fine però, le Clio «kit» non hanno potuto tradurre in realtà il vantaggio di un rapporto peso-potenza in teoria favorevole, né hanno sfruttato il vantaggio che poteva derivare loro in fatto di gomme. E vediamo perché.

**CAVALLI.** Le Clio «kit» hanno gareggiato a Montecarlo con motori volutamente «frenati» a 250 cv proprio per evitare, con potenze più elevate, di pattinare a vuoto con le ruote motrici sul ghiaccio nelle accelerazioni. E alla bilancia, durante il rally, la più leggera delle due Clio Maxi ha fermato l'ago e quota 1000 kg, mentre la Subaru Impreza 4 x 4 del vincitore Sainz ha «dichiarato» 1245 kg. La potenza? Con la flangia al turbo ridotta da 38 a 34 mm di diametro, i cv della vettura giapponese erano all'incirca 330. Dunque, il rapporto peso-potenza della Clio era di 4 a 1, quello della Impreza di 3,7 a 1. Ecco dimostrato come la Clio non ha avuto nella realtà i vantaggi che le sarebbero derivati se avesse raggiunto il peso minimo di categoria, 930 kg.

**GOMME.** Da Montecarlo è entrata in vigore la normativa che proibisce l'uso di pneumatici slick, consentendo invece l'uso di coperture con un disegno del battistrada ottenuto da uno stampo e non eseguito manualmente. Questo per le vetture turbo 4 x 4 che montano gomme da 9 pollici di larghezza. Per le 2 Litri «kit», invece, stando sotto ai 9 pollici di larghezza è possibile utilizzare gomme slick con tre scanalature solamente, sul battistrada, lungo la circonferenza di rotolamento. Tradotto in soldoni vuol dire che il rapporto vuoto-pieno della gomma con battistrada da stampo è pari al 17%, mentre nella gomma slick dotata di tre scanalature è ben più favorevole: 3,8%. Ciò significa che le Clio possono usare pneumatici da asfalto con una impronta a terra nettamente superiore a quanto consentito alle turbo 4 x 4. Un vantaggio che a Montecarlo, con i continui cambiamenti di fondo, soprattutto con la quasi totale assenza di asfalto asciutto, non è stato minimamente sfruttato.



**FUTURO.** Secondo quanto è dato a sapere, la Renault sta lavorando per poter schierare in Corsica una Clio con potenza portata a 290 cv e con peso al minimo di fiche. Il rapporto peso-potenza scenderebbe così a un ben più vantaggioso 3, 2 a 1. Resta da vedere quanti cavalli sapranno recuperare i motoristi dei team che schierano le 4 x 4 turbo, ma un fatto è certo: le vetture kit possono, nel corso del mondiale, andare a inserirsi

autorevolmente nella lotta per le prime posizioni ma solo sull'asfalto asciutto e, almeno parzialmente, su quello bagnato. Su terra, neve, ghiaccio, non c'è storia e non potrebbe esserci, troppo grande è il vantaggio della trazione integrale. Comunque, la Renault e la Michelin stanno lavorando sulla versione da terra della Clio kit che debutterà in Portogallo. Solo allora ne sapremo di più.

## SCARTO MEDIO: 2,4 SECONDI

*Nella tabella a fianco abbiamo riportato tutti i tempi fatti segnare, in ciascuna delle prove speciali del rally di Montecarlo, dalla migliore delle vetture a trazione integrale e dalla più veloce delle «kit» a due ruote motrici. In media, le «kit» sono entrate nei primi dieci delle classifiche scratch e in qualche caso hanno fatto anche meglio. Conoscendo la lunghezza delle prove speciali e lo scarto in termini di secondi, abbiamo potuto calcolare il divario, in secondi al chilometro di prova speciale, fra le 4 x 4 e le due ruote motrici. La media degli scarti calcolata nell'arco di tutta la gara è di 2"4 al chilometro a favore delle trazioni integrali. Ma guardate un po' con che gomme e con che tipo di fondo si è corso al «Monte»...*

Prova Speciale	Lunghezza	Tipo di fondo e conformazione prova
Ps 1 Col de la Fayolle	<b>29,65 km</b>	Asciutto - placche di ghiaccio Salita e discesa veloce
Ps 2 La Souche	<b>27,07 km</b>	Asciutto - neve Salita - pianura - discesa veloce
Ps 3 Burzet	<b>41,27 km</b>	Asciutto - neve - verglas - ghiaccio Salita - pianura - discesa
Ps 4 Freydaparet	<b>16,82 km</b>	Pioggia - umido - ghiaccio Discesa e salita
Ps 5 St. Bonnet le Froid	<b>25,74 km</b>	Pioggia - placche di ghiaccio - umido Pianura
Ps 6 Lalouvesec	<b>31,16 km</b>	Pioggia - placche di ghiaccio Discesa - salita
Ps 7 St. Jean en Royans	<b>25,37 km</b>	Asciutto - ghiaccio - neve Pianura - salita - falsopiano
Ps 8 Col de l'Arzelier	<b>32,5 km</b>	Pioggia - neve molle Salita - discesa
Ps 9 Les Oches	<b>19,34 km</b>	Neve Salita - discesa
Ps 10 Col des Tourettes	<b>31,15 km</b>	Asciutto Salita - discesa
Ps 11 Col St. Jean	<b>22,31 km</b>	Asciutto Salita - discesa
Ps 12 Sisteron	<b>36,67 km</b>	Asciutto - neve - ghiaccio Salita - discesa
Ps 13 Chateauvieux	<b>19,19 km</b>	Verglas - umido Salita - discesa
Ps 14 Col St. Raphael	<b>23,41 km</b>	Asciutto Pianura
Ps 15 Loda Luceran	<b>16,49 km</b>	Ghiaccio Salita - discesa
Ps 16 Col de Turini	<b>22,21 km</b>	Neve - ghiaccio - umido Salita - discesa
Ps 17 Col de la Couillole	<b>15,8 km</b>	Asciutto - umido - verglas Salita
Ps 18 Entrevaux	<b>29,71 km</b>	Asciutto Salita - discesa
Ps 19 Col St. Raphael	<b>23,41 km</b>	Asciutto - ghiaccio Pianura
Ps 20 Pont des Miolans	<b>24,03 km</b>	Asciutto - umido - verglas Pianura
Ps 21 Les 4 Chemins	<b>33,5 km</b>	Asciutto - ghiaccio Salita - discesa

I PARERI DI PILOTI E TECNICI SONO CONCORDI

# Sull'asfalto le «kit» vanno già fortissimo

**E**cco, nei pareri di piloti e tecnici, come viene valutata la prestazione delle Renault Clio Maxi a Montecarlo.

## PHILIPPE BUGALSKI

(pilota Renault)

«I tempi che abbiamo fatto segnare con le nostre Clio «kit» sono ottimi perché c'è sempre stato del ghiaccio e della neve sulle speciali o comunque le verglas, condizioni con le quali le due ruote motrici sono immensamente svantaggiate rispetto alle trazioni integrali. Con le migliori che ci attendono, dal cambio a sette marce alla potenza aumentata, possiamo guadagnare mezzo secondo al chilo-

metro ed andare alla pari con le 4x4 sulle speciali in asfalto. Sulla terra prevediamo di essere a un secondo e mezzo al chilometro di distacco. E fare meglio sarà dura».

## MARIO CRAVERO

(tecnico Michelin)

«Montecarlo ha obbligato i concorrenti ad utilizzare gomme in base alle quali il teorico vantaggio delle Clio sull'asfalto grazie alle slick con tre scanalature scompariva. Secondo i nostri calcoli, il vantaggio derivante dall'usare queste gomme per le Renault sarebbe oscillato fra i tre e i cinque decimi di secondo a chilometro. A nostro parere le Clio «kit» sono andate più che bene. È venuta una conferma a quello che pensavamo: le Clio non sono state davanti, ma considerando le attenuanti del fondo se la sono cavata più che bene. Soprattutto, le Clio «kit» sono andate nella direzione che noi gommisti ci aspettavamo».

## TOMMI MAKINEN

(pilota Mitsubishi)

«Io ho corso anche con le vetture a due ruote motrici e, nonostante non fossero delle «kit» ho potuto formarmi un'idea abbastanza precisa. Non credo che le Clio Maxi riusciranno ad andare come le turbo 4x4 neppure sull'asfalto, non a livello di lottare per vincere una gara. Magari in qualche speciale saranno alla pari ma non per tutta una corsa. La Clio «kit» è nuova, loro sono molto motivati, ma non credo potranno fare più di tanto. Neppure in Corsica».

## PIERO LIATTI

(pilota Subaru)

«Secondo me le Clio «kit» a Montecarlo sono andate forte. È chiaro che con la neve e il ghiaccio erano svantaggiate, ma una cosa è certa: sull'asfalto sono pari alle 4x4 e lo vedrete in Corsica. Sulla terra sono lontane e il mondiale per lo più si disputa su speciali con questo fondo...».

Sopra, la Ford Escort Gruppo A di Bruno Thiry in piena azione su un fondo innevato durante il rally di Montecarlo. Nonostante la limitazione in fatto di pneumatici e la riduzione di potenza le 4x4 hanno dominato

## DI AL CHILOMETRO

Tempo 4x4	Tempo «kit car»	Scarto totale	Scarto al chilometro
Mc Rae (Subaru) 20'46"	Bugalski (Renault) 21'27"	41"	1"3
Sainz (Subaru) 17'47"	Bugalski (Renault) 19'16"	1'19"	2"9
Sainz (Subaru) 28'20"	Bugalski (Renault) 29'30"	1'10"	1"6
Delecour (Ford) 10'07"	Bugalski (Renault) 10'32"	25"	1"4
Mc Rae (Subaru) 15'01"	Bugalski (Renault) 16'05"	1'04"	2"4
Delecour (Ford) 20'07"	Bugalski (Renault) 20'40"	33"	1"
Sainz (Subaru) 15'38"	Ragnotti (Renault) 17'06"	1'28"	3"4
Delecour (Ford) 24'02"	Ragnotti (Renault) 25'28"	1'26"	2"6
Delecour (Ford) 17'01"	Bugalski (Renault) 17'53"	52"	2"6
Delecour (Ford) 20'31"	Bugalski (Renault) 21'52"	1'21"	2"6
Sainz (Subaru) 13'30"	Ragnotti (Renault) 13'59"	2'9"	1"3
Thiry (Ford) 27'18"	Bugalski (Renault) 29'15"	1'57"	1"8
Sainz (Subaru) 13'55"	Bugalski (Renault) 14'10"	15"	0"7
Kankkunen (Toyota) 17'36"	Ragnotti (Renault) 18'00"	24"	1"02
Thiry (Ford) 13'58"	Ragnotti (Renault) 14'59"	1'01"	3"6
Sainz (Subaru) 18'56"	Ragnotti (Renault) 20'24"	1'28"	3"9
Delecour (Ford) 11'35"	Ragnotti (Renault) 13'12"	1'37"	6"1
Sainz (Subaru) 21'44"	Ragnotti (Renault) 23'05"	1'21"	2"7
Thiry (Ford) 17'57"	Ragnotti (Renault) 18'46"	4'9"	2"1
Kankkunen (Toyota) 15'42"	Ragnotti (Renault) 17'32"	1'50"	4"5
Kankkunen (Toyota) 26'23"	Ragnotti (Renault) 28'56"	2'33"	2"7



ALCUNI EXPLOIT PER LE PICCOLE FIAT

## Le Cinquecento hanno entusiasmato

Il ventiseiesimo tempo assoluto fatto segnare da Marco Cavigioli sul Turini, il «tempio» del rallismo francese, lo stadio nel quale era assiepata una vera e propria marea umana, è un po' la punta emergente dell'iceberg. La partecipazione della Fiat a Montecarlo con le Cinquecento «kit» (85 cv e 765 kg in ordine di marcia) è stata guardata con simpatia piuttosto che con timore, è ovvio. Ma le prestazioni di Cavigioli, trentasettesimo assoluto, e degli altri piloti Fiat (nella foto, Toti) hanno fatto sensazione. E hanno dimostrato che il regolamento «kit car» può esser ben sfruttato per ottenere «piccole bombe» con le quali correre senza spendere miliardi.



**RALLY**  
NORME MONDIALI



# LAVORI *in* CORSA

Introdotte da Montecarlo le leggi che regolamentano le zone di assistenza lungo il percorso di gara fanno già discutere. Ecco quali sono i punti contestati e le posizioni

**MAURIZIO RAVAGLIA** ■

**Juha Kankkunen mentre sta tentando una riparazione utilizzando il crick di bordo, dopo un urto in cui ha danneggiato il posteriore della Toyota Celica. L'immagine è stata scattata durante il recente Montecarlo, a un punto di assistenza nel quale i meccanici potevano intervenire soltanto per effettuare il rifornimento di carburante**

**L**e regole del gioco, una volta stabilite, debbono essere rispettate, siano esse giuste o sbagliate; nessuno, al rally di Montecarlo, le ha infrante. Ma i regolamenti sono anche soggetti a critiche; e su quelli introdotti dalla Fia con l'approvazione dei Costruttori, per le gare del mondiale '95, si è abbattuto un tornado di proteste. La corsa del Principato ha dunque lasciato una coda polemica. Messo sotto accusa dal fronte compatto dei piloti, da alcune scuderie private e anche da qualche esponente di team ufficiali, è soprattutto il metodo studiato dalla Federazione internazionale per diminuire i punti di assistenza lungo il percorso, con l'obiettivo di dare un taglio deciso alle spese. Rallentare l'impennata dei costi

è un'iniziativa certamente nobile, perfino determinante per il futuro della specialità. Tuttavia, le nuove misure hanno prodotto un effetto boomerang rivelandosi un'arma di scarsa efficacia e originando anche situazioni grottesche. Innanzi tutto il numero di mezzi di assistenza a disposizione di una squadra è rimasto invariato, se non addirittura aumentato rispetto all'anno scorso, dovendo ogni team garantire comunque il rifornimento di carburante alle vetture tra le prove speciali in cui è vietato qualsiasi intervento che non sia quello dell'equipaggio. Secondo, nelle zone in cui è autorizzato il rabbocco di benzina sono necessari un van e un paio di uomini per effettuare l'operazione. Il paradosso è che i meccanici sono costretti a osservare a braccia incrociate i piloti e i navigatori che si esibiscono in riparazioni d'emergenza; possono soltanto dare consigli. Le stesse immagini di assurdo rallistico proposte al «Monte» si ripeteranno in altre occasioni, se la Fia non modificherà le norme: Auriol, Delecour, Thiry, Sainz, Kankkunen, McRae, Schwarz, Ma-

kinen e soci che sotto lo sconcerto visibile del pubblico si scorticano le mani mentre i meccanici stanno a guardare. Oltre che stravagante e incapace di contenere realmente i costi, tutto ciò è in contrasto con la sicurezza. Chi garantiva che la sostituzione di particolari meccanici importanti, quali i dischi dei freni, effettuata da Delecour e dalla sua navigatrice Catherine Francois fosse stata eseguita perfettamente? E ancora. Didier Auriol e Bruno Thiry mostravano le escoriazioni alle mani prodotte sostituendo i pneumatici. Da un liberalismo sfrenato si è dunque passati a un protezionismo inadeguato, che genera circostanze inverosimili e scene grottesche. È auspicabile che dai fatti e dalle polemiche del rally di Montecarlo i dirigenti della Federazione automobilistica internazionale traggano insegnamento, prima che sia troppo tardi. Nessuna legge è perfetta e tutti i regolamenti possono essere migliorati evitando che essi prestino il fianco alle critiche e al biasimo. In gioco è oggi la credibilità della specialità. ■



I PARERI □ IL NAVIGATORE MOYA PROPONE...

## Vietare il rabbocco

La valanga di critiche rovesciatesi sui regolamenti Fia introdotti col rally di Montecarlo ha risparmiato soltanto la norma che proibisce l'uso del pneumatico «slick», sostituito con la gomma a battistrada scolpita definita «polivalente». La polemica ha investito soprattutto il sistema escogitato per le assistenze lungo il percorso. Ecco le opinioni di alcuni addetti ai lavori direttamente coinvolti.

### NINNI RUSSO

ex navigatore, responsabile squadra Fiat Cinquecento al Montecarlo '95 «I piloti debbono prendersela innanzi tutto con i loro datori di lavoro, cioè le Case. Qualche tempo fa, in una riunione della commissione Fia Costruttori avevo messo in guardia sui rischi delle disposizioni relative alle assistenze. La mia osser-

vazione non è stata ascoltata. Così come stanno le cose oggi, non c'è una riduzione dei mezzi di servizio né del personale, anzi. A un parco-

assistenza di fine tappa ho visto che le squadre rispezzavano il numero di furgoni calcolato in base alle vetture schierate, come è richiesto ai team

iscritti al campionato. Ma dall'altra parte della strada o nelle vicinanze, altri mezzi delle stesse organizzazioni formavano una bella fila».

SOLDANO-DPPI



### Un satellite spia le vetture

Installato al «Monte» sulle vetture dei team iscritti al mondiale, il Gps, Global Positioning System, è un congegno che, attraverso un satellite e successivamente un video, permette ai commissari Fia di controllare in ogni momento della gara l'esatta posizione degli equipaggi

### CARLOS SAINZ

pilota Subaru «Non vogliamo fare la guerra alla Fia. Ma le disposizioni che regolamentano i punti di assistenza vanno riviste, subito. Non ha alcun senso che i piloti si trasformino in meccanici e i meccanici guardino i piloti e i navigatori trafficare attorno alla vettura. Noi siamo piloti non meccanici. Non è questo lo sport spettacolo. Né sono iniziative che contribuiscono alla riduzione dei costi e all'aumento degli standard di sicurezza. In questo senso è stato compiuto un passo indietro».

### JEAN RAGNOTTI

pilota Renault Sport, li-

guida con una battuta ironica il problema sulle assistenze in cui i meccanici non possono intervenire «Quando ero giovane non avevo i soldi per acquistare i pneumatici chiodati. Oggi, grazie alla norma che ci costringe, al rally di Montecarlo, a effettuare due prove speciali con lo stesso set di gomme, sono pagato per togliere i chiodi. È questo il progresso? Non mi pare proprio».

### DIDIER AURIOL

pilota Toyota Team Europe, campione del mondo in carica «Ciò a cui ci stanno obbligando i nuovi regolamenti è assolutamente un'offesa alla nostra professionalità. Nelle nuove norme è evidente la totale assenza di buon senso».

### FRANCOIS DELECOUR

pilota Ras Ford «Dopo l'incidente di un anno fa, sono rientrato nelle corse con entusiasmo e tanta voglia di rivincita. Oggi, invece, con la nuova regolamentazione del mondiale provo un senso di mortificazione, queste gare smetteranno di attrarmi. Di fronte al declino verso il quale



SOLDANO-DPPI

**Carlos Sainz e il suo navigatore Luis Moya mentre cercano di togliere qualche chiodo ai pneumatici, prima di affrontare una prova speciale del «Monte» '95 con asfalto secco e immediatamente successiva a una con fondo ghiacciato: tra i due cronò è vietata l'assistenza dei meccanici. Pur presente, il personale della Pirelli e della Subaru non può intervenire. Durante questa curiosa operazione, Auriol e Thiry si sono feriti le mani. In basso, la Mitsubishi Lancer di Makinen e Harjanne: anche l'equipaggio finnico è stato costretto al «do it yourself»**

## BRUNO THIRY

pilota Ras Ford  
*«Io, tutto sommato, non dovrei lamentarmi nei nuovi regolamenti. Prima di dedicarmi al rallismo professionistico di mestiere facevo il meccanico. Rispetto ad altri colleghi ho perciò un vantaggio quando si tratta di intervenire, con i mezzi di bordo, sulla vettura. Ma mi rendo conto che le corse del mondiale non possono ridursi a un teatrino del comico, come purtroppo sta accadendo oggi».*

## MIKI BIASION

campione del mondo nel 1989 e nel 1989, ha assistito da spettatore al Montecarlo '95  
*«Non c'è alcun dubbio che il regolamento '95 non risolve il problema del contenimento dei costi, generando anzi una situazione di continue contraddizioni. Per ridurre il personale dei team sui campi di gara sarebbe sufficiente stabilire un numero massimo di «pass» da assegnare a ciascuna squadra, rigorosamente con la fotografia del titolare. Credo che sia una soluzione realizzabile e facilmente controllabile dagli ispettori della Fia».*

## ADOLFO RAVA

organizzatore del rally di Sanremo  
*«La questione delle norme che disciplinano i punti di assistenza lungo il tracciato di gara, io la vedo con l'occhio di chi è costretto a gettare al vento il percorso del Sanremo dell'anno scorso e ricominciare daccapo. Voglio dire che allestire le zone di assistenza comprese tra un controllo d'orario di entrata e un altro di uscita, come prescrivono le nuove disposizioni, significa cercare nuovi percorsi stravolgendo quindi il Sanremo. Mi risulta che altri organizzatori siano nella stessa situazione».*

stanno andando i rally, mi chiedo se non sia opportuno passare ai raid già l'anno prossimo».

## DAVID RICHARDS

patron del team Prodrive Subaru  
*«Come spesso accade quando si verificano dei cambiamenti, anche per le modifiche stabilite per il mondiale rally è necessario un periodo di collaudo, di assestamento. Tuttavia, nel loro insieme le iniziative intraprese possono funzionare. Ad esempio, la scelta di concentrare nella stessa area le assistenze dei team iscritti al campionato è una soluzione certamente interessante, e potrebbe essere sfruttata per allestire tribune per il pubblico. Queste zone dovrebbero diventare come la «pit lane» dei circuiti».*

che è una corsa molto particolare per le condizioni del fondo. E vorrei che mi spiegassero se è ragionevole vietare ai meccanici dei punti di rifornimento di intervenire sulla vettura, in caso di necessità. Sono previsti, quindi per la squadra rappresentano comunque un costo. Perché allora non possono fare il loro mestiere? Personalmente sono favorevole e una soluzione radicale, dunque proibire anche le assisten-

PHOTO4

ze per il rabbocco di benzina e lasciare che questa operazione, laddove è necessaria, sia effettuata da personale della Fia con una autobotte, come a una normale stazione di servizio stradale. Si eviterà così di cadere nel ridicolo, come è successo al rally di Montecarlo».

## OVE ANDERSSON

presidente Toyota Team Europe  
*«Dobbiamo avere il coraggio di ridiscutere alcu-*

*ne delle regole appena introdotte. Onestamente, al rally di Montecarlo sono stati raggiunti livelli da farsa. Dialogando con gli organizzatori delle gare mondiali, e suggerendo loro qualche modifica, nel '94 i team hanno registrato una riduzione delle spese valutabile attorno al 20 per cento rispetto all'anno prima. La strada migliore è dunque quella di considerare le esigenze in rapporto al tipo di gara e di percorso».*



## LUIS MOYA

coèquipier di Sainz  
*«Ancora una volta i regolamenti vanno nella direzione opposta a quella della logica. Accetto che si debbano affrontare due, addirittura tre prove speciali con lo stesso set di pneumatici. Ma non lo accetto quando si tratta del rally di Montecarlo,*

■ **MACCHI.** Per Claudio Macchi, uno dei vincitori di Rallygame '94 oltre che del rally di Livorno con la Peugeot 309, il futuro sarà con la Renault Clio Williams Gruppo A di Papini, nel Trofeo Tradizione Terra, con l'obiettivo di conquistare il titolo per le vetture a due ruote motrici e Gruppo A. Il forte pilota toscano debutterà con la vettura al rally del Carnevale in programma questa settimana, per poi disputare le prime tre prove della serie nazionale su terra (Liburna, Impruneta e Asinara). Dopo queste tre gare, in base ai risultati ottenuti, si deciderà se proseguire nel «terra».

■ **SUPERGARA.** La forte formazione piemontese che si è aggiudicata il Trofeo Cinquecento '94 con Valter Balistrero, avrà anche quest'anno una squadra di tutto rispetto nel monomarca riservato alle piccole vetture Fiat. Saranno infatti Francesco Pozzi, giovane e veloce novarese al terzo anno nella serie, e il tedesco Niki Schelle i due portacolori della Supergara. Che affiderà una terza vettura a Elisabetta Sacco.

■ **SNIJERS.** Il campione europeo in carica Patrick Snijers correrà ancora con la Ford Escort della Ras Sport e con essa parteciperà a due prove di livello internazionale, l'Acropoli e il Sanremo valide quest'anno per il mondiale Marche, oltre che a una serie di gare della serie belga e di quella europea. Snijers ha in programma in questo caso la Boucles de Spa, la 24 Ore di Ypres, il rally Condroz, il rally di Polonia.

■ **SAVONA.** È stato posticipato dal 25 marzo al 10 settembre il 1. rally Città di Savona che quasi sicuramente sarà intitolato alla memoria di Daniele Cianci, il navigatore ligure tragicamente scomparso lo scorso 26 gennaio.

■ **GAVEGLIO.** Mauro Gaveglione e Paolo Carrucci, vincitori nel '94 della Coppa Csaì Rallysprint Gr. N, parteciperanno quest'anno al Campionato 2 litri con un'Opel Astra Gr. N della Meteco Corse.

■ **ZANCHI.** Pierfrancesco Zanchi, presente alle gare tricolori delle ultime due stagioni con la Mazda 323 oltre che ex campione dei rally storici, passa alla Peugeot 306 Gr. A. Il simpatico gentleman driver avrebbe raggiunto un accordo in tal senso con Pelli, il quale, stante l'attuale disimpegno Mazda nel mondiale rally, ha commissionato un paio di esemplari della vettura alla Italtcnica per affiancare all'attività con le 323 quella con le berline francesi.



COCKPIT

IL PERCORSO MISTO DEL '94 E' PIACIUTO MA...

# Sanremo ritorna all'asfalto

Il riconoscimento della World Rally Team Association ha premiato il rally di Sanremo quale migliore prova europea del campionato del mondo 1994; tra i meriti attribuiti alla corsa italiana, l'associazione delle squadre ufficiali ha sottolineato lo sforzo organizzativo e la scelta del percorso, tornato misto terra-asfalto dopo un anno, il 1993, in cui i promotori avevano optato per un percorso tutto asfalto. Di fronte alle regole stabilite dalla Fia per le prove del mondiale '95, ma anche allo status di gara valida per il solo titolo Marche 2 Litri, oltre che di campionato tricolore, gli organizzatori della 37esima edizione del rally di Sanremo saranno costretti quasi sicuramente a rinunciare nuovamente alla spettacolare formula del percorso misto terra-asfalto, e allestire quindi un tracciato tutto con fondo in asfalto. Va ricordato che l'anno scorso lo staff di patron Adolfo Rava era riuscito a confezionare un itinerario che le squadre più importanti potevano coprire facilmente utilizzando soltanto sei mezzi di assistenza.

Gli stessi motivi regolamentari — specie quelli che stabiliscono i cosiddetti parchi di assistenza lungo il percorso — hanno già determinato il passaggio del rally del Por-

togallo a competizione con prove speciali in asfalto e su sterrato a gara tutta su fondo in terra, mentre anche i responsabili del rally di Argentina, giudicata dalla Wrt la

migliore gara del mondiale '94 sotto l'aspetto organizzativo, sono costretti a rivedere profondamente il tracciato collaudato con successo nella passata stagione.

IL SODALIZIO DEI COSTRUTTORI CAMBIA

## Dal Forum al Pool

L'accoglienza, superiore ad ogni aspettativa, da parte delle Case, ha già di fatto tracciato un futuro con ancora maggiori ambizioni per il Forum Costruttori Rally. La denominazione originale cambierà da Forum a Pool e, soprattutto, aprirà nuovi orizzonti nelle iniziative dell'organismo ed una diversa ripartizione degli impegni fra le Case e la Csaì. Per il Pool si profila una vita indipendente da quella della federazione, che, rifacendosi al proprio ruolo istituzionale più importante, dovrebbe intervenire soprattutto per la promozione dei piloti emergenti più meritevoli. Fra le ipotesi più interessanti allo studio del presidente Librizzi c'è quella di una revisione dei criteri di assegnazione dei contributi economici ai piloti (sinora spesso contestati), con l'istituzione di un premio in denaro da destinare al privato che abbia ottenuto i migliori risultati nel corso dell'anno, in modo che possa avere la garanzia di disputare la stagione seguente nell'ambito di una squadra ufficiale. Una ipotesi di questo genere sembra aver destato il pieno gradimento anche da parte delle Case, che potrebbero integrare il montepremi della Csaì. L'iniziativa è già a buon punto, tanto che i più ottimisti ventilano la possibilità di vedere gratificato di un premio di questo tipo il vincitore della prima edizione del nuovo tricolore 2 Litri! A proposito di questa serie, proprio la massiccia adesione delle Case potrebbe portare al definitivo accantonamento dell'ipotesi iniziale (ma tuttora mai comunicata ufficialmente) di vietare la partecipazione alle gare della serie delle vetture di marchi non aderenti, né direttamente né indirettamente tramite scuderie, all'iniziativa. Resta invece probabile che queste non possano acquisire punti: un chiarimento è atteso a breve termine. (g.c.)

UNA DOZZINA LE RENAULT AL VERTICE

# Nel 2 Litri largo alle Clio

**M**algrado la data di inizio del neonato campionato italiano 2 Litri sia ancora lontana (rally di Torino, il 1. aprile), si va già delineando la numerosa famiglia delle Renault Clio che partiranno con i favori del pronostico nel neonato Campionato riservato alle «F.2». Che, fra l'altro, comprenderà tutte e quattro le Clio semiufficiali che hanno dominato la categoria nella passata stagione. In casa Papini Auto&Sport ci si concentrerà in questo campionato presentando al via, sotto l'egida della scuderia Ateneo, due Williams Gr. A per Nico Caldarella e Ninni Oieni. Un terzo esemplare con i colori Ateneo-Spal (seguito in Francia da Bozian come nella passata stagione) sarà per «Apy», che però inizierà la stagione dal rally di Aosta. Sempre Papini sta definendo gli accordi per un'altra Clio, da affidare a Diego Oldrati o al toscano Bizzarri. Altre berline francesi saranno schierate, con i colori Bp, dal team del lombardo Conti: la vettura ex Andreucci sarà nelle mani di Andrea Saglio Trombone, mentre quella portata in gara nel '94 da Re passerà al piemontese Cantamessa. La Clio che ha conquistato il titolo Promozione '94 con Russo è invece passata dalla Autorel alla 2G Corse: la squadra torinese l'affiderà all'emergente Emanuele Garosci, mentre è quasi fatta per un secondo esemplare. Dal Veneto ne arriveranno altre due, allestite da Munaretto: una sarà per Gianni Gomba, mentre la seconda sarà probabilmente affidata al modenese Pierfrancesco Verbilli. E l'elenco pare destinato ad allungarsi ulteriormente: fra gli interessati alla Clio ci sono anche Daniele Griotti (che sembra aver abbandonato la strada Ford Escort), Romeo Deila, Braga, Zumerle. In possesso delle Clio Gruppo A ci sono poi Balbosca, Elco e De Stefanis...

Gianni Cogni

PHOTO4



A BASSANO DEL GRAPPA

## Montecarlo ... in mostra

Per gli appassionati di rally c'è da qualche tempo un'ottima occasione per vedere da vicino alcune delle vetture che hanno fatto la storia dei rally e in particolare, del Montecarlo. A Bassano del Grappa (Vicenza), presso il locale Museo dell'Automobile, c'è infatti una mostra che si intitola «la leggenda dei rally» con trentasei auto che hanno partecipato alla gara monegasca. Fra le altre, segnaliamo la Buick del 1912, la Lancia Fulvia Hf e una delle tre Lancia Stratos con le quali Munari fece poker al «Monte». E proprio il «Drago», assieme a Biasion (nella foto sopra), hanno fatto da padrini alla rassegna, che resterà aperta sino a domenica 9 aprile.

CAMEL TROPHY '95

## In Spagna le selezioni per andare a Istanbul

La selezione per la fase finale del Camel Trophy, che quest'anno si terrà dal 18 maggio all'8 giugno nel Centroamerica, entra nel vivo. Dopo il primo reclutamento di Cinigiano, durante il quale sono stati scelti i migliori otto italiani, si svolgerà in Spagna, presso la tenuta di Peramola (Barcellona), la seconda fase di selezione. Dopo cinque giorni di test, verranno scelti dallo staff italiano i quattro candidati che passeranno alla fase internazionale, prevista nelle vicinanze di Istanbul, in Turchia, in aprile. Gli otto selezionati di Cinigiano che parteciperanno alla prova in Spagna sono Stefano Bianconi, Riccardo Failoni, Mauro Gazerro, Andrea Gentili, Matteo Pellin, Donatella Rimini, Claudio Rubbiani, Alessio Zanella.

## TELEVISIONE

Con oltre 750.000 spettatori la prima puntata di **Rally 95** ha avuto un gran successo E tra le novità in arrivo...

### MARISA IMBROGNO

**D**opo il varo si tirano le somme. La prima puntata di «Rally 95» è andata in onda su Italia 1 lunedì 30 gennaio alle 23,45 e il successo è andato ben oltre le più rosee previsioni, con uno share pari all'otto per cento e 750.000 spettatori! Ma il dato che più ha colpito è che la trasmissione di calcio che ha seguito «Rally 95» ha mantenuto lo stesso share, pur avendo avuto meno spettatori. «Sono soddisfatta del buon successo del programma — dice la conduttrice, Claudia Peroni — anche se tutto era iniziato sotto cattivi auspici. Infatti qualche giorno prima del via ho avuto un brutto incidente stradale e sono uscita dall'ospedale solo 24 ore prima della trasmissione. Però per me l'appuntamento era troppo importante e ho voluto esserci comunque. Ho ricevuto buoni commenti sia da colleghi che da piloti e addetti ai lavori e molto soddisfatto è stato anche il responsabile dello sport della Fininvest, Roggioni. Per il futuro vorrei che la gag di Mandy Mandy (alias Marco Milano) fosse più vicina al mondo dei rally. E infatti già dalla prossima puntata il comico indosserà le vesti, pardon la tuta, del navigatore. Vi raccomando i consigli... Per il resto vorrei dedicare più tempo a quanto avviene dietro le quinte, descrivere un po' il mondo che ruota attorno ai rally, dare spazio a quelle figure che sono sempre in ombra». Quali anticipazioni può fare la Peroni per la seconda puntata, in onda lunedì 13 febbraio? «Ancora mondiale, con i servizi sulla seconda prova, la Svezia. Dovrei avere quali ospiti Piero Longhi e Gilberto Pianezola con le loro Ford e Toyota. Proporrò inoltre un servizio con tutte le informazioni per iniziare a correre nei rally e soprattutto i costi e parleremo ancora del sistema Gps, il dispositivo elettronico utilizzato quest'anno dalla Fia nel mondiale per controllare la posizione di tutte le vetture e vigilare sulle soste degli «ufficiali». Poi ci sarà la presentazione del campionato italiano Assoluto, con un parallelo con quello dello scorso anno ed anche un servizio sulla Ras Sport, la squadra che gestisce le Ford nel mondiale, l'unico team latino in mezzo ai colossi giapponesi». Anche il



**Carlos Sainz all'arrivo a Montecarlo. Il vincitore, così come Piero Liatti, ha partecipato alla moviola della prima puntata di Rally '95 su Italia 1**

presidente della Csaì, Alberto Librizzi, è soddisfatto della trasmissione appena nata. «Veramente — dice Librizzi — l'aspettavamo da tanto tempo. Già lo scorso anno avevamo messo a punto l'iniziativa e con il '95 è potuta partire la trasmissione realizzata e prodotta dal servizio Informazioni Rally Csaì. Certo non ci fermeremo qui e desideriamo che anche la Rai si interessi, per lo meno quanto Italia 1 e Telemontecarlo, al mondo rallistico che ha pur tanti appassionati. Non è possibile che quel poco che viene fatto dalla Rai venga poi trasmesso alle 2 di notte. Anche il servizio pubblico dovrà assicurare per lo meno quello che mandano in onda le reti private. E con Marino Bartoletti, il nuovo direttore del Tgs, abbiamo buone speranze visto che, da romagnolo verace, è un appassionato di motori». Presto, dal fronte Rai, dovrebbero infatti esserci successi novità e «Rally 95» potrebbe non essere più solo...

■ **MEDEGHINI.** Come ribadito anche in occasione della recente premiazione della Renault Italia, la Casa francese intende cercare di conquistare il titolo marche «F.2» attraverso i risultati delle squadre nazionali. In Portogallo saranno due le Maxi affidate a piloti di casa (Macedo in testa), mentre in Tour de Corse ci saranno nuovamente le Clio «kit» ufficiali di Ragnotti e Bugalsky. All'Acropoli una vettura sarà schierata dalla Renault Grecia, mentre la seconda sarà con ogni probabilità quella italiana di Angelo Medeghini. Il bresciano punta ad essere presente, oltre che nel tricolore anche al Tour de Corse, al 1000 Laghi ed al Sanremo. Il bresciano è interessato poi a concludere la stagione partecipando ai rally di Spagna e Rac.

■ **CIOTTO.** Sabato 11 febbraio chiudono le iscrizioni in vista del primo appuntamento del Campionato Assoluto '95, il rally Il Ciocco in programma venerdì 24 e sabato 25 febbraio. Chi desidera contattare gli organizzatori della prova toscana può telefonare allo 0583-719856. Le prove speciali in programma al Ciocco sono 18, tutte su asfalto, per un totale di 221 km.

■ **TERRA.** «Pucci» Grossi tenterà il tris di successi nel Trofeo Tradizione Terra e sembra ormai assodato che lo farà nuovamente con i colori della scuderia Grifone, ma «ovviamente» non più con la Delta bensì con la Toyota Celica versione '94. Accanto a Grossi ci dovrebbe essere, con una vettura gemella, Michele Gregis. La scuderia genovese inizierà inoltre, la stagione nel campionato Europeo con Enrico Bertone (che ha per ora in programma le prime quattro gare a massimo coefficiente), che sarà della partita anche nel campionato céco. Infine, con programmi «misti», si vedranno le Toyota della squadra genovese all'opera anche affidate a Zucchetti e Ogliari.

■ **RADIO.** In occasione della ripresa della Coppa Italia 5. zona, sabato prossimo con il rally del Carnevale, riprenderanno anche le trasmissioni radiofoniche dedicate ai rally in Toscana dove saranno organizzati interventi in diretta dall'emittente lucchese Radio Veronica 100.6 KHz.



«Gibo» Pianezzola e Andrea Dallavilla, nella foto impegnato durante la Targa Florio dello scarso anno, inizieranno il tricolore '95 con le Toyota Celica della Grifone in versione '94

GALLA'

GOMME LIBERE, GRIFONE AL VIA CON LE CELICA '94

# Manovre da Assoluto

**A**desso è ufficiale: la limitazione alla quantità di gomme da utilizzare in ciascuna prova del Campionato Assoluto '95 non ci sarà. La norma che la Csa aveva già deciso di introdurre è stata infatti accantonata: forse entrerà in vigore nel '96 ma intanto, per la stagione che si appresta a prendere il via fra poco più di due settimane al Ciocco, non se ne parla. Nel frattempo, le squadre che animeranno il tricolore hanno continuato ad affilare le armi e le novità non mancano. La principale è che la scuderia Grifone inizierà il campionato affidando ad entrambi i suoi piloti le Toyota Celica St185, cioè le vetture modello '94, anziché schierare almeno una delle nuovissime St205 come pareva essere invece intenzionato a fare. Evidentemente, i problemi palesati a Montecarlo dalla coupé Tabaton a far correre almeno al Ciocco anche «Gibo» Pianezzola sulla Celica '94. Ricordiamo che per Dallavilla era già stato stabilito che gli sarebbe toccata una versione

'94 della coupé giapponese. L'altra squadra «gialla» al via della stagione, la Art che schiera le Subaru, parte con una formazione a due punte solo per le prime due gare. Piero Liatti sarà al via solo di Ciocco e 1000 Miglia mentre non sarà della partita a Piancavallo perché impegnato con la preparazione in vista del Tour de Corse modiale. L'altra Subaru Impreza della Art, lo ricordiamo, è per Vanni Pasquali. La Ford Ita-

lia e il Jolly Club schiereranno due Escort super aggiornate e con i colori Martini & Rossi e Totip, affidandole a Cunico e Longhi. Attesissima novità, infine, sarà la Renault Clio Maxi della Autorel per Medeghini: la vettura, dalla livrea quasi interamente gialla, avrà motore in configurazione Montecarlo (260 cv) e cambio meccanico a sei marce con selezione a griglia. Più avanti, a partire dalla Targa Florio, arriveranno il

sistema di controllo della trazione, il cambio a sette marce (sia con selezione a griglia che sequenziale), un motore da almeno 270 cv. A proposito della Autorel e, infine, non è ancora conclusa la trattativa con Travaglia per la seconda Clio Maxi, anche perché l'esemplare numero due non verrà comunque disponibile già al Ciocco. Dove, se si accorderà con l'Autorel, il trentino dovrà correre con la Clio in versione Williams.

SI POSSONO SOMMARE DUE RISULTATI A GARA

## Nel campionato Marche 2 Litri la Renault conduce con 65 punti

La mancanza di comunicazioni ufficiali definitive prima del via stagionale a proposito del neonato campionato Marche 2 Litri ci ha tratto in inganno. Così, noi di Autosprint abbiamo calcolato le classifiche della serie dopo Montecarlo in base a una decisione della Fia che prevedeva l'assegnazione di

10 punti alla prima vettura 2 Litri e due ruote motrici e via a scalare sino a 1 punto per la decima. Invece, prima di Montecarlo, era stato stabilito diversamente dalla federazione. Per le 2 Litri, infatti, la Fia aveva deciso di adottare in tutto e per tutto la scala punti e il meccanismo di assegnazione dei me-

desimi previsti per il mondiale Costruttori (quello delle 4x4). Quindi, anche per la serie Marche si possono prendere da 25 a 1 punto considerando soltanto le vetture 2 Litri-due ruote motrici... Così come per le 4x4, i singoli costruttori possono sommare i punti conquistati dalle loro due auto me-

SCHIERATE DALLA SKODA DUE VERSIONI

# Per la Felicia esordio svedese

**T**ra i tanti motivi d'interesse che il rally di Svezia propone c'è anche il debutto della Skoda Felicia «kit car», che avrebbe dovuto essere schierata già al Montecarlo. Poi, ritardi nella omologazione della trazione anteriore della Repubblica Ceca avevano costretto il team a dichiarare forfait nella prima prova iridata, il «Monte». Il problema era sorto perché non erano ancora stati costruiti i cinquanta kit necessari a far omologare la vettura fra le Gruppo A «kit car». Sulla neve della Svezia, invece, le Felicia saranno tre, con due diverse motorizzazioni. Con le Felicia equipaggiata del propul-



sore di 1500 cc saranno alla guida Pavel Sibera e Bjorn Johansson, mentre sulla vettura equipaggiata dal quattro cilindri di 1300 cc correrà Emil Triner. La scelta della doppia motorizzazione è

stata presa perché con il propulsore di 1300 cc le Felicia gareggiano anche in una classe dove è per loro decisamente più facile ottenere il successo parziale.

*Martin Holmes*

AL SAFARI LA LANCER «EVO 3»

## Il debutto con Shinozuka

Durante l'annuale conferenza stampa a Tokyo, la Mitsubishi ha finalmente comunicato in maniera ufficiale il programma per la stagione appena iniziata. Tra le principali novità c'è che la Lancer Evolution III sarà portata al debutto da Kenjiro Shinozuka (nella foto) al Safari rally e non da Aghini e Mäkinen al Tour de Corse come, invece, si era inizialmente preventivato. La vettura inoltre sarà costruita dal Tusk, il reparto corse Mitsubishi giapponese, e non dalla Ralliart britannica. Le Mitsubishi Lancer Gruppo A saranno schierate in un totale di cinque appuntamenti, uno dei quali è il Montecarlo che si è già svolto e dove Mäkinen ha colto un ottimo quarto posto. Le altre prove in programma sono la Svezia che si disputa questa settimana, poi Corsica, Nuova Zelanda e Australia con la Lancer Evolution III.

*Martin Holmes*

PER LA FORD NEL RALLY DEL PORTOGALLO

## Il terzo uomo è Fiorio

glio classificate e i punti ottenuti in base alla graduatoria di Gruppo A e Gruppo N. Alla fine dell'anno potranno essere conteggiati al massimo i risultati conseguiti in tutte le gare del mondiale Marche meno due. E dopo Montecarlo la classifica della serie 2 Litri vede al comando la Renault grazie ai 65 punti conquistati con il primo posto della Clio «kit» Gruppo A di Ragnotti (25 più 10 punti) e con il secondo della Clio Williams Gruppo N di Mercier (20 più 10 punti).

Sarà pilotata da Alex Fiorio la terza Escort indicata dalla Ford per portare punti in occasione del rally del Portogallo, terza prova del mondiale, in programma dal 6 all'11 marzo. Il pilota torinese avrà dunque la Ford numero 9 nel rally lusitano al

volante di una vettura di Boreham e con i colori della Ras. Proprio con la vettura della squadra belga (nella foto) il pilota torinese, a sinistra, è con il tecnico del team, Rino Buschiazzo, Fiorio disputerà anche i rally di Nuova Zelanda e Australia.

PHOTO4



Il 44esimo rally di Svezia è valido quale seconda prova del campionato del mondo Costruttori, del campionato del mondo Piloti, del campionato Marche 2 Litri. La gara nordica è valida inoltre quale seconda prova della Coppa Fia Gruppo N e della Coppa Dame. Ecco le classifiche provvisorie.

**PILOTI** - 1. Sainz 20 punti; 2. Delecour 15; 3. Kankkunen 12; 4. Mäkinen 10; 5. Thiry 8; 6. Aghini 6; 7. Ragnotti 4; 8. Liatti 3; 9. Comandona 2; 10. Holderied 1.

**COSTRUTTORI** - 1. Ford 47 punti; 2. Subaru 46; 3. Mitsubishi 36; 4. Toyota 25.

**MARCHE 2 LITRI** - 1. Renault 65 punti; 2. Peugeot 24; 3. Opel 19; 4. Nissan 17; 5. Fiat 16.

**GRUPPO N** - 1. Comandona 13 punti; 2. Holderied (1. Coppa Fia Dame) 10; 3. Madeira 7; 4. Samuel 5; 5. Gassner 4; 6. Phillips 3; 7. Ayme 2; Nittel 1.

### Il programma

**Venerdì 10 febbraio**

**Prima tappa:** Karlstad-Falun, km 537 con 8 prove speciali pari a 193 km.

**Sabato 11 febbraio**

**Seconda tappa:** Falun-Karlstad, km 621 con 10 prove speciali pari a 158 km.

**Domenica 12 febbraio**

**Terza tappa:** Karlstad-Karlstad, km 469 con 7 prove speciali pari a 149 km.

**Percorso totale:** 1628 km, con 25 prove speciali pari a 501 km.

### I principali iscritti

N.	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	GR.
1	Auriol-Occelli	Toyota Celica St205	F-F	A
5	Sainz-Moya	Subaru Impreza	E-E	A
10	Eriksson-Parmander	Mitsubishi Lancer	S-S	A
7	Delecour-Francois	Ford Escort Cosworth	F-F	A
2	Kankkunen-Grist	Toyota Celica St205	SF-GB	A
6	Jonsson-Johansson	Subaru Impreza	S-S	A
11	Mäkinen-Harjanne	Mitsubishi Lancer	SF-SF	A
9	Blomqvist-Melander	Ford Escort Cosworth	S-S	A
4	McRae-Ringer	Subaru Impreza	GB-GB	A
14	Radstrom-Backman	Toyota Celica St205	S-S	A
8	Thiry-Prevot	Ford Escort Cosworth	B-B	A
3	Schwarz-Wicha	Toyota Celica St205	D-D	A
12	Blacklund-Andersson	Mitsubishi Lancer	S-S	N
15	Jansson-Algerstedt	Toyota Celica St185	S-S	A
16	Wilson-Thomas	Ford Escort Cosworth	GB-GB	A
17	Gronholm-Silander	Toyota Celica St185	SF-SF	A
18	Svan-Olsson	Opel Astra Gsi	S-S	A

PHOTO4



**Colin McRae sulla neve a Montecarlo. Questa settimana si replica in Svezia**

# CORSE SU GHIACCIO

## 24 ORE DI CHAMONIX

# L'Opel nel circo bianco

Sfoderando una superiorità schiacciante, soltanto a tratti interrotta dalla Bmw di Tarres e Duez, finita seconda assoluta, l'Astra di Snobeck, Chatriot e Fertè ha conquistato la vittoria nella spettacolare e classica competizione invernale, giunta alla venticinquesima edizione

■ MASSIMO DELLEPIANE

**C**HAMONIX — Come una vera primadonna, altezzosamente fuori da ogni campionato e antesignana delle corse su ghiaccio che stanno popolando in Francia col Trophée Andros, la 24 Ore di Chamonix, giunta alla 25. edizione, ha saputo ancora una volta catturare l'interesse degli appassionati con uno spettacolo affascinante. Sfruttando in pieno un regolamento che ha fatto della propria «libertà» uno dei punti di forza, la gara della Savoia, pur non senza contestazioni e con qualche eccesso agonistico, è ormai diventata una «classica» invernale irrinunciabile, su cui Costruttori e preparatori investono ingenti risorse. Evidentemente la profusione di tanti sforzi ha un ritorno, visti i volti felici, a partire già da metà gara, quando è apparso chiaro il loro dominio, dei responsabili del Team Opel France e di Dany Snobeck che vedevano la loro «creatura» strapazzare gli avversari. La superiorità della Astra V6 è stata di quelle cui non si possono opporre scusanti di alcun genere; la vettura ha sfoggiato in ogni situazione un equilibrio di prestazioni che ha permesso a Dan Snobeck e a Francois Chatriot di danzare sull'imprevedibile ed ostico circuito del Grepon, mentre gli avversari erano costretti a remare con intravversate ed assetti precari sulle buche di Chamonix. I piloti Opel non hanno dato l'impressione di forzare, facendo della «pulizia» di guida la loro arma più effi-

cace. Se la Opel ha impressionato con la vettura di punta, altrettanto non si può dire per la gemella, o quasi, affidata a Michèle Mouton e a Cristophe Dechavanne. Sfavoreta da una posizione di partenza arretrata, la seconda Astra non è stata in grado di operare una significativa rimonta, rimanendo confinata in un limbo da cui non ha mai saputo emergere e ritirandosi nell'ultima manche. Le uniche insidie alla marcia trionfale della Astra sono venute dalla Bmw Coupé Special di Marcel Tar-

res, apparsa in generale più competitiva di quella schierata dal Team Oreca, su «ispirazione» del tipo Compact. Con un motore apparso potentissimo ma difficilmente controllabile, Tarres e il belga Marc Duez hanno dovuto ben presto abbandonare i sogni di gloria e guardarsi le spalle dagli attacchi delle Bmw di Muller-Balas, della Mega di Chause-Chomat e della Citroën Zx di Paillet e di Lartigue, quest'ultimo vincitore della Granada-Dakar '95, il quale non ha impiegato molto tempo per pren-

fotografiePHOTO4





dere confidenza con una bagarre a cui certo nel deserto non era abituato. Il quarto posto di Lartigue può senz'altro essere considerato un ottimo piazzamento. Anche le Mega, in pratica prototipi espressamente realizzati per questo tipo di manifestazioni, si sono dimostrate inferiori alle attese, che le volevano protagoniste per l'assoluto. La sensazione è che abbiano patito più del dovuto il vincolo, imposto solo a Chamonix, che vieta il sistema delle 4 ruote sterzanti e, pur molto maneggevoli, si sono trovate a mal partito sul veloce; Chauce e Chomat hanno rimediato sfruttando al massimo il loro feeling con il ghiaccio e si sono assicurati con merito l'ultimo gradino del podio. Molta paura, ma solo danni alla vettura, ha provocato l'incendio alla Bmw di Balas e Muller, che stavano rimontando molto bene e si apprestavano ad attaccare la seconda posizione di Tarres. È sempre molto difficile, per un equipaggio straniero, avvicinarsi a questo genere di competizioni e quindi gli italiani Corio, Gatta e Piodi hanno avuto almeno il merito di provarci. La 15. posizione finale raggiunta non è però lo specchio reale delle loro possibilità e, nelle manche in cui tutto è filato liscio, la Fiat Coupe' ha dimostrato di battersi bene con le vetture immediatamente alle spalle delle «top», un risultato tutto sommato interessante, considerando il livello generale di prestazioni. ■

LA CRONACA □ DELUDE IL «PROTO» FRANCESE

## Per la Mega ... micro prestazione



**Nella foto grande, la Astra vincitrice a Chamonix con Snobeck (che è anche il titolare del team che prepara la vettura) Chatriot e Ferté, qui durante una fase notturna. Sopra, la Ford Escort di Patrick Tambay e Johnny Herbert, quinta. A fianco, lotta tra Bmw con la numero 14, di Tarres e Duez, che si classificherà seconda**

**C**HAMONIX — Inizia sin dalle sessioni di prova, il dominio della Opel Astra numero 1; per una manciata di centesimi è infatti davanti alla Bmw di Tarres con cui divide la prima fila dello schieramento di partenza; seguono la Mega di Chauce e l'altra Bmw di Muller, mentre la Mouton è soltanto sesta preceduta anche dalla Peugeot 306 di Malcher. Sotto una fitta pioggia mista a neve, parte la prima manche con Tarres che è il più lesto a prendere il comando delle operazioni, resiste però solo 5 giri alla pressione di Snobeck, che passa in testa, Malcher mantiene la 3. posizione davanti a Chauce, e la seconda Opel



◀ Astra ha qualche «diverbio» con le Bmw di Schlessler e Muller e termina nelle retrovie. Dopo il suggestivo spettacolo pirotecnico prendono il via le manche in notturna; questa volta Snobeck non si fa sorprendere e sin dal primo giro guida il gruppo con sicurezza aumentando progressivamente il vantaggio su Tarres. Partito ottimamente in 2. posizione, Malcher è però fuori già al 2. giro, mentre la Mega di Chauche accusa problemi tecnici. L'altra Mega di Muller, invece, rimonta bene e termina 3. dietro a Tarres e Muller risale sino al 4. posto. È molto concitata la partenza della 3. manche, l'ultima in notturna. Per tre volte, a causa di «ammucchiati» che riducono il parco partenti, si deve rifare lo schieramento e la direzione gara deve allestire un «briefing» supplementare per cercare di placare gli animi dei piloti. Snobeck e Chatriot non

perdono però la calma e la loro affermazione è ancora una volta netta. Bella la lotta per le posizioni di rincalzo tra Tarres, Muller, Chauche e Herbert, che terminano nell'ordine alle spalle della imprevedibile Opel numero 1. Alla domenica mattina, grazie alla «gelata» notturna, la pista si presenta in condizioni migliori ma contro Snobeck non c'è nulla da fare: il pilota-team manager fa ancora gara a sé e la lotta si fa interessante solo alle sue spalle. Tarres ha una «divagazione» contro un muro di neve e perde una posizione. Muller-Balas vengono fuori bene e mantengono con sicurezza la seconda posizione. Danno forfait le Peugeot 306, con quella di Malcher kappao nel motore e quella di Belmondo-Laffite seriamente danneggiata dopo le «toccate» del sabato sera. Con piacere si vede invece in azione la Fiat Coupé

che, nella prima parte di gara, con Gatta alla guida si difende benissimo e rimonta posizioni. Svolgimento a tratti drammatico, quello della 5. e penultima batteria. Su una pista che sotto il sole caldo mantiene pochi tratti ghiacciati, la gara è sospesa due volte; dapprima a causa dell'impressionante incendio che distrugge la Bmw della coppia Muller-Balas, con quest'ultimo che esce letteralmente sotto shock dalla vettura, dopo che nelle prove del venerdì aveva già vissuto una esperienza simile anche se meno drammatica. Il secondo momento di apprensione lo si è avuto per l'incidente sul rettilineo principale, che coinvolge la Mega di Gache e la Escort di Patrick Tambay. Snobeck e Chatriot proseguono con sicurezza la loro marcia vincente ed anche nell'ultima manche non trovano alcun problema ad imporsi. ■

fotografiePHOTO4





ESORDIO PER LA COUPÉ DA 310 CAVALLI

# «Silhouette» Fiat

**C**HAMONIX — È un'iniziativa davvero coraggiosa, quella del pilota preparatore torinese Emilio Corio, da sempre affascinato e attratto dalla 24 Ore di Chamonix. Quest'anno Corio si è presentato con una interessante Fiat Coupé. La vettura, che ha suscitato molto interesse in Francia, è stata allestita con la collaborazione diretta della Pininfarina e con l'aiuto della concessionaria Fiat Progetto di Torino. Il piccolo team italiano ha però stupito per professionalità e mezzi a disposizione, con un van assistenza gestito da Balcosca. Notevoli sono stati gli sforzi per adatta-

re alla coupé, più lunga di passo e più larga di carreggiata, il sistema di trasmissione integrale della Lancia Delta Hf; mentre il motore, elaborato secondo il regolamento del Gruppo A, disponeva di circa 310 cavalli ed un buon valore di coppia motrice. Alcuni contrattempi tecnici, tra cui una banale panne del motore al via della prima manche serale per motivi di natura elettrica, e la severità della direzione di gara che non ne hanno consentito la partenza dai box, ha condizionato la prova della Fiat Coupé, apparsa almeno a livello delle Escort e delle Seat Cordoba. ■

**Nella foto grande, il momento della partenza di una manche della 24 Ore di Chamonix e, a sinistra, gli affollati box. In alto, la Fiat Coupé allestita dal pilota-preparatore torinese Corio, che ha gareggiato insieme a Gatta e a Piodi, durante una fase «calda» della corsa francese: la vettura utilizza il sistema di 4 ruote motrici della Lancia Delta Hf. Ecco, a destra, Bertrand Balas dopo il drammatico incidente in cui la sua Bmw ha preso fuoco**



## VELOCITÀ SU GHIACCIO

Chamonix (Francia), 4-5 febbraio 1995

### 24 Ore di Chamonix

Gara internazionale su ghiaccio

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Snobeck-Chatriot-Ferte (Opel Astra V6) punti 600; 2. Tarres-Duez (Bmw 318) 532; 3. Chauche-Chomat (Mega) 452; 4. Pailler-Lartigue-Caly (Citroën Zx) 444; 5. Herbert-Tambay (Ford Escort) 424; 6. Ferte-Gache (Mega) 416; 7. Muller-Balas-Lagorce (Bmw 318 Ti) 408; 8. Wambergue-Bourion-Sourd (Peugeot 205 T) 404; 9. Baroni-Vergnaud-Driano (Seat Cordoba) 348; 10. Du-bey-Colard-Sourd (Peugeot 205) 344; 11. Menier-Bernardini-Beltoise (Ford Escort) 332; 12. Mouton-Dechevanne-Ferte (Opel Astra V6) 324; 13. Schlessier-Gounon-Lagorce (Bmw 318) 268; 14. Pachot-Leconte (Favorite) 248; 15. Gatta-Corio-Piodi (Fiat Coupé) 240; 16. Loubet-Arpin-Driano (Seat Cordoba) 240; 17. Malcher-Vaison-Collard (Peugeot 306) 148; 18. Laffite-Belmondo-Collard (Peugeot 306) 128.

(La classifica finale è stilata per somma di punti nelle manche).

**1. MANCHE** - 1. Snobeck-Chatriot-Ferte (Opel Astra V6) 30 giri in 20'43"17; 2. Tarres-Duez (Bmw 318) a 18"82; 3. Malcher-Vaison-Collard (Peugeot 306) a 24"74; 4. Chauche-Chomat (Mega) a 38"12; 5. Pailler-Lartigue-Caly (Citroën Zx) a 44"51.

**2. MANCHE** - 1. Snobeck-Chatriot-Ferte (Opel Astra V6) 31 giri in 30'09"96; 2. Tarres-Duez (Bmw 318) a 15"96; 3. Ferte-Gache (Mega) a 20"90; 4. Muller-Balas-Lagorce (Bmw 318 Ti) a 24"40; 5. Pailler-Lartigue-Caly (Citroën Zx) a 49"78.

**3. MANCHE** - 1. Snobeck-Chatriot-Ferte (Opel Astra V6) 27 giri in 25'57"19; 2. Tarres-Duez (Bmw 318) a 09"09; 3. Muller-Balas-Lagorce (Bmw 318 Ti) a 09"93; 4. Chauche-Chomat (Mega) a 27"69; 5. Herbert-Tambay (Ford Escort) a 54"53.

**4. MANCHE** - 1. Snobeck-Chatriot-Ferte (Opel Astra V6) 21 giri in 20'34"29; 2. Muller-Balas-Lagorce (Bmw 318 Ti) a 16"04; 3. Tarres-Duez (Bmw 318) a 25"19; 4. Ferte-Gache (Mega) a 34"96; 5. Pailler-Lartigue-Caly (Citroën Zx) a 37"55.

**5. MANCHE** - 1. Snobeck-Chatriot-Ferte (Opel Astra V6) 5 giri in 04'27"67; 2. Tarres-Duez (Bmw 318) a 05"16; 3. Chauche-Chomat (Mega) a 10"13; 4. Herbert-Tambay (Ford Escort) a 14"36; 5. Pailler-Lartigue-Caly (Citroën Zx) a 15"30.

**6. MANCHE** - 1. Snobeck-Chatriot-Ferte (Opel Astra V6) 22 giri in 20'17"95; 2. Chauche-Chomat (Mega) a 07"45; 3. Ferte-Gache (Mega) a 24"96; 4. Pailler-Lartigue-Caly (Citroën Zx) a 28"30; 5. Tarres-Duez (Bmw 318) a 34"97.

■ **FORFEIT.** Era stata annunciata con molto clamore la presenza di Markku Alen nello squadrone Opel, ma il pilota finlandese non si è visto a Chamonix. Essendo il terzo pilota del team, Alen avrebbe corso solo due mezze manche e quindi non ha voluto affrontare l'impegno per così poco.

■ **ALESÌ.** Anche quest'anno nella 24 Ore di Chamonix non è mancato, nella veste di appassionato spettatore, il ferrarista Jean Alesi.

■ **CONTORNO.** Nel Trofeo Aiguille du Midi, che si disputa di contorno alla 24 Ore, il successo nella finale è andato alla coppia Helary-Gildo (Mercedes 190) che ha preceduto di 26" la Citroën 4 x 4 (con motore Porsche) di Waria-Ruffieri.

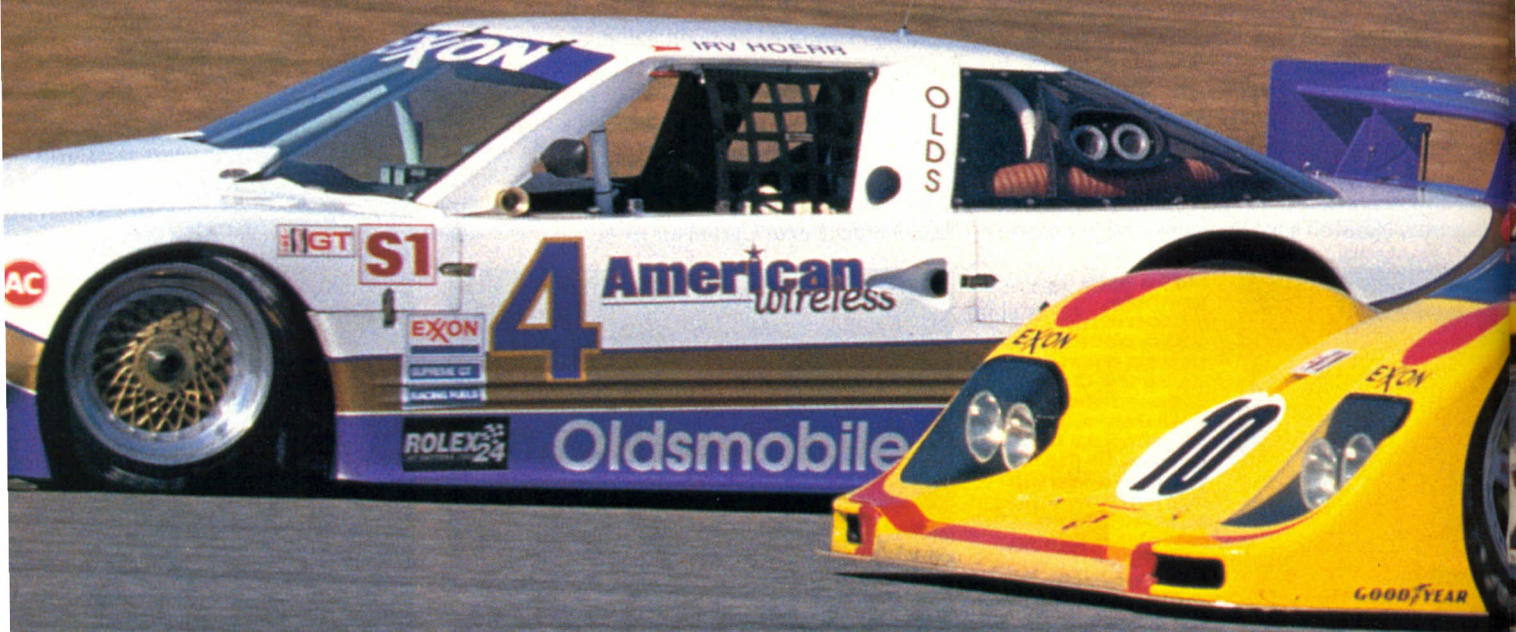
■ **STILE.** Molto simpatico il comunicato del Team Flymo-Mobil relativo al ritiro delle due Peugeot 306. La scuderia ha ringraziato tutti per l'interesse dimostrato e, pur avendo subito alcuni «duri» colpi durante le manche notturne, non ha sollevato alcuna polemica, dimostrando una signorilità davvero esemplare!

IMSA

24 ORE DI DAYTONA



# GELATI da KREMER



Nonostante l'improvviso cambio di regolamento da parte dell'Imsa, penalizzante per i motori turbo, la Kremer ha accettato comunque la sfida: con Lavaggi, Bouchut, Lassig e Werner si è aggiudicata questa 24 ore

**Una grande occasione persa per le Ferrari. Dopo aver dominato la gara per 14 ore, con in testa l'equipaggio Alboreto-Johansson-Baldi, le 333 Sp si sono ritirate per inconvenienti tecnici. Beffata anche la Porsche. Aveva dato forfait e ha visto vincere Lavaggi, da privato...**

■ **CESARE MARIA MANNUCCI**

**D**AYTONA — Ventotto anni dopo la vittoria di Lorenzo Bandini, un pilota italiano rivince la 24 Ore di Daytona. Giovanni Lavaggi, insieme a Jurgen Lassig, Christoph Bouchut e Marc Werner, trionfa contro ogni pronostico al volante della privatissima Porsche Spyder K8 costruita e gestita dai fratelli Kremer. Per quattordici ore la Ferrari domina la gara mentre la Porsche vince ma... perde la faccia, in considerazione delle polemiche che hanno preceduto questa 24 ore, combattuta e ricca di colpi di scena come non mai. Per la Ferrari una grande occasione persa, ma nella sua globalità, la prestazione delle vetture progettata da Tony Southgate è stata ampiamente posi-



tiva, persino oltre le previsioni della vigilia. Per quattordici ore le Ferrari hanno mantenuto un ritmo inavvicinabile, occupando a lungo le prime quattro posizioni della classifica. A parte leggerete dei motivi tecnici che hanno determinato una costante perdita di compressione nel motore sino ad arrivare al punto di non riuscire più a riaccenderlo. Un'agonia durata più di un'ora che ha costretto prima Baldi, poi Evans e Moretti ad abbandonare. Il trio Alboreto-Baldi-Johansson aveva sino a quel momento dominato tutte le fasi della gara. Perfetti in ogni situazione, evitando sempre le mille insidie dovute alle vetture più lente. Alboreto-Baldi-Johansson stavano conducendo una gara da manuale, con un occhio alla classifica e uno alla meccanica, ed infatti, a parte il problema legato al motore, la Ferrari 333 Sp ha superato a pieni voti questa prova così impegnativa, dimostrando una affidabilità complessiva stupefacente per una vettura impegnata per la prima volta nella lunga distanza. Sotto quest'ottica la 24 Ore di Daytona va intesa come un eccellente test in previsione della 12 ore di Sebring una distanza decisamente più alla portata dell'attuale Ferrari. La Sport di Maranello è arrivata a Daytona senza aver mai effettuato nessun test di simulazione sulla lunga distanza. Non era

mai successo che una vettura al suo primo impegno in una 24 ore, riuscisse ad ottenere la vittoria. Se si confrontano le prestazioni realizzate dalla Peugeot, al suo primo anno a Le Mans, con quello che

gli incompetenti che avevano visto nelle decisioni dell'Imsa oscure manovre per penalizzare la Porsche nei confronti di Ferrari e Oldsmobile. In realtà, e la classifica lo dimostra, le ultime deroghe regolamentari approntate dall'Imsa avevano realmente riportato i motori aspirati e turbo in una situazione di reale equivalenza, mentre il precedente regolamento avvantaggiava sfacciatamente i motori sovralimentati. Invece che farsi prendere dall'isterismo, il team Kremer è comunque venuto accorgendosi, dopo i necessari adattamenti dell'impianto di sovralimentazione, che la situazione non era affatto svantaggiosa. Non a caso, ad esclusione della Ferrari, la Porsche Kremer si è rivelata comunque sempre più veloce, sui lunghi tratti rettilinei di qualsiasi altra vettura della categoria Wsc. Considerando quello che è successo in gara, che l'efficienza della squadra di Walkinshaw sarebbe stata ben maggiore della familiare struttura di Kremer, che i piloti scelti dalla Porsche erano certamente di maggiore efficacia, e che l'aerodinamica della nuova Spyder derivata dalla Jaguar era certamente più performante di una vecchia 962 «segata», appare evidente come la Porsche ufficiale ha volontariamente buttato via la possibilità di vincere la gara. ■

**Gran folla al via, a destra, intorno alla Ferrari 333 Sp di Alboreto, Johansson e Baldi, autore della pole. Ottimo 2. posto per la Spice Bdg02 con motore ufficiale Oldsmobile, sotto, portata in pista dal team Brix. Grande rientro di Paul Newman. L'attore ha festeggiato il suo 70. anno di età (come dice anche il numero della Ford Mustang Cobra, in basso a destra) con un bellissimo 3. posto assoluto e 1. della classe Gts-1**



COLOMBO



la Ferrari ha fatto vedere a Daytona, ecco che — sebbene non confortata dalla classifica finale — la prestazione della Ferrari va giudicata in un'ottica positiva, come del resto la presenza della Pirelli, che ha fornito una serie di gomme decisamente più performanti ed efficaci delle Goodyear. Certo, molte cose saranno da rivedere, soprattutto nell'organizzazione del Team Scandia, che ha veramente lasciato molto a desiderare. Imprecisa, sommaria, inadeguata all'impegno e al partner. I meccanici della Ferrari hanno come al solito fatto i miracoli, intervenendo là dove hanno potuto, su tutti i settori della vettura. A desiderare ha lasciato invece l'organizzazione in pista e la qualità dell'equipaggiamento, decisamente non all'altezza. Da chiarire poi la posizione di Andy Evans, nell'equivoca posizione di pilota con ambizioni di titolo, manager della squadra e cosa di non secondaria importanza... proprietario del team. L'unica Ferrari al traguardo è stata così quella di Sigala-Barbazza-Brancalelli-Julian, iscritta dal team Euromotorsport che, con l'ottavo posto assoluto e secondo nella classifica per le vetture Wsc, ha salvato una situazione di campionato altrimenti molto compromessa. La tremenda selezione avvenuta in pista ha portato al comando alla quindicesima ora la Porsche di Lavaggi che, dopo un breve alternanza con la Spice di Dale, lo ha mantenuto sino alla fine. Un risultato stupefacente quello ottenuto dal team Kremer, con una vettura conforme alle ultime disposizioni regolamentari adottate dall'Imsa contro le quali la Porsche aveva preso posizione ritirando per protesta la propria squadra ufficiale. Erano stati in molti, in quel caso,

PHOTO 4



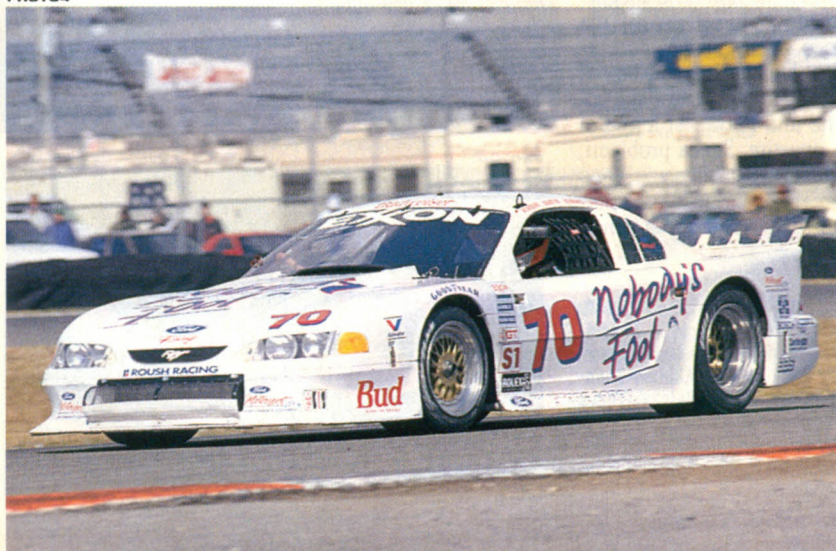


LA CRONACA □ PAURA PRIMA DEL VIA

# Ferrari lepri ammaccate

Già nel warm-up Baldi ha sbattuto contro il rail all'uscita dei box. La sua 333 poi è stata urtata da quella di Gentilozzi. In gara le rosse hanno dominato fino a oltre metà gara, poi è venuto il momento di Lavaggi con la Porsche di Kremer

PHOTO4



**DOPO 4 ORE**

## Parte a razzo il plotone delle 333 Sp

Warm-up decisamente complicato per la Ferrari. Uscendo dalla corsia box, a causa delle gomme fredde, Baldi tocca il rail danneggiando il cofano. Mentre è fermo ai box per la riparazione, viene speronato da Gentilozzi che gli stacca la paratia dell'alettone. Al momento del via, la temperatura si abbassa sensibilmente. Velez va al comando davanti a Baldi, Sigala, Moretti, Dyson, Dale e Lavaggi. La nuova Riley Scott è scatenata. Dyson supera le Ferrari di Moretti e Sigala, si porta al terzo posto, poi si deve ritirare dopo nove giri per la rottura del motore. Contrariamente alle consigne stabilite prima del via, Velez forza il ritmo

girando sul piede dell'1'45". Lavaggi rientra ai box con il musetto danneggiato, mentre Moretti e Sigala si alternano nelle posizioni. Al diciassettesimo giro Baldi supera Velez e si installa al comando. Al termine della seconda sosta, il pilota reggiano ha accumulato quindici secondi di vantaggio, poi nel pit-stop le cose si complicano. Non funzionano le pistole per la sostituzione delle gomme, inoltre a Baldi viene impartita una penalizzazione di dieci secondi. Va al comando Evans che in seguito perde tre minuti ai box per un indurimento del cambio. Tornano così in testa Baldi-Alboreto-Johansson.

**CLASSIFICA:** 1. Baldi-Alboreto-Johansson (Ferrari) 120 giri; 2. Moretti-Salazar-Theys (Ferrari) 120 giri; 3. Dale-Eckblom-Schrader-Cochran (Spice) 118 giri; 4. Evans-Velez-Gentilozzi-Van De Poele (Ferrari) 118 giri; 5. Sigala-Barbazza-Brancatelli-Julian (Ferrari) 115 giri; 6. Newman-Brockman-Kendall (Ford Mustang) 115 giri; 7. Lassig-Bouchut-Lavaggi-Werner (Porsche Spyder) 114 giri; 8. Adam-Grohs-Schröder-Stuck (Porsche 911 Gt 2) 114 giri; 9. Rohr-Haywood-Murry (Porsche 911 Gt 2) 114 giri; 10. Konrad-Euser-Hermann (Porsche 962 Spyder) 113 giri.

**Fotografo causa penalità**

Veramente grottesche le penalizzazioni inflitte alle Ferrari dai commissari, fiscali sino alla provocazione. Sigala ha pagato con una sosta di 10 secondi il fatto che il proprio fotografo, vestito come i meccanici, scattava fotografie durante il rifornimento. Per i commissari anche il fotografo era un meccanico e quindi in eccesso al numero massimo consentito. Altra penalizzazione perché l'addetto al rifornimento aveva la visiera del casco alzata di un centimetro. Infine penalizzazione a Baldi perché in un pit stop ha tenuto ferma con la mano una gomma che stava rotolando per la corsia box. I commissari lo hanno inteso come un intervento del pilota sulla vettura in aiuto ai meccanici. Poi numerose penalizzazioni per presunti sorpassi effettuati in regime di bandiere gialle.

**■ OLDSMOBILE.** Il team Brix raddoppia. In virtù dell'apporto finanziario di Jay Cochran, la squadra ufficiale Oldsmobile iscriverà una seconda vettura per tutte le restanti gare del campionato Imsa, a partire dalla terza prova a Road Atlanta. I piloti di punta sulle sue due vetture saranno Cochran e Jeremy Dale.

**■ JOHANSSON.** Il pilota svedese ha appena acquistato un fantastico motor home, del valore di mezzo milione di dollari, dotato addirittura di vasca idromassaggio. Johansson utilizzerà questo motore home come seconda casa, dormendo in circuito e provvedendo lui stesso al trasporto tra una gara di F. Indy car e l'altra. Mentre Johansson se la godeva nel suo «palazzo» a quattro ruote, Baldi e Alboreto hanno invece dovuto dividersi una semplice roulotte.

**■ BALDI IN POLE.** A Daytona i tempi sono presi sul rettilineo opposto a quello d'arrivo. È accaduto così che quando Mauro Baldi ha ottenuto la pole, nel team Scandia erano tutti convinti che fosse stato Velez il più veloce. Addirittura il patron della squadra, Andy Evans, aveva abbracciato il pilota spagnolo, ringraziandolo per la pole. Baldi ha appreso di essere stato il più veloce, in conferenza stampa.

**DOPO 8 ORE**

**Johansson fermo un giro e Momo va al comando**

Problemi per la Spice Oldsmobile. Cochran si deve fermare per la rottura della sospensione, mentre Salazar compie due testacoda in un giro. Fioccano anche le penalizzazioni, ognuna di dieci secondi. Due ne subisce la Ferrari di Baldi, due quella di Moretti, e addirittura quattro le Ferrari di Sigala. Per quest'ultima ci sono poi mille problemi tecnici. Il motore lamenta un consumo eccessivo di olio, inoltre è necessario cambiare una paratia nella campana del cambio. Problemi per le due nuove Porsche Gt 2 che erano risalite sino al sesto posto. Entrambe perdono moltissimo tempo per la sostituzi-

zione del turbo che cede di schianto. Nuovi problemi anche per la Spice del team Brix. Dale è coinvolto in una collisione multipla, e perde altri sei giri. Esce la pace-car e a Johansson viene inflitto uno stop-and-go per aver sorpassato con le bandiere gialle. I problemi per la Ferrari di testa arrivano quando Alboreto cede il volante a Johansson. La

vettura ha la tendenza ad ingolfarsi e l'avviamento è estremamente difficoltoso. Johansson fa spegnere il motore e perde un giro prima di ripartire dai box a spinta. Al comando va per la prima volta la vettura del team Momo. Nella classe GT 1 stupisce Paul Newman che è primo di categoria, preceduto dalla Porsche Kremer di Lavaggi.

**CLASSIFICA:** 1. Moretti-Taylor-Salazar-Theys (Ferrari) 238 giri; 2. Baldi-Alboreto-Johansson (Ferrari) 238 giri; 3. Evans-Velez-Gentilozzi-Van De Poole (Ferrari) 238 giri; 4. Lassig-Bouchut-Lavaggi-Werner (Porsche Spyder K 8) 229 giri; 5. Newman-Brockman-Kendall (Ford Mustang) 226 giri; 6. Konrad-Herman-Euser (Porsche Spyder) 225 giri; 7. Hoerr-Brasfield-Dismore-Fish (Oldsmobile Cutlass) 225 giri; 8. Dale-Ekblom-Cochran-Schrader (Spice) 223 giri; 9. Brasfield-Hoerr-Smith-Devries (Oldsmobile Cutlass) 219 giri; 10. Sigala-Brancatelli-Barbazza-Julian (Ferrari) 218 giri.



PHOTO4



COCKPIT

**DOPO 12 ORE**

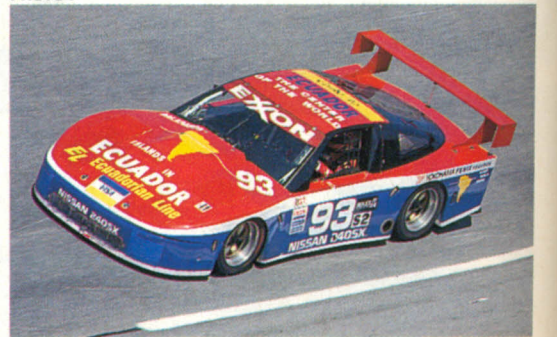
**Theys accusa problemi al propulsore**

La leadership del team Momo non dura però a lungo. Moretti compie un testacoda, la vettura ha delle difficoltà a ripartire e rispetto a Johansson perde due giri. Problemi anche per Evans. Il pilota americano perde dodici minuti per sostituire il musetto e lo spoiler anteriore, che tocca costantemente il suolo. Cominciano però a profilarsi i problemi che causeranno poi il ritiro di tutte e tre le Ferrari in testa. Ad ogni pit-stop le vetture di Maranello paesano infatti enormi problemi a ripartire. I piloti sono costretti a tenere il motore su di giri anche quando si cambiano le gomme e si effettua il rifornimento. Il propulsore perde compressione ed è fondamentale non farlo spegnere. La Ferrari di Theys torna al comando della corsa, ma la sua leadership dura molto poco, in quanto il motore resta ammutolito lungo il circuito. Deve tornare ai box al traino, perdendo ben quindici giri. Alboreto cambia il cofano motore, ma ogni volta che una Ferrari si ferma ai box, è un'avventura riuscire a ripartire. Senza problemi, invece, la corsa della Porsche Kremer di Lavaggi. Dopo aver sostituito il musetto e una valvola wastegate, la Porsche Spyder prosegue come un orologio, e per la prima volta si porta in terza posizione.

**CLASSIFICA:** 1. Baldi-Alboreto-Johansson (Ferrari) 353 giri; 2. Evans-Velez-Gentilozzi-Van de Poole (Ferrari) 346 giri; 3. Lassig-Bouchut-Lavaggi-Werner (Porsche) 342 giri; 4. Newman-Brockman-Kendall (Ford Mustang) 342 giri; 5. Dale-Ekblom-Cochran-Schrader (Spice) 340 giri; 6. Taylor-Moretti-Salazar-Theys (Ferrari) 338 giri; 7. Konrad-Herman-Euser (Porsche) 337 giri; 8. Hoerr-Brasfield-Dismore-Fish (Oldsmobile) 332 giri; 9. Brasfield-Hoerr-Smith-Devets (oldsmobile) 332 giri; 10. Bryner-Calderari-Mastropietro-Richter (Porsche) 327 giri.



PHOTO4



SONO ANDATI IN CRISI GLI ANELLI DI TENUTA DEI MOTORI

## Ferrari tradite da fasce e valvole

DAYTONA — Per quattordici ore al comando, poi i propulsori delle vetture del team Scandia e quella del team Momo hanno palesato quasi nello stesso momento i problemi di mancanza di compressione che hanno poi determinato il ritiro. Sarebbe inesatto classificare questi problemi sotto la dizione «rottura di motore» in quanto il motore non ha palesato nessun cedimento strutturale. Perfette le temperature funzionali, così come il consumo d'olio. Gli ultimi giri effettuati in pista da Baldi e Evans erano sul piede del 1'50", ossia di tutto rispetto. A provocare la perdita della compressione, con susseguente impossibilità di avviare il motore, è stato una combinazione di diversi elementi. Per primo il materiale dell'anello delle valvole, fatto in titanio — così come nel motore di F.1 — che nel corso delle ore ha finito per deformarsi, non assicurando così la necessaria tenuta. A causa del vento c'era poi moltissima sabbia che, infilandosi nel filtro di aspirazione, ha amplificato questo problema. Il grande freddo della notte ha poi contribuito all'alterazione degli anelli di te-

nuta. Del resto già nei test di gennaio, effettuati di notte, il motore Ferrari aveva palesato molte difficoltà ad avviarsi con basse temperature. Questo problema aveva afflitto la macchina di Moretti anche durante le prove ufficiali. Sino a quando hanno potuto, i piloti hanno compensato la differenza di temperatura esterna, ingrassando più o meno l'alimentazione con un apposito manettino; ma quando la perdita di tenuta di fasce e valvole è diventata così ampia, l'avviamento si è trasformato in un incubo, sino ad avere il motore completamente ammutolito nonostante spinte, traini e tentativi di avviamento con l'aria compressa. Per il futuro sarà necessario rivedere la parte superiore del motore, in quanto la testata attuale è troppo simile al motore di F.1, fatto per essere revisionato ogni due ore. Sarà un lavoro che richiederà circa un paio di mesi. Per Sebring ci saranno gli attuali propulsori, che però hanno ampiamente superato con successo la distanza delle 12 ore. Per le gare sprint invece il motore Ferrari resterà nella configurazione attuale. ■

**Mauro Baldi, a sinistra mentre scende dalla 333 Sp durante un pit-stop, è stato uno dei più sfortunati protagonisti della gara. Tra gli equipaggi in evidenza a Daytona, sotto, anche Calderari-Bryner-Richter-Mastropietro, che hanno vinto la classe Gts 2 con una Porsche 911, precedendo la Nissan 240 di Taleb-Escobar-Rochas-Michelt, sotto a sinistra. In alto, al terzo posto nella classe Gts 1 si è classificata la Corvette di Hejnrucy-Pilgrim-Knowles, mentre sopra vediamo Jeremy Dale assieme a Jay Cochran, secondi con la Spice**

## DOPO 16 ORE

### Fuori corsa anche Baldi e Gentilozzi

Si passa la metà gara e la Ferrari di Baldi è sempre al comando con sei giri di vantaggio sull'altra Ferrari-Scandia di Evans. Moretti è precipitato al settimo posto mentre il problema della perdita di compressione si verifica anche sulla Ferrari di Sigala. Poi, nel corso di un'ora, crolla il sogno della Ferrari di aggiudicarsi la 24 Ore di Daytona. Il primo ad abbandonare è il leader Baldi. Dopo il cambio con Johansson, la vettura non ne vuole più sapere di ripartire, la compressione da fermo sta a zero. Si prova con l'avviamento pneumatico, si cerca di trainare la vettura con una camionetta, a spingerla, ma è tutto inutile. Senza compressione il motore non si accende. In un primo tempo si pensa a smontare la testa ed intervenire sulle valvole e le fasce, ma è un'operazione impossibile da fare in quanto manca la strumentazione necessaria. Sarebbero poi interventi che richiedono oltre tre ore. Stessi problemi per Gentilozzi. Compie un testacoda, rientra ai box al traino, poi la sua Ferrari non ne vuole più sapere di ripartire. Il team Mono invece sembra gestire meglio questo problema. Tra mille difficoltà Salazar riesce comunque a ripartire dai box. Al comando va la Porsche di Lassig che poi viene sorpassata dalla Spice di Dale, per la prima volta in testa alla gara.

**CLASSIFICA:** 1. Dale-Eckblom-Schrader-Cochran (Spice) 452 giri; 2. Lassig-Bouchut-Lavaggi-Werner (Porsche Spyder) 452 giri; 3. Newman-Drockman-Kendall (Ford Mustang) 449 giri; 4. Taylor-Mortti-Salazar-Theys (Ferrari) 441 giri; 5. Brasfield-Hoerr-Smith-De Vries (Oldsmobile) 437 giri; 6. Konrad-Hermann-Euser (Porsche Spyder) 436 giri; 7. Bryner-Calderari-Mastropietro-Richter (Porsche) 431 giri; 8. Taleb-Rojas-Michel-Escobar (Nissan) 426 giri; 9. Sigala-Barbaza-Brancatelli-Julian (Ferrari) 423 giri; 10. Hoerr-Brasfield-Dismore-Fish (Oldsmobile) 423 giri.

PHOTO4



## DOPO 20 ORE

# Moretti abbandona col propulsore muto

Anche la supremazia del team Brix dura però molto poco. Dale perde tempo ai box per la sostituzione del comando dell'acceleratore, poi perde altri giri per bloccare il musetto che non ne vuole più sapere di restare fissato. Al comando torna nuovamente la Porsche Kremer di Lavaggi, mentre la Spice deve cedere anche la seconda posizione alla Ford Mustang dello stupefacente Paul Newman che è anche leader della classe Gt 1. Ritiro definitivo anche per Moretti. A forza di tenere su di giri il motore durante il pit stop, l'acqua sale di temperatura e si buca un pistone. L'unica Ferrari

rimasta in gara è quella di Sigala, risalito al quinto posto ma Elton Julian spreca tutto, urtando il rail di divisione con la pista, quando ancora si trova nella pit-lane, dopo un cambio gomme. La selezione è terribile, e solo tre vetture della classe Wsc sono rimaste tra le prime dieci. Sigala deve cambiare per due volte il comando dell'acceleratore, ed ogni volta che riparte dal box è un dramma, a causa della perdita di compressione nel motore. In rimonta la Spice di Cochran ormai a ridosso della Mustang di Kendall. Mastropietro sale al quarto posto e primo della classe GT2.

**CLASSIFICA:** 1. Lassig-Bouchut-Lavaggi-Werner (Porsche) 570 giri; 2. Newman-Brockman-Kendall (Ford Mustang) 564 giri; 3. Dale-Eckblom-Cochran-Schrader (Spice) 563 giri; 4. Bryner-Calderari-Mastropietro-Richter (Porsche) 540 giri; 5. Taleb-Rojas-Mitchel-Escobar (Nissan) 537 giri; 6. Rohr-Haywood-Murry-May (Porsche) 537 giri; 7. Trejos-Quiros-Aase-Snow (Porsche) 533 giri; 8. Doren-Luck-Tilke-Lindenbaum (Porsche) 531 giri; 9. Heinrich-Pilgrim-Knowles (Corvette) 530 giri; 10. Sigala-Barbazza-Brancatelli-Julian (Ferrari) 528.



fotografiePHOTO4

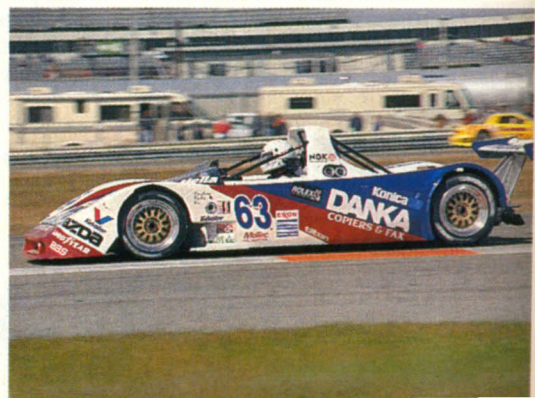
GLI ORGANIZZATORI USA REPLICANO

## La Porsche dice inesattezze

DAYTONA — Imsa contro Porsche. Dopo i comunicati della Casa di Stoccarda, è adesso la federazione americana a prendere posizione nella persona del suo presidente esecutivo Harold Kelley. «La Porsche ha detto molte cose inesatte. Dal mese di ottobre, quando ci hanno fatto presente di voler correre a Daytona, gli abbiamo richiesti tutte le specifiche prestazionali del loro motore in configurazione del regolamento Wsc Le Mans. Non ci hanno mai risposto. Le abbiamo richieste dopo le loro prove in dicembre in North Carolina e dopo i test a Daytona in gennaio, ma non abbiamo avuto nessuna forma di collaborazione. Solo il 15 gennaio abbiamo ricevuto tutti i dati richiesti, ad onore del vero molto dettagliati. Ci siamo accorti subito che il regolamento Le Mans avvantaggiava troppo le macchine sovralimentate. Le prestazioni velocistiche erano fondamentalmente simili, ma mentre per le vetture Wsc aspirate era ragionevole pensare che avrebbero incontrato seri problemi di affidabilità sulla distanza di 24 ore, i turbo garantivano una affidabilità assoluta. Era necessario riequilibrare le cose. Quando abbiamo preso gli ultimi provvedimenti tecnici abbiamo detto alla Porsche che eravamo disponibili a rivederli dopo il primo giorno di prove, qualora fosse stata evidente una penalizzazione eccessiva. Per Sebring siamo disponibili a modificare gli ultimi provvedimenti in base ai risultati che saranno scaturiti a Daytona, per cercare l'equivalente che comunque è difficile da trovare. Anche in F.1 nel 1988, il turbo era comunque nettamente avvantaggiato rispetto all'atmosferico. Riguardo ai precedenti cambiamenti regolamentari, adottati dall'Imsa durante la stagione, è una cosa che non posso giudicare in quanto si trattava di una diversa organizzazione e di un diverso management. Oggi l'Imsa vuole diffondere la categoria Wsc in tutto il mondo. Se la Porsche vorrà essere a Sebring saremo molto contenti, ma deve essere chiaro che noi siamo stati coerenti sin dal primo momento».



La 333 Sp pilotata da Barbazza-Sigala-Brancatelli-Julian in alto, è stata l'unica delle Rosse a vedere il traguardo. Giornata trionfale per l'attore Paul Newman, sopra, al volante di una Ford Mustang: primo della classe Gts 1 e terzo assoluto. Ancora una volta al traguardo la Kuzdu di Downing, in basso, unica vettura con motore rotativo Mazda





## AL TRAGUARDO

### «Ol'blu eyes» Newman va sul podio!

La Porsche Kremer continua a non avere problemi. Dale risale al secondo posto. Nella GT 2 è lotta tra la Porsche di Calderari e la Nissan di Rojas. Sigala retrocede al tredicesimo posto. Le posizioni sono ormai cristallizzate e tutti pensano solo a finire. Dale recupera un giro a Lavaggi, ma anche il team Brix rinuncia a forzare il ritmo acccontentandosi della vittoria nella classe Wsc in quanto la Porsche Kremer non può ottenere punti perché iscritta nella categoria Le Mans. Al terzo posto Paul

Newman è saldamente al comando nella classe Gt 1. Al quarto posto si conferma la nuova Porsche 911 Gt 2 inopinamente trasferita per questa gara in classe Gt 1. L'italiano Mastropietro è il primo nella classe Gt 2. In queste ultime battute l'unica a recuperare posizioni è la Ferrari di Barbazza, che riesce a rientrare tra i primi dieci ottenendo preziosi punti per la Ferrari, che riduce così al minimo il disavanzo con la Oldsmobile nella classifica costruttori.



## 24 ORE DI DAYTONA

Daytona (USA) - 4/5 febbraio 1995

### 1. gara del Campionato Imsa

### COSÌ (IN 74) AL VIA E (IN 15) ALL'ARRIVO

<b>Baldi-Alboreto-Johansson</b> (Ferrari 333 Sp Wsc) 1'43"326	<b>Evans-Van de Poele-Velez-Gentilozzi</b> (Ferrari 333 Sp Wsc) 1'43"461
<b>Sigala-Barbazza-Brancatelli-Julian</b> (Ferrari 333 Sp Wsc) 1'44"461	<b>Dale-Cochran-Schader-Ekblom</b> (Spice Bdg02-Oldsmobile Wsc) 1'44"804
<b>Taylor-Moretti-Salazar-Theys</b> (Ferrari 333 Sp Wsc) 1'45"041	<b>Dyson-Weaver-Sharp-Leutzinger</b> (Riley&Scott Mk3-Ford Wsc) 1'45"785
<b>Shirazi-D. Bell-Wallace-Lammers</b> (Spice-Chevrolet Wsc) 1'46"328	<b>Downing-Hamlet-Pace-McAdams</b> (Kuzdu Dg3-Mazda Wsc) 1'48"724
<b>Brown-J. Bell-Debban-Cooper</b> (Spice-Chevrolet Wsc) 1'49"777	<b>Payne-Williams-Loring</b> (Denall-Oldsmobile Wsc) 1'50"139
<b>Brassfield-Dismore-Hoerr</b> (Oldsmobile Cutlass Supreme Gts-1) 1'51"447	<b>Petrey-Delano-Riggins-Carter</b> (Oldsmobile Cutlass Supreme Gts-1) 1'51"533
<b>Irwin-Ave Nies-Segredhal</b> (Chevrolet Camaro Gts-1) 1'51"918	<b>Millen-O'Connel-Morton</b> (Nissan 300 Zx Gts-1) 1'52"251
<b>Newman-Brockman-Kendall</b> (Ford Mustang Cobra Gts-1) 1'52"867	<b>Sutherland-Gray-Dickens</b> (Spice Oldsmobile Wsc) 1'52"870
<b>Lassig-Bouchut-Lavaggi-Werner</b> (Kremer Porsche Spyder K8 Wsc) 1'53"012	<b>Kuttner-Taylor-Bachelart</b> (Pegasus-Bmw Wsc) 1'53"047
<b>Fish-DeVries</b> (Oldsmobile Cutlass Supreme Gts-1) 1'53"929	<b>Adam-Grohs-Schroeder-Stuck</b> (Porsche 911 Gts Gts-1) 1'54"231
<b>Rohr-Haywood-Murry-Maylander</b> (Porsche 911 Gt2 Gts-1) 1'54"818	<b>Falgueras-Rivera-Castro</b> (Ford Mustang Cobra Gts-1) 1'55"303

Seguono 52 equipaggi.

- Lassig-Bouchut-Lavaggi-Werner**  
(Kremer Porsche Spyder K8 Wsc) 690 giri in 24,00'51"037, media 164,599 kmh
- Dale-Ekblom-Cochran-Shader**  
(Spice Bdg02-Oldsmobile Wsc) a 5 giri
- Newman-Brockman-Kendall**  
(Ford Mustang Cobra Gts-1) a 8 giri
- Rohr-Haywood-Murry-Maylander**  
(Porsche 911 Turbo Gts-1) a 34 giri
- Bryner-Calderari-Richter**  
(Porsche 911 3.8 Rsr Gts-2) a 36 giri
- Taleb-Rojas-Michelet**  
(Nissan 240 Sx Gts-2) a 37 giri
- Trejos-Quiros-Aase**  
(Porsche 911 Gts-2) a 45 giri
- Sigala-Barbazza-Brancatelli-Julian**  
(Ferrari 333 Sp Wsc) a 45 giri
- Doren-Luck-Lindenbaum-Tilke**  
(Porsche 911 Gts-2) a 45 giri
- Heinricy-Pilgrim-Knowles**  
(Chevrolet Corvette Gts-1) a 47 giri
- Hawkins-Siokola-Huber**  
(Chevrolet Corvette Gts-1) a 47 giri
- Downing-Hamlet-McAdam-Pace**  
(Kuzdu Dg3-Mazda Wsc) a 53
- Stater-Lewis-Cogbill-Shelton**  
(Porsche 911 Gts-2) a 57 giri
- Greer-Bacon-Uria-Mees**  
(Mazda Rx7 Gts-2) a 71 giri
- Brassfield-Hoerr-Smith-DeVries**  
(Oldsmobile Cutlass Supreme Gts-1) a 77 giri

## LA CLASSIFICA DOPO LA 1. GARA

PILOTA	24 ORE DI DAYTONA 4/2	12 ORE DI SEBRING 19/3	ROAD ATLANTA 30/4	HALIFAX 21/5	LIME ROCK 29/5	WATKINS GLEN 25/6	SEARS POINT 16/7	PORTLAND 23/7	BRAINERD 6/8	MOSPORT 13/8	HOUSTON 10/9	PHOENIX 30/9	NEW ORLEANS 8/10	TOTALE
1. Dale	34													34
Ekblom	34													34
Cochran	34													34
4. Brancatelli	29													29
Julian	29													29
Barbazza	29													29
Sigala	29													29
8. Downing	27													27
McAdam	27													27
Pace	27													27

La classifica costruttori: 1. Oldsmobile punti 34; 2. Ferrari 29; 3. Mazda 27; 4. Buick 23

N.B. Le Porsche Wsc hanno corso fuori classifica di campionato perché dotate di motore turbo



**SPECIALE**  
NUOVE APERTURE

# Il Sudafrica vuole tornare nel Circus

A Kyalami si è svolta per la prima volta una gara di F.3000. Ventiseimila spettatori hanno assistito all'evento, voluto dal nuovo governo di Pretoria. E ora si chiede anche il ritorno su questo circuito della F.1...

■ **WOLFGANG MONSEHR**

**K**YALAMI — Democrazia e stabilità politica sono tornate in Sudafrica e il governo di Pretoria mira a riconquistare il suo Gp di F.1 a Kyalami. È stato un po' questo il senso della prima gara internazionale di F.3000 di due domeniche fa sul circuito sudafricano, per l'occasione «tirato a lucido» e riammodernato nelle sue principali strutture. Si è trattato di una semplice gara a inviti, organizzata in modo impeccabile dalla società inglese Event Management di David Kennedy. Ma seppur fuori da ogni campionato, è stato un evento significativo, costruito per lanciare un messaggio, per dimostrare che anche in campo sportivo il Sudafrica è pronto per reinserirsi sulla scena internazionale. L'apartheid e le discriminazioni razziali — costate all'ex regime di Pretoria l'isolamento politico, l'esclusione per decenni dai maggiori eventi sportivi internazionali e la chiusura dall'82 della linea di credito del Fondo Monetario internazionale — sono state infatti finalmente eliminate con le prime elezioni multirazziali dell'aprile del '94 (dopo 350 anni di dominio della minoranza bianca) e la vittoria dell'African National Congress (illegale dal '60 al '90) di Nelson Mandela. Il Sudafrica, ora democratico e politicamente stabile, vuole così «rientrare nel giro» internazionale, sia economicamente che in campo sportivo. Non c'è comunque solo il desiderio di riavere la F.1,

che gli fu tolta a fine '93 in attesa di «schiare politiche». «*Vogliamo riportare quanto prima la F.1 a Kyalami, e fra le nostre priorità ci sono anche i Giochi Olimpici, che speriamo di ottenere nel 2004*» ha infatti dichiarato Steve Tshwete, ministro dello sport, che in Sudafrica è ritenuto un personaggio molto influente, e particolarmente vicino al presidente Nelson Mandela. La presenza di Tshwete alla manifesta-

zione è stata molto significativa; ed ha destato anche simpatia, soprattutto quando il ministro si è calato nell'abitacolo della Reynard di Kenny Brack, scherzando con piloti e tecnici. E intanto in maggio verrà ospitata per la prima volta in Sudafrica anche la Rugby World Cup, alla quale parteciperanno 12 paesi stranieri, tra i quali anche l'Italia. In campo automobilistico c'è poi un altro obiettivo: istituire un campio-

**Jan Lammers, in alto sul podio, è tornato alla vittoria in F.3000 dopo aver colto l'ultimo successo nel 1987 a Suzuka. L'olandese ha bruciato al via il poleman Brack che poi, nel tentativo di riattaccare, è finito in testacoda e si è dovuto accontentare del 2. posto. Poco convincente la gara di Maassen, a destra, «rallentato» dalla bagarre in partenza**

fotografie TILL-SWAN





LA GARA □ BATTENDO KENNY BRACK

## Subito al via Lammers di forza

KYALAMI — Ventiseimila spettatori hanno assistito a una gara combattutissima con al via in prima fila Brack (Madgwick) in pole (1'27"670) e Lammers (Vortex) e alle loro spalle, nell'ordine, Marques (Vortex), Andrews (Apache) e Maassen (Monninghof). Lammers, scattato come una furia, ha conquistato di forza il comando già alla prima curva. Brack lo ha subito riattaccato. Il duello è durato fino al 6. giro, quando lo svedese è purtroppo incappato in un testacoda. Perso il contatto con l'olandese, Brack si è così rilanciato in un grande inseguimento, segnando anche il giro più veloce (1'29"855); ma non è stato più in grado di riagganciare il rivale e si è dovuto accontentare del 2. posto, davanti a un Dean dal passo molto regolare, staccato di quasi 40". Dietro il trio di testa molto bella è stata la lotta fra il pilota di casa Stephen Watson (Nordic) — con una Lola T94 modificata, rivelatasi velocissima — e i compagni di squadra del team Omegaland, Morelli e Rees. Poi nella battaglia Morelli è finito in testacoda e ha perso una posizione mentre Watson si è ritirato dopo essere stato «spinto» in testacoda da Rees. Deludente Maassen, rimasto imbottigliato nella bagarre iniziale.

### F. 3000

Kyalami (ZA), 29 gennaio

#### Birkin & Tvr

gara internazionale a inviti

**La classifica:** 1. Lammers (Reynard 94D-Ford Ac), 35 giri in 53'15"833, media 168,272 kmh; 2. Brack (Reynard 94D-Judd Kv), 53'18"130; 3. Dean (Reynard 92D-Cosworth Dfv), 53'57"773; 4. Rees (Reynard 94D-Judd-Kv), 5'02"119; 5. Morelli (Reynard 94D-

Judd Kv), 54'02"981; 6. Cowie (Lola T94/50-Ford Ac), 54'20"451; 7. Herva (Reynard 91D-Cosworth Dfv), 54'38"463; 8. Maassen (Reynard 92D-Cosworth Dfv) a 1 giro; 9. Chappell (Reynard 93D-Cosworth Dfv) a 1 giro; 10. Carca (Reynard 93D-Cosworth Dfv) a 1 giro; 11. Dacco' (Reynard 91D-Cosworth Dfv) a 1 giro; 12. Marques (Reynard 94D-Cosworth Dfv) a 2 giri  
□ **Giro più veloce:** Brack (Reynard 94D-Judd Kv), 1'29"855, 170,921 kmh.

nato veramente valido per monoposto ad-destrative con l'obiettivo di creare un serbatoio nazionale per giovani promesse. Oggi in Sudafrica in proposito esiste infatti ben poco: le serie di Formula Gti, simile alla F. Opel, e di Formula Ford che qualitativamente, per il livello di organizzazione e competitività, non hanno però nulla a che vedere con quanto di analogo esiste in Europa. ■



Un' *Amica* per te

**DAL VIVO 24 ORE**

**CHI TROVA UN'AMICA TROVA UN TESORO**

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

**144.11.67.26**

**PRONT • RACOLO**

**Tarocchi, magia, astrologia.**

**DAL VIVO**

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

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

**24 ORE SU 24 7 GIORNI SU 7**

**144.11.40.36**

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

# QUOTA *Venti*

La Renault Italia istituisce un Trofeo Junior per gli Under 23 se alla serie aderiranno almeno venti giovani. Altrimenti la gara della domenica mattina tornerà a essere di qualificazione alla finale. I ricchi premi restano comunque...

**PIETRO GASPARRI**

**C**ampioni si diventa. Con questo motto, stampato in rosso sul nuovo regolamento della Coppa Clio (rally e pista), la Renault Italiana sta lanciando i suoi campionati monomarca '95. Novità interessanti riguardano la prossima Coppa Clio pista, dove in pratica si è voluto dar corpo ad una evoluzione di quella iniziativa partita proprio da Autosprint, lo scorso anno, quando si cercò di far aprire, ai giovani kartisti, le porte delle gare in auto.

**L'IDEA.** L'articolo 5 del regolamento (struttura della Coppa '95) prevede due punti essenziali, ed entrambi possibili. Vediamoli nel dettaglio. Punto A: se alla data del 28 febbraio saranno pervenute alla Super Sport Italia '90 più di venti iscrizioni alla Coppa Italia velocità da parte di piloti junior, cioè provenienti dal kart e comunque di età non superiore ai 23 anni, non si svolgerà la Coppa Michelin, ma si disputeranno due distinti campionati: la Coppa Italia e la Coppa Junior. Quest'ultima prevista non su dieci, ma su sette gare. Escluse in questo caso le prove di Magione, il 17 aprile, Binetto, il 4 giugno, e Pergusa il 23 luglio. Se invece alla data del 28 febbraio i piloti junior non dovessero superare la faticosa quota di 20 unità non ci

sarà alcun campionato a loro riservato. In questo caso, la Renault Italia organizzerà comunque e sin dall'inizio due campionati: Coppa Clio e nuovamente Coppa Michelin. I piloti non ammessi di diritto alla Coppa Italia prenderanno parte alle gare della Coppa Michelin. Serie in cui gareggeranno anche gli Junior, cioè gli ex kartisti sempre a patto che non abbiano superato i 23 anni. Anche in questo caso la Coppa Michelin vivrà solo su sette gare anziché le dieci su cui si articola la Coppa Italia.

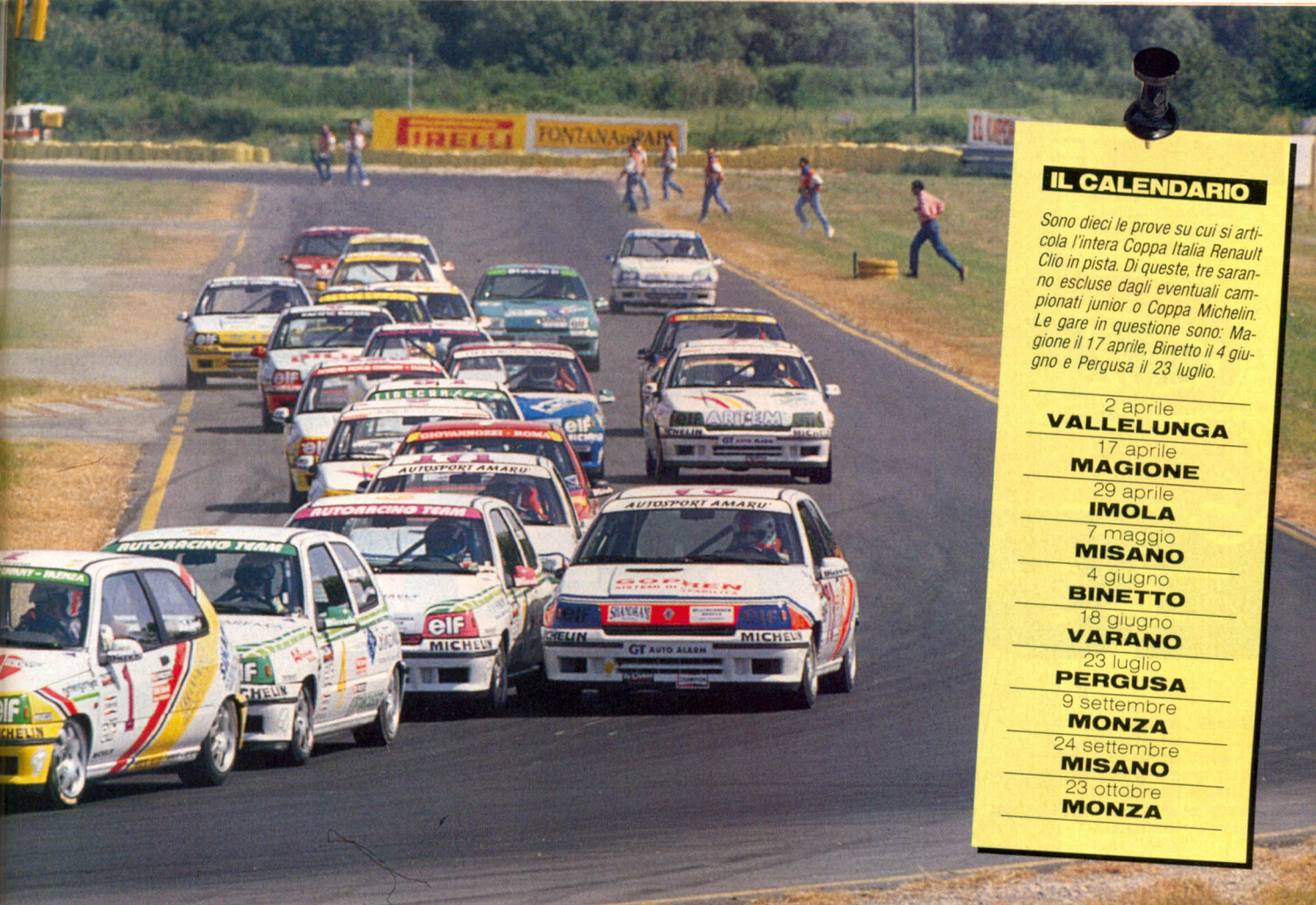
STUDIOCOLOMBO

**PREMI FINALI.** Evidentemente alla Renault sta particolarmente a cuore la politica dei giovani. Tanto che al vincitore dell'eventuale campionato Junior la Renault Italia, insieme ai suoi più stretti partners e cioè Elf e Michelin, favorirà l'inserimento del giovane vincitore nel campionato europeo F. Renault 1996. Stesso premio sarà riservato al miglior junior anche in caso di disputa della Coppa Michelin. Però, di fronte a questa eventualità il premio, ovvero la possibilità di partecipare al campionato di F.



PHOTO4





## IL CALENDARIO

Sono dieci le prove su cui si articola l'intera Coppa Italia Renault Clio in pista. Di queste, tre saranno escluse dagli eventuali campionati junior o Coppa Michelin. Le gare in questione sono: Magione il 17 aprile, Binetto il 4 giugno e Pergusa il 23 luglio.

2 aprile  
**VALLELUNGA**

17 aprile  
**MAGIONE**

29 aprile  
**IMOLA**

7 maggio  
**MISANO**

4 giugno  
**BINETTO**

18 giugno  
**VARANO**

23 luglio  
**PERGUSA**

9 settembre  
**MONZA**

24 settembre  
**MISANO**

23 ottobre  
**MONZA**

Renault 1996 sarà attribuito unicamente se il miglior pilota junior risulterà al contempo vincitore assoluto della Coppa Michelin. Questa nuova iniziativa della Renault pare proprio che stia riscuotendo una buona dose di successo. Fino a questo momento, infatti già in corso quattordici serie trattative tra altrettanti giovani piloti e relativi preparatori intenzionati ad approdare alla serie junior. In Renault sono molto fiduciosi di raggiungere quota venti. Non resta altro che aspettare il 28 di questo mese. ■

**In alto, il gruppone delle Clio, subito dopo il via, si sta avviando verso la prima curva. Anche quest'anno si prevede una massiccia adesione dei piloti a questa serie. A sinistra, Salmaso uno dei kartisti chiamati lo scorso anno a disputare una gara con la vettura Autosprint. Iniziativa che si ripeterà**

RIPARTE L'INIZIATIVA DI AUTOSPRINT KARTISTI IN CLIO

## Presto i designati e poi tre test in pista

Se da una parte la Renault apre le porte, nei propri campionati di velocità, ai giovani ex kartisti, dall'altra non rinuncia certamente all'iniziativa, chiamiamola pure propedeutica, lanciata lo scorso anno dal nostro giornale. In sostanza, anche quest'anno alla guida di Renault Clio scenderanno in pista, per provare le emozioni della prima vera gara in auto, giovani kartisti. Sin da ora, benché l'inizio della serie Renault sia previsto per il 2 di aprile, si stanno chiarendo gli aspetti di questa iniziativa. A differenza dello scorso anno, per esempio, è stato deciso di sapere, il più presto possibile, chi saranno i ragazzi designati a disputare una gara con la Clio. I nomi attualmente sono ancora da decidere, ma visto che saranno sette le gare dove questi giovani potranno gareggiare, il numero dei designati sarà di sette unità. Questa pattuglia, non sarà mandata allo sbaraglio senza avergli dato il benché minimo strumento per conoscere la vettura con cui si dovranno cimentare in gara. Per questo è stato deciso che al gruppo saranno impartite tre lezioni di guida. Accompagnati da istruttori, i ragazzi saranno invitati su tre circuiti diversi (Varano, Misano e Vallelunga) dove gli sarà data la possibilità di provare adeguatamente la vettura. Naturalmente queste tre prove saranno effettuate durante questo mese. Comunque entro l'inizio del campionato. ■

**bando**

PRODUZIONE  
PELLICCE  
SINTETICHE  
MONTEMURLO (FI)

**EUROIMPIANTI**



IMPIANTI di  
ASPIRAZIONE

MONTEMURLO (FI)

**PUBLYSERVICE**  
SPONSORING & RALLY-TEAM



BY **SIMA**  
AUTOSPORT



**BONA  
DEA** ROMA

SANIFICAZIONE AMBIENTALE

**CA**

COOPERATIVE  
ASSOCIATE  
LOGISTICA  
MILANO

# LA PROVA ESCORT EXPLORER 1.8

## Dolce ESCORT

È arrivata sul nostro mercato la rinnovata media della Ford. La caratterizzano linee dall'andamento tondeggianti e un notevole confort di marcia. Piacevole e divertente si è confermata la versione equipaggiata con il 4 cilindri capace di 105 cv

**Prezzo:** 25.200.000 lire chiavi in mano; **Cilindrata:** 1796 cc

**Potenza max:** 105 cv; **Velocità max:** 187 kmh;

**PRO** styling, guidabilità, insonorizzazione

**CONTRO** in guida sportiva cambio e freni sono presto al limite

■ **CARLO MASSAGRANDE**

**P**iù che di semplice ristilizzazione, per la nuova Escort '95 si può parlare di nuova generazione viste le modifiche sostanziali alle quali sono stati sottoposti tutti i modelli della gamma. Progettata dalla stessa équipe tecnica che ha elaborato il progetto Mondeo, alla cui filosofia stilistica si ispira, la Escort è caratterizzata dalla nuova linea dolce e tondeggianti, molto personalizzata nella forma ovale della carrozzeria e del frontale. Inedite sono anche alcune motorizzazioni della gamma. Nella nostra prova abbiamo testato l'Escort Explorer a cinque porte, equipaggiata dal riuscito e collaudato 4 cilindri da 1.8 litri a 16 valvole in grado di sviluppare una potenza di 105 cv. Il percorso misto della nostra prova ha esaltato le qualità del propulsore multivalvole, e decisamente vivace in accelerazione. Vantando una coppia ottima a bassi regimi — 15,6 a 4000 giri — questo motore è da preferirsi all'altro 1.8 litri presente nella gamma Escort visto che quest'ultimo ha la coppia a regimi più alti e quindi meno brillante nei percorsi misti. Da dire che la sensazione al volante è piacevole e la guidabilità è de-

cisamente migliorata rispetto alla precedente versione della Escort. Caratteristica che viene evidenziata dall'ottimo inserimento in curva, dalla notevole precisione dello sterzo e dalla indovinata rigidità delle sospensioni; a questo proposito va segnalato che il comportamento dell'avantreno è sensibilmente migliore rispetto a quello del retrotreno, malgrado gli interventi apportati dai tecnici Ford sull'assale posteriore

in questa versione '95 della Escort. Il cambio è preciso e funzionale: solo in condizioni esasperate di guida sportiva tende ogni tanto ad impuntarsi. La frenata, d'altro canto, sempre in caso di guida al limite tende ad allungarsi in maniera sensibile. Migliorato invece il confort, con l'abitacolo che presenta una plancia completamente ridisegnata e, nella quale, il lavoro per ridurre la rumorosità e le vibrazioni ha dato ottimi

NON SOLO BERLINA MA ANCHE STATION E CABRIO

## C'è la soluzione per tutti

La nuova Ford Escort, vettura nata ormai 26 anni orsono e prodotta a tutto il 1994 in 9.693.000 esemplari, si ripresenta nella gamma 1995 con cinque diverse carrozzerie: 4 porte, 3 porte, 5 porte, station-wagon, cabriolet. Otto i motori di cui due diesel, tra cui si può scegliere potenze che passano dai 60 della base ai 225 cavalli della versione Cosworth e vari i livelli di equipaggiamento. Il modello denominato «Windstar», sia a cinque porte sia station-wagon, rappresenta la vettura di accesso alla gamma, con il motore 1.4 benzina o 1.8 diesel. L'«Explorer» invece apre la serie con propulsori 16 valvole montati su versioni a 3 porte, 5 porte e familiare. Al vertice della gamma le versioni Ghia, le sportive Rs 2000, anche a trazione integrale, la cabriolet (proposta in 2 motorizzazioni) e, infine, la potentissima Cosworth Turbo. I prezzi chiavi in mano, vanno dai 23.050.000 della Windstar 1.4 5 porte, ai 36.350.000 della Rs 2000. Un capitolo a parte va aperto sulla Cosworth offerta in allestimento «Executive» a 63.600.000 che diventano 64.600.000 per la versione «Martini». ■



**LINEA.** Il frontale ovale e la rivista fanaleria sono tra gli elementi caratterizzanti della Escort versione '95.

**INTERNI.** Ridisegnati, gli abitacoli, sotto a sinistra quello delle versioni Ghia a destra quello delle Rs. Ottimo il confort di guida garantito e decisamente migliorata, rispetto alla precedente versione l'insonorizzazione.

**GAMMA.** Molto vasta la gamma che offre versioni berlina, station wagon, cabrio e sportive con ben otto motorizzazioni, due delle quali sono diesel, disponibili.

frutti. I nuovi sedili ergonomici presentano cuscini ben imbottiti negli schienali; una caratteristica che però non agevola chi preferisce una posizione di guida distesa. Affidabile e briosa nel suo complesso, la Escort Explorer offre l'airbag di serie per il guidatore, mentre l'Abs è optional. Decisamente interessante il prezzo: per averla, infatti, occorrono 25.200.000 lire, chiavi in mano.



## La scheda TECNICA

**MOTORE:** quattro cilindri in linea, testata in lega e basamento in ghisa, cilindrata 1796 cc; alesaggio  $\times$  corsa 80,6  $\times$  88 mm; distribuzione doppio albero a camme con 4 valvole pr cilindro; rapporto di compressione 10,1:1; potenza massima 105 cv a 5500 giri; coppia massima 15,6 kgm a 4000 giri.

**TRASMISSIONE:** trazione anteriore; cambio a 5 rapporti; frizione monodisco a secco autoregistrante.

**AUTOTELAIO:** sospensioni anteriore a ruote indipendenti tipo Mc Pherson con barra antirullo e ammortizzatori a gas, posteriore ad asse rigido con sistema antitorzione e ammortizzatori a gas; freni a disco autoventilanti anteriormente e tamburo posteriormente; sterzo a pignone e cremagliera a passo variabile servoassistito; ruote in acciaio con copriuota intero in lega 6  $\times$  14 pollici; pneumatici 185/60  $\times$  14 Hr.

**DIMENSIONI E PESO:** lunghezza 4536 mm; larghezza 1700 mm; altezza 1394; passo 2525 mm; carregiate anteriore 1440 mm, posteriore 1462 mm; volume bagagliaio da 380 a 1130 litri; serbatoio carburante 55 litri; peso 1130 kg.

**PRESTAZIONI E CONSUMO:** velocità massima 187 kmh accelerazione da 0 a 100 kmh in 10"7; consumo a 120 kmh 14,8 km-litro.

**MARKET**



**Un antifurto davvero ben ...educato**

Laserline sta lanciando sul mercato italiano un nuovo allarme antifurto che risponde ai due requisiti essenziali richiesti per questo tipo di prodotto: non solo «immobilità» il motore impedendo così che venga messo in moto dai ladri, ma rispetta anche le norme del codice della strada che salvaguardano dall'inquinamento acustico. Suonando per una durata inferiore ai tre minuti previsti dal regolamento, Laserline 996 — in caso di manomissione della vettura — prevede, infatti, un ciclo sonoro di 30 secondi cui fa seguito uno stop di 15 secondi. Il tutto si ripete tre volte per un tempo totale di un minuto e mezzo. Dopo questo ciclo, il 996 esclude automaticamente la causa d'allarme mantenendo efficaci le altre protezioni e suonando soltanto nel caso di un'altra e diversa forma di manomissione.

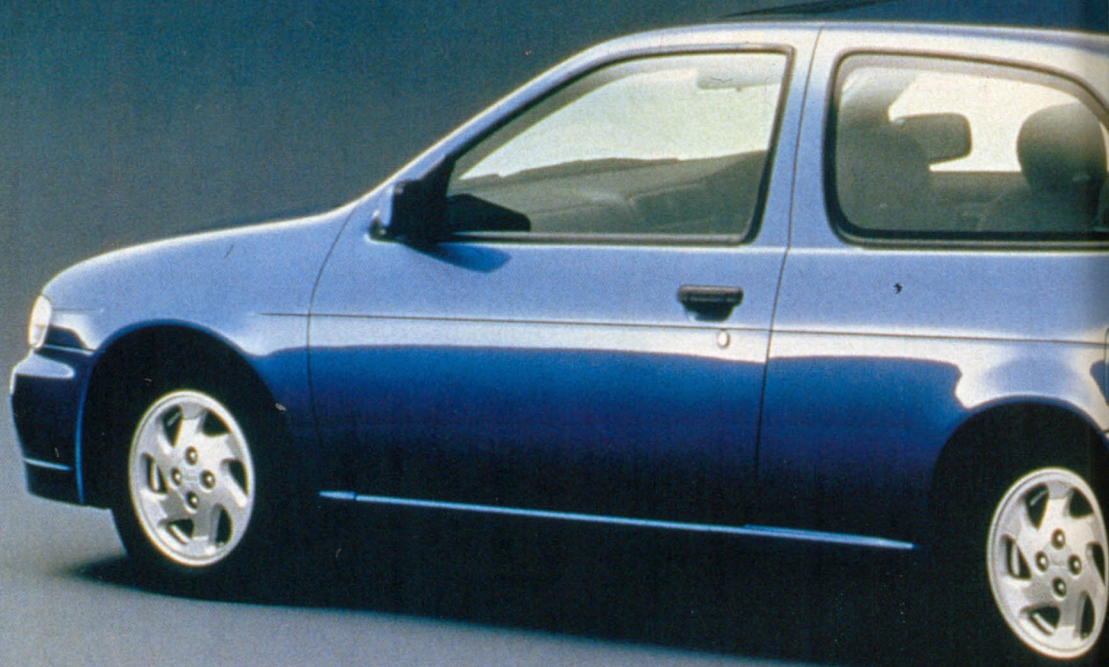


**Dalla Bosch nuova spazzola tergicristallo**

La Bosch ha immesso sul mercato una nuova spazzola tergicristallo denominata Twin per una visibilità perfetta e costante nel tempo. Costituita da due diversi materiali, la Twin ha una gomma dura nella parte inferiore e una morbida in quella superiore. Attraverso un nuovo procedimento costruttivo, gli addetti alla ricerca Bosch sono riusciti ad unire con un unico processo di estrusione due tipi di gomma che sono completamente differenti tra loro essendo quello della parte inferiore di caucciù naturale e quello superiore di gomma sintetica. I prezzi al pubblico per una coppia di spazzole Twin partono dalle 35.000 lire.

La nuova Nissan a due volumi, destinata a inserirsi tra la Micra e la Primera nella gamma della Casa nipponica, è stata preparata in prima mondiale negli ultimi giorni di gennaio in Giappone, ma nel nostro Paese arriverà solo alla fine di quest'anno. Alla Nissan Italia, per la verità stanno ancora mettendo a punto le strategie del modello che andrà a completare un'offerta davvero ampia: si parte dalla Micra di 998 cc venduta a 17.300.000 lire, per arrivare alla coupé 300 Zx 3000 cc turbo in vendita a

83.170.000 lire. Tra le decisioni ancora da prendere, ad esempio c'è anche il nome: la neonata Nissan in Giappone è stata battezzata Pulsar, per ora alla filiale italiana la stanno identificando come la nuova Sunny, ma non è detto che per il lancio nel nostro Paese venga scelto un nome diverso, che per la verità stanno ancora cercando. Un discorso analogo vale per la motorizzazione: in Giappone la Pulsar è stata presentata con una unità di 1497 cc, dotata di una testata a 16 valvole e capace di una potenza massima di 105 cv. I



SI AFFACCIA LA NUOVA DUE VOLUMI NISSAN

**Sunny che**

ATTESA PER IL PROSSIMO GIUGNO

**È spaziale la nuova Mercedes E**



I disegni che prefigurano le forme di quella che sarà la nuova Classe E della Mercedes mostrano una stretta parentela stilistica con il prototipo di vettura coupé presentato nel '93. La berlina che andrà a sostituire l'attuale gamma E 200/300W, con un lancio programmato per il prossimo giugno, avrà dunque una linea particolarmente aerodinamica: il Cx sarà di 0,27, un record per una berlina di lusso. Ma al di là delle linee, la nuova Mer-

cedes Classe E sarà davvero proiettata nel futuro per tutti i contenuti tecnici. Tanto per fare qualche esempio, diremo che il sistema di ricircolo dell'aria interverrà automaticamente appena un sensore posto nell'abitacolo capterà l'arrivo di aria inquinata, inoltre si chiuderanno anche i vetri. Una gestione simile è prevista anche per i tergicristalli: appena arriveranno le prime gocce di pioggia, il tergicristallo, collegato anch'esso a un sensore,

inizierà il suo lavoro; l'intensità delle battute sarà poi determinata dalla frequenza della pioggia rilevata sempre dallo stesso sensore. L'altra grossa novità della nuova Classe E sarà poi rappresentata dall'installazione, come optional, del sistema satellitare Autopilote che, esclusivamente attraverso la funzione vocale, guiderà l'automobilista nei percorsi a lui sconosciuti. Tra le finenze estetiche non può poi sfuggire la sfumatura dei cristalli

che sarà intonata con il colore della carrozzeria. Chiaramente, all'interno, non saranno lesinati pelli e legni pregiati. Per quel che riguarda gli aspetti tecnici, si sa che saranno adottati motori di cilindrata comprese tra i 2 e i 4,2 litri con architetture a 4, 6 e 8 cilindri. In più arriverà un nuovissimo turbodiesel di 2900 cc a cinque cilindri, accreditato di consumi molto ridotti: per questo tipo di vetture, attorno ai 15 km/litro.

a cura di ARTURO RIZZOLI

piani costruttivi prevedono comunque la disponibilità anche di altri due propulsori: uno di 1400 cc e l'altro di 1600 cc, e tra tutti questi non si sa ancora quali arriveranno in Italia. Quanto alle carrozzerie, il programma relativo al nostro Paese prevede l'arrivo per la fine di quest'anno della tre porte; mentre la cinque porte dovrebbe fare la propria comparsa per la metà del '96. Da analisi di mercato potrà dipendere un'eventuale anticipo o rinvio nei tempi del debutto della versione a cinque porte.



**ride**

NOVITÀ VW

## La Golf adesso vanta un 1600 da 101 cv

La gamma della Volkswagen Golf si arricchisce di una nuova versione equipaggiata da un propulsore 1.6 litri capace di erogare 101 cv a 5.800 giri e in grado di toccare una velocità massima di 190 kmh. Sono sei i modelli di questa versione della due volumi tedesca: Golf, diciamo base, a 3 e 5 porte, Golf Gl a 3 e 5 porte, Golf Gt a 3 e 5 porte. La prima versione è equipaggiata di serie, da alzacristalli elettrici anteriori, servosterzo, chiusura centralizzata, antifurto elettronico con il blocco motore. I modelli Gl offrono, sempre di serie, anche il climatizzatore d'aria a regolazione manuale, volante regolabile in altezza, sedile e schienale posteriore ribaltabile. I due modelli Gt infine si caratterizzano per i sedili anteriori sportivi, lo spoiler posteriore, il telaio sportivo ribassato di 1 cm, le fasce paracolpi color nero e il computer di bordo. Optional rimangono, invece, Abs e airbag.

I prezzi, chiavi in mano:

Golf 3p	25.051.930 lire
Golf 5p	25.997.980 lire
Golf Gl 3p	27.051.130 lire
Golf Gl 5p	27.997.180 lire
Golf Gt 3p	28.502.930 lire
Golf Gt 5p	29.496.580 lire

PREZZI CONVENIENTI PER LA NUOVA SKODA

## Una scelta Felicia

È iniziata la commercializzazione in Italia della Felicia, la nuova due volumi della Skoda, caratterizzata da linee rotonde e aggraziate, complessivamente più confortevole rispetto ai modelli precedenti della Casa cecoslovacca. Con un telaio maggiormente rigido e sospensioni migliorate rispetto alla Skoda Favorit che la precedeva nel listino Skoda, la Felicia è commercializzata con una motorizzazione da 1289 cc in lega leggera, ad iniezione, per entrambi i modelli previsti. La versione Lx dispone di un propulsore in grado di erogare 54 Cv che permette di toccare una velocità massima di 150 kmh. La Glx è equipaggiata, invece, con un più generoso 1.3 litri, capace di sviluppare una potenza di 68 cv, con una velocità massima di 150 kmh. Solo in un secondo momento faranno la loro comparsa un motore di 1.6 litri da 75 cv e il diesel 1.9 litri da 75 cv. Sul modello Glx, ribaltando lo schienale, la capienza del bagagliaio passa da 272 a 967 litri. Il vero asso nella manica della Felicia sta nel prezzo, davvero concorrenziale: per avere il modello Lx ci vogliono 12.990.000 lire; per il Glx 14.560.000 lire.



## PRIMO PIANO

Ecco un nuovo pneumatico Pirelli, il **P6000** studiato per garantire una miglior tenuta su strade bagnate

**CARLO MASSAGRANDE**

L'ultima novità della Pirelli è il P6000, il pneumatico progettato in collaborazione con alcune Case automobilistiche quali Bmw, Mercedes, Jaguar e Peugeot che lo hanno già scelto come primo equipaggiamento per le proprie vetture. Uno degli obiettivi principali del P6000 è quello di conciliare gli elementi base del pneumatico — prestazioni, confort e sicurezza — senza che uno di questi penalizzi gli altri. Per raggiungere questo fine, i tecnici della Pirelli hanno studiato una nuova miscela che costituisce un elemento fondamentale. Nel modello precedente, il P600, la miscela era a base esclusivamente di nero fumo. Nel P6000 è stata aggiunta silice, una componente che si adegua alle variazioni di temperatura e, regolando l'indurimento della gomma, garantisce maggiore tenuta su fondo bagnato o innevato, nonché un miglior rotolamento. Il battistrada, inoltre, presenta un disegno «a onde» con un incavo centrale ben marcato e una rete continua di tasselli che partono dal centro del pneumatico fino alla spalla. I canali laterali elicoidali favoriscono una rapida espulsione dell'acqua. In sintesi, il P600, rispetto al P6000 realizzato nel 1986, vanta: una maggiore tenuta sull'asciutto, sul bagnato (10%) e in acquaplaning (5%). In più offre: minore resistenza al rotolamento (15%), maggior durata (10%) e miglior confort acustico (20%) e plastico (10%). Particolarmente indicato per le vetture sportive, questo pneumatico garantisce un

ottimo confort di guida alle alte velocità. Il P6000 è anche esteticamente riuscito, particolare non trascurabile visto che le Case automobilistiche — quando è il momento di scegliere un pneumatico — studiano attentamente il design della gomma per un suo perfetto connubio con la linea della vettura sulla quale andranno montati. La gamma del P6000 è decisamente vasta. Nei primi mesi del '95, infatti, sarà disponibile per cerchi da 15-16-17 pollici e serie tecniche 65-60-55-50. In un secondo momento verranno commercializzate le misure anche per cerchi da 14 pollici e serie tecnica 45. Soltanto nel '96 arriveranno i P6000 da 18 pollici. Una buona notizia arriva dai prezzi fissati per questo nuovo pneumatico: per le misure disponibili e già in listino, l'aumento è stato praticamente impercettibile rispetto al P600. Per la serie di quattro coperture si va da un minimo di un milione e 200.000 lire, a due milioni e 750.000 lire, Iva esclusa.



**Per il P6000 i tecnici Pirelli hanno studiato una nuova miscela con silice**

# AREA

# box

il menù

- IL LIBRO:  
TERRE DI MOTORI
- ELETTRIC ART CAR
- IL CAMPIONATO  
POLISTIL
- MAGIC PILOT '95
- CHE MURALES!
- LE MANS VI ASPETTA
- PORTOBELLO
- CRUCISPRINT
- DOVE SI CORRE



## Le terre dei motori

Due regioni, l'Emilia Romagna e Le Marche, una sola passione: quella dei motori. Una tradizione che risale all'alba del secolo e che comprende generazioni di piloti, di costruttori e di semplici appassionati. Questo il tema conduttore del volume di Fabio e Filippo Raffaelli, che si caratterizza soprattutto per una gradevole veste grafica corredata da immagini rare. «Emilia Romagna e Marche-Terra di piloti e di motori», voluto dal Consorzio fra le Banche Popolari dell'Emilia Romagna Marche, pagine 303, è stato curato dalle edizioni Artioli, tel. 059-330596.

il libro



## Il Vst avrà nuove regole

Quest'anno la Velocità su Terra è oggetto di una serie di cambiamenti e innovazioni regolamentari che riguardano un po' tutte le classi di questa categoria. Ecco un elenco delle principali novità.

**VETTURE A DUE RUOTE MOTRICI.** La cilindrata è stata portata a 2000cc con una suddivisione dei pesi minimi: fino a 1300cc kg 800; fino a 1600cc kg 730; fino a 2000cc kg 780; oltre 2000cc kg 800; oltre 2000cc kg 800.

**VETTURE A QUATTRO RUOTE MOTRICI.** Per quanto riguarda le auto a trazione integrale, l'alloggiamento del motore, sospensioni, trasmissione, guida non avranno vincoli regolamentari e saranno liberi. Questa, invece, la scala dei vari pesi: vetture fino a 2000cc kg 800; fino a 3000cc kg 960; fino a 3500cc kg 1050.

**MONOPOSTO JUNIOR.** Solo per questa categoria il regolamento rimarrà invariato.

**MONOPOSTO SENIOR.** Cambieranno anche qui le scale dei pesi: fino a 3000cc kg 600; fino a 3500cc kg 750.

**MONOPOSTO 4x4.** Per le monoposto con due motori motociclistici accoppiati il peso minimo è stato portato a kg 750.

**BENZINA.** È stato fissato il limite massimo di 15 litri a bordo per ogni tipo di vettura o di monoposto.

## La grande sfida '95 del Magic Pilot

Il premio finale per chi vince è allettante: una settimana di vacanze per due persone in Tunisia. Perché, quindi, non tentare la via dell'avventura e iscriversi al Magic Pilot '95? Attraverso quattro prove (kart cross, jet ski, quad e motoslitte), si potrà dimostrare tutta la propria abilità alla guida dei mezzi più funambolici. La prima prova di Kart Cross si svolgerà il 7 maggio (e, in alternativa il 14) a Montecreto (Modena); la seconda di Jet-ski il 24 giugno (e 25) a Milano Marittima; la terza di Quad a Monterenzio (Bologna) il 23 settembre (e 24); la quarta di Motoslitte in data unica il 10 dicembre. L'iscrizione costa 300.000 lire e comprende la tessera del Club Mud, l'iscrizione al Trofeo, il concorso ai premi finali, la t-shirt Magic Pilot. Per partecipare ad una prova singola, invece, bastano 100.000 lire per un pass che comprende anche il noleggio del veicolo, il carburante e il pranzo. Le iscrizioni sono aperte fino al 15 marzo. Chi fosse interessato può rivolgersi a Mud Racing As, via dei Mille 8, 40121, telefono 051-241822.

■ **CORSO.** Sono circa 700 i venditori dell'Alfa Romeo che sono impegnati in una serie di corsi di guida presso il Centro Internazionale Guida Sicura a Varano (Parma). Gli stages hanno lo scopo di accrescere ulteriormente capacità di guida, conoscenza, preparazione e motivazioni dei «professionisti della vendita», destinati a promuovere prodotti caratterizzati da elevati contenuti prestazionali quali sono le vetture del Biscione. In sede di trattativa commerciali, infatti, le doti di sicurezza attiva e guidabilità devono essere esemplificate e sottolineate al meglio al probabile acquirente. Ecco perché l'Alfa Romeo ha organizzato questi 22 corsi di guida, della durata di due giorni, che si tengono sul circuito di Varano de' Melegari. L'approccio per i venditori è sia teorico sugli aspetti tecnici sia pratico attraverso prove in autodromo delle vetture Alfa Romeo.

# Controllo

# GOMME!

## SENTITE QUESTA...

*«All'uomo più veloce, l'animale più lento...»*

Nel 1932 Gabriele D'Annunzio regalò a Nuvolari una spilla a forma di tartaruga con inciso questo motto. Tazio, poi, se la cucì sulla sua mitica maglia gialla da gara.

Ecco il vademecum che dovrebbero seguire tutti gli automobilisti quando arriva il momento di cambiare le gomme della propria vettura dal momento che sono differenti le qualità di pneumatici messi in commercio dalle singole Case e le loro denominazioni. Fate attenzione, dunque.

**GOMME DI PRIMA SCELTA.** Sono queste le gomme qualitativamente migliori e più sicure. Si riconoscono dall'assoluta mancanza di marchietti e scritte stampigliate sul fianco del pneumatico.

**DECLASSATE.** In questo tipo di pneumatici le singole Case stampigliano a fuoco la scritta

«Remould Quality» (se sono straniere) oppure «D.a.» o

«Imperfette d'aspetto» se si tratta di aziende italiane. La stampigliatura viene fatta sul fianco della gomma, accanto al numero di matricola.

## SECONDA E TERZA SCELTA.

Entrambe gomme meno pregiate e meno durevoli nel tempo.

**T.R.A.** Ovvero pneumatici per Traino Animale (quindi non per vetture).

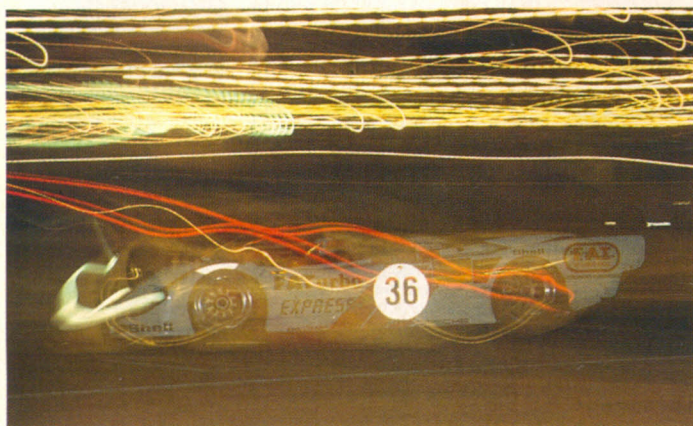
**CHILOMETRAGGIO.** In alcuni casi viene anche indicata la velocità massima consigliata (es. 100 kmh, 80 kmh...) da non superare nel caso in cui la scelta per l'acquisto cada su questo tipo di gomme.

**Attenzione!** Sincerarsi se le scritte sopra citate non siano state cancellate: in questo caso appare evidente sul fianco della gomma la zona «grattata» in cui c'era la segnalazione.



## L'ELETTRIC CAR

Noto nel mondo pubblicitario per aver creato alcuni slogan che hanno fatto storia («Campary it's fantasy» e «Gira al ritmo del tuo tempo», tra gli altri), l'artista Franco Scepi ha lanciato una crociata a favore delle vetture elettriche, personalizzando con colori fantasiosi e disegni particolari un esemplare di auto non inquinante che ha battezzato Scepi C'Art. Costruita in Danimarca e spinta grazie all'energia fornita da



L'OFFERTA È DEL CLUB MAISON BLANCHE

## Un bellissimo week-end a Le Mans

Il week-end delle 24 Ore di Le Mans vi... aspetta. Il Club Maison Blanche, che da anni organizza un soggiorno presso il celebre circuito francese in occasione della gara di durata del 20 giugno prossimo, offre un pacchetto che comprende: tre notti in albergo, sei pasti, il biglietto per assistere alla gara (nella foto la

Porsche Dauer 962 impegnata nell'edizione '94) wood, e parcheggio privato per la vettura. L'offerta non comprende il viaggio che dovrà essere organizzato a parte. Chi è interessato può contattare John Deller, telefono 0033-43213122. Il prezzo del pacchetto è di 350.000 lire circa.

GIUBBOTTI E GILET GRIFFATI DAL TEAM

## Volete entrare nel mondo McLaren?

Una simpatica novità in fatto di gadget per chi fosse tifoso della **MC LAREN**: la **Speedline** ha lanciato, infatti, la nuova linea di abbigliamento con i ricambi originali del team inglese. Il kit comprende:

— **BOMBER** bleu con interno verde, microfibra resinata impermeabile traspirante, interno imbottito di ovatta termica con ricamo Speedline McLaren F.1 (L. 140.000).

— **GILET** trapuntato bleu con interno verde, collo a V con ricamo Speedline McLaren F.1 (L. 60.000).

Inoltre la linea comprende un gilet a collo alto, una polo con manica corta e un T-Shirt bianca (questi tre capi hanno solo il marchio Speedline) del costo rispettivamente di L. 75.000, L. 35.000 e L. 18.000 lire. Chi è interessato può rivolgersi a Model Story che distribuisce in esclusiva l'abbigliamento Speedline, via Ferracina 28, 36061 Bassano del Grappa (VI), telefono 0424-227714.



## Un murales da F.1



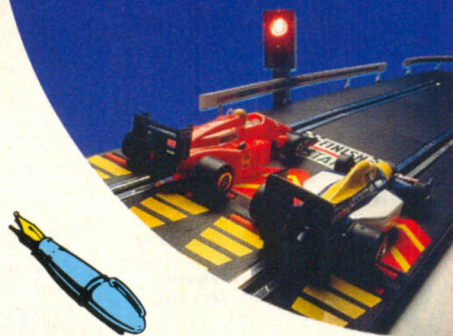
### ARTISTICA

tre batterie collegate in serie da 12V-90Ah, con tensione nominale 36V, questa vettura può raggiungere una velocità di 40 kmh in versione ciclomotore (e quindi guidabile a partire da 14 anni) e 50 kmh in versione motoveicolo (dai 16 anni). La Scepi C'Art verrà esposta nelle più importanti gallerie d'arte contemporanea nel corso del tour espositivo che toccherà molte città italiane.

Cinquantasei metri di passione e di colore. **Fernando Masi** ha realizzato a **Monte Falcione (Avellino)** un murales da Guinness dei primati di 56 metri di lunghezza, su una superficie di 110 metri quadrati. Il soggetto dell'opera riguarda la Formula 1 e vuole essere un omaggio doppio: alle Ferrari, visto che Masi è da sempre un fan delle vetture di Maranello, e ad **Ayrton Sena** visto che il suo casco con i colori del Brasile campeggia al centro. Il murales di Monte Falcione fa parte della prima edizione della mostra personale da... strada organizzata da Masi

### Il via alle gare Polistil

Il campionato Italiano Piloti Autopiste Polistil entra nel vivo. Organizzato da Polistil, Valtur e 300 Polistil Center, questa manifestazione coinvolge 28 città italiane e si concluderà il 2 luglio 1995. Riservato a due categorie di ragazzi (dai 5 ai 10 anni e dagli 11 ai 15), questo campionato è riservato ai partecipanti che si presentano nella sede della gara con la propria Polistil Professional (altrimenti viene fornita sul posto). L'iscrizione è gratuita. Chi è interessato può telefonare al numero verde 1678-27156; potrà ottenere informazioni sulle sedi e sulle date delle gare.



## 7 GIORNI IN TV

### TELEMONTECARLO

Mercoledì 8 «Crono-Tempo di Motori», in onda come di consueto alle ore 24 nell'ambito di Montecarlo Nuovo Giorno, sarà dedicato in massima parte alla presentazione della nuova Ferrari ideata da John Barnard con il gruppo di lavoro della Fdd. La presentazione alla stampa della monoposto è infatti avvenuta a Maranello lunedì 6 febbraio. Renato Ronco quindi, non mancherà di intervistare piloti e tecnici. La replica della trasmissione andrà in onda sabato 11 alle ore 13,15, mentre alle ore 12,45 sempre di sabato ci sarà la replica di Tmc Speed di domenica 5 febbraio. La nuova trasmissione di Maria Leitner andrà in onda, in prima serata, domenica 13 febbraio alle ore 20,15 e proporrà il Rally di Svezia, e un servizio sulla preparazione atletica di 15 piloti del Dtm e del Superturismo. Le immagini sono state riprese a Longarone, nel Trentino, dove alcuni piloti, fra i quali Pirro, Morbidelli e Naspetti, hanno affrontato una settimana di ritiro.

### ITALIA UNO

Lunedì 13 febbraio, alle 23,45, subito dopo «Mai dire goal» Claudia Peroni conduce la seconda puntata di «Rally '95». La trasmissione sarà dedicata al Rally di Svezia, e ai consueti appuntamenti con l'opinione di Carlo Cavicchi, i consigli di guida di Andrea de Adamich, la comicità di Marco Milano che, abbondanti i panni del meccanico, dovrebbe vestire quelli del navigatore. Mercoledì 8 febbraio alle ore 24,45 nell'ambito di Italia 1 Sport, Guido Schittone ci parlerà della nuova Ferrari.

### RAI 1

Martedì 7 alle ore 14 «Tg1 Motori». Venerdì 10 alle ore 19,25 su Radio Rai1 un programma di 13 minuti dal titolo «Gr1 -Mondo Motori».

### CINQUESTELLE

Sabato 11 alle ore 22,30 e in replica domenica 12 alle 11,15 «Motori non stop» con Patricia Pilchard e Paolo Bonaveri.

## VELOCITA'

### 19 FEBBRAIO

**MAGIONE**  
GARE CLUB  
Amub Magione  
Tel. 075/840303  
**DAYTONA**  
NASCAR WINSTON CUP  
STOCK CAR  
Nascar  
Tel. 001/904/2530611

### 25-26 FEBBRAIO

**JEREZ (E)**  
GRAN TURISMO EUROPEO BPR  
Circuito di Jerez  
Tel. 0034/56/308016

### 26 FEBBRAIO

**BINETTO**  
GARE CLUB  
Scuderia Apulia  
Tel. Tel e fax 080/9921148  
**ROCKINGHAM**  
NASCAR WINSTON CUP  
STOCK CAR  
Nascar  
Tel. 001/904/2530611

## RALLY

### 9-12 FEBBRAIO

**SVEZIA (S)**  
CAMPIONATO MONDIALE RALLY  
E 2 LITRI  
International Swedish Rally  
Tel. 0046/54/185608

### 12 FEBBRAIO

**VIAREGGIO (LU)**  
RALLY DEL CARNEVALE  
COPPA ITALIA 5. ZONA  
Scuderia Balestrero Lucca  
Tel. 0583/419106

### 17-19 FEBBRAIO

**BOUCLES DE SPA (B)**  
CAMPIONATO EUROPEO  
RALLY COEFF. 5  
Union Mecanisse Spa  
Tel. 0032/87/774040

### 18-19 FEBBRAIO

**BURUNDI (RU)**  
CAMPIONATO AFRICANO RALLY  
Automobil Club Rwanda-Burundi  
Tel. 00257/22/7872-00257-226603 fax

### 23-26 FEBBRAIO

**CIOCCO E VALLE SERCHIO (I)**  
CAMPIONATO EUROPEO RALLY  
COEFF. 2-CAMPIONATO  
ITALIANO ASSOLUTO  
Ciocco Sporting Club  
Tel. 0583/719863

### 25 FEBBRAIO

**TROFEO ATTILIO BETTEGA  
A VERONA**  
COPPA ITALIA RALLY 4. ZONA  
Classica  
Tel. 045/509400

## ALTRE SPECIALITA'

### 12 FEBBRAIO

**VELOCITA' SU TERRA A  
BADIA CALAVENA**  
CHALLENGE INVERNALE  
SCUDERIE VERONESI  
Racing Club Badia Calavena  
Tel. 045/7808191



HOLMES

**Dal 9 al 12 febbraio si svolgerà  
il Rally di Svezia 2. prova iridata**

### COL MELON DI PEDAVENA (BL)

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

### KARTODROMO ADRIATICO A

**CAPPELLE SUL TAVO (AP)**  
FORMULA RALLY  
1. TROFEO D'INVERNO  
Sport Promotion  
Tel. 0733/260179

### 19 FEBBRAIO

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

### COL MELON DI PEDAVENA (BL)

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

### LIVIGNO (SO)

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

### KARTODROMO STELLA

**DI MONSAMPOLO (AP)**  
FORMULA RALLY  
1. TROFEO D'INVERNO  
Sport Promotion  
Tel. 0733/260179

### 25-26 FEBBRAIO

**SAN MARINO REVIVAL**  
REGOLARITA' AUTOSTORICHE  
San Marino Racing Organization  
Tel. 0549/900757

### 26 FEBBRAIO

**1. TROFEO VALLE D'AOSTA**  
REGOLARITA' AUTOSTORICHE  
Pinerolo Sport  
Tel. 011/3095098

### KARTODROMO DI KINISIA (TP)

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

## TRASMISSIONI VIA SATELLITE

### EUROSPORT

#### Martedì 7

**15,30 SPEEDWORLD**  
In questo numero: la  
coppa Trial Indoor a Le  
Cannet, disputata il 3  
febbraio, e la stagione  
di Turismo '95  
**21,00 CAR RACING**  
La 24 Ore di Chamonix  
disputata il 4 e 5 febbraio

#### Mercoledì 8

**24,00 MOTORS**  
in questo numero: Formula  
1 - i test invernali,  
Le Bourget Show di Parigi,  
La 24 Ore sul ghiaccio di  
Chamonix, Indycar: Paul  
Newman e il team di Carl  
Haas

#### Venerdì 10

**21,00 INTERNATIONAL  
MOTORSPORTS REPORT:**  
MOTOR SPORTS  
PROGRAMME  
**24,00 MOTORS**  
replica  
**Sabato 11**  
**24,00 INTERNATIONAL  
MOTORSPORTS REPORT**  
un programma dedicato  
a tutte le competizioni  
motoristiche

#### Lunedì 13

**20,00 SPEEDWORLD:**  
la gara su ghiaccio di  
Clermont Ferrand valida  
per Andros Trophy

### SKY SPORTS

canale codificato, ricevibile  
solo con decoder o smart  
card

#### Venerdì 10

**11,00 OPPOSITE LOCK**

#### Domenica 12

**8,00 OPPOSITE LOCK**

### DSF

#### Martedì 7

**6,00-8,00 MOTORSPORT**  
**17,00 ACTION 5:**  
MONSTER TRUCKS  
**23,15 MOTORSPORT:**  
CLASSIC CARS  
**1,15 MOTORSPORT**

#### Mercoledì 8

**6,00 MOTORSPORT:**  
CLASSIC CARS  
**8,00 MOTORSPORT:**  
CLASSIC CARS  
**12,30 ACTION 5:**  
MONSTER TRUCKS

#### Giovedì 9

**17,00 ACTIONS:**  
MONSTER TRUCKS

#### Venerdì 10

**12,30 ACTION 5:**  
MONSTER TRUCKS  
**23,00 MOTORSPORT:**  
CLASSIC CARS  
**1,00 MOTORSPORT:**  
CLASSIC CARS

#### Sabato 11

**10,00 MONSTER TRUCKS**  
**13,00 MOTORSPORT:**  
CLASSIC CARS

**17,00 MOTORSPORT** la  
gara su ghiaccio Wm  
1995 commentata da  
Wolfgang Rother e Egon  
Muller

**23,35 MOTORSPORT:**  
CLASSIC CARS

**18,00 OPPOSITE LOCK**  
-INTERNATIONAL  
MOTORSPORT

#### Domenica 12

**10,00 MONSTER TRUCKS**  
**13,00 MOTORSPORT:**  
CLASSIC CARS  
**17,00 MOTORSPORT** gara  
su ghiaccio Wm 1995  
disputata a Berlino  
**1,15 CLASSIC CARS**

#### Lunedì 13

**9,30 MOTORSPORT** da  
Berlino la gara su ghiaccio  
Wm 1995

### NBC SUPER CHANNEL

#### Sabato 11

**16,00 FORMULA ONE**  
DOCUMENTARY

#### Domenica 12

**17,00 LA CORSA DEI**  
CAMPIONI