

# AUTO SPRI

**COLPO GROSSO**

SETTIMANALE **4**  
Anno XXXV - 24-30 gennaio 1995  
Sped. in abb. postale - Pubbl. inf. 50%  
L. 4.000

**ECCO LA BARCHETTA  
E' L'ATTESO  
SPIDER FIAT**



**TUTTE LE ANTICIPAZIONI SULLA NUOVA FERRARI  
COM'E' FATTA DI FUORI E SOPRATTUTTO SOTTO!**

# SENZA SEGRETI



# LA ROSSA '95



## sommario

# 4

SETTIMANALE  
Anno XXXV  
24-30 gennaio 1995  
L. 4.000

### VELOCITÀ

- FORMULA UNO  
**14 Ferrari a... sorpresa**
- FORMULA UNO  
**26 Lotus addio**
- FORMULA UNO  
**28 La nuova Sauber**
- FORMULA UNO  
**36 Brian Hart**
- IMSA  
**68 Sfida a Daytona**
- TURISMO  
**76 La nuova Alfa 155**

F.2000

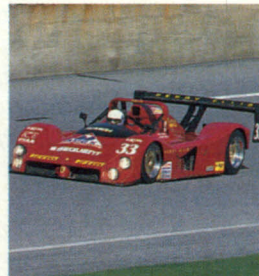
- 88 A prezzo ridotto**
- F. RENAULT  
**92 La nuova frontiera**

### RALLY

- RAID  
**78 Dakar promossa**
- PRODOTTO  
**100 Lusso alla giapponese**

### OPINIONI

- 6 Io, canaglia**  
di Giorgio Faletti



FERRARI 333 (foto TILGHMAN)

### RUBRICHE

- 6 lettere**
- 10 news karting**
- 50 news modelli**
- 67 notiziario csai**
- 84 news rally**
- 96 news velocità**
- 104 news on the road**
- 106 domenica sprint**
- 107 area box**
- 110 portobello**
- 111 crucisprint**
- 114 dove si corre**

**AUTO  
SPRINT**

REDAZIONE: 40068 San Lazzaro di Savena (BO)  
Via del Lavoro 7 - telefono 051/62.27.111  
casella postale AD 1734 - 40100 Bologna  
telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I - telefax: 051/625.83.10

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

CAPISERVIZIO  
**DIEGO FORTI** (F) - **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  
René Alezra, Innocenzo Bonelli, Lino Ceccarelli, Alessandro Collina,  
Adriano Cimarosti, Cesare De Agostini, Mike Doodson, David Hodges,  
Martin Holmes, Walter Leverone, Pietro Libro, Massimo Mantregola, Wolfgang  
Monsehr, Maurizio Masini, Fernando Morandi, Giovanni Paterlini,  
H. Jürgen Tücherer, Jeremy Shaw, Thomas Voigt, Grahame Ward.

DISTRIBUZIONE:  
Italia, Concessionario esclusivo PARRINI & C. - Piazza Colonna 361  
00187 Roma - tel. 06/69940731 - Telefax 06/69940697 - Telex Dipari 626169.  
All'estero, A.I.E. - 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  
FONDATA NEL 1961  
ASSOCIATO ALLA FIEG  
FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI



**CONTI EDITORE** SPA



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: **Bellezeta** S.r.l.  
Via Frassinago 12/a - 40123 Bologna - tel. 051/332322 - fax 051/333574

# io, canaglia



## Oh cherie, ritorna il Montecarlo...

■ **GIORGIO FALETTI**

**S**iamo ancora qui che aspettiamo che tutto succeda e sia tutto come una volta, quando le macchine erano un lampo colorato e inzaccherato che tagliava veloce la diagonale dello sguardo, così veloce che era quasi impossibile distinguere il numero di gara. Il viso del pilota era un'ombra sotto il casco e il viso del navigatore si intuiva a malapena, nella concentrazione di leggere e ripetere le note.

Quella notte sul Turini, per l'ennesima volta nella mia vita ma ora definitivamente, la passione per le corse si stampava indelebilmente sulla mia pelle, laccata dal calore del fuoco acceso per sopportare il freddo intensissimo. Passavano Munari, Nicolas, Darniche, Waldegard, Ragnotti e io non sapevo che in quel momento mi stava sfilando davanti un pezzo di storia dei Rally, mentre quei piloti sparivano nell'ultima curva alla vista e contemporaneamente entravano nella leggenda. Sapevo solo di avere vent'anni e che li avrei dati volentieri per essere su una di quelle macchine o addirittura per essere un pezzo di quelle macchine, forse l'acceleratore o forse addirittura uno di quei fari che tagliavano la notte e il gelo con la loro lama affilata. Forse è la memoria che truffa e quando le chiedi un ricordo riporta solo le cose più belle o forse è il tempo che mette un foglio di cellophane intorno alle cose e dopo un po' tutto appare sbiadito.

Io so solo che il Rally di Montecarlo è alle porte ed io stavo cercando di farmi venire in mente qualcosa di divertente da scrivere sull'argomento. Inevitabilmente sono stato costretto a fare dei paragoni e mi è arrivato addosso l'eco di un tempo in cui non ci trovavo nulla da ridere, sciolto com'ero in un secchio di ammirazione, invidia e desiderio di provare.

Voglio fermarmi in tempo ed evitare di cadere nel luogo comune che inevitabilmente irretisce tutti quelli che hanno già qualche dito di polvere sul certificato di nascita. Voglio lasciare perdere qualsiasi considerazione e nemmeno pormi il problema se era meglio allora o adesso.

Però, mentre cercavo di farmi venire in mente qualcosa da ridere, ho ritrovato la strada che quella notte mi ha portato sul Turini e, se mi permettete, il Rally di Montecarlo quest'anno me lo voglio vedere da lì.



# Pro

foto SOLDANO-DPPI

**CLIC**   
**nta consegna**

**FERMO POSTA**

**EMANUELA BELLESIO** - Torino — La sua critica è legittima quanto costruttiva, anche se converrà con noi che è ben difficile raggiungere la... perfezione assoluta!

**SALVATORE BIONDO** - Via De Amicis, 6 21053 Castellanza (Va) — Questo nostro lettore cerca la videoregistrazione del Gp di San Marino 1994. Chiunque ne fosse in possesso può scrivere all'indirizzo sopra indicato. Per quanto riguarda un recapito di Damon Hill, è possibile usare quello della Williams Grand Prix, Basil Hill Road, OX11 7Hw Didcot, Oxfordshire (Gran Bretagna).

**EMANUELA SANTAMARIA** - Via Verdi, 22 27034 Lomello (Pv) — Questa nostra lettrice desidera mettersi in contatto con chiunque possieda la registrazione di «F.1 Memories», servizio in onda su Tele+2 il giorno 6 gennaio '95 alle ore 20,30.

**MARIO SORRENTINO** - Canicatti (Ag) — La ringraziamo per la squisita gentilezza, contraccambiando gli auguri e complimentandoci per la sua fedeltà di lettore.

**FABIOLA PAGNI** - Pistoia — Può scrivere al suo beniamino presso la McLaren International, Woking Business Park, Albert Drive, Gu21 5Jy Woking Surrey (Gran Bretagna).

**RICCARDO GRISANTI** - Empoli (Fi) — C'è un modo semplicissimo per risolvere il suo problema: faccia telefonare un suo conoscente che sia in grado di parlare correttamente inglese. Non dovrebbe certo costituire un problema...

**ALESSIO FONTANA** - Como — Provi a contattare uno dei numeri pubblicati su As n. 3/95 a pagina 108.

**ELENA BACILIERI** - Via Urano, 18, 47037 Rimini — Questa nostra lettrice desidera corrispondere con i fans di Michael Schumacher e Gianni Morbidelli. Chiunque fosse interessato può scriverle all'indirizzo sopra indicato.

**MATTEO THIEBAT** - Aosta — La sua richiesta non potrà essere soddisfatta, almeno a breve termine. Per quanto riguarda il secondo argomento... faremo tutto il possibile!

**TANIT CEBRONI** - Via della Libertà, 3 Isola 66310 (Slovenia) — I fans di Michael Schumacher possono mettersi in contatto all'indirizzo sopra riportato per uno scambio d'idee e di materiale sul giovane campione tedesco.

**MICHELA DE LUCIA** - Caserta — Provi a contattare la Libreria dell'Automobile, corso Venezia 43, 20121 Milano, tel. 02/27301462. Potrà avere delle informazioni su come entrare in possesso del libro che le interessa.

**SELENE SCARSI** - Via Siri, 6/19, 15076 Ovada (Al) — Questa nostra lettrice, assieme alla sua amica Silvia, desidera corrispondere con fans e appassionati della Ferrari.

**COVER STORY**

**AUTO SPRI NT** 1  
 quattordicinale di automobilismo sportivo



**1965**

Il Mondiale Prototipi non è ancora iniziato e già il clima è incandescente. La Ferrari comunica la sua rinuncia a prendere parte alla 12 Ore di Sebring, perché gli organizzatori ammetteranno alla partenza anche le vetture sport, violando così il regolamento della Csi.

**AUTO SPRI NT**  
 1000 AUTOSPRINT PRATTO



**1975**

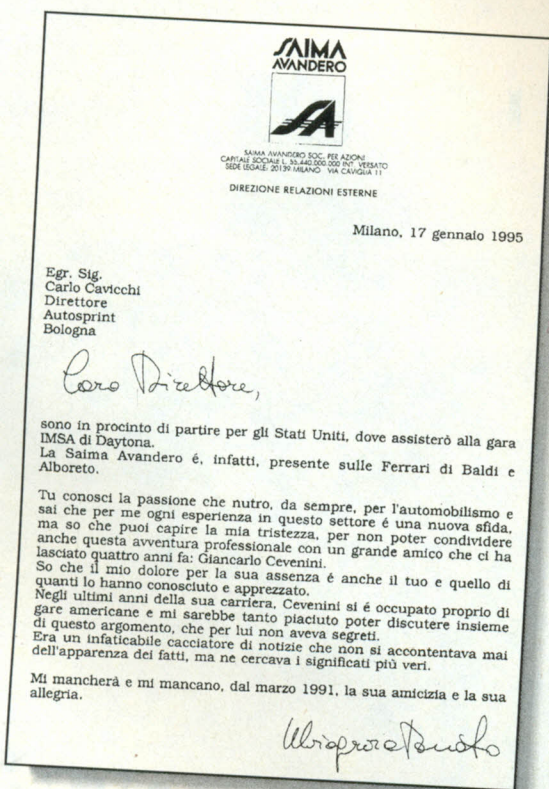
Nelle prime fasi del Rally di Montecarlo Sandro Munari rimane solo a difendere i colori della Lancia, a seguito dei ritiri dei suoi compagni di squadra Ballestrieri, Andruet e Pinto. Il Drago non si lascerà certo intimorire e porterà al successo la Stratos in coppia con Mannucci.

**AUTO SPRI NT**  
 ESCLUSIVO LE NOVITÀ 1985 DELLE SCUDDERIE INGLESI



**1985**

Sono passati 30 anni dal suo ritiro dalla scena della massima formula e, secondo le voci, la Lancia potrebbe clamorosamente tornare. La Casa automobilistica avrebbe pronto un motore turbo per la F.1. Non se ne farà niente, ma, visto il fascino esercitato dal nome, l'indiscrezione fa rumore!



**In ricordo di Giancarlo Cevenini**

Siamo rimasti particolarmente colpiti dalla lettera di Maria Grazia Donato: con poche vivissime parole ha pienamente centrato l'essenza di Giancarlo Cevenini, il nostro inviato scomparso nel '91 durante la trasferta di Surfers Paradise. Crediamo che questo sia il modo migliore per ricordarlo.

**Nessun gadget su Ayrton da parte di As**

Ho appreso con gioia leggendo il n. 1 e il n. 2 di As di quest'anno, che è possibile entrare in possesso del cappellino che ha accompagnato l'indimenticabile Ayrton Senna nella sua carriera; basta telefonare o contattare direttamente diversi negozi situati in varie città del Giappone. La mia domanda è la seguente: perché la vostra redazione, grazie ai diversi e sicuri contatti che possiede, non si presta a far da tramite fra tutti i lettori appassionati ed i negozi giapponesi in questione, rendendo così sicuramente più facile il compito a coloro che come me desiderino entrare in possesso del «ghiotto» gadget? Ovviamente includendo nel prezzo finale le spese occorrenti alle varie operazioni di servizio e spedizione; sono sicuro che molti lettori apprezzerebbero l'agevolazione e risponderrebbero puntuali all'iniziativa.

Roberto Veneziano, Campomorone (Ge)  
 Autosprint ha fatto una precisa scelta riguardo l'even-

tualità di commercializzare gadget o materiali riguardanti Ayrton Senna: quella di evitare qualsiasi operazione del genere. La spiegazione è semplice quanto chiara. Il nostro settimanale vuole assolutamente evitare qualsiasi iniziativa tale da indurre il lettore a pensare ad una speculazione sul nome o sull'immagine di Ayrton Senna. Proseguiremo quindi ad occuparci delle vicende relative al campione brasiliano soltanto su di un piano squisitamente giornalistico, in special modo per quanto riguarda l'accertamento dei tragici eventi del Gp di San Marino. Ovviamente continueremo a dare notizia delle varie e legittime iniziative commerciali, pur prendendo le dovute distanze da esse. Questione di scelte, appunto.

**Il grave crash di Donnelly in Spagna nel '90**

Ultimamente, parlando con alcuni miei amici, sono venuto a conoscenza di uno spaventoso incidente occorso in F.1 anni orsono a Martin Donnelly. In proposito desidererei sapere quando è accaduto questo incidente e in quale Gran Premio? Quali danni ha subito lo sfortunato

pilota? Che cosa ne è stato poi di Donnelly?

Samuele Radice, Como

Martin Donnelly, nato a Dublino (Eire) il 23 aprile 1964, è stato costretto ad interrompere la sua carriera a seguito del gravissimo incidente occorsogli in occasione della prima sessione di prove del Gp di Spagna 1990 sul circuito di Jerez. La sua Lotus si schiantò contro il guard-rail ad una velocità superiore ai 220 chilometri orari, probabilmente per il cedimento del punto di regolamento di uno dei tiranti delle sospensioni. Il pilota venne quindi sbalzato dall'abitacolo della Lotus divisa ormai in tre tronconi e fu soccorso subito dopo. Donnelly accusò delle gravi fratture ad entrambi gli arti inferiori e alla clavicola destra. Scongiurato il pericolo di amputazione della gamba sinistra, quella più offesa dall'incidente, al pilota fu praticata per alcuni giorni la respirazione artificiale e solo dopo molti mesi di convalescenza Donnelly riuscì a superare quasi completamente le conseguenze del suo terribile crash. Ovviamente la sua carriera professionistica terminò lì, anche se il coraggioso irlandese è tornato poi per un test di alcuni giri alla guida di una monoposto, e ha preso parte anche ad alcuni rally minori in Gran Bretagna.

## L'anello dei record a Nardò

Seguo da diverso tempo gli avvenimenti riguardanti l'automobilismo sportivo ed ho notato che diversi articoli fanno riferimento alla pista di Nardò, in provincia di Lecce, specie per quanto riguarda i rilevamenti di velocità (record sul chilometro, sull'ora o sulle 24 ore). Gradirei, se fosse possibile, avere maggiori informazioni su questa pista che ha ospitato così tanti record.

Donato Urso, Lecce

L'impianto di Nardò è stato realizzato venti anni orsono dalla Società Autopiste, su un'area molto vasta. Il complesso è costituito da un anello avente un diametro di 4 chilometri. Il tracciato è di 12,6 chilometri, con quattro corsie larghe quattro metri ciascuna, con una sopraelevazione che raggiunge in totale 1,98 metri, con 90 centimetri di dislivello, pari al 12,3% fra il lato interno (più basso) e quello esterno della quarta corsia. La pista, inoltre, non è pianeggiante e varia da 35 metri sul livello del mare fino a 70 metri circa.

fotografieORSI

La struttura viene utilizzata praticamente da tutte le Case automobilistiche europee per test di collaudo, o anche per stabilire record (come ad esempio quello fatto registrare dalla Volvo in collaborazione con As all'inizio dello scorso anno). Va sottolineato che soltanto i costruttori possono avere accesso alla pista, cosa vietata invece ai privati. Per la normativa interna dell'impianto, un collaudatore non può restare al volante per oltre un'ora, tutto ciò ovviamente al fine di evitare le conseguenze dell'affaticamento. Non solo: all'entrata della corsia d'emergenza sono posti dei particolari cordoli «antisonno» che «avvertono» il pilota. Ancora più interessante è la soluzione che prevede cavi in rame posti sotto l'asfalto, al centro di ogni corsia, alimentati da una debole corrente elettrica che sviluppa un campo magnetico: antenne regolabili poste sul paraurti anteriore delle vetture in collaudo, rilevano bruschi spostamenti di traiettoria con segnali visivi ed acustici all'interno dell'abitacolo. Queste sono alcune delle principali caratteristiche di un impianto valido e all'avanguardia sotto il punto di vista della sicurezza e delle caratteristiche tecniche.

## RISPONDE L'ESPERTO

Cosa comporta nelle corse l'uso di benzina commerciale, rispetto ai carburanti speciali appositamente studiati per le competizioni?

Arturo Testa, Roma

Ogni tanto nelle corse torna d'attualità la proposta di usare benzina commerciale identica a quella venduta presso le stazioni di servizio. In qualità di esperto ritengo che la richiesta sia più che valida per le gare in cui partecipano auto commerciali, mentre non lo è nelle competizioni in cui partecipano vetture espressamente previste per le corse. Questo secondo tipo di vetture sono costruite con diversa concezione e debbono poter usare carburanti migliori di quelli commerciali se non vogliono perdere parte

delle loro prestazioni (differenze anche superiori a 30 cavalli). La benzina, infatti, deve essere una variabile tecnica, consentendo la possibilità di sviluppare tecnologie che saranno poi sfruttate a livello commerciale. Da questo punto di vista i regolamenti devono facilitare il travaso verso la produzione della ricerca applicata allo sport, evitando le distorsioni dovute da regolamenti a cui abbiamo assistito negli ultimi anni. Esempio eclatante l'uso in F.1 di benzine raffreddate a -50° o l'uso di idrocarburi rari o inesistenti in natura. I carburanti per le corse devono essere fatti con gli stessi componenti usabili commercialmente da qualsiasi società petrolifera. Per questo l'ultima decisione della Fia di tornare ad usare in F.1 benzine un po' più commerciali è senza dubbio nella direzione giusta. Non altrettanto valida, perciò è la proposta di fissare anche per le corse le stesse specifiche delle benzine commerciali. Queste ultime, infatti, sono fatte per fissare dei minimi di qualità e non dei massimi. Esse servono per garantire l'uso del carburante in qualsiasi condizione climatica, necessità che le corse in circuito generalmente non hanno, e servono per proteggere i clienti, anche meno esperti, da qualsiasi inconveniente (tipo i limiti di distillazione, la tensione di vapore e altre caratteristiche). In realtà i costruttori di motori specificamente destinati alle corse non hanno certo bisogno di «coperte» o protezioni del genere, devono invece poter utilizzare il meglio della tecnologia sviluppata dal settore petrolifero e sapere bene in quale direzione potersi muovere per programmare il futuro. Quindi, concludendo, per ottenere dei risultati validi che possano poi, essere applicati industrialmente, occorrono regolamenti che fissino specifiche apposite per le benzine da corsa e che tengano conto delle particolari esigenze di questo settore di applicazione. Tali specifiche andrebbero preparate con la collaborazione dei tecnici, dei costruttori di motori e delle Case petrolifere. Ciò servirebbe senza dubbio anche per evitare gli errori e le esasperazioni del passato e, soprattutto, le esercitazioni di... furbizia da parte di concorrenti impegnati nelle gare.

## Ivo Tessaro della Erg parla dell'impiego di benzina commerciale nelle corse



## LE GARE

### PISTA D'ORO

Bagni di Tivoli (Rm),  
15 gennaio 1995

**Classe 60 Minikart:** 1. Brandi (Tony) 10 giri in 9'51"1; 2. Pozziello (Dap) 9'51"9; 3. Iacone (Kali) 9'52"5; 4. Petolicchio (To) 9'54"0; 5. «El Kobra» (Gold) 9'57"5. Tutti i motori sono Comer.

**Classe 100 Junior:** 1. Antinucci (Rakama-Parilla) 20 giri in 15'52"3; 2. Bruni (Dfm-Parilla) 16'00"5; 3. Castro (Rakama-Parilla) 16'03"3; 4. Mariano (Rakama-Parilla) 16'06"4; 5. Tredicine (Nannik-Parilla) 16'08"3.

**Classe 100 Nazionale:** 1. Cirò (Kali-Comer) 20 giri in 15'29"9; 2. Mastracci (Gold-Italsistem) 15'32"6; 3. Corinaldesi (Allkart-Parilla) 15'36"8; 4. Barroso (Rakama-Parilla) 15'45"1; 5. «Babalus» (Tibikart-Italsistem) 15'48"6.

**Classe 100 Internazionale:** 1. Balistreri (Tibikart-Rotax) 20 giri in 15'19"0; 2. Palmieri (Gold-Italsistem) 15'23"0; 3. Picchianti (Pcr-Pcr) 15'26"8; 4. Donnola (Tony-Atomik) 15'31"0; 5. Forte (Crg-Rotax) 15'36"2.

**Classe 100 Amatori:** 1. Matalucci (Merlin-Parilla) 15 giri in 12'17"8; 2. Brescia (Pcr-Pcr) 12'18"5; 3. Papparuso (Tibikart-Fox) 12'21"8; 4. Pragliola (Nannik-Comer) 12'25"0; 5. Caronci (Biesse-Parilla) 12'27"8.

### PISTA SANTA VENERA

Acireale (Ct), 15 gennaio 1995

**Classe 60 Minikart:** 1. Centamore (Comer) 6 giri in 6'46"699 alla media di 60,068 kmh; 2. Giovanni Greco (Tibi Kart) a 4"824; 3. Cocola (Cmp) a 5"241; 4. Costanzo G. (Tony) a 14"471; 5. Lo bue (Tom) a 16"034. Tutti i motori sono Comer.

**Classe 100 Junior:** 1. Buonavincino (Nannik-Parilla) 8 giri in 7'39"394 alla media di 70,904 kmh; 2. Russo R. (Jolly-Parilla) a 12"079; 5. Priulla E. (Crg-Parilla) a 12"405.

**Classe 100 Nazionale:** 1. Spada (Pcr-Pcr) 12 giri in 10'42"280 alla media di 76,071 kmh; 2. Giuseppe Greco (Top-Parilla) a 0"561; 3. Esposito (Tibi-Parilla) a 1"037; 4. Villa (Tecno-Pcr) a 3"306; 5. Stracuzzi (Tony-Vortex) a 15"144.

**Classe 100 Internazionale:** 1. Bruno D. (Tecno-Rotax) 12 giri in 11'23"199 alla media di 51,515 kmh; 2. Lipari (Merlin-Mrc) a 3"192; 3. Pignataro P. (Crg-Rotax) a 16"371; 4. Scuto (Tecno-Pcr) a 24"825; 5. Condorelli (Tony-Atomik) a 41"283.

**Classe 125 Nazionale:** 1. Giuliano G. (Birel-Pavesi) 12 giri in 10'47"047 alla media di 75,511 kmh; 2. Bica (Kali-Tm) a 1"181; 3. Vassallo (Tony-Pavesi) a 3"794.

**Classe 125 Internazionale:** 1. Fortuna (Tony-Pavesi) 12 giri in 10'34"245 alla media di 77,035 kmh; 2. D'Amico (Crg-Tm) a 2"699; 3. Pugliese (Kali-Tm) a 4"018.

**Classe 100 Amatori:** 1. Plastini (Jolly-Parilla) 18 giri in 17'17"955 alla media di 70,609 kmh; 2. Gravina (Crg-Parilla) a 5"082; 3. Bianco (Golden-Pcr) a 7"222.

**Classe 125 Amatori (aspirato):** 1. Incammisa (Tony-Tm) 18 giri in 17'12"481 alla media di 70,983 kmh; 2. D'Angelo (Kali-Tm) a 0"310; 3. Selvaggio (Gold-Tm) a 1"575.

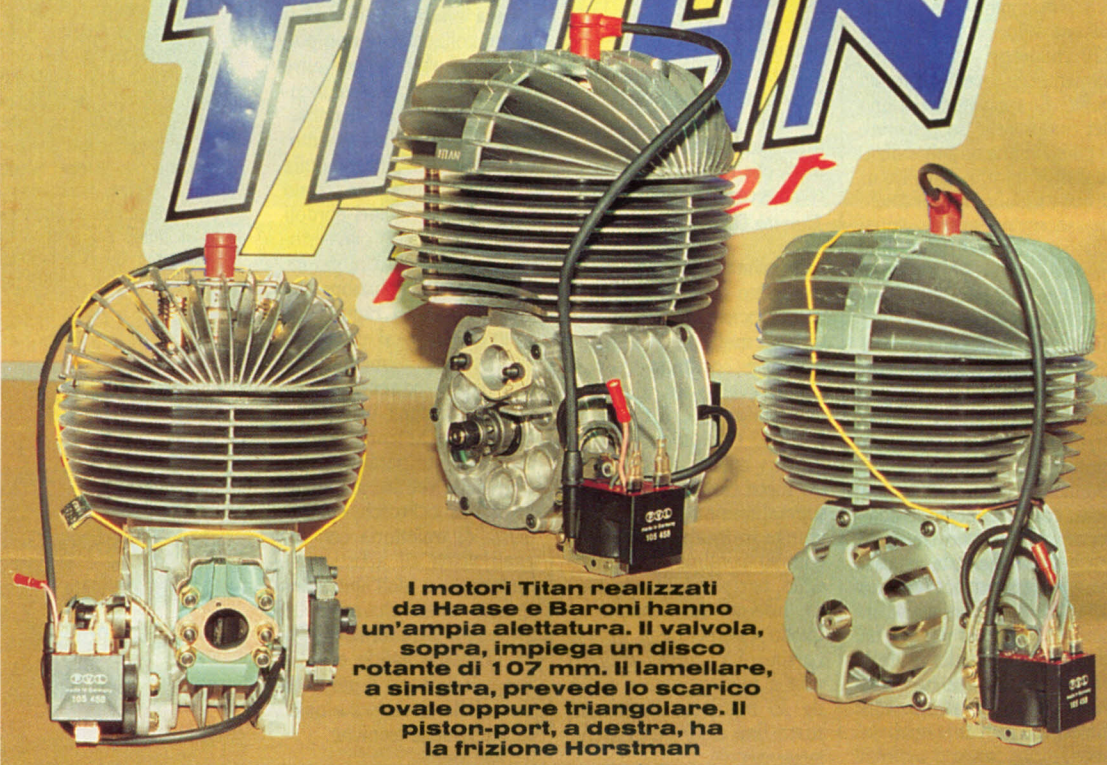
**Classe 125 Amatori (valvola):** 1. Spanò (Kali-Tm) 18 giri in 16'32"287 alla media 73,359 kmh; 2. Fulci (Tony-Pavesi) a 1"516; 3. De Pasquale (Tony-Pavesi) a 9"365.

a cura di ARTURO RIZZOLI

LA HAASE COSTRUISCE TRE NUOVI MOTORI

# Sfida di...

# TITAN



I motori Titan realizzati da Haase e Baroni hanno un'ampia alettatura. Il valvola, sopra, impiega un disco rotante di 107 mm. Il lamellare, a sinistra, prevede lo scarico ovale oppure triangolare. Il piston-port, a destra, ha la frizione Horstman

VOLTINI

L'ex iridato Jorn Haase e Gianfranco Baroni per il loro debutto sulla scena motoristica con la Titan nelle omologhe di questo periodo '95-'97 hanno deciso di puntare sulla semplicità. Ciò non significa che siano stati realizzati propulsori di basso contenuto tecnico, in realtà sono state evitate soluzioni rivoluzionarie, forse anche difficili da sviluppare per una Casa di piccole dimensioni che si affaccia per la prima volta alle omologazioni. I due punti fondamentali sui quali Baroni e Haase hanno lavorato con attenzione sono stati la ricerca sui materiali e lo smaltimento termico, per la cui ottimizzazione sono state adottate delle masse radianti delle alettature di dimensioni più generose della norma, tutte comunque legate tra loro per ridurre rumore e vibrazioni. In tutto la Titan ha omologato tre motori: un piston-port, lamellare e una valvola che andiamo ad analizzare nello specifico.

**PISTON-PORT.** Si tratta di un'unità pensata per essere già performante così come nasce, o come si usa dire già nella versione «di cassetta». Infatti la Titan è in grado di garantire sempre una potenza di 20,5 cv. Dunque siamo di fronte a motore semplice e robusto dotato di cuscinetti da 25 mm su ciascuno dei lati dell'albero, equipaggiato con la frizione Horstman, mentre l'accensione è Pvl, come del resto anche sugli altri motori Titan. Alesaggio e corsa sono di 50 x 50,5 mm, dimensioni peraltro comuni a tutti e tre i motori di Haase e Baroni.

**LAMELLARE.** La cosa più rilevante in questo motore è rappresentata dallo scarico per il quale sono previste due possibilità: la tradizionale soluzione a forma ovale o quella a forma triangolare, in entrambe i casi troviamo anche due booster. Anche nel motore lamellare ci sono i cuscinetti di 25 mm. **VALVOLA.** Quest'ultimo propulsore è caratterizzato da una valvola rotante di generose dimensioni, 107 mm, e travasi più ampi della media. Infatti il Titan ha i condotti di 26 mm, mentre le misure che più frequentemente si incontrano sono at-

torno ai 24,5 mm. Questa scelta, voluta da Baroni, ha mostrato un miglioramento della resa del motore al di sopra dei 12000 giri. Inoltre il valvola presenta un albero motore più grosso e rigido rispetto a quello impiegato sulla lamellare, una soluzione pensata per garantire una migliore resistenza alle sollecitazioni causate dall'erogazione di potenza piuttosto brusca e improvvisa dei motori a disco rotante. Infine i cuscinetti nella valvola sono di 25 mm sul lato dell'accensione e di 20 mm dalla parte del disco rotante. **PREZZI.** Anche se vi potranno essere ancora dei piccoli aggiustamenti, il piston-port dovrebbe essere venduto, completo di carburatore, frizione e marmitta a 2.820.000 lire, iva inclusa. Il prezzo del lamellare dovrebbe attestarsi a 2.480.000 lire, compresa la marmitta, iva inclusa. Infine il valvola, sempre completo di marmitta, dovrebbe costare 2.650.000 lire, iva compresa.

## IL CALENDARIO

### 29 gennaio

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

### 12 febbraio

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

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

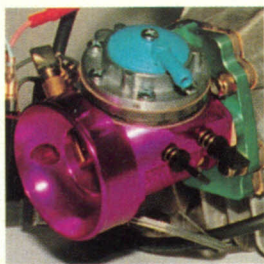
— Pista d'oro  
Bagni di Tivoli (Rm)  
60, 100, 125, Amatori

— Pista Kinisia  
Trapani  
60, 100, 125, Amatori

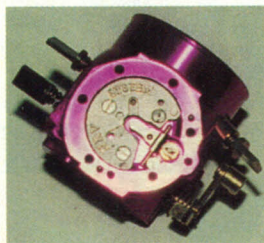
NEL NUOVO CARBURATORE

## Due valvole per Baroni

La caratteristica peculiare del nuovo carburatore omologato da Baroni (a lato in alto) è costituita dall'adozione di due valvole (a lato in basso) che agiscono sul massimo e sul «passaggio», mentre esternamente appare simile ai predecessori. In pratica, questo Baroni Bf2 evita che nel carburatore si venga a creare un intasamento, per un eccessivo riempimento nelle brusche decelerazioni, con una penalizzazione della risposta nella successiva accelerazione. Con l'impiego di queste due valvole viene mantenuta infatti costante la pressione interna nella precamera posta tra la pompa del carburatore e l'uscita del condotto Venturi, così che, dopo una brusca accelerazione, non vi sia una eccessiva quantità di carburante.



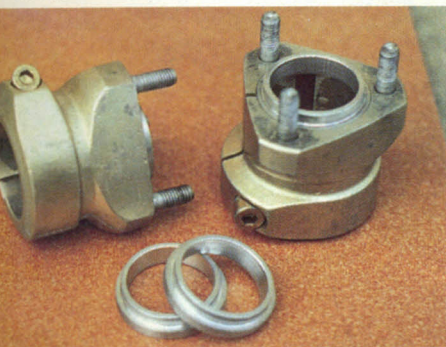
PATERLINI



SONO STATI RIMESSI IN PRODUZIONE

## I mozzetti corti rilanciati dalla Tony

VOLTINI



La Tony ha di recente rimesso in produzione i mozzetti corti (nella foto, a lato) per gli assali. La prerogativa di questi mozzetti della Tony è quella di impiegare un anello che può essere inserito all'estremità per bloccare il mozzo quando lo si vuole montare a filo della parte finale dell'assale, se si desidera la carreggiata larga. Mentre se occorre stringere la carreggiata basta togliere i due anelli che fanno la battuta e posizionare i mozzetti più all'interno. Il prezzo di vendita al pubblico è stato fissato in 72.150 lire iva compresa.

PER IL CONFRONTO TRA LA BASE E LA FIK

## Quanto sono valide le premiazioni-dibattito!

La premiazione del campionato regionale Marche svoltesi due domeniche fa a Loro Piceno, in provincia di Macerata non è stata una semplice festa annuale in cui i piloti, il delegato locale e i rappresentanti dei vertici della Fik si sono incontrati al di fuori delle piste. Il senso del meeting, perfettamente inteso da tutti partecipanti, è stato infatti quello di un confronto tra le istanze della base dei piloti che danno vita a questo sport e le scelte finora fatte dall'autorità sportiva. Alla fine del fuoco incrociato delle domande poste dai tesserati al presidente della Federazione karting Domenichini al vice-segretario Bacchetta e al delegato regionale delle Marche Melonaro, tutti sono apparsi sod-

disfatti. Forse i piloti saranno ancora più contenti quando vedranno esaudite le loro richieste, ad ogni modo c'è da augurarsi che questi momenti di confronto tra la base e i vertici della autorità sportiva nazionale siano più

frequenti, a guadagnarne sarebbe il karting. E adesso che i delegati regionali (ovvero coloro che organizzano questi incontri) vengono nominati direttamente dai vertici dell'autorità sportiva per la Fik non ci sono più alibi...

C'E' L'EX MOTORISTA DI AYRTON

## Karting club dedicato a Senna

Rinaldo Guazzoni, affermato motorista che lavorò sui kart di Senna quando l'asso brasiliano era all'inizio della carriera, è stato nominato presidente del karting club Ayrton Senna, costituito nei giorni scorsi a Milano. Il programma della neonata associazione prevede numerose iniziative, tra queste spicca il Trofeo Ayrton Senna che la prossima primavera proporrà una serie di gare sulle piste di Nizza Monferrato, Viverone e Mantova. Ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta ai seguenti numeri telefonici 02-89506180, 02-8465547 e 0335-220549.

## STRATEGIE

Gare su Tele+2, pace-car, spot radio e altra pubblicità, così marcia la promozione varata dalla Federazione

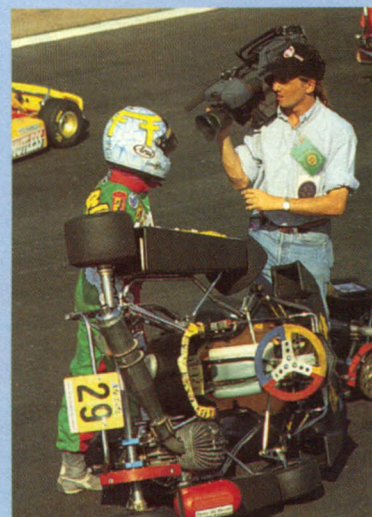
### ARTURO RIZZOLI

Lo scorso novembre la Fik aveva annunciato una serie di interventi mirati a richiamare più pubblico sulle piste, ma soprattutto a creare maggiore attenzione e comunicazione attorno al mondo del kart. La stagione con le prime gare alla Pista d'oro in pratica è già iniziata, quindi è lecito domandarsi che cosa sia stato concretamente fatto finora.

**TELEVISIONE.** Le gare di campionato italiano saranno trasmesse su Tele+2, in chiaro in un orario compreso tra le 18 e le 20, ovviamente in differita. Questa scelta consente di montare un servizio che proponga il meglio di quanto accaduto in pista in ciascuna categoria, tagliando i tempi morti e dando inoltre il resoconto di tutte le categorie che hanno gareggiato. Tra i vantaggi delle sintesi differite c'è anche quello che il programma orario delle manifestazioni del Tricolore non sarà condizionato dai tempi e dai vincoli delle dirette televisive. È chiaro però che sarà importante fare conoscere per tempo la collocazione di questi appuntamenti televisivi nei palinsesti. Lo stesso discorso della pubblicazione degli orari di messa in onda vale anche per i servizi speciali, creati sia per dare i resoconti delle gare che per fare conoscere il kart a pubblici sempre più vasti, inseriti nei notiziari moaristici come Ok Motori e irradiati dalle varie Tv locali.

**PACE-CAR.** Per creare più spettacolarità, da quest'anno nelle gare di campionato italiano sarà usata la pace-car, sulla falsariga di quanto accadrà anche nelle competizioni internazionali. Nel caso delle gare italiane, la pace-car farà un giro davanti al gruppo dei piloti già in formazione secondo i posti della griglia della finale e della pre-finale; in questa fase verranno realizzate immagini particolari per il servizio televisivo. La pace-car sarà inoltre utilizzata anche per portare i primi tre classificati delle gare al podio della premiazione. Con ogni probabilità la pace-car sarà una vettura del Gruppo Fiat, ciò anche in virtù di un interessamento che dalle formule addestrative si estende ora anche al kart.

**MONOBENZINA.** Quest'anno il carburante da usare in tutte le gare che si svolgono in Italia sarà Agip, la Casa petrolifera divenuta partner del karting è entrata in questo mondo con buoni propositi di promozione, stando ai segnali finora emersi. Gli interventi dell'Agip dovrebbero tra



RIZZOLI

Si cerca di portare più pubblico in pista ma anche fare conoscere meglio il kart

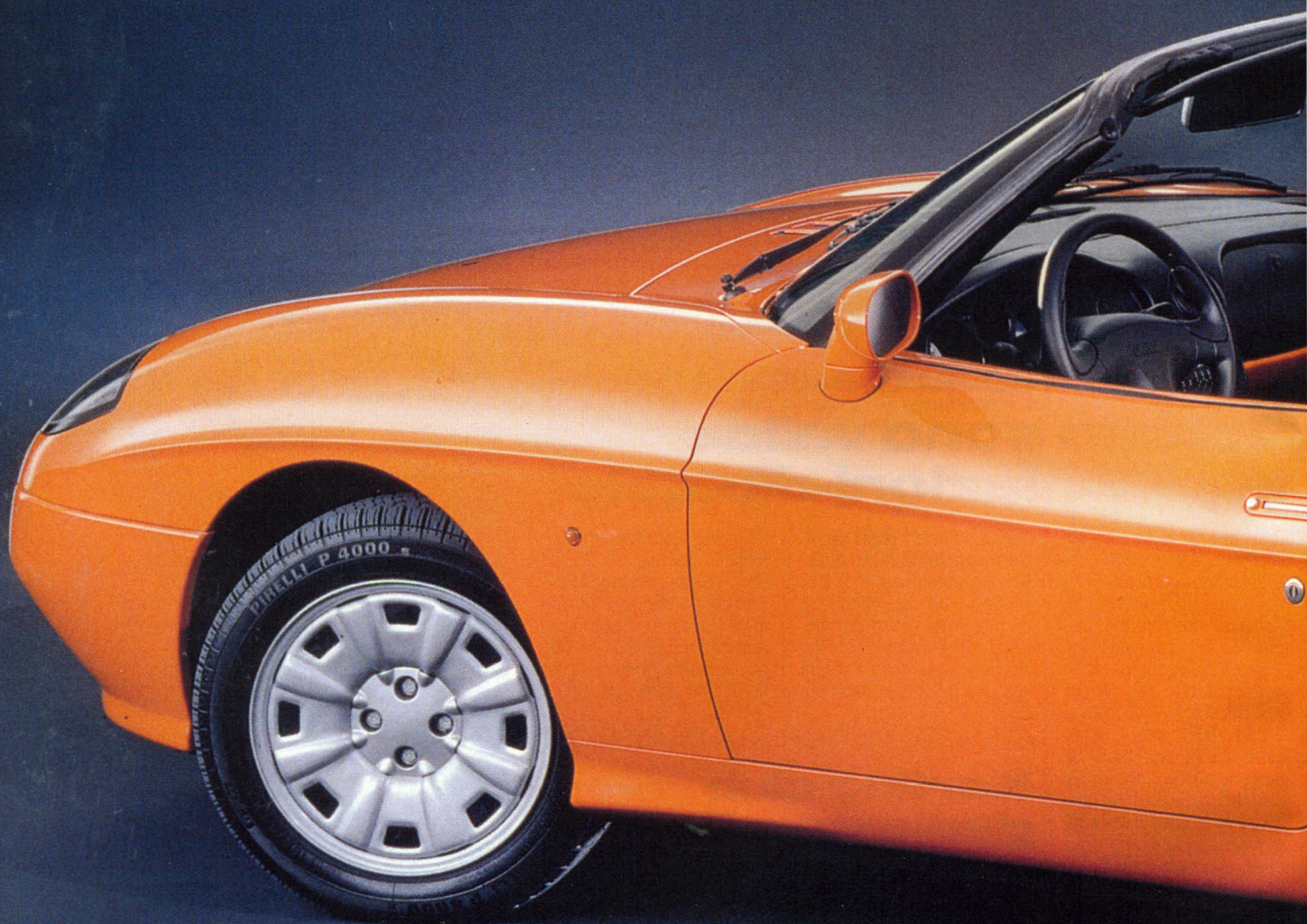
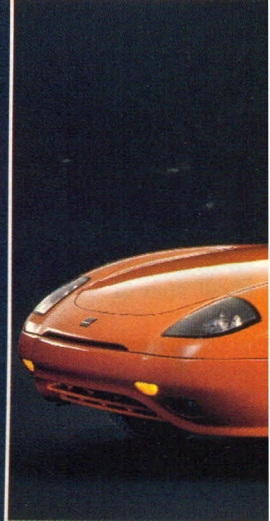
l'altro riguardare anche il supporto a giovani emergenti da appoggiare nelle successive tappe della carriera.

**PUBBLICITÀ.** È stato varato un disegno di base comune per tutti i manifesti, che verranno affissi in occasione degli appuntamenti del Tricolore, in questi poster sono state utilizzate le lettere I e K (che significano Italian Karting) per creare un'identificazione chiara per tutti gli eventi. Inoltre è stato siglato il contratto con il circuito radiofonico Italia Network che trasmetterà spot che pubblicizzeranno le singole manifestazioni, oltre ad aggiornamenti in diretta dalle gare. Infine è ancora da definire il quotidiano sportivo cui destinare la pubblicità prevista per la carta stampata. Sia nel caso dei manifesti, che degli spot radiofonici, che delle pagine sui giornali verranno inseriti i marchi degli sponsor che supporteranno il programma pubblicitario della Fik.

LA NOVITA'  
SPIDER FIAT



*Arriva la*  
**BARCCH**





Una linea compatta e accattivante, un motore totalmente nuovo, prestazioni da vera sportiva: la Fiat torna a cimentarsi con la spider, quasi trent'anni dopo la mitica 124 Sport e a ventitré dall'ultima creatura del settore, la X1/9. E lo fa con un modello senza compromessi, destinato al puro divertimento e piacere di guida. A partire dal nome, Barchetta, che rievoca i fasti delle biposto Sport. Sul pianale della Punto (ma con passo accorciato di 170 mm) i designer del Centro Stile hanno realizzato una

carrozzeria due posti secchi, con capote rialzabile manualmente. Il risultato estetico è piacevolissimo ed esaltato da particolari quali i gruppi ottici stile... Prototipo e il frontale rastremato. Ma le grosse novità di questa trazione anteriore si nascondono sotto il cofano, dove pulsa un quattro cilindri 16 valvole totalmente inedito: 1747 cc per 130 cavalli dichiarati a 6300 giri, capaci di lanciare la Barchetta a 200 all'ora e di imprimerle un'accelerazione 0-100 kmh inferiore ai 9 secondi. La fasatura variabile, tuttavia, assicura anche grandi doti di coppia, con almeno il 90 per cento dei 15 kgm stimati erogabile già a 2000 giri. La parte telaistica comprende freni a disco sulle quattro ruote, sospensioni a ruote indipendenti e idroguida. La commercializzazione della Barchetta, il cui prezzo non è ancora definito, è prevista a fine marzo.

# BARCHETTA



# ECCO LA PER IL



## **IN COPERTINA** NUOVA FERRARI

La monoposto di John Barnard estremizzerà alcune soluzioni adottate lo scorso anno: il retrotreno sarà molto stretto in modo da sfruttare al massimo le nuove regole mentre il muso sembrerà un formichiere

**GIORGIO PIOLA**

**S**e non fosse per quel muso che punta in giù come un formichiere, mettendo fine a una tradizione iniziata con la Benetton B191, la terza Ferrari di John Barnard potrebbe sembrare un modello in scala ridotta della monoposto che ha concluso la passata stagione. La possibilità di giocare sulla capacità del serbatoio della benzina, ha praticamente annullato quello che era uno degli handicap dimensionali della Ferrari per l'adozione del motore 12 cilindri. Ne è scaturita una monoposto piccola e dalle forme semplici. Il tecnico inglese più che

# A ROSSA

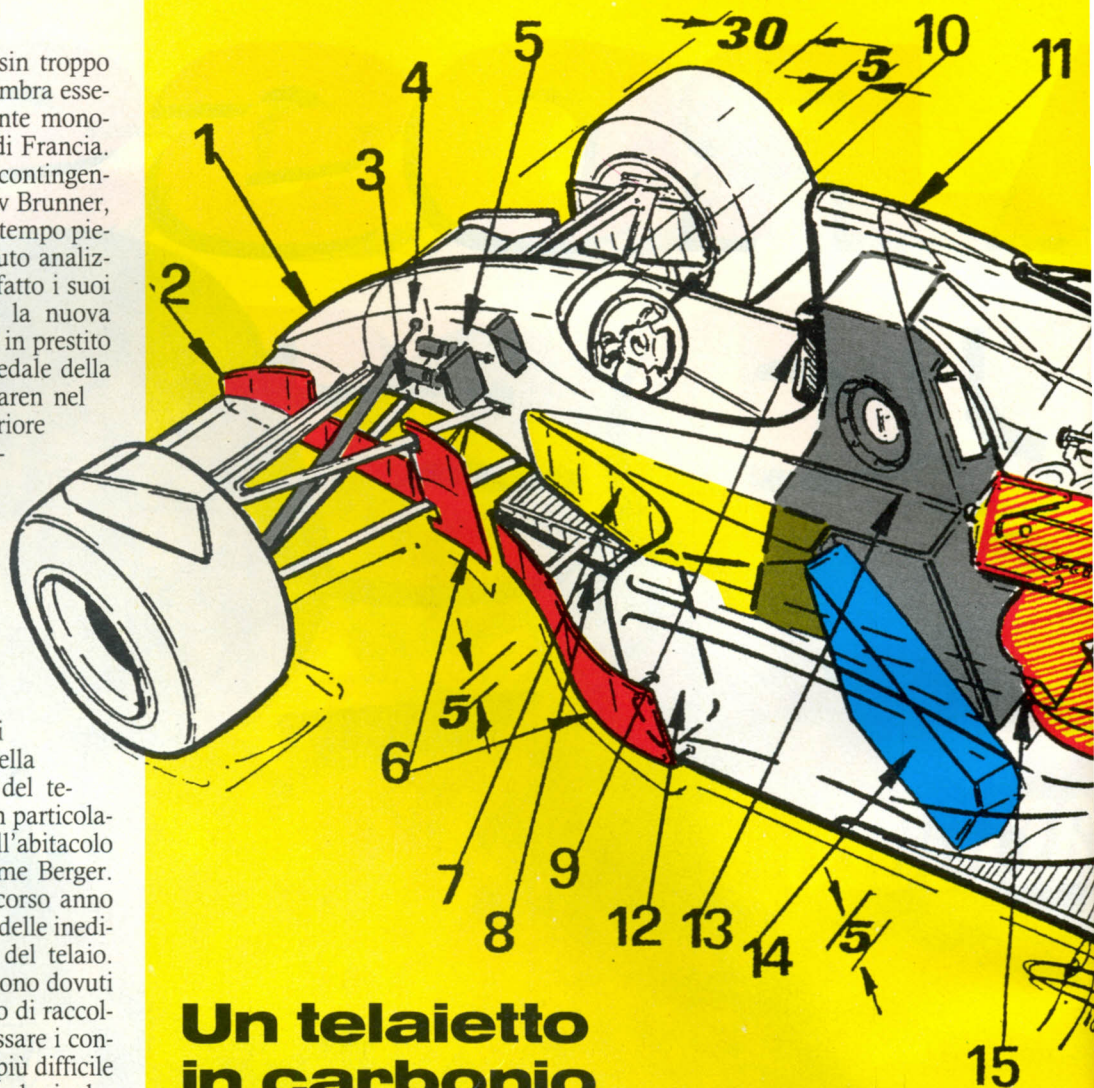
# '95



Disegno di **STEFANO ADAMI**  
su indicazione di **GIORGIO PIOLA**

Stando alle indiscrezioni la nuova Ferrari dovrebbe mantenere una livrea molto vicina a quella che ha corso nel '94. Il muso sarà a formichiere mentre le pance saranno più arretrate che sulla 412 T1, mentre il retrotreno sarà particolarmente filante

◀ rifarsi alle forme eleganti, ma sin troppo voluminose della sua 412 T1, sembra essere partito dalla meno accattivante monoposto che ha debuttato nel Gp di Francia. All'epoca, svincolato dal lavoro contingente che era stato affidato a Gustav Brunner, John si era potuto concentrare a tempo pieno sul progetto '95 e aveva potuto analizzare ciò che di buono avevano fatto i suoi diretti concorrenti. Per questo la nuova Ferrari avrà due soluzioni prese in prestito da altre squadre: eliminerà il pedale della frizione come ha fatto la McLaren nel '94 e avrà la sospensione posteriore tipo Williams. Con tutti i progettisti costretti a ripartire da un foglio quasi bianco per la rivoluzione regolamentare imposta da Max Mosley, Barnard si è ritrovato in vantaggio sulla concorrenza perché la sua poco felice 412 T1, conteneva già alcune soluzioni che sono poi diventate obbligatorie per tutti. Ci riferiamo all'allungamento della struttura nella parte anteriore del telaio, all'altezza della scocca e, in particolare, nelle dimensioni interne dell'abitacolo studiate per uno spilungone come Berger. Non è poco, visto che già lo scorso anno Barnard aveva anche realizzato delle inedite pompe dei freni all'interno del telaio. Una progettazione a cui ora si sono dovuti dedicare anche gli altri. Il lavoro di raccolta delle tessere del puzzle per fissare i concetti della nuova Ferrari è stato più difficile del solito, perché quest'anno, con la rivoluzione regolamentare, i team stanno cercando di nascondere le soluzioni vantaggiose scoperte in galleria del vento. L'imposizione nella parte inferiore delle monoposto di uno scalino di 60 mm (50 di scalino e 10 di pattino) ha costretto i tecnici a rivedere completamente la progettazione delle monoposto. Tutti cercheranno di celare le trovate inedite. Ci riferiamo alla esatta forma della parte con lo scalino che può variare da 30 a 50 cm; alle varie possibilità di posizionare dei deviatori di flusso lontano dalle zone proibite; al proliferare di varie pinne e flap che saranno messi un po' ovunque per recuperare carico. Qualcosa abbiamo già visto nella passata stagione, ma ovviamente la ricerca si è spinta oltre. La Ferrari dovrebbe continuare sulla strada intrapresa nel '94, adottando cioè dei flap nella zona delle ruote posteriori. Ma torniamo all'aspetto della nuova Ferrari: la nota più appariscente è data dall'abbandono del muso alto con i due piloni centrali introdotto dallo stesso Barnard sulla Benetton del '91 (e conservato sinora dalla squadra inglese) e sulla 412 T1 dello scorso anno. Le fiancate dovrebbero essere più corte di quelle della monoposto che ha debuttato al Gp di Francia, grazie a una diversa disposizione dei pacchi radianti inclinati ora all'indietro.

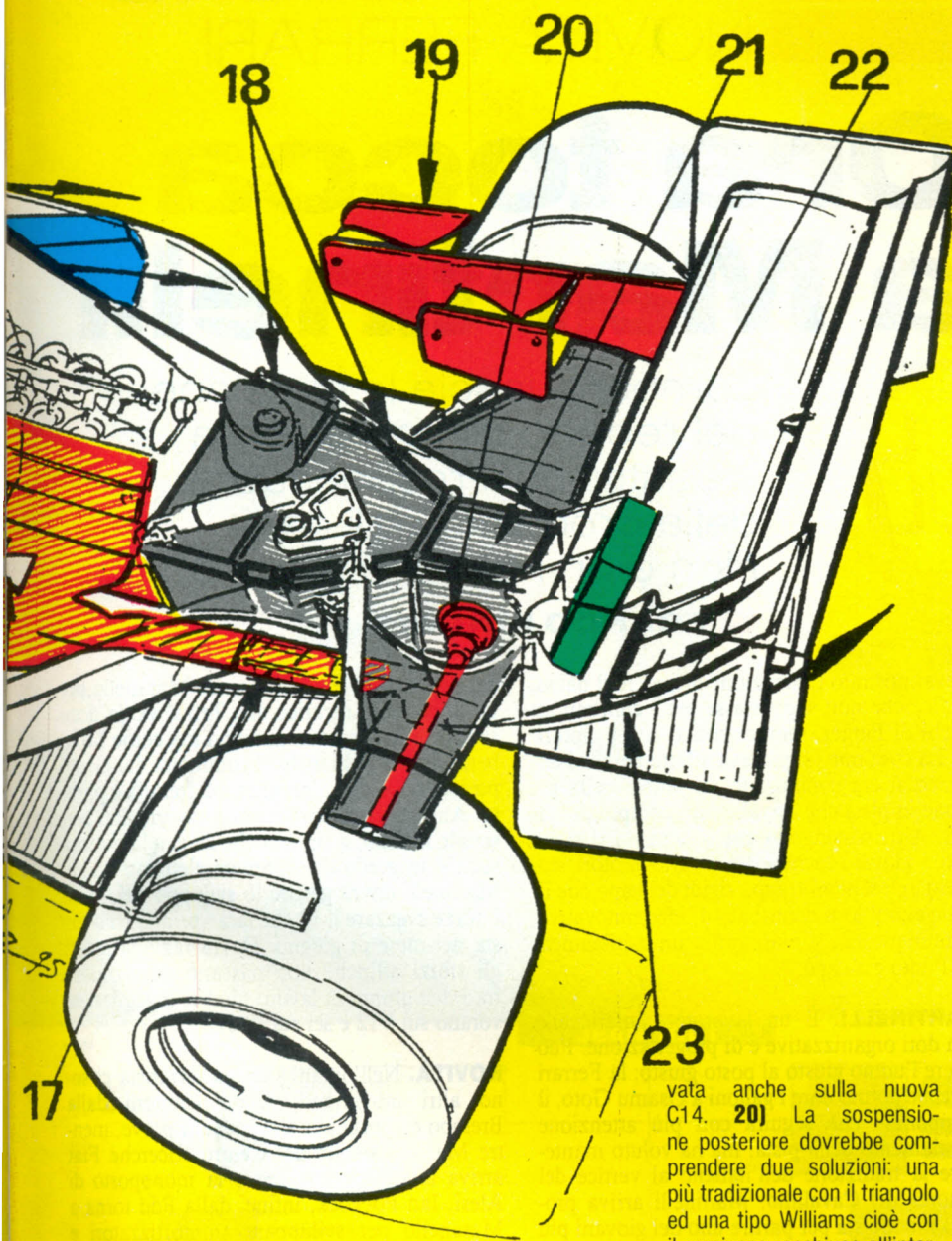


## Un telaio in carbonio «veste» il cambio

In questo disegno abbiamo cercato di prefigurare come sarà la nuova Ferrari ideata da John Barnard con il gruppo di lavoro della Fdd. Più che le precise forme esterne ci siamo preoccupati di raccogliere alcuni concetti. I nuovi regolamenti hanno imposto una vera e propria rivoluzione e molto probabilmente più di una squadra, fra quelle di primo piano, presenterà una vettura base all'inizio dell'anno per poi introdurre una radicale evoluzione durante la stagione. Per lo stesso motivo alle presentazioni dei nuovi modelli non verranno subito esposte tutte le soluzioni studiate in galleria del vento. Dopo avere introdotto il muso alto con la Benetton B191, conservato poi da Rory Byrne sulla monoposto inglese e sulla Ferrari dello scorso anno, Barnard ha scelto per la 312T (si chiamerà così?) una soluzione tipo Williams o tipo McLaren. **1)** Il

muso da formichiere, molto alto nella zona della pedaliera serve a garantire la migliore qualità di flusso d'aria nella parte inferiore della vettura e si abbassa notevolmente sino all'altezza del largo profilo anteriore. **2)** Di sicuro alla presentazione non vi saranno queste due paratie nella zona permessa dal regolamento, ma molte monoposto, non soltanto la Ferrari, le adotteranno sin dalla prima gara. **3)** I triangoli inferiori saranno infulcrati esternamente alla scocca come era stato fatto nel '94 per il punto anteriore. **4)** Il puntone sarà in fibra di carbonio come si è già visto sulla versione ibrida. **5)** La Ferrari avrà due pedali come la McLaren e molte altre vetture del '95 anche se Alesi utilizzerà in maniera tradizionale i due piedi (come faceva Brundle, al contrario di Hakkinen che concentrava solo sul piede sinistro l'azione sul freno). Da rilevare che ver-

rà introdotto un controllo meccanico, ma molto sofisticato, della ripartizione della frenata. **6)** Saranno conservati gli schermi dietro alle ruote anteriori, anche se probabilmente non verranno montati alla presentazione. **7)** La scocca della 412 T1 dello scorso anno era praticamente già a norma '95 sia per la zona anteriore più lunga, che per l'altezza delle fiancate. Barnard ha dovuto aggiungere ai lati le strutture deformabili e ha dovuto creare la zona scalinata nella parte inferiore. **8)** La zona centrale presenta uno scalino che parte da zero per arrivare a 50 mm per una larghezza che varia da 30 a 50 cm. Al di sotto vi è poi il pattino di legno di 10 mm di spessore. **9)** Il poggiatesta è di 400 cm<sup>2</sup> di superficie e 7,5 cm di spessore ed è realizzato in Confor CF42. **10)** Tra il volante e l'apertura della scocca vi sono 5 cm. **11)** Il rollbar di



protezione che funge da presa d'aria ha una forma più appuntita. **12** Le fiancate sono simili a quelle della versione «estiva» della 412 T1, ma saranno ora più corte. **13** Il serbatoio della benzina dovrebbe contenere al massimo 140 litri il che ha permesso di ridurre notevolmente la lunghezza. **14** I radiatori saranno inclinati all'indietro cioè saranno disposti al contrario della 412 T1. **15** La scocca larga 80 cm presenterà per regolamento una zona scalinata al centro. **16** Il motore da 3000 cc, leggermente più piccolo come dimensioni, è stato montato 10 cm più avanti grazie allo spazio guadagnato con il serbatoio ridotto. **17** Gli scarichi

potrebbero in parte soffiare nella zona centrale dove il profilo estrattore parte dall'asse ruota per estendersi sino alla parte terminale della vettura. **18** Tra motore e cambio sarà piazzato un distanziale in fibra di carbonio che ha tre scopi: quello di fungere da elemento intercambiabile per l'eventuale impiego del 10 cilindri; quello di allontanare il corpo vettura dall'alettone posteriore ed infine di servire da base a una struttura che irrigidisce tutta la zona posteriore. **19** Per recuperare carico al retrotreno la Ferrari dovrebbe continuare a utilizzare i doppi flap già montati nella passata stagione, piuttosto che adottare la soluzione della Sauber conser-

vata anche sulla nuova C14. **20** La sospensione posteriore dovrebbe comprendere due soluzioni: una più tradizionale con il triangolo ed una tipo Williams cioè con il semiasse racchiuso all'interno di un profilo alare che sostituisce il triangolo superiore. **21** Il cambio sarà sempre scatolato in acciaio e titanio con la novità di alcune parti in carbonio. Come quello dello scorso anno sarà molto stretto (circa 15 cm nella zona rettilinea) tale da favorire una sofisticata aerodinamica inferiore. **22** Il radiatore dell'olio sarà all'interno del supporto dell'alettone. **23** Il profilo estrattore, nella parte centrale di 30 cm di larghezza, ha una vistosa soffiatura mentre le due porzioni laterali, che si fermano all'altezza dell'asse posteriore, sono dotate di una serie di paratie verticali che si fermano a più di 5 cm rispetto alla parte centrale.

La libertà concessa dal regolamento per la capacità del serbatoio è stata sfruttata per cercare di ridurre la pesante penalizzazione subita dall'alettone posteriore e che abbiamo descritto nell'ultimo numero di AS. Alla Ferrari hanno optato per una capacità del serbatoio di circa 140 litri. Ciò ha permesso di accorciare notevolmente l'ingombro della scocca alle spalle del pilota, piazzando tra motore e cambio un distanziale che allontana di fatto il gruppo alettone posteriore del corpo vettura, con un notevole guadagno nella pulizia del flusso d'aria che investe i profili alari. Questo distanziale avrà una particolare importanza e rappresenterà la vera novità. Dovrà assolvere ad altre due funzioni: quella di essere intercambiabile e permettere così anche l'alloggiamento dei 10 cilindri non appena quest'ultimo supererà nelle prove al banco il fratello maggiore a 12 cilindri, e quella di fungere da base a una struttura in carbonio che dovrà irrigidire tutta la zona posteriore. Il vincolo dei 30 cm di larghezza imposto dal regolamento per lo scalino nella parte a sbalzo dell'asse, ha costretto la realizzazione di cambi ancora più stretti. Ci sono squadre che per evitare spese notevoli hanno preferito optare per un ritorno al longitudinale, e squadre come la Ferrari che hanno continuato la strada intrapresa nel '94. Come la struttura scatolata introdotta da Barnard che garantiva ingombri laterali molto ridotti. Il tecnico inglese dovrebbe essere arrivato alla seconda generazione del suo cambio scatolato in acciaio e titanio con coperchi di carbonio. Si unirà alla struttura aggiuntiva per irrigidire il tutto, compresi gli attacchi delle sospensioni. Si tratta di un esperimento seguito con molto interesse da più di un rivale. Sul piano delle sospensioni dovrebbe esserci nel posteriore l'introduzione della soluzione escogitata da Adrian Newey: il semiasse sarà nascosto all'interno del profilo alare che sostituirà il triangolo superiore, anche se a Maranello hanno preferito portare avanti anche la soluzione più tradizionale del triangolo. Quella con il profilo alare, che probabilmente non si vedrà subito, permette di eliminare le nocive turbolenze del semiasse che, essendo un cilindro in rotazione, comporta anche un leggero effetto portante. Gli ammortizzatori dovrebbero essere inizialmente gli americani Penske ma è possibile una seconda fornitura anche dalla tedesca Bilstein. Infine c'è l'ambizioso programma motoristico con i due gruppi di lavoro ripartiti su due fronti: uno sull'attuale 12 cilindri 044 e il secondo sul 10 cilindri. Entrambi devono rispondere al nuovo responsabile motori, l'ingegner Martinelli, come leggete a parte. La nuova Ferrari è nata in fase di progettazione per poter accogliere entrambe le motorizzazioni, semplicemente cambiando il distanziale tra propulsore e cambio. In questo modo si ottiene lo stesso passo nonostante le diverse misure dei due «cuori». ■

**S**embra un fulmine a ciel sereno: Claudio Lombardi lascia la direzione del reparto motori poco prima che parta la stagione della riscossa rossa. Al suo posto viene chiamato Paolo Martinelli, un modenese di 42 anni, sposato con tre figli, laureato in ingegneria all'Università di Bologna, ferrarista dal 1978, fino alla scorsa settimana responsabile della progettazione dei motori di serie. È un ribaltone o un avvicendamento previsto, che non provocherà riflessi negativi nel lavoro del reparto corse? A Maranello non hanno dubbi: è la seconda la risposta esatta. Lombardi aveva da tempo mostrato l'intenzione di passare la mano dopo tre stagioni particolarmente stressanti. Gli avevano chiesto di restare al timone dei motoristi fintanto che non sarebbe partito il programma con il V12 di tre litri. Ora che ha esaurito il suo compito, può farsi da parte ma non andrà lontano: dovrà solo attraversare la strada per entrare nel mondo della produzione di serie con la responsabilità di motori e cambi. «Porterò con me l'esperienza acquisita in Formula 1 — ammette Lombardi — mi si apre una nuova avventura professionale con meno trasferte e meno stress. In eredità lascio un motore tre litri che mi auguro saprà regalare importanti soddisfazioni». Nessuna frecciata, nessun rammarico. Si chiude un capitolo importante che ha permesso di riportare, se non altro in ordine alle potenze, la Ferrari alla leadership dei motoristi dopo anni davvero bui. A Lombardi, quindi, va riconosciuto il giusto merito. La separazione consensuale è maturata nel tempo: già al Gp d'Italia il tecnico piemontese

**FORMULA UNO**  
NOVITÀ FERRARI

# Ora tocca a Martinelli

Lombardi lascia la direzione del reparto motori e arriva a sostituirlo il responsabile della produzione di serie. Non è un ribaltone perché...

**FRANCO NUGNES**

aveva mostrato l'intenzione di cedere il passo. Si dice che non sopportasse più i continui attacchi di Berger, sempre critico con i motoristi. La cosa non gli piaceva affatto perché l'austriaco si era conquistato un potere nella gestione in pista che travalicava i compiti del pilota. Altri sostengono che a lamentarsi siano stati i giovani tecnici del reparto motori, costretti agli schemi troppo rigidi del capo che limitavano il loro contributo di idee innovative. Comunque sia, si è arrivati a un cambiamento. Punto e a capo.

**MARTINELLI.** È un lavoratore infaticabile con doti organizzative e di progettazione. Può essere l'uomo giusto al posto giusto: la Ferrari avrebbe potuto dare i galloni a Osamu Goto, il giapponese che seguirà con più attenzione l'andamento della pista, ma ha voluto mantenere la tradizione dell'italiano al vertice del «cuore» del Cavallino. Martinelli arriva proprio mentre sta per partire uno dei giovani più promettenti. Si tratta dell'ingegner Schianchi, trentatreenne ferrarista dall'88, responsabile

del progetto 12 cilindri. Lascia Maranello per un importante incarico alla TetraPak: la decisione era maturata in autunno ma come Lombardi, anche Schianchi si commiata dal Gruppo solo dopo che il programma tremila è partito. Anche questa sostituzione avverrà con personale interno, a riprova che la scuola motoristica è in grado di esprimere elementi validi. Martinelli dovrà gestire lo sviluppo del 12 cilindri e svezzare il 10 che farà i primi giri di pista nel mese di giugno. Dovrà razionalizzare gli sforzi affinché non nascano antagonismi fra i due gruppi di lavoro (dodici ingegneri lavorano sul V12 e sei sul V10).

**NOVITÀ.** Nell'organigramma ferrarista ci sono altri movimenti: Carlo Cantoni dalla Brembo è approdato alla squadra prove, mentre Marco Fainello dal Centro Ricerche Fiat arriva all'equipe che segue la monoposto di Alesi. Ian Pockock, infine, dalla Fdd torna a Maranello per sviluppare ammortizzatori e parti idrauliche. I tasselli stanno andando al loro posto...

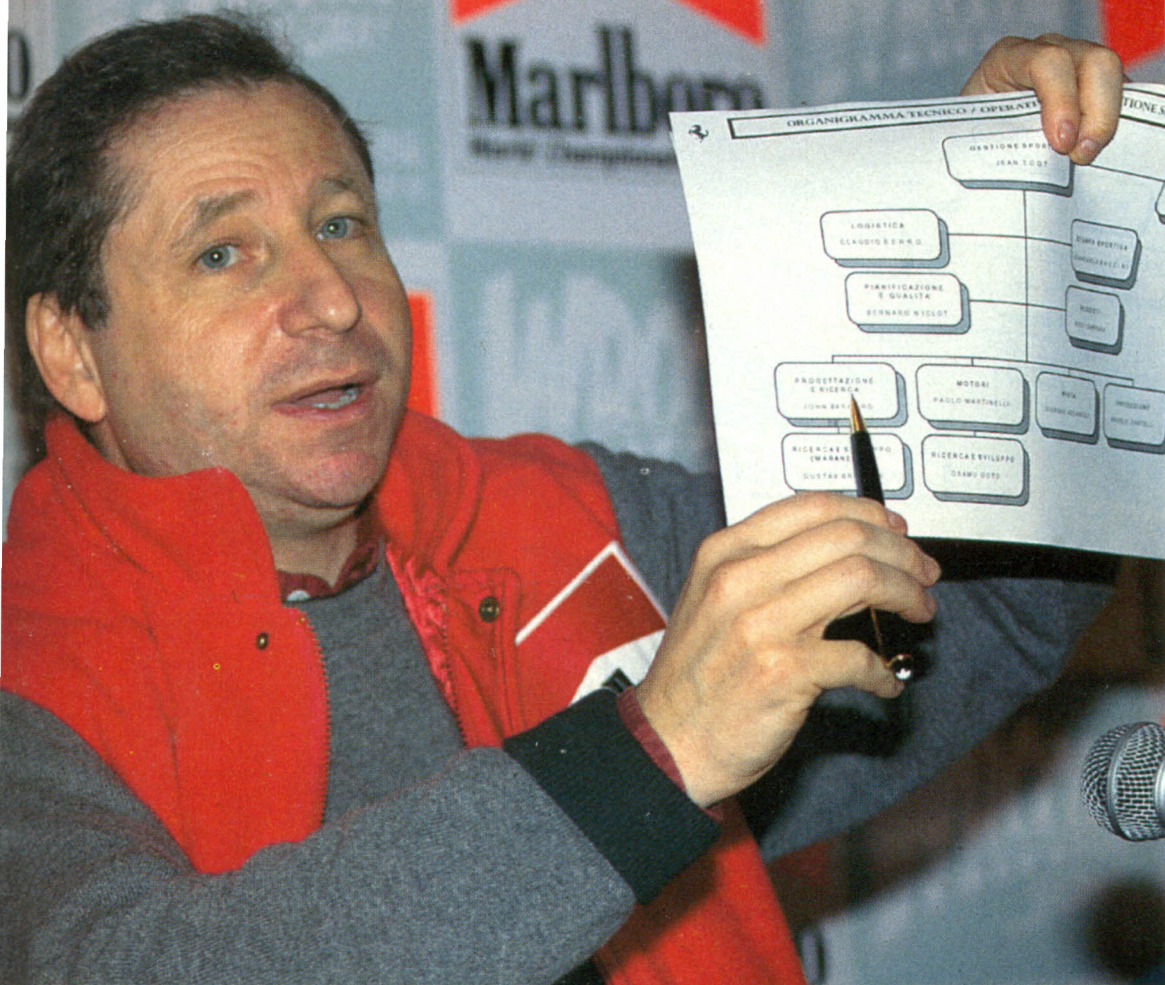


# ORGANIGRAMMA OPERATIVO ALLE GARE

TEST A JEREZ

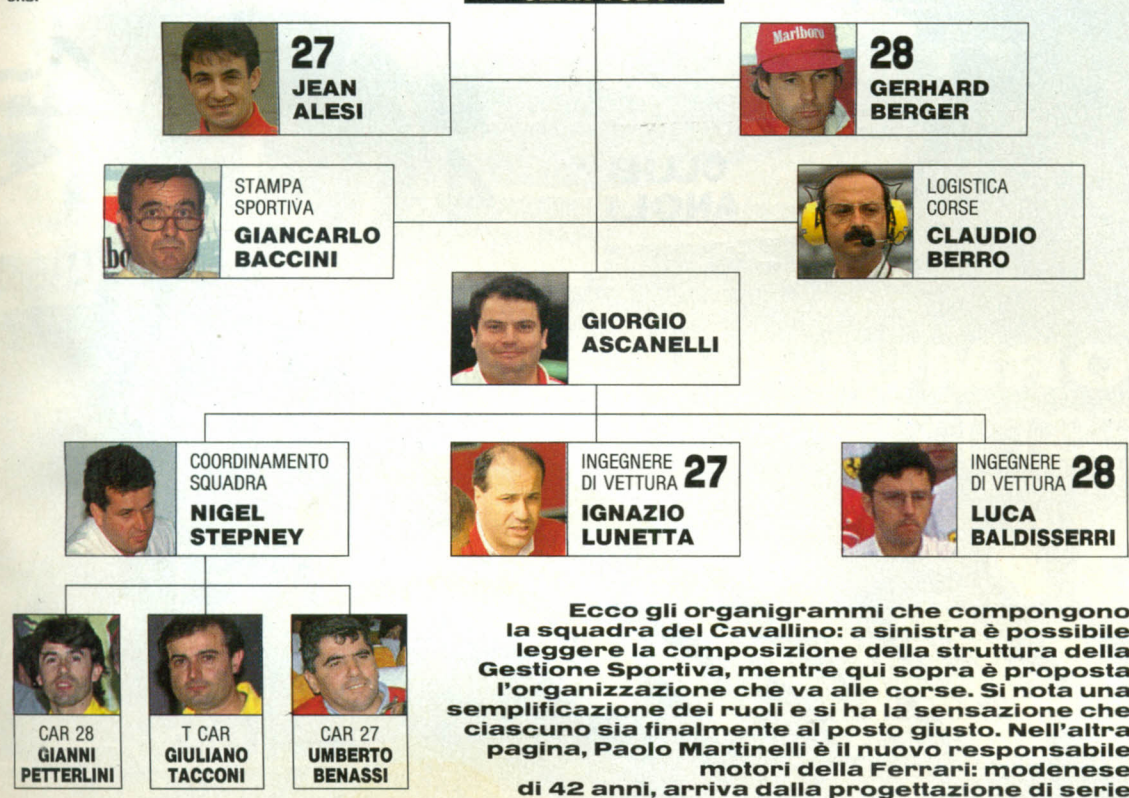
## Ko il V12 che non è stato provato al banco!

Per i motoristi della Ferrari non è un gran momento. Mercoledì scorso, durante i test spagnoli a Jerez, si è rotto il primo V12 tre litri. A cedere è stato un ingranaggio della distribuzione, pare per un difetto di fornitura. Tanto che la squadra ha interrotto le prove al secondo dei quattro giorni previsti ed è tornata precipitosamente a casa. Continuare sarebbe servito solo a rompere altri motori. Ma che cosa è successo? Stando alle indiscrezioni, il propulsore che Berger ha avuto a disposizione per il suo debutto stagionale, era uno 044 in versione «Torque» (più coppia e meno potenza per essere meno brusco e più guidabile) che non era stato adeguatamente provato al banco. Per rispettare i tempi della trasferta andalusa si sono presi dei rischi che un top team come la Ferrari non dovrebbe più correre: sono stati montati in vettura (era la 412 T ibrida) particolari la cui affidabilità non era stata verificata in precedenza. L'allarme è scattato proprio a Maranello, dove in parallelo ai test in pista procedevano i collaudi al banco che hanno rivelato il cedimento all'ingranaggio della distribuzione. Non hanno fatto in tempo ad avvisare l'equipe diretta da Goto che l'inconveniente si è ripetuto anche a Jerez. Ora tocca a Martinelli rimettere un po' di ordine nell'organizzazione, non fosse altro che per evitare lunghi viaggi inutili. L'ibrida tornerà in pista al Castellet dall'1 al 3 febbraio...

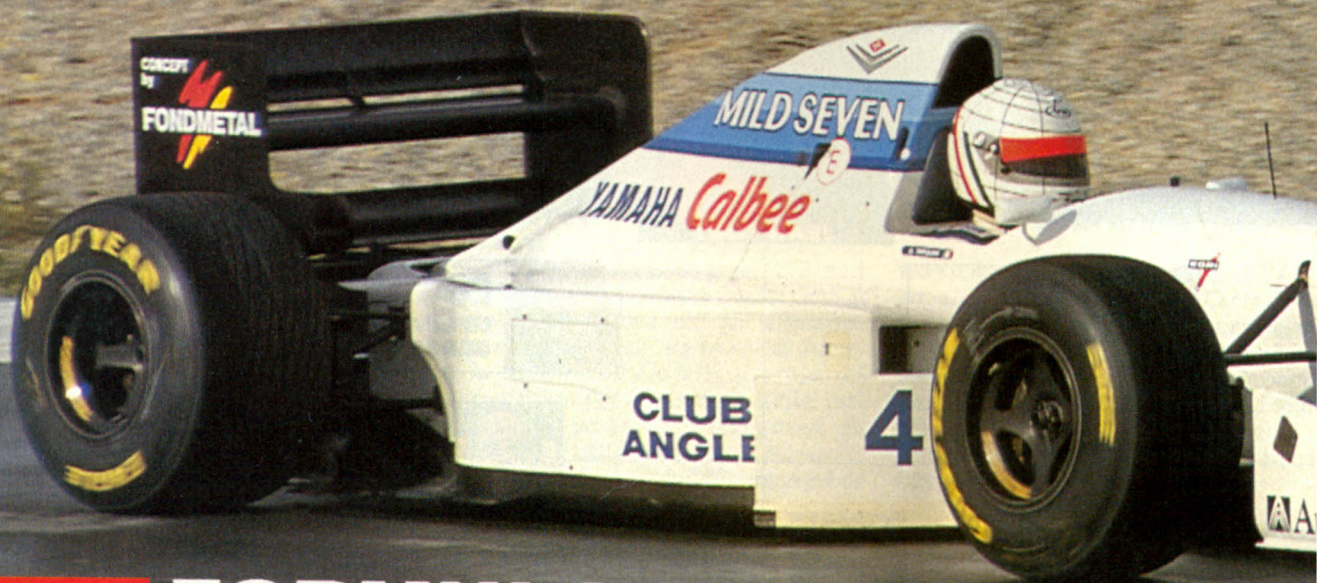


**JEAN TODT**

ORSI



Ecco gli organigrammi che compongono la squadra del Cavallino: a sinistra è possibile leggere la composizione della struttura della Gestione Sportiva, mentre qui sopra è proposta l'organizzazione che va alle corse. Si nota una semplificazione dei ruoli e si ha la sensazione che ciascuno sia finalmente al posto giusto. Nell'altra pagina, Paolo Martinelli è il nuovo responsabile motori della Ferrari: modenese di 42 anni, arriva dalla progettazione di serie



 **FORMULA UNO**  
**TEST TYRRELL**

**Riecco** **TA**

**A più di due anni dal suo ultimo Gp, Gabriele è ritornato a pilotare una monoposto a Jerez. E nonostante gli impegni con l'Alfa, il futuro è da decidere...**

**■ DIEGO FORTI**

**J**EREZ — È tornato su una F.1 dopo più di due anni di assenza. E gli è riuscito di essere convincente. Gabriele Tarquini sul circuito spagnolo di Jerez ha effettuato due giorni di test con la Tyrrell. Non è cosa frequente che un pilo-

Sotto, lo sguardo attento di **Mika Salo** che si infila nell'abitacolo della 022. Sarà un test, però...



fotografiePHOTO4

# RQUINI!

ta, lasciata la F.1, riesca a riproporsi dopo tanto tempo. Ma il Gabriele nazionale ha potuto giovare di due condizioni favorevoli. In primo luogo sulle vetture Turismo è riuscito a imporsi prima sorprendendo e successivamente convincendo, nel difficilissimo Btcc di cui è campione in carica. Poi ha sempre avuto dalla sua Gabriele Rumi, oggi partner tecnico della Tyrrell, ma in passato gran patron della Fondmetal di F.1 con la quale il pilota abruzzese aveva disputato 15 Gp. Pur avendo ritirato la squadra, Rumi è rimasto in F.1 con una struttura di alto livello, come la galleria del vento diretta da Jean Claude Migeot, e fornisce tecnologia alla Tyrrell. Avendo sempre creduto in Tarquini come pilota, non ha mai nascosto di essere soddisfattissimo del lavoro dell'abruzzese, da tempo lo proponeva all'attenzione di Ken Tyrrell e dei suoi uomini e, finalmente, è riuscito a farlo convocare per i test spagnoli della scorsa settimana durante i quali il pilota ha provato sia la vettura con il vecchio motore, sia quella equipaggiata con il nuovissimo 3.0 litri, segno evidente che i dati e le informazioni che Gabriele ha via via fornito sono state giudicate utili ed interessanti dai tecnici del team Postlethwaite.

**CONFIDENZA.** Lucido e sereno come sempre, Gabriele «Cinghio», Tarquini, alla fine delle prove, giusto prima di partire per Sharm 'El Sheikh, in Egitto, dove effettuerà uno stage di preparazione fisica assieme agli altri piloti Alfa, ha così commentato le sue due giornate con le Tyrrell: «Molto divertenti. E per diversi motivi. In primo luogo, sono molto contento di come sono riuscito a riprendere confidenza con una monoposto di F.1. In pochi giri ho ritrovato il ritmo giusto dopo più di due anni, e non era facile. Credo poi di aver fornito utili e precise indicazioni alla squadra. Non ultima cosa, mi sembra che anche Rumi sia rimasto soddisfatto del lavoro che ho fatto. Lui crede in me, mi appoggia, e sarebbe stato mortificante deluderlo». Adesso però c'è da pensare al futuro. Tra F.1 e Superturismo con l'Alfa potrebbero esserci delle incompatibilità: «In effetti non ci sono concomitanze tra i due campionati e quindi tutto è possibile. Fermo restando il mio impegno con l'Alfa per il superturismo italiano, per quello che riguarda la F.1 è prematura ogni congettura. Ecco, magari mi piacerebbe effettuare un altro test per capire dove posso veramente arrivare». Ma che effetto fa tornare al volante di una monoposto tra l'altro decisamente diversa dalla Fondmetal portata in pista nel 1992? «Nei tratti tortuosi ho fatto presto a prendere confidenza con pista e vettura. Ho impiegato un po' più tempo a ritrovare il colpo d'occhio nei curvoni veloci. Per quello che riguarda la vettura, la cosa con la quale ho dovuto familiarizzare è stato il cambio. Devo dire che il semiautomatico pneumatico della Tyrrell è stato per me un bel-l'aiuto. Non solo è enormemente più rapido, facile e preciso inserire le marce, ma puoi tenere le mani costantemente sul volante e questo mi ha molto risparmiato fisicamente. Jerez non è una pista tenera con il collo, ma anche se alla fine cominciavo a sentirlo indolenzito, non mi sono sentito in difficoltà. Magari mi sarebbe piaciuto poter provare un po' più a lungo, ma purtroppo la pioggia mi ha impedito di girare il venerdì mattina come invece era stato programmato. Tuttavia non credo che sarei potuto rimanere in pista molto di più senza accusare un po' di affaticamento».

**IMPRESSIONI.** Tornare in un box di F.1 con una squadra inglese blasonata come la Tyrrell, ti ha messo in difficoltà? «No, devo dire che il team ha lavorato in maniera molto serena ed efficiente. Credo che aver

vinto il Btcc, un campionato che in Gran Bretagna gode di un'altissima considerazione, mi abbia molto agevolato nei confronti dei meccanici che mi hanno mostrato attenzione e rispetto. E anche con Postlethwaite e Gascoigne, man mano che siamo andati avanti con i test, ci sono stati degli scambi di impressioni e dati utili non solo a me ma anche a loro; questa è la cosa che professionalmente mi ha più soddisfatto». Soddisfatto del rendimento del «suo» pilota anche Gabriele Rumi: «Assieme a Tarquini ero sotto esame anch'io, o meglio lo erano le mie convinzioni. Penso di aver dato la prova che non ero fuori pista. Adesso vedremo cosa pensa di fare la Tyrrell. Molto dipenderà ovviamente anche da aiuti finanziari che potranno mettere sul tavolo altri piloti. Inutile dire che le mie idee, come partner, le ho già espresse con grande chiarezza...». ■

PHOTO4



Gabriele uno e due: ovvero, a sinistra, Tarquini e Rumi: un'affiatamento che va avanti dai tempi della Fondmetal F.1. Nella foto grande, il pilota abruzzese è invece con Postlethwaite

## SALO DA... SBALLO

Il rientro anticipato della Ferrari, in crisi con i motori, ha lasciato Jerez a disposizione della Tyrrell che ha lavorato con grande intensità sia sul fronte tecnico sia su quello dei piloti. Oltre a Tarquini hanno girato Katayama, il finlandese Salo (nella foto), e il francese Collard (Ken ama saggiare i giovani con dote). Se Gabriele ha mostrato di essere ancora in grado di dire la sua, chi non ha convinto è stato Katayama. Il fatto che il nuovo 3.0 litri sia stato fatto sondare anche dal pilota italiano e da Salo la dice lunga. Quest'ultimo, che non ha commesso errori, è risultato molto più veloce del giapponese tanto con il motore 3.5, che con il nuovo 3.0. Il finnico ha ottenuto i suoi migliori tempi (è stato più veloce della pole del Gp) verso sera quando la pista è molto più scorrevole. Tarquini, invece, ha girato nelle ore più calde.



		MARTEDÌ 17	MERCOLEDÌ 18	GIOVEDÌ 19	VENERDÌ 20	SABATO 21
1. Salo	(Tyrrell 022-Yamaha 3.5)	—	1'29"870	1'22"660	1'22"600	—
2. Collard	(Tyrrell 022-Yamaha 3.5)	—	—	—	—	1'22"740
3. Salo	(Tyrrell 022-Yamaha 3.0)	—	—	—	—	1'24"320
4. Tarquini	(Tyrrell 022-Yamaha 3.5)	—	—	—	1'24"480	—
5. Katayama	(Tyrrell 022-Yamaha 3.0)	—	1'30"330	1'25"680	1'24"880	—
6. Tarquini	(Tyrrell 022-Yamaha 3.0)	—	—	—	—	1'25"300
7. Berger	(Ferrari 412 T1 ibrida 3.0)	1'30"140	1'46"130	—	—	—

DOPO SEI ANNI DI GP

## Rilanciato grazie al Turismo

Il suo «digiuno» di monoposto è durato due anni e tre mesi: Gabriele Tarquini, infatti, mancava dal Circus dal 13 settembre 1992, giorno in cui prese parte al Gp d'Italia di F.1 a Monza con il team Fondmetal. Subito dopo, il patron Gabriele Rumi annunciava il ritiro dalle competizioni della sua squadra, lasciando a piedi l'incolpevole Tarquini. Gabriele, in veste di prima guida, era riuscito sino ad allora a far risalire la china alla monoposto di Palosco, malgrado il considerevole ritardo col quale era stato messo in pista il nuovo modello. Il pilota di Giulianova, in occasione dei Gp d'Ungheria e del Belgio aveva addirittura insidiato in prova la «top ten» delle qualifiche, raggiungendo rispettivamente il 12. e l'11. posto in griglia. Ma non era stata quella l'unica prodezza di Tarquini in F.1. Pur correndo sempre in team con l'acqua alla gola, Gabriele aveva colto un punto con la Ags nel Gp del Messico '89, riuscendo a ben figurare anche al volante della Coloni nella stagione precedente e persino con una... vecchissima Osella con cui aveva debuttato in F.1 a Imola, nel Gp di San Marino dell'87. Ma è con le vetture Turismo che il «Cinghio» ha avuto le soddisfazioni che meritava: terzo con l'Alfa nel Super T '93, ha colpito duro l'anno scorso nel Btcc, andando a battere gli inglesi a casa loro. ■

PHOTO4

 **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. **02/33100438** fax **02/3315778**

**Emilia-Romagna, Marche, Umbria, Toscana** Bellezeta srl -

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

# Boullion c'est bon

Confermato collaudatore alla Williams il francese ha mostrato grande maturità all'Estoril. Molto veloce anche Coulthard con il motore 3 litri Rs7 definitivo

**PAOLO BOMBARA**

**E**STORIL — Appena confermato nel ruolo di pilota collaudatore della Williams-Renault, il neo campione di F.3000, Jean-Christophe Boullion è risultato il più veloce la scorsa settimana nei test svoltisi all'Estoril dove erano impegnate Williams e Jordan, disturbati da sfavorevoli condizioni meteorologiche. La pioggia è stata la causa dell'annullamento delle prove di martedì 17 e di quelle della mattina di mercoledì 18. Autore del miglior tempo, 1'19"99, il giovane Boullion è stato più veloce anche del titolare David Coulthard. Le loro prestazioni non vanno però paragonate direttamente in quanto i due piloti hanno svolto un programma completamente diverso. Boullion, che deve accumulare esperienza al volante di una F.1, ha infatti pilotato una Fw16B equipaggiata con un motore Rs6 3,5 litri nella versione più potente. La scelta della motorizzazione 3,5 litri è stata fatta anche per poter disporre di validi parametri di confronto per il pilota. Coulthard, che ha accusato ancora qualche problema di adattamento, e che dallo scorso dicembre non era più salito in vettura, ha invece portato all'esordio il motore Rs7 nella versione completa e definitiva, per la prima volta associato al nuovo sistema d'iniezione. Lo scozzese è stato vittima di alcuni problemi proprio di origine elettronica, ciononostante ha ottenuto la migliore prestazione per un motore tre litri. Con un 1'20"63, Coulthard è stato anche più veloce di Barrichello (1'22"040).

**ASSENZE.** Damon Hill, partito in tournée promozionale per conto della Rot-

mans, che lo farà viaggiare per mezzo mondo, da Hong Kong alla Cina, via Mosca, Dubai, Atene e Canada, è stato il grande assente di questi test. Presente, invece, e coi due piloti titolari la Jordan-Peugeot, mercoledì e giovedì con Irvine a cui poi è subentrato Barrichello. C'era molta attesa per vedere cosa avrebbero combinato con i propulsori Peugeot. Anche questa volta la squadra ha portato sia i motori 3 litri sia i vecchi 3,5. Se il nuovo motore si è dimostrato in netto progresso sotto il profilo della potenza

c'è ancora da lavorare sull'affidabilità. Il primo giorno, Irvine ha dovuto interrompere le prove dopo soli tre giri per il cedimento del propulsore. Poi la pioggia lo ha fermato martedì e solo giovedì è riuscito a segnare un buon tempo. Anche Barrichello non è stato risparmiato dai problemi, e venerdì ha dovuto interrompere le prove per il cedimento della pompa idraulica. Il brasiliano ha successivamente recuperato sabato, segnando il suo miglior tempo ed effettuando 22 giri. ■



fotografiePHOTO4

**Autore del miglior tempo in 1'19"99, Boullion, in alto a sinistra, mentre discute con un tecnico, si è messo subito in luce all'Estoril. Con il nuovo motore 3 litri, Coulthard, sopra, ha invece accusato problemi di elettronica. Irvine, ai box a sinistra, osserva il lavoro dei tecnici sulla sua Jordan priva di sponsor**

## PEUGEOT ANCORA DA «RODARE»

		LUNEDÌ 16	*MARTEDÌ 17	MERCOLEDÌ 18	GIOVEDÌ 19	VENERDÌ 20	SABATO 21
1. <b>Boullion</b>	(Williams Fw16B-Renault 3.5)	1'20"470 (69)	—	<b>1'19"990</b> (45)	1'21"060 (35)	—	—
2. <b>Coulthard</b>	(Williams Fw16B-Renault 3.5)	1'21"300 (70)	—	1'21"790 (40)	1'23"400 (44)	<b>1'20"630</b> (55)	—
3. <b>Barrichello</b>	(Jordan 194-Peugeot 3.0)	—	—	—	—	1'24"380 (20)	<b>1'22"040</b> (22)
4. <b>Irvine</b>	(Jordan 194-Peugeot 3.0)	—	—	1'40"310 (3)	<b>1'25"620</b> (39)	—	—

\* le squadre a causa del cattivo tempo hanno effettuato solo pochi minuti di test con tempi non significativi.



RAMIREZ DICE CHE PER SALIRE IN McLAREN...

## Mansell deve cambiare

**N**igel Mansell e la McLaren sono sempre più vicini, ma anche più che mai lontani. Si sono incontrati domenica 15 a Woking e la migliore scelta per il loro futuro coinciderebbe con un accordo ma... il pilota inglese si ostina a voler guadagnare un milione di dollari a Gp, o giù di lì. Approfittando del fatto che a Mansell non rimangono alternative concrete, Dennis ha così moltiplicato le trattative parallele cercando di far calare le pretese dell'ex-iridato. «Tutta la stampa quotidiana britannica ha scritto che il contratto con Mansell è già siglato ma posso giurare che non è vero. Stiamo trattando con lui, ma non solo — ha dichiarato in proposito Jo Ramirez, ds della McLaren — Non discutiamo solo con Nigel, ma anche con Martin (Brundle, ndr) e altri come Christian (Fittipaldi), Heinz-Harald (Frentzen) e Gerhard (Berger)». Una dichiarazione sorpren-

dente da parte del direttore sportivo della McLaren, anche perché tira in ballo due piloti, Frentzen e Berger, già accasatissimi rispettivamente con Sauber e Ferrari. In realtà si tratta più che altro di una manovra molto strana della McLaren destinata ad incutere dubbi a Mansell e ad agitarlo un po'. Ma se di uno scambio con Berger alla Ferrari non ne vogliono neanche sentir parlare, uno con Frentzen potrebbe interessare la Sauber se accompagnato da un generoso conguaglio. In questo caso, la McLaren e la Marlboro potrebbero rigirare alla Sauber Fittipaldi. In qualsiasi caso Mansell gode dell'appoggio incondizionato di un certo Bernie Ecclestone, mentre Ron Dennis non ha mai gradito troppo il carattere di Nigel. «È vero — ha ammesso ancora Ramirez — Nigel dovrà cambiare per correre eventualmente con noi, ma a quanto ne sappiamo è già cam-

biato molto in questi due anni in America e poi lui ha sicuramente bisogno di sentirsi a proprio agio in squadra, in famiglia, tra amici. La McLaren è sicuramente la squadra che meglio gli può offrire ciò, più della Williams dove Frank e Head sono più freddi coi loro piloti. Francamente spero che la decisione venga presa velocemente, perché se il nuovo pilota dovesse essere Nigel o un altro che non ha mai corso con noi ci sarà bisogno di imparare a conoscersi vicendevolmente. Se dovesse essere Martin Brundle, o un altro che è già stato con noi anche durante l'ultima stagione sarà tutto più facile. Nessun ritardo invece sul motore: alla Mercedes Ilmor stanno lavorando come matti, per realizzare l'unità definitiva, visto che non ci saranno versioni intermedie; tutto sarà pronto in tempo e il 19 del prossimo mese saremo all'Estoril assieme a Ferrari e Sauber». ■

## Da non perdere nel prossimo numero

490 Gp disputati, 79 vittorie, 71 giri più veloci e 107 pole position in 36 anni di F.1. Della Lotus d'ora in poi rimarrà probabilmente solo la serie impressionante di risultati che ne riempiono l'Albo d'Oro. Sul prossimo numero di Autosprint uno speciale con tutta la storia di questa grande squadra che, per prestigio, fino ad oggi è stata seconda solo alla Ferrari.

STROZZATA DAI MOLTI DEBITI

## Per Lotus chiusura definitiva

**È** morto un mito. Per alcuni puristi, la Lotus era in realtà scomparsa col suo geniale creatore, Colin Chapman, deceduto il 16 dicembre 1982. Adesso ha chiuso i battenti anche la squadra, che per altri tredici anni ha continuato a difendere sui circuiti un nome secondo per prestigio solo alla Ferrari. La sua avventura è finita con un laconico comunicato della scorsa settimana. Anche l'ultimo disperato tentativo di salvataggio tentato da David Hunt lo scorso ottobre — che permise alla squadra di effettuare (a credito Foca) la doppia costosa trasferta in Giappone e in Australia — non ha portato frutti e il fratello dello scomparso campione del mondo è stato costretto ad ammainare bandiera. Il miracolo non c'è stato. Come si è potuti arrivare a questo amaro epilogo? Dopo la morte di Chapman, la squadra aveva iniziato ad accumulare debiti. Poi nel 1991, l'australiano Peter Collins l'aveva rilevata animato da una grande volontà di risollevarla. Con questo intento per

la ricerca delle sponsorizzazioni si era affidato ad uno specialista in materia, Guy Edwards, che ha sempre operato però a caro prezzo, prendendo commissioni del 25% sulle somme, contro il 10 o 15% abitualmente concesso in questi casi. Negli ultimi tempi, poi, gli sponsor si sono fatti rari e Collins non ha esitato ad accusare Edwards d'aver volontariamente boicottato l'arrivo di nuovi sponsor per far precipitare il valore della squadra ed eventualmente riacquistarla per poco o nulla assieme a Walkinshaw, con cui Edwards era legato a doppio filo sin dai tempi in cui gli aveva procacciato lo sponsor Silk Cut per il programma Jaguar nel Campionato Sport della Twr. Accuse gratuite o fondate? Regolamento di conti o gioco dello «scarica barile»? Difficile dire su chi incombono le principali responsabilità, ma è certo che la Lotus ha funzionato a credito per diversi anni, e che i debiti contratti (si parla di poco meno di 40 miliardi di lire) l'hanno strozzata. ■

# La Minardi in crescita

Mentre a Madonna di Campiglio patron Giancarlo presenta ufficialmente alla stampa i suoi tre piloti, a Faenza arrivano rinforzi tecnici...

■ **ALBERTO ANTONINI**

**C**AMPIGLIO — Per Giancarlo Minardi, il prossimo mondiale ha le radici nel passato. Dopo che la squadra ha presentato ufficialmente alla stampa, venerdì scorso a Madonna di Campiglio, i suoi piloti (Badoer e Martini titolari, Fisichella tester) e mentre la prima scocca è in via di completamento, a Faenza si combatte ancora su più fronti. Contro gli inglesi dell'Arrows-Footwork, per la questione — come leggete a parte — dell'iscrizione allo scorso campionato; e contro i giapponesi della Honda. Lo scippo dei V10 Mugen, a opera della Ligier, Minardi e Lucchini non l'hanno digerito. E se è inutile, come lui stesso riconosce, prendersela con Fiorio e la sua squadra, ci sono ragioni più che valide per chiedere soddisfazioni anche legali e risarcimenti ai motoristi gialli. Il fatto, per esempio, che la collaborazione tecnica fra le due parti fosse già in una fase avanzata... Storie di passato prossimo; il futuro invece ha le forme della M195: e a detta dei tecnici promette un gran bene. Almeno basandosi sui dati della galleria del vento Fondmetal di Casumaro (a proposito, quest'anno la Minardi-Scuderia sarà equipaggiata con i cerchi di Gabriele Rumi: tre ex-avversari che si trovano a lavorare insieme) che hanno dato riscontri estremamente positivi. Sono poi arrivati in squadra due tecnici: Andrew Tilley, ingegnere di pista ex-Lotus e Alessandro Iacononi, responsabile per l'elettronica, proveniente dalla Marelli. Ci sarà, di sicuro, il motore Ford Ed, anzi Edm, dove la terza lettera evidenzia la collaborazione tecnica con la Marelli: quindici unità per circa settanta revisioni stagionali. È il fatto solleva un piccolo giallo, perché le forniture Ford ai clienti dovevano essere quattro e con Larrousse, Forti, Simtek e Pacific i conti non tornano. Non ci saranno invece, sulla Minardi, le sospensioni idropneumatiche usate nelle due stagioni precedenti. Ma soprattutto, quest'anno, Minardi ha la possibilità di giocare d'anticipo. Il contratto quadriennale, rinnovabile con opzione, di Fisichella gli assicura uno dei giovanissimi più interessanti del momento. Che oltretutto, anche se il team non lo fa troppo notare, potrebbe correre già quest'anno se le circostanze lo richiedono. E pensare che la Honda avrebbe voluto imporre Aguri Suzuki... ■



OLIVER NON SOLO NELLE MANI DEI COREANI

## Il Consiglio Mondiale deciderà sulla Arrows

**P**ARIGI — Tempi duri per Jackie Oliver, titolare dell'Arrows. Quanto meno se la Fia si dimostrerà impeccabile alle pressioni che con ogni probabilità arriveranno dal fronte Foca sempre molto, forse troppo, influente. Il Tribunale d'Appello della Federazione ha infatti dato ragione alla Minardi che, in occasione del Gp del Giappone, aveva denunciato un'irregolarità nell'iscrizione dell'Arrows allo scorso Campionato, condannando la squadra britannica al pagamento delle

spese processuali, ma dichiarandosi al contempo incompetente a deliberare tanto da rimettere eventuali sanzioni al Consiglio Mondiale. La decisione del Tribunale d'Appello è comunque un'ammissione della fondatezza della protesta intentata dalla squadra italiana. Bisogna ora vedere quale sarà la decisione finale della Fia. Di certo a tutti sembrerebbe strano se l'Arrows dovesse passarla liscia, fatto che rafforzerebbe il sospetto che il fronte inglese gestisca a suo piacere le sorti della F.I.

Difficilmente il presidente Mosley accetterà di correre un simile rischio, anche se il momento difficile che vive il Circus, proprio mentre preoccupa la scomparsa della Lotus, non induce ad affossare un'altra squadra.

**BONUS.** Oltre a Minardi, chi spera molto che l'Arrows sia, come l'irregolare iscrizione pretenderebbe, cancellata dalla stagione '94 (con la conseguente perdita dei punti conquistati e i conseguenti bonus Foca) è la Larrousse che quattro



**A fianco, Fisichella, Badoer, Minardi e Martini durante la presentazione ufficiale della squadra a Campiglio. Sopra, Andrew Tilla il nuovo ingegnere di pista della Minardi, qui ancora in tenuta Lotus. Morbidelli, nell'altra pagina, pronto a rimanere in Arrows**

ORSI

anni or sono si vide privata proprio dei bonus Foca dopo la separazione dalla Lola. La squadra di Oliver, che sta approntando una vettura per il nuovo V8 realizzata da Hart, spera in ogni caso di convincere la coreana Daewoo ad apporre il proprio marchio sul motore Hart, in cambio di una cospicua dotazione di dollari. Un simile accordo le consentirebbe di gestire il futuro senza problemi e ingaggiare i piloti di suo gradimento: primo fra tutti Gianni Morbidelli. Se la Daewoo dovesse però dire picche, sarebbe un dramma per Oliver, stretto nella morsa dei debiti. Secondo fonti attendibili la sola alternativa potrebbe essere quella di cedere alle offerte di Taki Inoue e della SuperNova, che potrebbero prendere il controllo di parte

della squadra. Sono note da tempo le intenzioni della Nova di accedere alla F.1. A questo scopo è stata creata lo scorso anno una squadra di F.3000 in Europa, la SuperNova, gestita dallo specialista britannico David Sears. Dopo essersi interessata recentemente alla Lotus e alla Larrousse, la Nova sta ora valutando la possibilità di entrare in F.1 a piccoli passi, assorbendo progressivamente una squadra già esistente. Se ciò dovesse accadere è possibile che oltre ad Inoue venga reclutato anche Vincenzo Sospiri. Indipendentemente da questa trattativa, Inoue è in contatto con Oliver anche per un semplice posto come pilota. Il giapponese dispone di un budget colossale (5 milioni di dollari, pari ad oltre 7 miliardi di lire). ■

## TUTTE LE DATE DELLE PRESENTAZIONI DEI TEAM

# Jordan di venerdì

**E**cce la lista delle presentazioni ufficiali di tutti i team del Circus che si toglieranno la maschera in vista della stagione. Venerdì 27 gennaio sarà presentata a Silverstone la nuova Jordan 195-Peugeot presso la sede della squadra irlandese. Il 30, cadranno i veli sulla Benetton 195-Renault. La vettura con cui Schumacher difenderà il suo primo titolo iridato sarà presentata a Treviso presso la sede della Benetton. Il giorno dopo sarà la volta della monoposto del team neoiscritto Forti Corse che farà così il suo debutto in... società. Lo stesso giorno scenderà direttamente in pista al Paul Ricard la

nuova Sauber-Ford C14 probabilmente ancora in livrea neutra. Tre giorni dopo, in occasione dell'apertura del Salone di Ginevra è previsto vengano svelati i nuovi sponsor. Sempre il 6 febbraio dovrebbe esordire

la nuova Williams Fw17-Renault, in pista a Jerez, Il 13 febbraio sarà la volta della Tyrrell 023-Yamaha mentre il 16 è atteso il primo contatto con la pista a Silverstone della McLaren Mp4/10-Mercedes. ■

## PER SALVARE LA LARROUSSE

# Avanti Dams!

L'assemblea dei soci della Larrousse ha deciso, nei giorni scorsi, di dar fiducia a Jean-Paul Driot ed accettare di affidare alla Dams un tentativo di salvataggio della squadra, che sarà ribattezzata Dams-Larrousse. «La nostra proposta — ha commentato Driot — è stata accolta all'unanimità. Rimangono ora da convincere creditori e sponsor. Non sarà facilissimo, ma sono ottimista». Se continuerà la squadra avrà due piloti francesi provenienti dalla Filière Elf, come prima guida Erik Comas mentre favorito per il secondo volante è il giovane Collard. Circolano però anche i nomi di Bernard e Lagorce. ■

Chimico Tessile  
**Passini**  
PRODOTTI CHIMICI E COLORANTI PER L'INDUSTRIA TESSILE  
PRATO - Tel. 0574-623282

**AUTO EXPO**  
1995

**SALONE DELL'AUTO**  
**28 GENNAIO 5 FEBBRAIO**  
**AREE EX BREDA - PISTOIA**  
SAB/DOM: 14,00 - 24,00 ORGANIZZAZIONE:  
FERIALI: 20,00 - 23,00 PISTOIAcorse ☎ 0573-364218  
**RALLY - VELOCITÀ - PISTA - F1 - DTM**

**AUTO EXPO**  
1995

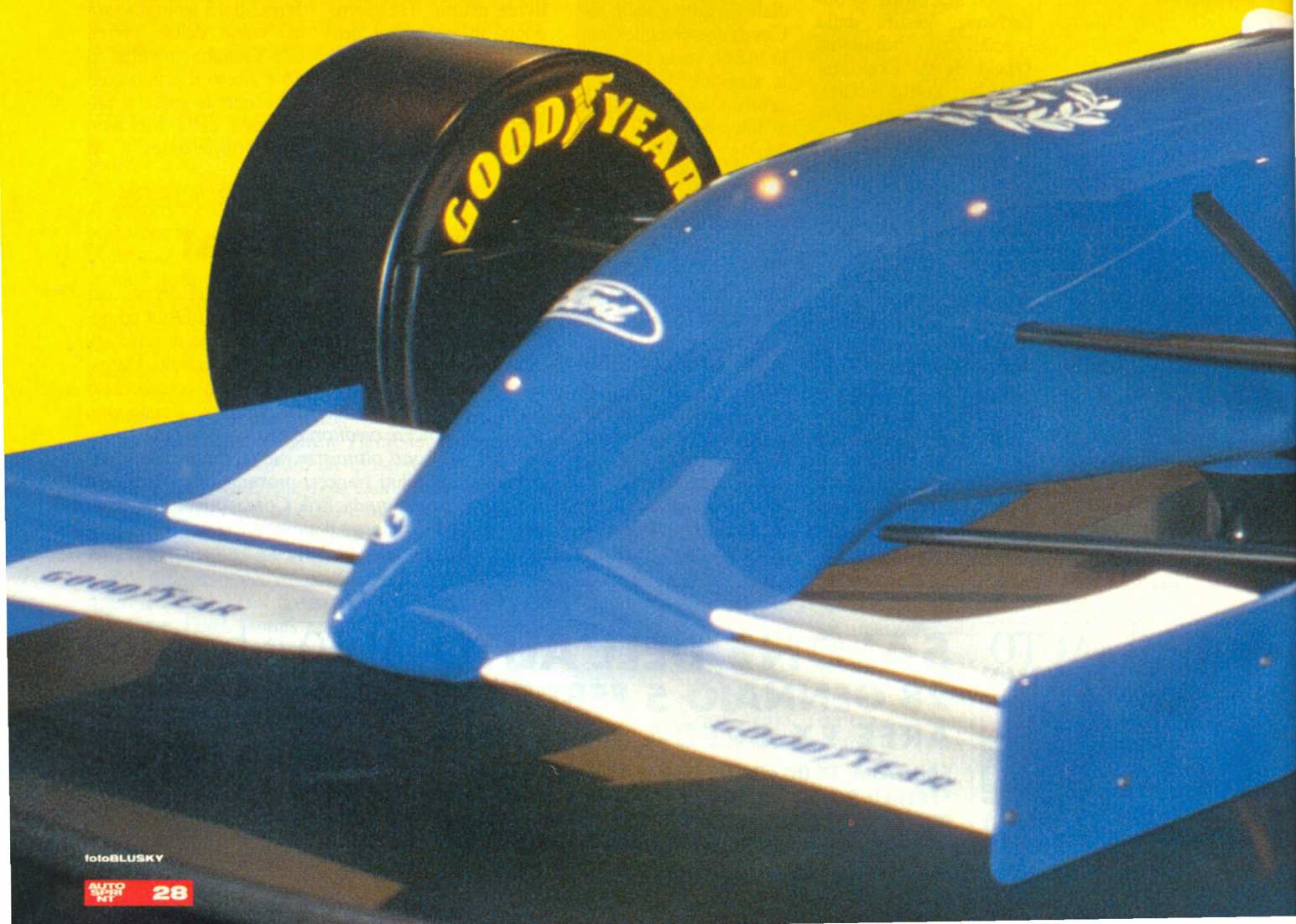
**bando**  
PRODUZIONE PELLICCE SINTETICHE MONTEMURLO (PT)  
**LINDA**  
SANIFICAZIONE AMBIENTALE ROMA

**FORMULA UNO**  
LA NOVITÀ

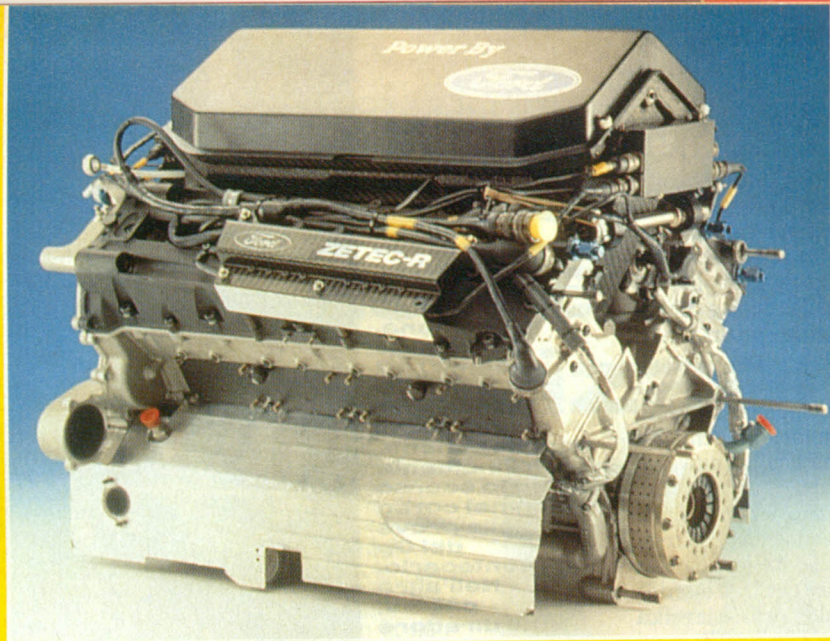
# ACHTUN SAUBER-FO

È stato presentato ufficialmente il sodalizio fra team svizzero e Casa americana. I piloti designati sono il completamente recuperato Wendlinger e Frentzen. Preso come test driver il giovanissimo argentino Norberto Fontana

■ DIEGO FORTI - GIORGIO PIOLA



# G! RD



La versione 3.0 litri del Ford Cosworth Zetec R, per quello che riguarda gli ingombri, risulta simile al motore 3.5 litri del 1994. La nuova monoposto della Sauber studiata per ospitare il V8 inglese, sotto il modellino utilizzato in galleria del vento, si chiamerà C14. Debutterà in pista la prima settimana di febbraio al Castellet



**P**eter Sauber volta pagina. Tuttavia, come ha tenuto a precisare, per lui si tratta di ritorno al passato. Negli Anni '70, del resto, erano Ford i motori installati sulle barchette del Costruttore svizzero che allora non disdegnava di cimentarsi anche come pilota. Certo, la successiva «relazione» con la Mercedes è stata lunga e importante, al punto da sembrare indissolubile. E, invece, giusto prima della fine dello scorso campionato è arrivato il divorzio. La sirena McLaren e, inutile nascondere, un budget che non riusciva ad arricchirsi del contributo di sponsor di valore, la vera origine della fine della collaborazione tra gli uomini della Stella e Sauber. Una collaborazione ricca, peraltro, di soddi-

sfazioni e titoli Mondiali, sia pure di Gruppo C. Tuttavia non si può negare che patron Peter, quando sembrava in grandissima difficoltà, mortificato in una ricerca di fornitura motori tutt'altro che facile, abbia saputo dare un gran colpo di coda ottenendo il sì della Ford. Una Casa automobilistica tradita, a sua volta, dal partner: la Benetton. E così una Sauber che pareva destinata a ridimensionare i programmi si è trovata a rilanciare sul tavolo del «Circus», aggiudicandosi i V8 che hanno consentito a Schumacher di laurearsi Campione del Mondo. Dopo due stagioni dignitose, ma sempre e solo ad un passo dalla conferma definitiva, la squadra Svizzera (la sede della Sauber è a Hinwil a pochi km da Zurigo), riparte con una motorizzazione di grande affidamento e, da sempre, considerata la più facile da installare in una monoposto. La volontà è quella di inserirsi stabilmente nelle parti alte della classifica Mondiale, ma non con una manciata di punti bensì a colpi di podi, se non addirittura di vittorie. «La miglior garanzia che abbiamo con i motori Ford è che lo scorso anno si sono aggiudicati con Schumacher il campionato», ha sottolineato Sauber in persona. Una stoccata niente male nei confronti della Mercedes che attraverso i V10 Ilmor, da loro finanziati, non hanno sino ad ora raggiunto allori neppure lontanamente paragonabili a quelli dei V8 realizzati dalla Cosworth. Senza dimenticare che la fornitura di motori Ford, biennale, è a carattere «completamente gratuito», come ha puntualizzato il «boss» di Hinwil. La vettura, lo hanno sottolineato con orgoglio i tecnici, nasce completamente all'interno della factory. La sua aerodinamica (un aspetto fondamentale, in grado di fare la differenza nella stagione che va ad incominciare, contrassegnata da cambiamenti regolamentari profondissimi) è stata curata dal responsabile H. Zöllener in maniera particolare: «Abbiamo pianificato 24 settimane di galleria del vento» ha precisato il progettista Leo Röss, ammettendo che il non disporre di una galleria propria è un limite della squadra, anche se l'impianto di proprietà di una ditta aeronautica nei pressi di Costanza, utilizzato dal team, è molto sofisticato (consente di impiegare modellini in scala al 40%), ma anche a prova di errore.

**PILOTI.** Sono stati ufficializzati anche i piloti: Heinz Harald Frenzen e Karl Wendlinger titolari, Norberto Fontana, giovanissimo argentino di belle speranze, test driver. In pratica, la squadra ha confermato i suoi uomini, dimostrando una coerenza davvero sorprendente.

**A destra, la formazione dei piloti Sauber per la stagione '95 al completo.**

**A fianco del gran capo Peter Sauber Frenzen, il giovanissimo Fontana, ingaggiato come test driver, e Wendlinger ripresi completamente dall'incidente patito lo scorso anno nel corso delle prove del Gp di Montecarlo.**

**Nell'altra pagina, il direttore tecnico della squadra André De Cortanze**



BLUSKY

PER ENTRAMBI I PILOTI TITOLARI DEL TEAM

## Voglia di rivincite

BLUSKY



«Credo di essere stato abbastanza fortunato, visto che Sauber mi ha dato la possibilità di tornare in F. 1 nonostante nel primissimo test dopo l'incidente non fossi andato troppo bene». Così si è presentato Karl Wendlinger, nel giorno del suo rientro ufficiale nel Circus, come pilota della Sauber Ford. Ma sono stati molti i dubbi di non farcela? «No, anzi, mi sono reso subito conto che ero normale. Non avevo paura, sentivo di essere quello di prima. Certo, mi mancava la condizione fisica, ma si poteva recuperare». Per lui come per gli altri piloti contratto di un anno, solo Fontana è legato da una opzione, a favore del team, anche per il '96. Il giovane, si appresta a festeggiare i vent'anni, Norberto rappresenta la novità. È emozionato per il nuovo ruolo che si trova ad interpretare, ha comunque intenzione di fare le cose molto seriamente: «Abiterò in Svizzera, ignorando la mia attività di collaudatore con la partecipazione al campionato tedesco di F. 3, assieme al team Kms. Mi rendo conto di dover fare esperienza. Per ora della F. 1 posso dire solo che l'abitacolo della Sauber '94, mi stava davvero grande». In effetti la sua «taglia-fantino» è decisamente ridotta rispetto a quella degli altri piloti Sauber. Ma quando è previsto che Norberto inizi il lavoro di

straordinaria la solidarietà e la correttezza nei confronti di Wendlinger, a cui è stata data la possibilità di recuperare sia come uomo, sia come pilota. Immediatamente dopo i drammatici giorni di Montecarlo la squadra aveva promesso che avrebbe tenuto un posto per Karl. Sembrava una promessa di circostanza e, invece, è stata mantenuta in maniera encomiabile. Quali altri team dell'attuale F. 1 si sarebbero accollati i rischi di un pilota che non porta soldi e viene da settimane di coma e di inattività? Situazione quasi opposta quella di Frenzen. Il tedesco è stato oggetto di molti abboccamenti da parte della Ferrari e, soprattutto, della McLaren che ancora dichiara di volerlo. Lui però ha detto di no a tutti: «Sauber mi ha dato fiducia e io credo nella squadra. Per questo sono rimasto»: teutonica la spiegazione di Heinz Harald. Il minuto

e giovane Norberto Fontana, invece, non è solo un pilotino molto supportato da alcuni ricchissimi tifosi argentini, infatti possiede talento e su di lui in molti sono disposti a scommettere, tra questi evidentemente anche Peter Sauber, l'uomo che in passato ha scoperto un certo Schumacher.

**PRESENTAZIONE.** E gli sponsor, vera croce della squadra? «Li riveleremo in occasione del Salone dell'Automobile di Ginevra, quello di casa — hanno spiegato a Hinwil —. Nell'occasione vedrete i colori della vettura. Tre le opzioni: blu, bianco o nero. Ancora non tutti i contratti sono stati siglati, quindi qualcosa può cambiare». Ma quando andrà in pista la vettura e dove? «Al Castellet la prima settimana di febbraio, il giorno 6». Con precisione svizzera! ■



Una vista dell'ufficio, sopra, e del centro progettazione, sotto, della Sauber



SCELTE PRECISE ALLA BASE DELLA C14

# Monoposto made in Svizzera



test driver? «Maggio, magari aprile — è lo stesso argentino a rispondere —. Sarà la squadra a decidere». Ovvio. Meno ovvia e scontata, invece la decisione di Frentzen che ci tiene a sottolineare: «Continuano a circolare voci di mio possibile passaggio ad altre squadre, soprattutto alla McLaren. Confermo che di contatti, anche con la Ferrari ce ne sono stati, ma la passata stagione. Ho scelto di rimanere qui perché credo nelle possibilità della nostra vettura con il Ford. Del resto i risultati in galleria del vento sono molto buoni. Poi mi piace il modo di lavorare della squadra. Ritengo che con il V8 Zetec saremo più competitivi rispetto alla passata stagione con l'Ilmor Mercedes». Una frecciatina, dunque, per la McLaren, sottolineata da Wendlinger: «Non credo che sarà tanto facile per la McLaren-Mercedes vincere il Mondiale. Lo scorso anno mi sono reso conto, quando ho avuto davanti una McLaren in rettilineo, che il Peugeot andava come il nostro Ilmor e visto che gli uomini di Ron Dennis non sono riusciti a vincere nulla... E poi ci sono una Williams fortissima, e una Benetton che con Schumacher non scherza». Già, Schumacher ex-compagno di squadra ai tempi del Gruppo C. La rivalità con Frentzen è nota tanto che Heinz Harald preferisce evitare commenti sull'ex-amico, cosa che, invece, non fa Wendlinger: «I rapporti non sono cambiati rispetto ai tempi del Gruppo C quando Michael è diventato campione del mondo — butta lì Karl — semplicemente perché c'era molto distacco anche allora». ■

**È** la prima vera Sauber di

F. 1 che realizziamo qui ad Hinwil — ha iniziato orgoglioso il progettista Leo Ress presentando la nuova C14 — sinora ci eravamo limitati ad accumulare esperienza modificando un progetto, quello della C12, ideato da elementi esterni (Postlethwaite n.d.r.). In pratica abbiamo fatto tutto in casa, dal telaio ai pezzi delle sospensioni sino alla fusione del cambio che utilizza ingranaggi X Trac». Il manichino presentato non rilevava grosse sorprese dal punto di vista aerodinamico, a parte il muso da formichiere che si abbassa a livello dell'alettone dopo essersi alzato in maniera notevole, tanto da obbligare a realizzare degli ancoraggi dei triangoli inferiori esterni. Crediamo che sarà così anche per le prossime presentazioni di monoposto '95: ognuno cercherà di nascondere le proprie carte sino all'ultimo. La



rivoluzione tecnica imposta dalla Fia ha costretto tutti i progettisti a varare un approfondito studio in galleria del vento per cercare di aggirare le pesanti limitazioni aerodinamiche. Ne sono scaturite una serie di soluzioni che vanno dalle semicarenature delle ruote posteriori, conservate appunto sulla C14, a svariate alette e flap disseminati un po' ovunque il regolamento lo consenta. Soluzioni che però si vedranno soltanto ai primi contatti con la pista, se non addirittura nei box di Buenos Aires. «Della

vecchia vettura abbiamo voluto conservare due aspetti — ha spiegato André De Cortanze, direttore tecnico del team —. Quello relativo alle strutture di protezione per la testa del pilota che vanno ben oltre le richieste della Fia e le pinne davanti alle ruote posteriori. Ovviamente, queste strutture sono state incorporate nella forma del telaio e non creano più le turbolenze nocive di quelle adottate posticce sulla C13. Quanto alle strutture deformabili imposte ai lati dell'abitacolo abbiamo optato per la soluzione di due elementi esterni rigidamente fissati alla scocca stessa. Ciò ha comportato un aumento del peso del telaio di circa 8 kg che giustifica l'incremento di 10 kg chiesto dai team a novembre e che porta il peso complessivo al limite a 595 kg, pilota compreso previsto dal regolamento. La scocca in se stessa pesa, invece, 150 grammi in meno dato che l'allungamento di 15 cm della zona anteriore è stato compensato da un raccorciamento della zona serbatoio motore».

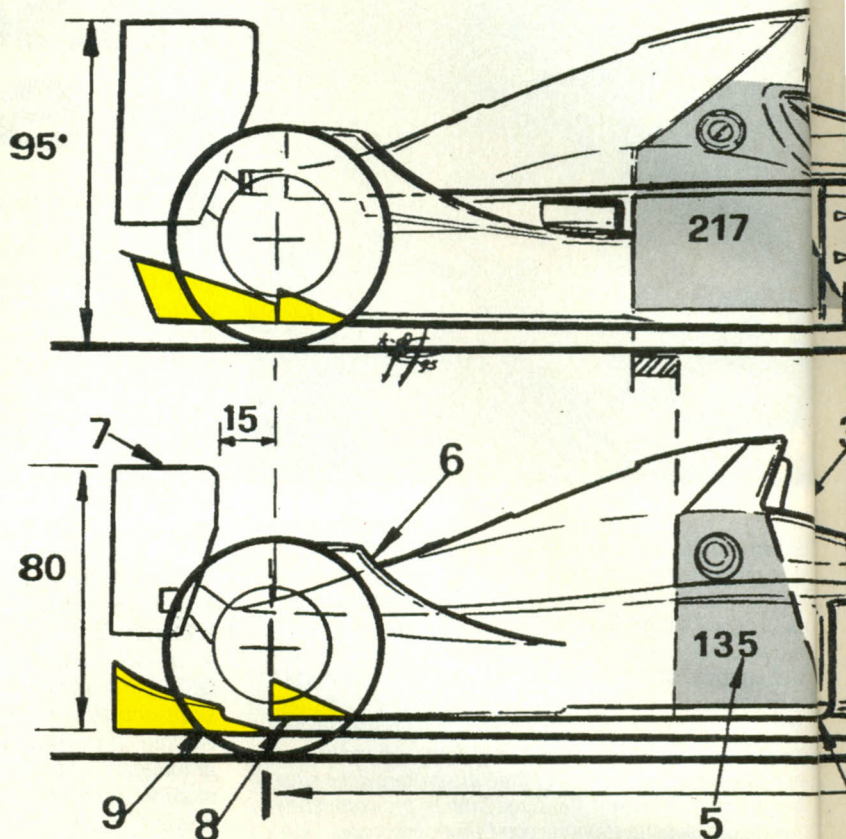
**ANALISI.** Ma vediamo di analizzare brevemente questa nuova monoposto: il passo risulta analogo a quello della C13, circa 2490 mm, dato che quanto si è guadagnato nell'accorciamento del serbatoio (di soli 135 litri contro i 217 del '94) è stato speso in un cambio longitudinale rovesciato (era l'unico nel '94, ma quest'anno sarà seguito



◀ da altri) leggermente più lungo sia per distanziare il corpo vettura dall'alettone posteriore, sia per contenere un distanziale più robusto e grande (20 mm in più di diametro) e quindi dimensionare con maggiore tranquillità alcuni componenti della trasmissione che avevano dimostrato scarsa affidabilità nella passata stagione. Da ricordare che il motore è 27 mm più lungo del 10 cilindri Mercedes. La parte più interessante della C14 è rappresentata dal muso, studiato per ottenere un forte effetto Venturi nella zona inferiore e dal profilo estrattore che presenta un doppio soffiaggio nella parte centrale. Le altre novità sono state nascoste quali le sospensioni di cui sappiamo che non utilizzeranno più gli ammortizzatori Sachs e che dovrebbe avere un qualcosa di simile alla Williams Fw 16 al retrotre-

no. Sui modellini non erano nemmeno montati i grandi schermi davanti alla fiancate, abbastanza corte ed alte. Allo studio, poi, la frizione al volante e un differenziale a controllo idraulico simile a quello utilizzato dalla Peugeot nel Gruppo C all'epoca in cui De Cortanze era direttore tecnico della squadra, del Leone. Quanto ai programmi della squadra le prove è previsto che inizino il 5-6 febbraio sulla pista del Castellet con il telaio n. 1. Ne verranno realizzati subito 4 e l'ultimo dovrà passare il crash-test giusto pochi giorni prima che le altre tre vetture partano per l'Argentina. De Cortanze si è dichiarato tranquillo al riguardo «Abbiamo fatto esperimenti parziali di crash test a Milano superando egregiamente ogni difficoltà, si tratta ora soltanto di passare la prova in forma ufficiale». ■

# MUSETTO DA

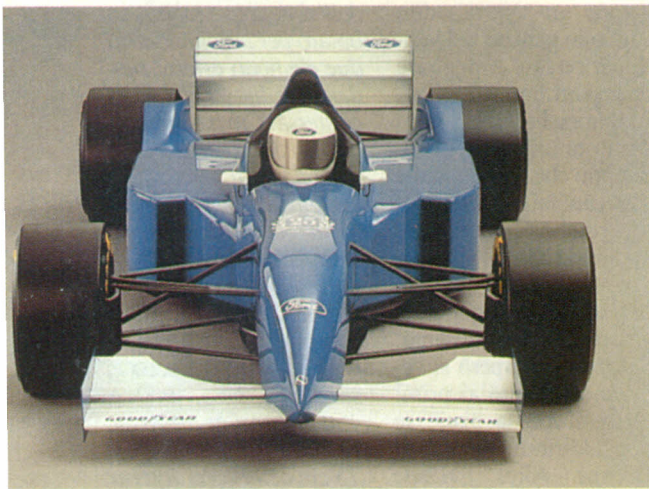


AL BANCO SUPERA GIÀ I 15.000 GIRI

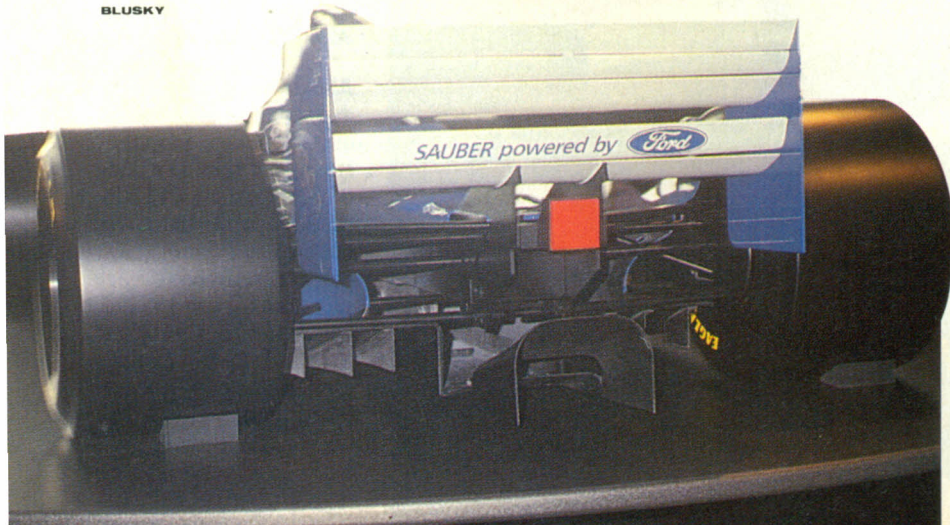
## Il nuovo Ford così uguale così diverso

**P**er le «parti» in causa Sauber, Ford, Cosworth sono cambiate molte cose. Non ci sono solo diverse filosofie tecniche da affrontare, ma anche un nuovo modo di impostare i rapporti. «In questi mesi ci siamo dovuti conoscere per fissare dei punti comuni» hanno precisato gli uomini della Cosworth. Più o meno dello stesso tenore sono state le parole dei tecnici della Sauber: «È iniziata un'era diversa. La Ilmor-

Mercedes era rappresentata da Mario Illien (che è svizzero): dialogo diretto, magari anche informale, ma sempre molto rapido e stretto. Ora siamo di fronte ad una realtà inevitabilmente diversa». Leo Ress, ha anche precisato «Quest'anno, in pista, saranno molti di più i motoristi a seguirci, fra uomini Cosworth ed elettronici Ford (le centraline sono sempre delle Eec studiate dalla Casa



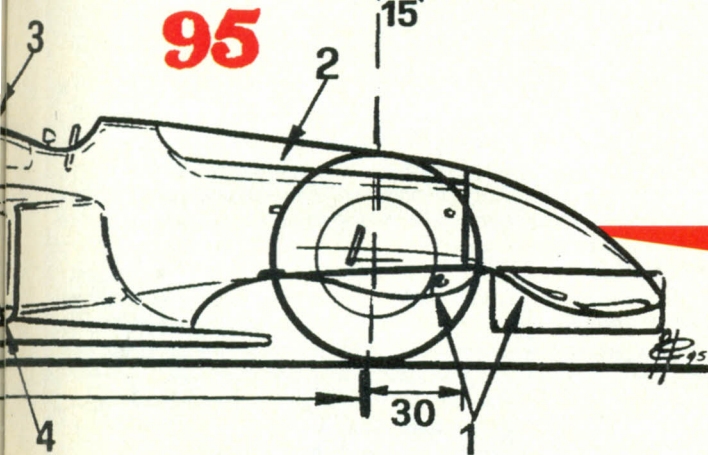
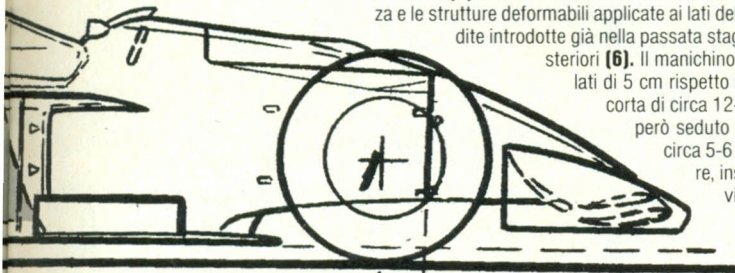
BLUSKY



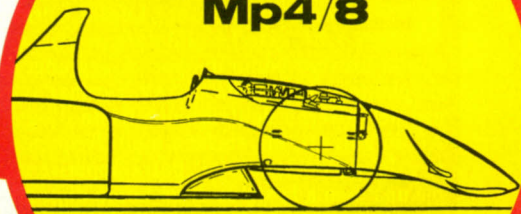
# FORMICHIERE

94

Della Sauber Ford C14 desta sorpresa il muso a formichiere, che ricorda quello della McLaren MP4/8 di 2 anni fa (vedi disegno sotto). Il telaio, infatti, si alza moltissimo da terra nella parte anteriore (tanto che gli attacchi inferiori della sospensione sono esterni alla scocca), poi si raccorda **(1)** con gli alettoni con un muso fortemente inclinato verso il basso e non con una soluzione tipo Benetton '94. Curiosa la forma della parte inferiore che crea una sorta di accentuato «Venturi». Il punto più basso coincide con il profilo principale dell'alettone. Ovviamente, è una monoposto in regola con le norme '95, di qui la riduzione in altezza delle paratie anteriori e dei flap. Anche la forma del telaio **(2)** è stata notevolmente influenzata dalle nuove norme di sicurezza con la parte davanti alla pedaliera raddoppiata in lunghezza e le strutture deformabili applicate ai lati dell'abitacolo. Interessante notare come in casa Sauber siano rimasti fedeli a 2 soluzioni inedite introdotte già nella passata stagione e ci riferiamo alle strutture di protezioni laterali **(3)** e alle pinne davanti alle ruote posteriori **(6)**. Il manichino mostrato non aveva i deviatori di flusso davanti alle fiancate **(4)**, ovviamente rialzate ai lati di 5 cm rispetto alla parte centrale del telaio. Il passo è rimasto lo stesso, ma la zona serbatoio **(5)** è più corta di circa 12-15 cm dato che all'interno sono stivati solo 135 litri rispetto ai 217 litri del '94. Il pilota è però seduto leggermente più indietro dato che l'abitacolo risulta più lungo, come da regolamento, di circa 5-6 cm. Per lo stesso motivo il volante non è più incassato nella struttura. L'alettone posteriore, installato nel modellino era del tutto tradizionale, ma con una corda ridotta dato che nel '95 vi è un limite di 15 cm dall'asse di area vietata per questa zona. Ipotizzabili soluzioni più sofisticate di prossima introduzione. La parte inferiore comprende i corti estrattori laterali **(8)** che partono dalle fiancate rialzate ed hanno 4 paratie verticali che si fermano all'altezza dell'asse ruota, punto in cui parte, invece, lo stretto (30 cm) profilo estrattore centrale. Questo presenta un'ampia feritoia orizzontale visibile nel punto **(9)**. Si incurva molto verso l'alto con raccordi decisamente dolci con le due lunghe paratie verticali.



Ispiratrice  
la McLaren  
Mp4/8



Il muso della C14 riprende quello della Mp4/8 del 1993, sopra, come si può vedere dal disegno. Anche quella vettura era motorizzata con un V8 Ford

americana ndr): 15-16 persone almeno».

**CAMBIAMENTI.** Come è il nuovo Zetec R 3.0 litri? Esternamente molto simile al suo predecessore di 3.5 litri, giusto un po' più stretto nella parte bassa, poiché sono leggermente rialzate rispetto al passato le pompe ed alcuni altri accessori. Il responsabile del progetto Zetec, Nick Hayes, ha spiegato che si poteva pensare ad un motore più piccolo, e non è escluso che per il '96 la Cosworth percorra la strada della riduzione degli ingombri (magari realizzando un 10 cilindri), ma la scelta più valida, per il momento, è apparsa quella di rivedere internamente il propulsore senza modificarlo

strutturalmente. L'idea è di cercare la potenza attraverso una superiore robustezza e rigidità relativa del motore, rimpicciolito da 3,5 a 3,0 litri. Sono, in ogni caso, molte le modifiche apportate. Alcune ovvie come bielle, pistoni, camicie dei cilindri, albero motore altre meno scontate, ma sicuramente volte a migliorare il rendimento del propulsore. Ad esempio: testate, sistema di comando delle valvole pneumatiche, condotti dell'aria. Niente fly-by-wire e trombette mobili, almeno per ora, ma la volontà di arrivare a superare i 15.000 giri, risultato già raggiunto nei test al banco. Nessuna paura di avere problemi di affidabilità? «No, anche se ancora ci man-

ca la verifica della pista, siamo fiduciosi — ha precisato il responsabile della Cosworth, Dick Scammel — senz'altro più tranquilli dello scorso anno, quando portam-

mo in pista per la prima volta uno Zetec R». Insomma, un V8 3.0 litri affidabile e con almeno 615 cv a disposizione, se è vero che rispetto allo scorso anno i cambi re-

golamentari hanno fatto perdere 100 cv pari, come dichiarato dal presidente della Ford Europa, Albert Caspers, al 14% della potenza massima totale... ■

**Nelle foto del manichino della Sauber C14 si notano le protezioni per la testa del pilota, l'andamento dell'anteriore e lo scivolo posteriore che è stato completamente rinnovato**



BLUSKY

**LUTTO**

**È MORTO LURANI**

# Un campione esempio di vita

**È scomparso a quasi 90 anni nella sua casa di Cernusco Lombardore uno dei più grandi personaggi delle corse: era pilota, dirigente e giornalista oltre che uomo di classe**

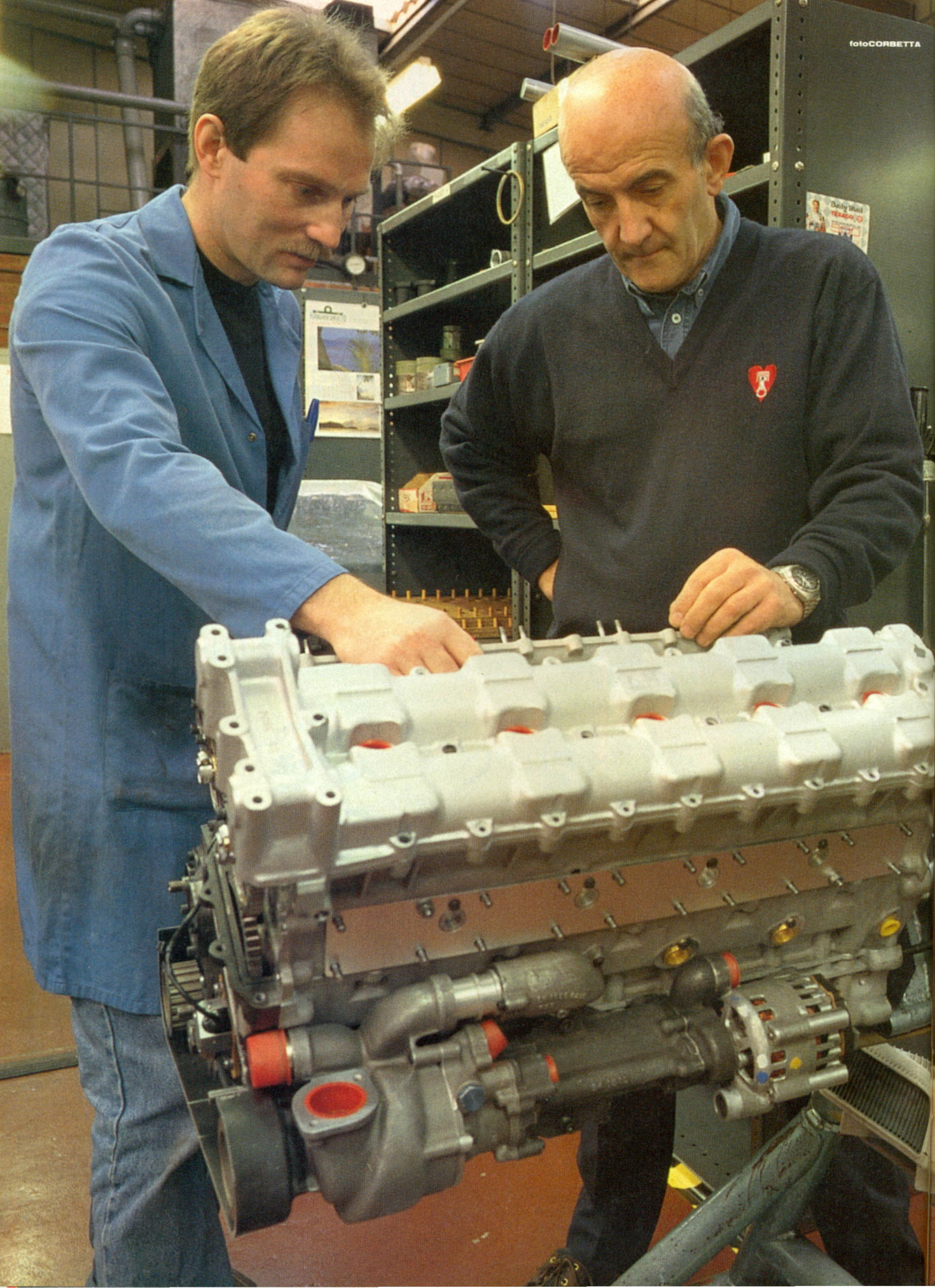
**ENRICO BENZING**

**È** doppiamente accorato il mio ricordo di Giovanni Lurani Cernuschi, giacché al dolore per la perdita di un vero uomo di sport si aggiunge il rimpianto per quantità di valori ormai svaniti nel governo dell'automobilismo d'oggi. Ai più giovani, ma anche a molti frequentatori dei paddock odierni, potrà apparire come una favola la storia di un uomo di nobile casato, conte di Calvenzano, follemente innamorato dell'auto da corsa, che si sia com-

prato fior di macchine, dal 1927 al 1956, e che sia giunto fino al Gran Premio di Tripoli del 1938 o alla «24 Ore» di Le Mans del 1951. L'aver guidato una Maserati Grand Prix nell'anteguerra è come andare oggi in Formula 1. Nel tempo andato, quando lo sport era sport, non era imperativo essere dei campioni: bastava partecipare, senza ossessioni di lucro, ed era già un'impresa dominare quei mezzi. E poi esistevano delle specialità, decantate e gratificanti, come la

tremenda salita dello Stelvio (cara anche a Nuvolari), dove arrivare secondo assoluto nel 1939, com'è riuscito a Giovannino Lurani, con una Bmw, dietro all'invincibile Mario Tadini, poteva dirsi una conquista agonistica rilevante. Inoltre, si dava importanza anche ad altre conquiste, quelle più tecniche dei record internazionali di velocità: qui, Lurani, come Taruffi, dal 1935 al 1956, si era costruita la sua vetturella Nibbio, spinta dai motori Guzzi motociclistici. In ogni modo, nella sua vita dedicata allo sport dell'automobile, il conte Lurani non si è mai vantato come pilota; è stata una attività formativa. Ripeteva con orgoglio di esser stato spettatore, men che diciassettenne, della nascita dell'Autodromo di Monza nel 1922. Ingegnere a Milano nel 1929, entrò in quell'anno nella Commissione Sportiva dell'Automobile Club che organizzava i Gp monzesi. Punto di partenza per una lunga carriera, dalla Csaì alla Fia, tra regolamenti, studi e gestioni varie, estese anche al campo motociclistico. Senza dimenticare la Scuderia Ambrosiana, di cui è stato membro fondatore nel 1936 e a lungo direttore. Proprio per la sua lunga militanza (dal 1946 al 1960 almeno) negli organi di governo internazionali dello sport e per la mia successiva esperienza parallela, quando l'appartenenza alla Commissione Tecnica era una carica onorifica, vien da rifarsi ad alcuni valori irrimediabilmente perduti o travolti dal grande business. Così, oggi che il giornalismo o la letteratura tecnica son visti in Formula 1 come una sorta di spionaggio industriale e che l'indipendenza di chi opera per lo sport non è più considerata, può sembrare impossibile che Giovanni Lurani, con il suo bagaglio culturale, con le sue puntate agonistiche, con la sua eccezionale conoscenza delle lingue, con le sue relazioni internazionali, con una intensa attività giornalistica, via via comproprietario, condirettore e direttore di «Auto Italiana», con puri interessi sportivi in una Scuderia, sia stato chiamato, e tanto apprezzato, ai vertici internazionali. ■





**FORMULA UNO**

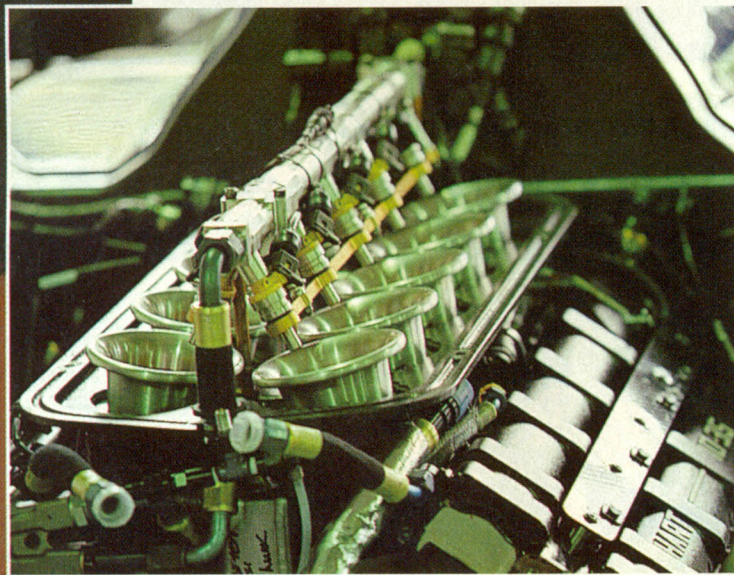
**BRIAN HART**

# CILINDRO magico

Il progettista del V10 che nel '94 ha sbalordito sulla Jordan sta già lavorando al V8 tremila per la Arrows. Scopriamo i segreti dell'ultimo mago dei motori

**GIGI CORBETTA**

FotoORSI



**Brian Hart, al centro, controlla con un tecnico motorista uno dei V10 che montati sulla Jordan, sopra, nel '94 hanno mostrato di non temere i più blasonati propulsori della F.1. Per il progettista inglese la nuova scommessa si chiama Arrows, alla quale fornirà il dieci cilindri ridotto a 3000 cc in attesa del nuovissimo V8**

**S**ono le sette di un giorno qualsiasi e come tutte le mattine è Brian Hart l'uomo che varca per primo la soglia della Hart Ltd, l'azienda che porta il suo nome. Senza neppure togliersi il berretto, l'uomo legge i messaggi che sono arrivati via telefax, accende le luci nei vari reparti, legge i giornali mentre ascolta la radio. Brian Hart è l'ultimo grande artigiano della F.1, l'ultimo motorista indipendente, il piccolo Davide capace di impensierire il grande Golia rappresentato dalle Case che profondono soldi, uomini e risorse per vincere. Brian Hart è molto geloso del suo piccolo mondo, una sede di poche migliaia di metri quadrati nella quale opera un gruppo di venticinque persone. Una vera e propria bottega artigiana, che ha saputo fare dell'abilità e dell'amore per il proprio lavoro le armi con le quali raggiungere risultati ambiti anche da organizzazioni cento volte più grandi. La pole position ottenuta da Rubens Barrichello nelle prove del Gp del Belgio dello scorso anno con la Jordan 194 spinta dai dieci cilindri di Brian Hart è solo la punta emergente dell'iceberg, l'episodio che ha aperto gli occhi anche ai meno attenti. Anche se, va detto, non è così facile essere

informati a proposito di questo inglese schivo, che dal '72 non faceva entrare giornalisti nella sua fabbrica perché non crede alla pubblicità che viene dall'apparire sui giornali, rifugge le polemiche, è fedele a una sola religione: quella del lavoro svolto in maniera disciplinata. Nella sua fabbrica tutti lo rispettano, nessuno dei suoi uomini lo teme perché ha saputo trasmettere loro la sua voglia di lottare per vincere. Ma chi è veramente questo motorista taciturno ma così bravo da essere stato capace di conquistare la stima di tutta la F.1, a cominciare dalla Ferrari che prima tramite Barnard poi con Todt gli ha offerto una collaborazione? Jane Brace, la segretaria, e i suoi collaboratori più stretti, da John Lievesley a Phil Sessions e John Doe, gli hanno affibbiato un soprannome significativo: the sourcer, lo stregone. E com'è questa piccola factory dove nascono... cuori che pulsano forte? La prima sensazione che si prova entrando alla Hart Ltd è quella di essere in un luogo dove sono celati piccoli segreti custoditi con gelosia, un posto dove il look non interessa e dove si lavora sodo. Sei meccanici specializzati elaborano le singole componenti di ogni motore, quattro gruppi di due meccanici ciascuno si occupano del montaggio dei propulsori, tre tecnici sono responsabili dei banchi prova. Sopra a tutti c'è Brian Hart, che con un dinamismo incredibile lavora insieme a Lievesley nell'ufficio tecnico, corre a esaminare i parametri di ogni motore al banco prova, sovrintende al montaggio di ogni unità. E almeno ogni dieci minuti Jane Brace lo chiama perché deve rispondere a una telefonata. Prima è la Mahle, che sta lavorando ai pistoni dei suoi motori, poi c'è la Panke che lo vuol informare circa le ultime bielle in titanio, quindi è la volta della californiana Ad West Engineering che realizza le valvole in titanio.

**IL FUTURO.** In un angolino della factory sta nascendo il motore del futuro, il 30-08, un otto cilindri di 3000 cc destinato alla Arrows. Come si sa Eddie Jordan ha colto al volo l'occasione Peugeot ma Brian Hart non ha davvero faticato a trovare un altro team. La Arrows inizierà con il 10 cilindri '94 ridotto di cilindrata, poi arriverà il nuovissimo V8 del quale il motorista inglese non vuol svelare troppi segreti. Dice solo che sarà notevolmente corto; appena 48 centimetri, e che avrà una coppia di circa 40 kgm. L'albero motore, infine, pesa solo 9,5 kg. Di più Hart proprio non vuole dire, anche se poi alle nostre insistenze finisce con ammettere che «*Abbiamo trovato una buona coppia motrice per l'otto cilindri, adesso dobbiamo individuare il miglior compromesso tra potenza e affidabilità. Ritengo che nella prima parte della stagione i V8 avranno circa 700 cv, mentre i V10 e i V12 potranno spingersi fino a valori prossimi a 740 cv, con qualcosa in meno a livello di coppia rispetto agli otto cilindri*». La cosa ancora più incredibile di Hart è che un gruppo di appena 25 persone sta lavorando addirittura a due motori, perché come abbiamo visto sta nascen-

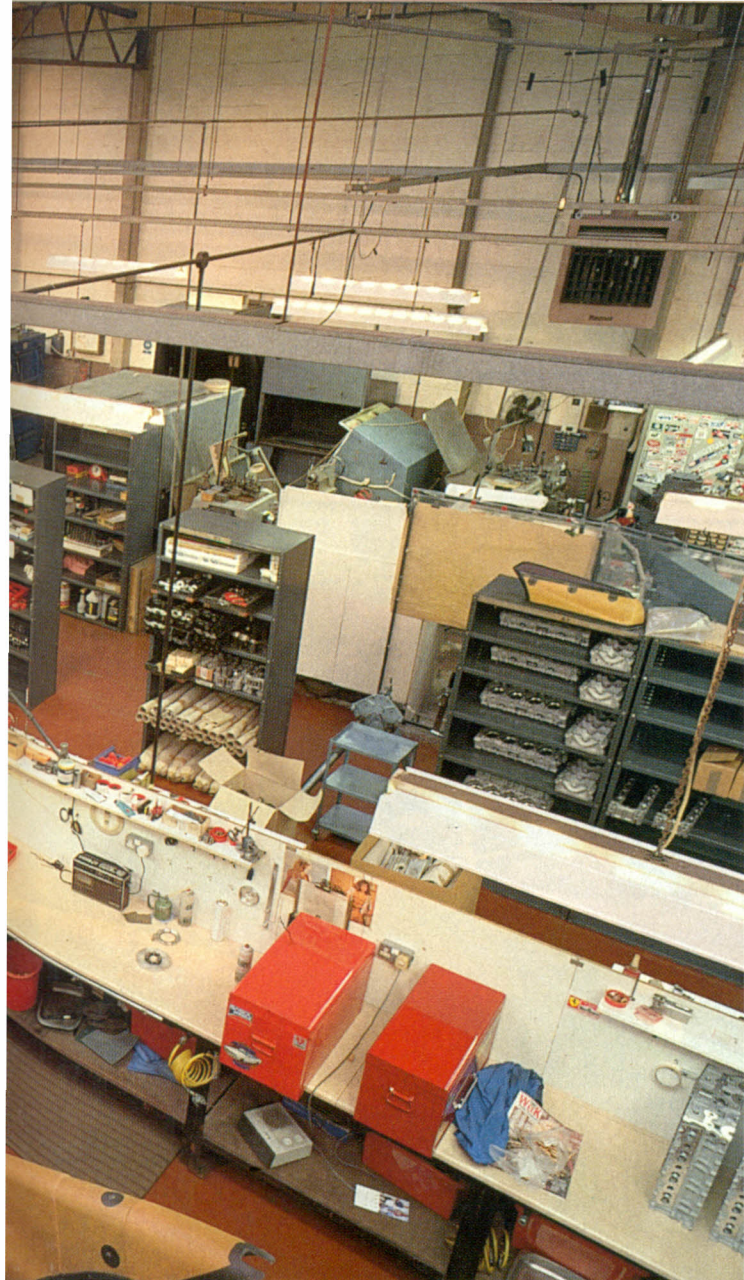


IL MOTORISTA BRITANNICO È UN EX PILOTA CHE...

## Ha partecipato anche a un Gp al Nürburgring!



Brian Hart è un apprezzato tecnico che si è formato lavorando nell'industria aeronautica britannica De Havilland prima e alla Cosworth. Poi, nel '69, Hart ha fondato l'azienda che porta il suo nome e che ha sfornato propulsori per la Toleman, la Ram e la Jordan F.1. Quello che forse non tutti sanno è che Brian Hart ha un trascorso di pilota e ha preso parte anche a un Gp di F.1, al Nürburgring, nel 1967. In quella occasione Hart prese il via al volante di una Protos Cosworth del team di Ron Harris e si classificò quarto tra le F.2 (che allora erano ammesse al via del Gp per infoltire gli schieramenti) a tre giri dal vincitore. Hart ha gareggiato in F. Junior dal '58 al '63 per passare poi alla F.2. Con le monoposto della serie cadetta si è aggiudicato il Gp di Pergusa nel '66 e la Rhine Cup a Hockenheim nel '69. Poi, gli impegni come motorista lo convinsero ad abbandonare le vesti di pilota, nel '71. ■



graficCORBETTA



## Nella bottega del maestro

**Ecco tre momenti della giornata di Brian Hart all'interno della sua factory, nella quale nascono motori di F.1. Sopra, il progettista osserva i dati sugli strumenti del banco prova, sotto è al tavolo da disegno, a fianco è già in fabbrica di prima mattina e attende l'arrivo dei suoi uomini. In basso, uno dei venticinque tecnici alle sue dipendenze sta controllando una serie di cornetti di aspirazione dei dieci cilindri**



do il V8 ma è con il V10'94 adattato che si inizierà il '95... «In teoria il V8 — spiega Hart — consente notevoli vantaggi a livello di coppia, ingombri, peso, consumi, però il V10 consente vantaggi dal punto di vista pratico. Non solo: ritengo sia questo il motore del futuro». E, sollecitato a proposito della perdita di prestazioni dei nuovi propulsori di 3000cc rispetto ai vecchi 3500, Hart dice che «Una volta risolti i problemi di riempimento delle camere di scoppio in relazione al regime di rotazione, che sarà molto più elevato nei motori di 3000 cc, le potenze dei tre litri saranno alquanto vicine a quelle dei 3500». Che cosa è successo fra Hart e Jordan? Qual è stato il motivo che ha fatto saltare un'unione altrimenti ricca di soddisfazioni? «C'era una grandissima collaborazione fra me e il progettista del team, Gary Anderson. Purtroppo Eddie Jordan era ossessionato dall'idea di ottenere il motore di un grande costruttore, la ritiene l'unica via per entrare nel novero dei top team. Il contratto che ha ottenuto con la Peugeot era la sua occasione e i buoni risultati raccolti con il mio motore non hanno più avuto alcun valore, anche se

non gli avevo davvero fatto spendere molti soldi». Quanti? «Per tutto il '94 ho ricevuto quattro milioni di dollari (più o meno sei miliardi e mezzo di lire). Con il doppio avrei potuto realizzare anche la distribuzione pneumatica per le valvole, i tromboncini a lunghezza variabile, una gestione elettronica del motore più sofisticata». Sarà difficile quest'anno ripetere con la Arrows i risultati ottenuti nel '94 con la Jordan? «I migliori risultati fra un costruttore di telai e un motorista si ottengono nell'arco dei tre anni. La continuità è il grande segreto per arrivare sul podio e se questa viene spezzata tutto il lavoro svolto in precedenza va a monte». Questo, concludendo, è quello che pensa Brian Hart, l'uomo che ha detto no alla Ferrari «Perché la collaborazione con loro mi avrebbe tolto molta indipendenza e perché non credo impossibile un'integrazione fra la mia realtà, artigianale, e quella, industrializzata, della Ferrari. Ancora ad Adelaide, a fine mondiale '94, parlammo a lungo io e Todt ma dopo quel colloquio ebbi la certezza di avere interessi troppo diversi da quelli della Ferrari».

Enrique Scalabroni  
cura personalmente  
il modellino in scala 1:40  
della Ikuzawa 001  
la monoposto  
in fase di realizzazione  
a Basildone nella sede  
della Hawtal Whiting,  
una delle piú  
importanti  
Engineering esistenti  
al mondo



**FORMULA UNO**

**TEAM IKUZAWA**

**UNA CORSA LU**



**La squadra diretta da Scalabroni la vedremo in gara solo nel '96, ma sta preparando il suo arrivo con grande scrupolo. Scopriamo come una struttura nuova realizza l'entrata nei Gp**

**■ GIGI CORBETTA**



**T**etsu Ikusawa, ex pilota giapponese, grande appassionato di corse, da anni cullava un sogno: realizzare una squadra di Formula

1. Niente di faraonico, ma un progetto serio, capace di far entrare la nuova scuderia nel Circus senza gli stenti che hanno accompagnato altri team debuttanti. Il nipponico ha contattato a fine 1993 Peter Windsor, ex direttore sportivo Williams, e subito dopo Enrique Scalabroni, il progettista argentino che ha lavorato in Williams, Ferrari, Lotus e Peugeot. Enrique, uomo geniale ma dalla mentalità realistica, spiegò subito quali sarebbero stati i rischi di partire con una struttura da zero che in passato non aveva mai fatto niente nelle corse. Ikusawa si prese una settimana di tempo per pensarci su e poi richiamò i due collaboratori: «La Ikusawa International Ltd — disse — nascerà nella struttura della Hawtal Whiting». Un nome sconosciu- ▶

**INGA UN ANNO**

to nel mondo dei Gran Premi. Che garanzie poteva dare? Il progetto, invece, era molto ambizioso, perché si proponeva di scavalcare alcuni degli inevitabili inconvenienti nel lancio di un nuovo team. La Hawtal Whiting, che ha sede a Basildone nell'Essex, la contea a nord-est di Londra, è una delle Engineering più avanzate esistenti in Gran Bretagna. E in grado di realizzare per un grande costruttore il progetto finito di una vettura da mettere in produzione, fornendo un «pacchetto» completo che arriva fino agli stampi per produrre le singole parti di una vettura. Questa base tecnologica inglese, quindi, rappresentava la garanzia di poter attingere a una fonte di altissima tecnologia che solo le grandi squadre, e nemmeno tutte, si possono permettere. Scalabroni, contando sul supporto finanziario che Ikuzawa ha garantito per dare il via all'iniziativa, ha dedicato i primi sei mesi di lavoro nel mettere insieme alla Hawtal Whiting la struttura tecnica e logistica del team Ikuzawa. Ha selezionato i tecnici a cui affidare la responsabilità dei singoli reparti per costituire un gruppo di lavoro monolitico. Riguardo alla retribuzione l'argentino ha adottato la filosofia Williams: pagare i tecnici per quanto valgono in modo che lavorino per vocazione e non per altre ragioni. Nel '94 la squadra si è dedicata allo studio, allo sviluppo e alla costruzione del modellino per la galleria del vento. Gli studi che l'ufficio tecnico sta portando avanti (c'è stato un sostanziale cambiamento regolamentare che ha consigliato la Ikuzawa a rinviare il debutto in corsa nel '96) porteranno entro la primavera alla costruzione della monoposto che andrà a effettuare i primi test in pista. Il lavoro di progettazione avviene su unità Cad-Cam (ci sono otto stazioni per il calcolo delle strutture) con il supporto della tecnologia Hawtal Whiting che può sfoggiare il computer Cray capace di sei milioni di calcoli al secondo ed è collegato a una stampante lunga sette metri capace di produrre disegni in scala naturale.

**AERODINAMICA.** L'aerodinamica viene sviluppata nella galleria del vento dell'Imperial College con un modello in scala 1:40. Dal luglio scorso sono state 300 le ore di ricerca dedicate alla ricerca nel wind tunnel e altrettante sono in programma per questo 1995. Naturalmente le esperienze sono state riversate sulla «maquette» in scala 1:1 dove è possibile trovare la giusta ergonomia del pilota nell'abitacolo. Scalabroni considera della massima importanza avere un pilota che riesce a guidare con un confort minimo per ottenere il massimo del rendimento nell'arco delle due ore di gara e non solo per alcuni giri di qualifica. Anche John Watson, oggi commentatore televisivo inglese, ma ieri apprezzato pilota di F.1, si è reso disponibile a collaborare: se si trovava a suo agio lui con la sua statura e la sua stazza nessun altro pilota avrà problemi di ingombro. Il telaio della



fotografieCORBETTA



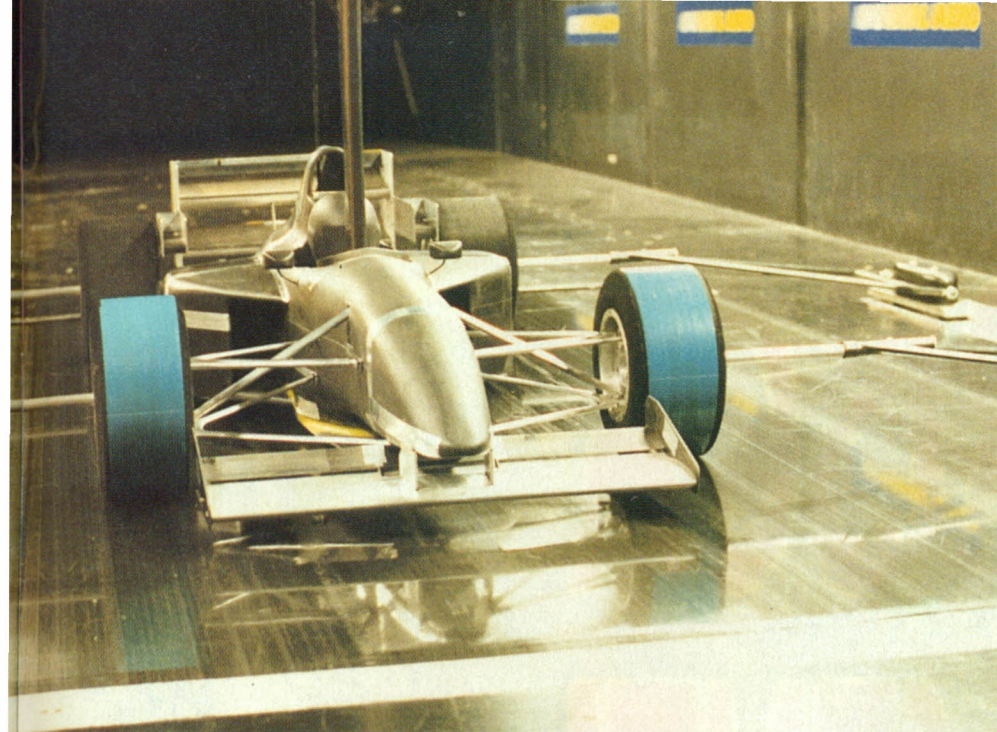
Sopra, il modellino Ikuzawa in galleria del vento. Ai lati, la maquette dove si studia la collocazione del pilota nell'abitacolo: ha collaborato anche Watson con preziosi consigli. Scalabroni cura in maniera particolare l'ergonomia del pilota. Nell'altra pagina, il computer Cad, la stampante del Cray e l'ufficio tecnico

IKUZAWA CORREVA IN F.2

## Tetsu da pilota a manager

Tetsu Ikuzawa nasce in Giappone 51 anni orsono e comincia a correre giovanissimo in moto all'inizio degli anni '60 per poi passare alle auto. Dal 1966 lascia il suo paese d'origine per l'Europa, dove completa gli studi a Parigi, cimentandosi contemporaneamente prima nel britannico di F.3 e quindi nell'Europeo di F.2. Le sette vittorie ottenute in Inghilterra gli valgono l'ingaggio della Lotus in F.2. Tetsu gareggia con una Mk 69 e ottiene un secondo posto a Hockenheim nel 1970. Dalla metà degli anni '70 si distacca progressivamente dall'automobilismo attivo e si ritira dalle gare all'indomani della 24 Ore di Le Mans dell'80. Subito dopo fonda un suo team per correre nella F.2 nipponica con una Ralt-Honda sponsorizzata dalla Jps, che si aggiudica due edizioni della serie con Satoru Nakajima e Geoff Lees. Negli ultimi anni ha collaborato con alcune Case giapponesi in diverse categorie, sino a dare il via al progetto di una factory per debuttare nel Mondiale di F.1 nel '96.





Ikuzawa verrà realizzato in Spagna da una azienda di materiali compositi con sede vicino a Toledo. Si tratta della International de Compositos Sa che è nata per volere della Boeing per la fabbricazione di componenti belliche e delle ali e timoni dell'Airbus A 310.

**CAMBIO.** La monoposto si presenta molto tradizionale. È anomalo per un geniale come Scalabroni; la novità assoluta è data dal cambio che sarà di tipo verticale a sei marce. Questa soluzione permette una buona ripartizione dei pesi, spostando le masse verso il centro di gravità e favorisce una buona accessibilità meccanica. I rapporti si possono cambiare da uno sportelletto sopra il cambio senza che si debbano smontare altre parti. I vantaggi possono essere anche di natura aerodinamica: la scatola a forma cuneiforme si stringe dietro come la chiglia di una nave, tanto da consentire di andare a soffiare con gli scarichi del motore nel diffusore centrale.

**SOSPENSIONI.** La monoposto avrà un sistema idraulico del tutto inedito di cui Scalabroni non vuole per il momento fare troppi accenni: si basa su tre elementi messi in serie che garantiranno grande sensibilità agli impulsi e una reazione immediata.

— *Da vedersi la Ikuzawa è una monoposto molto simile alle altre. Da cosa ha iniziato il progetto?*

«Certo può sembrare a molte altre — prosegue l'argentino — ma non si tratta di aver copiato, si tratta del frutto del lavoro in galleria del vento e delle analisi matematiche. Il musetto del modellino somiglia a quello della Benetton, però posso dire che ha più riferimenti a quello del progetto Peugeot F.1. Si tratta di dichiarazioni concettuali: prima di arrivare al modello abbiamo fatto moltissime prove per trovare l'equilibrio fra l'ergonomia del pilota e l'aerodinamica».

— *Quando arriverete a debuttare che forza sarà necessaria?*

«Siamo una squadra piccola alla quale non manca nulla, ma dove non bisogna spendere a vanvera o sprecare energie. Arriveremo ad essere una ventina di ingegneri e sessanta fra dipendenti e meccanici».

— *Dove trovare le risorse economiche?*

«La prima fase è promossa da Ikuzawa, mentre le relazioni con gli sponsor saranno tenute naturalmente da Peter Windsor. La Ikuzawa è una squadra con le giuste risorse finanziarie e con un grande potenziale tecnico dovuto all'appoggio della Hawtal Whiting».

— *E per i piloti?*

«Uno sarà giapponese per ovvi motivi, l'altro sarà un conduttore di esperienza».





**SPECIALE**

**L'ETÀ DEI PILOTI**

# FAVORISCA DOCUMENTI

**Damon Hill è protagonista di un clamoroso caso di... lifting anagrafico: dichiara di avere 33 anni, ma in realtà ne ha 35. Nel mondo delle corse sono molti i conduttori che si «ritoccano» l'età per apparire, all'occorrenza, più o meno giovani. Vi sveliamo come e perché**

**MARIO DONNINI**

**S**iamo nel 1970 e un Graham Hill oramai sul viale del tramonto decide di scrivere la sua autobiografia, intitolata «Alle soglie del pericolo», con prefazione del giornalista francese Gérard Crombac. L'anziano campione narra così le varie fasi della sua lunga e fortunata carriera, dedicando un capitolo ad ogni stagione trascorsa al volante di un'automobile da competizione. Al termine della parte riguardante il 1960, precisamente a pagina 110, Graham parla della nascita di Damon, il suo unico figlio maschio, avvenuta il 17 settembre. Facciamo ora qualche passo in avanti e andiamo al settembre 1981. Molte cose sono cambiate, Graham è tragicamente scomparso in un incidente di volo alla fine del '75 e il giovane Damon sta muovendo i primi passi della sua carriera agonistica, preferendo per ora le due alle quattro ruote. La mamma Bette scrive una lettera garbata e piena di speranza ad

Damon, quanti anni hai? Anche se le fonti ufficiali danno il figlio di Graham Hill nato nel '62, il vice campione del mondo di F.1 risulta essere nato nel 1960. A 35 anni il pilota britannico è in realtà uno dei piloti più anziani del circus della F.1...



Autosprint e Motosprint, parlando del suo 21enne rampollo che gareggia con una Yamaha 350 del David Brown Racing. Veniamo al punto. I due episodi narrati hanno un solo nesso in comune e proprio su quello vogliamo e dobbiamo focalizzare la nostra attenzione: papà Graham e mamma Bette affermano entrambi che Damon è nato nel 1960 e, detto da loro, il dato fa fede sino a prova contraria. Quindi, diversamente da quanto riportato sinora dalle fonti ufficiali, il vicecampione in carica non è nato nel 1962, bensì due anni prima. Il classico refuso privo di significato? La tipica svista redazionale, veniale quanto giustificabile? Strano davvero: è possibile che sbagli una testata, non cer-



STUDIO COLOMBO

ORSI

**Ecco alcuni illustri esempi di età ritoccate:**  
**Emanuele Pirro, sotto, per iniziare a correre nei kart si... «invecchiò» opportunamente di un anno.**  
**Jean-Louis Schlesser, a fianco al volante della Williams di F.1, ha in realtà 47 anni in luogo dei... presunti 43. Un paio di anni se li è tolti anche il britannico Steve Soper pilota ufficiale della Bmw, in alto, così come a suo tempo fece Gilles Villeneuve, a destra, che era nato nel 1950 e non nel 1952**



to che tutte scrivano reiteratamente la stessa data di nascita errata. Si fa quindi strada un'ipotesi maliziosa e tutta da dimostrare. Che Damon a inizio carriera si sia volutamente tolto un paio d'anni per sembrare un poco più giovane? In fondo un po' di convenienza l'avrebbe avuta eccome, visto che il suo debutto in auto risale al novembre dell'83, quando il pilota inglese aveva già 23 anni.

**ANNI DI PIOMBO.** A quell'età è un po' tardi per cominciare ed è molto problematico trovare credito e fiducia tra gli addetti ai lavori. Niente di meglio di un... lifting anagrafico, quindi. Nel mondo delle corse, d'altro canto, si conoscono esempi illustri di «ritocchi» di tal genere. Certo, è soltanto un'ipotesi di lavoro, tutt'altro che una certezza, anche se, andando a scavare nell'archivio di As, è possibile trovare un altro interessante riscontro. Intervistato dal nostro settimanale nel giugno del '93 (N. 22 a pag. 31) Damon parla dei suoi trascorsi in moto, rivelando di aver vinto un «campionato» in Inghilterra nell'83 a 21 anni d'età. Sembra quasi la conferma diretta che anche l'inglese sia... convinto di avere due anni in meno, in netto contrasto con le affermazioni di mamma e papà rilasciate in epoche diverse e in tempi

non sospetti. Delle due l'una: o Damon ci marcia o i suoi genitori si sono clamorosamente sbagliati. Fate un po' voi... Già, ma cosa cambia immaginare un Damon nato nel '60 e... desideroso di nascondere? Poco o nulla dal punto di vista del suo indubbio valore agonistico, qualcosa, forse, nella valutazione del personaggio.

NORIS



**UN ANZIANO ROOKIE.** Se così fosse, il pilota inglese si troverebbe ad essere, a dispetto della sua breve militanza nella massima formula, uno dei piloti più anziani in attività, di solo un anno più giovane dei veterani Berger e Brundle. Inoltre è curioso notare che il suo debutto in F.1 sarebbe avvenuto a ben 32 anni (nel '92 con la Brabham), e per gli anni '90 questo rappresenterebbe un vero e proprio record! Ancora: un Damon nato nel '60 sarebbe distante di quasi 10 anni dall'età di Schummy, tanto da far apparire (ragionando a ritroso), il duello di Adelaide un vero e proprio scontro generazionale! Infine un'ovvia considerazione di carattere psicologico. Tentare di «ringiovanire» a inizio carriera può avere un senso, può essere un modo come un altro per evitare ostacoli e spianarsi la strada. Ha meno senso, una volta arrivati al top della carriera di pilota, continuare nel gioco quando oramai il proprio valore è stato ampiamente dimostrato e due anni in più o in meno sposterebbero ben poco... Sarebbe una precauzione inutile e, soprattutto, il sintomo di una certa insicurezza psicologica, per giunta immotivata. In fondo stiamo parlando di un pilota di F.1 e non di una candidata a Miss Universo... Curiosi di sapere la verità, eh? C'è un solo modo. Giù la maschera, Damon: quanti anni hai? ■

TANTI GLI ESEMPI DI... RITOCCHI ANAGRAFICI

# Anche Gilles ha... tolto 2 anni

**B**asta scavare un poco per trovare nel mondo delle corse tanti casi di piloti che ritoccano la propria data di nascita. Due sono i filoni principali: da un lato i giovanissimi che si invecchiano artatamente per

scavalcare la barriera dell'età minima, e dall'altro i veterani che ritoccano la carta d'identità per avere meno... futuro dietro le spalle. Qualche nome? Nessun problema. Il primo esempio illustre è quello dell'americano

Troy Ruttman, che debuttò appena diciannovenne nella 500 Miglia di Indianapolis del 1949 falsificando il certificato di nascita per eludere il limite d'età. Tre anni dopo vinse la gara. «Parliamoci chiaro, non ne ho la certezza, ma nutro il fondato sospetto che i fratelli Rodriguez negli anni '60 abbiano corso con qualche anno di troppo nella licenza. A quei tempi erano due ragazzi e le loro carte d'identità non mi hanno mai convinto». Sono parole di Franco Lini, ex direttore sportivo della Ferrari e decano del giornalismo corsaio. Ma non finisce qui. Abbiamo anche la testimonianza di un illustre reo confesso, Emanuele Pirro, pronto a svelare simpaticamente una sua marachella giovanile: «Sì, sono passati 20 anni e ora posso anche confessarlo. Per cominciare a correre nei kart mi servii di una falsa dichiarazione rilasciata da un notaio compiacente. Avevo urgente bisogno di... invecchiare di un anno in brevissimo tempo e quello era l'unico modo». Sin qui i giovanissimi che eludono gli sbarramenti anagrafici, tuttora abbastanza frequenti specie nell'ambiente kartistico. Passiamo ora ai «ringiovanimenti miracolosi». Il più famoso è forse quello di Gilles Villeneuve, che ufficialmente figurava nato il 18 gennaio 1952, mentre in realtà la sua reale età era di due anni maggiore. Anche per il francese Jean-Louis Schlesser, ex campione del Mondo nei prototipi e attuale protagonista nei Raid, gli anni sembrano non passare, anzi... Il francese risulta nato nel '52, mentre nell'ambiente sono moltissimi pronti a giurare che il suo vero anno di nascita sia il 1948. Tanti dubbi pendono anche sul conto di Steve Soper, che secondo le fonti ufficiali dovrebbe essere nato il 27 settembre 1953, mentre le «gole profonde» del giro della D2 danno per certo che il simpatico inglese abbia almeno un paio d'anni in più. Eppoi prova tu a sostenere, come fa Mansell, che l'età non conta... ■

AMADUZZI



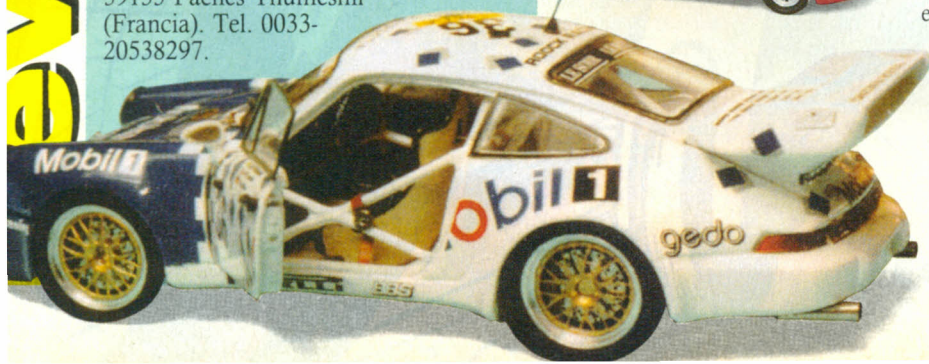


HANNO PORTE APRIBILI  
**Renaissance**  
**schiera**  
**Porsche 911**  
**senza veli**



Renaissance, rinascita. È il nome, un tantino... impegnativo, di una Casa francese che opera da qualche tempo nel settore degli «speciali» di alto livello. La caratteristica principale dei kit in resina e in scala 1/43, della Renaissance, che commercializza i suoi modelli anche già montati e rifiniti, è che ci sono tutti i pezzi necessari per realizzare gli interni. E per le vetture con carrozzeria chiusa viene sempre prevista la possibilità di rifinire il modello con le portiere aperte, in modo da mettere in mostra tutti i dettagli. Tra i vari soggetti presenti nel catalogo della Renaissance abbiamo scelto la Porsche 911, realizzabile in varie configurazioni. Nelle immagini si possono vedere la versione con i colori Mobil prima alla 24 Ore di Spa '94, (sotto), la numero 86 seconda alla 24 Ore di Daytona '94, (sopra), la numero 59 ritirata alla 24 Ore di Daytona '94, (in alto). A queste si aggiungono diverse altre versioni. I kit costano fra i 370 e i 390 franchi francesi, al cambio circa 120.000 lire, e si possono ordinare direttamente al produttore.

**Renaissance:** 79 rue Henri Dillies, 59155 Faches Thumesnil (Francia). Tel. 0033-20538297.



## E la Gamma ha pronte anche le Peugeot 405

La Gamma Models ha realizzato l'ennesima, interessante, riproduzione di una protagonista del Super Turismo italiano della passata stagione: la Peugeot 405 Mi16. La vettura francese non poteva mancare alla collezione della Gamma Models e si aggiunge alla parata di Bmw 318is e Audi 80 Quattro. Con il kit, in resina e in scala 1/43, della Casa romana si possono ottenere sia la 405 Mi16 in versione pilotata da Fabrizio Giovanardi che quella condotta da Gary Ayles. A proposito delle Audi 80 Quattro, infine, la Gamma ha pronte le versioni che hanno corso nella serie tedesca Adac D2.

**Gamma Models:** via Muzio Attendolo 69; 00176 Roma. Tel. 06-21703260.

## La Toyota di Bertone ...Così per gioco

Anche Enrico Bertone e la sua vittoria nel rally Catalunya-Costa Brava sono stati celebrati dal mondo del modellismo. Lorenzo Gozzi, titolare del punto vendita «Così per gioco» ha infatti messo in commercio il kit in scala 1/43 della Toyota Celica con la quale il pilota piemontese ha partecipato nel '94 al campionato ceco e alla prova spagnola. La base è il kit in metallo bianco di Racing 43, alla quale sono state portate le opportune modifiche e che è stata dotata delle necessarie decalci.

**Così per gioco:**  
 Piazza Roma 6,  
 13038 Santhià  
 (Vercelli). Tel.  
 0161  
 935183.



## Scorpioni da record per Valerio Barnini



Valerio Barnini continua a immettere sul mercato interessantissimi kit, in resina e in scala 1/43, relativi a vetture della Abarth. Ecco, ultime arrivate in ordine di tempo, la Abarth Ot 1300 Sport che con il numero 25 partecipò al Gp d'Austria 1967, la Fiat-Abarth Ot 2000 Coupé America del '66, la Fiat-Abarth Ot 2000 berlina del '64. Particolare rilievo va a queste ultime due, modelli assolutamente inediti e relativi alle interessanti elaborazioni di Carlo Abarth sulle Fiat 850 coupé e berlina. I kit costano fra le 55.000 e le 60.000 lire l'anno.

**Barnini:** Via Volterrana 16, 50020 Cerbaia (Firenze). Tel. 055-82521.

**ECCO LA SEDICESIMA E ULTIMA DISPENSA SUL MONDIALE F.1 1994**

**In tutto ne saranno pubblicate 16 di cui 14 dedicate ai Gp, una a tutte le cifre dell'anno e una al pilota campione del mondo '94. All'fine si otterrà un esclusivo volume di ben 256 pagine in carta speciale da rilegare con la copertina distribuita con il n. 40 di AS**

Collezionate i 16 bollini, uno per uscita settimanale, incollate sulla scheda apparsa sul n. 40 di AS e, a raccolta completa, spediteli al nostro indirizzo:

**Autosprint Gp Fedeltà '94 c.p. AD 1734 40100 Bologna**  
 Tra tutti i tagliandi, completi di generalità, verranno sorteggiati 25 lettori che, accompagnati, potranno visitare il Reparto Corse della Ferrari

**questo è il 16. bollino SONO LE FOTOCOPIE**

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.

## CAMPIONATO RALLY 2 LITRI

Come è noto, la Fia a partire dal 1° gennaio 1995 ammette tra le vetture del Gruppo A nei Campionati Internazionali Rally le vetture con estensione di omologazione variante Kit.

Per rispondere a numerosi quesiti che le sono stati rivolti la Csaì comunica che le vetture di Gruppo A con variante Kit **non potranno partecipare** ai rally valevoli per il Campionato Italiano 2 Litri.

Le vetture di Gruppo A con variante Kit potranno però partecipare agli altri rallies di Campionato Italiano Assoluto, del Trofeo Tradizione Terra, di Coppa Italia e Nazionali e Internazionali non titolati, con esclusione dei Rally Sprint.

## CAMPIONATO ITALIANO ASSOLUTO RALLY

Per rispondere ad alcuni dubbi avanzati da licenziati, la Csaì ribadisce che, per quanto riguarda il campionato Assoluto Rally, la norma Fia e il Regolamento Csaì relativo ai pneumatici (pubblicato a pagina 516 dell'Annuario Csaì 1995) prescrivono ambedue quanto segue:

— lo spazio compreso tra i due bordi esterni delle scolpiture agli estremi del pneumatico non dovrà eccedere i tre quarti della banda di rotolamento;

— il consumo: in qualsiasi momento della gara la profondità delle scolpiture non dovrà essere inferiore a 1,6 mm. In base alla normativa Csaì tale consumo verrà misurato sui due terzi della banda di rotolamento.

## CAMPIONATO ITALIANO 2 LITRI RALLY PNEUMATICI

Per evitare errate interpretazioni sull'uso dei pneumatici nelle prove valevoli per il campionato 2 Litri Rally, i primi tre capoversi dell'Art. 7.3.2 b) della N.S. 11 (pagina 517 Annuario Csaì 1995) vengono sostituiti da quanto segue:

b) pneumatici

— il numero dei pneumatici è libero ad eccezione dei pneumatici slick per i quali è previsto il numero massimo di 12 per ogni gara per ciascuna vettura;

— i pneumatici slick consentiti saranno punzonati dalla Csaì in sede di verifica antegara, riportando il numero di gara della vettura e un marchio identificativo del Rally in questione.

## AVVISO IMPORTANTE PER GLI ORGANIZZATORI

Per le necessarie autorizzazioni del Ministero dei Lavori Pubblici, ai sensi dell'art. 9 del Codice della Strada, la Csaì ha inviato il calendario 1995 delle sole gare di Velocità in Salita e Rally che sono in regola con i versamenti delle relative Tasse di Organizzazione 1995.

**Si vuole attirare l'attenzione degli Organizzatori su quanto segue:**

a) tutta la documentazione deve giungere alla Csaì, la quale provvederà **successivamente** a inoltrarla al Ministero dei LL.PP.  
b) Si ricorda che l'unico interlocutore degli Organizzatori per quanto riguarda le autorizzazioni del Ministero dei LL.PP. è la Csaì (nella persona del signor Luciano Castaldo, telefono 06/44.54.304).

c) Una fotocopia del versamento degli importi dovuti al Ministero per le operazioni tecnico-ammi-

nistrative (compresa la sezione riguardante la causale) deve essere inviata alla Csaì unitamente alla documentazione.

d) Il contenuto della documentazione (da inviare unicamente alla Csaì) è quello previsto dalla Circolare n. 2365 del 22 luglio 1994, emanata dal Ministero dei LL.PP., Ispettorato Generale per la circolazione e la sicurezza stradale. Si ricorda comunque che tale documentazione deve consistere in:

1) da una relazione che elenchi e descriva le strade interessate dalla manifestazione, le modalità di svolgimento della gara, i tempi di percorrenza previsti per le singole tratte, la velocità media prevista, le eventuali limitazioni al servizio di trasporti pubblico, se sono necessarie chiusure al traffico ordinario di tratti di strada e per quanto tempo, ogni ulteriore notizia ritenuta utile per meglio inquadrare il tipo di manifestazione e l'indicazione della e delle Prefetture competenti al rilascio dell'autorizzazione;

2) da una planimetria del percorso di gara: nel caso siano previste tratte stradali chiuse al traffico devono essere evidenziati i percorsi alternativi per il traffico ordinario;

3) regolamento di gara;  
4) parere favorevole del Coni, espresso per l'automobilismo dall'Acì/Csaì (Federazione Sportiva Nazionale);

5) dichiarazione, da parte dell'Organizzatore, della sicurezza e fluidità del traffico e della conservazione del patrimonio am-

biennale e stradale in tutti i luoghi nei quali la singola manifestazione abbia a dispiegare efficacia;

6) ricevuta del versamento dell'importo dovuto per le operazioni tecniche amministrative. A questo proposito, si sottolinea che, in seguito al Decreto del 27 dicembre 1994 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale in data 30 dicembre 1994, l'importo precedentemente fissato in L. 200.000 è stato aggiornato a L. 216.000 (duecentosedicimila). Pertanto, tutti gli Organizzatori che abbiano versato l'importo prima dell'aggiornamento, sono pregati di integrare la somma con un ulteriore versamento a favore del Ministero LL.PP. e di inviare una fotocopia di quest'ultima operazione alla Csaì, in riferimento a quanto indicato dalla lettera c) di cui sopra.

## PROVVEDIMENTI DISCIPLINARI GIUDICE SPORTIVO

**Decreto n. 1/95 - Artino Giuseppe e Bindi Roberto - 10. Rally di Montecatini - 13/11/94**

Vettura sottopeso (Kg. 80); sospensione delle licenze sportive per giorni 180 con decorrenza 16/1/95.

**Decreto n. 2/95 - Mucci Modiano e Garavani Paolo**

Vettura sottopeso (Kg. 22); sospensione delle licenze sportive per giorni 90 con decorrenza 16/1/95.

**Sentenza n. 1/95 - Bruno Riccardi - Campionato Italiano Autostoriche, Binetto 23/10/94**

Opposizione decreto n. 26/94. Opposizione respinta con conferma della sanzione già inflitta (sospensione licenze sportive per giorni 180 con decorrenza 5/12/94).

**Sentenza n. 2/95 - Brescia Racing srl**

Revoca dell'ammonizione inflitta con decreto n. 26/94 in quanto non concorrente.

**Sentenza n. 3/95 - Turbomark Team**

Mancato pagamento del servizio medico: Sospensione della licenza di Organizzatore con decorrenza (16/1/95 e fino alla prova dell'avvenuto pagamento di quanto dovuto ai Medici di gara.

## GRUPPO GIUDICI DI GARA

### CORSO PER COMMISSARI DI PISTA

Si comunica che l'Ac Livorno effettuerà un corso per Commissari di Percorso e Segretari di Manifestazione presso la sede Acì di Livorno, via Verdi 32, alle ore 21 dei giorni 6, 8, 10 e 13 febbraio. Gli interessati potranno contattare il sig. Paolo Montagnani, telefono 0586/829090.

### ASSEMBLEA UFFICIALI DI GARA TRENINO ALTO ADIGE

Il Fiduciario Zonale Ggg del Trentino Alto Adige comunica che, secondo quanto previsto dall'Art. 10 punto A del Regolamento organismi Csaì, è indetta l'annuale Assemblea degli Ufficiali di Gara del Trentino Alto Adige per il giorno 31 gennaio 1995 alle ore 20,30 presso la sede dell'Ac Trento, via Pozzo, 6.



**IMSA**  
PARTE IL CAMPIONATO

# Turbati dal

**Quattro Ferrari e l'inedita R&S-Ford puntano alla vittoria nella prossima 24 Ore di Daytona. Ma c'è timore per l'arrivo della Casa tedesca. Ecco i risvolti segreti della sfida più attesa**

**MARCO RAGAZZONI**

**S**arà una lotta ad armi pari o no? Dentro o fuori le regole? Vincerà la squadra più forte o... la più furba? Il campionato Imsa sta per partire e alla vigilia del classico appuntamento di apertura, l'attesissima 24 Ore di Daytona, in programma i prossimi 4 e 5 di febbraio, già infuria la lotta e anche molta... polemica. Con le Sport si riaffronteranno — per la prima volta do-

po anni e in veste ufficiale e semiufficiale — Ferrari, Porsche, Spice-Oldsmobile, Riley&Scott-Ford, Kudzu-Mazda e Chevron; per di più con piloti come Mario Andretti, Alboreto, Johansson, Baldi, Derek Bell, Boutsen, Lammers, Geoff Brabham, Barbazza, Goodyear, Wallace, Pruett... E sarà una 24 Ore di Daytona infuocata, in senso sia sportivo che tecnico. Morto il Mondiale Sport

con le sue vecchie e troppo sofisticate e potenti Gr.C, il campionato americano Imsa era ripartito lo scorso anno con un nuovo regolamento per le World Sport Car, prototipi a due posti, con abitacolo aperto, motore aspirato derivato dalla serie, fondo piatto e considerevoli limitazioni su aerodinamica, elettronica e materiali speciali. Ma quest'anno, a sorpresa, sono cambiate diverse altre carte



# la Porsche

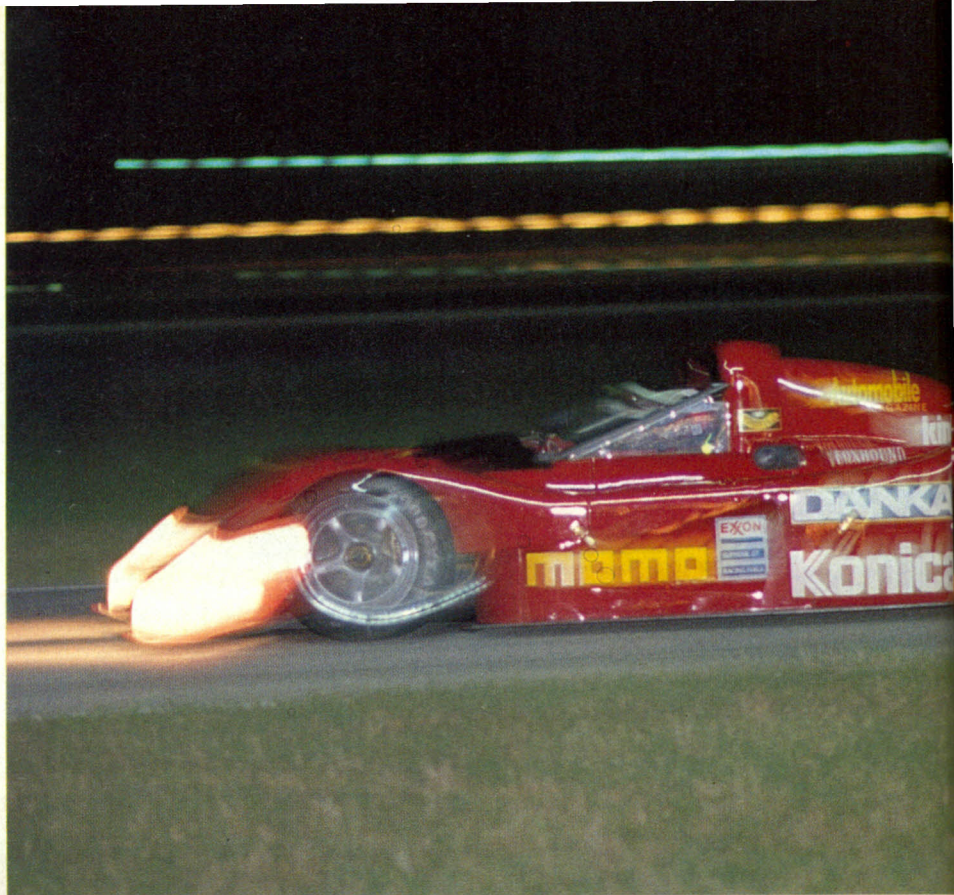
in tavola. Già durante l'arco dell'intera stagione '94 l'Ima aveva cercato di «aggiustare» le nuove regole, nel tentativo di mettere sullo stesso piano vetture con motori tanto diversi, a 8 cilindri, 12 cilindri, 4 valvole, 2 valvole, 5 valvole, ad alberi a camme in testa, ad aste e bilancieri, Wankel...; o, come ha sostenuto più d'uno, per cercare di «dare un colpo al cerchio e uno alla botte», cioè di conciliare le richieste di una Casa top, Hi-Tech, come la Ferrari e le esigenze dei più piccoli team e costruttori anglo-americani. Ora, per cercare di tirare dentro anche la Porsche e trovare una formula comune con l'Aco, l'organizzazione della 24 Ore di Le Mans, l'Ima ha riaperto le porte anche ai motori turbo

fotografie TILGHMAN



In un campionato sino ad oggi per sole vetture con motori aspirati, a Daytona correranno fuori classifica anche le Porsche biturbo con uno squadrone di piloti capitanato da Mario Andretti, in alto a sinistra. La Ferrari comunque non sarà da meno. Fra i suoi piloti Alboreto e Baldi, a lato

— che con il nuovo regolamento aveva bandito e che invece tanto piacciono all'Aco — seppure con delle limitazioni tecniche, fuori punteggio per il campionato e per le sole gare di Daytona e Sebring dove correranno comunque per il montepremi in palio... Così a Daytona ci saranno appunto anche due Porsche ufficiali in versione Le Mans, con motore 935/85 biturbo e telaio Imsa Wsc sviluppato sulla base di quello Jaguar Xjr14 ex Gr.C '91. Saranno gestite della Twr di Tom Walkinshaw e da uno stuolo di tecnici tedeschi capeggiati da Marchiart, il numero 2 della Casa di Weisach. C'è già chi scommette su una grande sfida in particolare fra le due vetture tedesche, le quattro Ferrari, la Spice del Brix team, con motore ufficiale Oldsmobile, e l'accuratissima Riley&Scott-Ford, per ora solo privata e seguita però con molta attenzione dalla Casa americana in vista di un impegno più diretto. Ma c'è, dunque, anche molta tensione per una «intrusione» del motore turbo della Porsche che solo fino a poche settimane fa nessuno si aspettava di ritrovarsi in pista. Per molti team è stata una sorta di tradimento da parte dell'Imsa, a dispetto di una politica che appena un anno fa era fermamente indirizzata ad accettare i soli motori aspirati derivati dalla produzione di serie. In molti sono infatti convinti che, pur con un limite di pressione massima e con dei restrittori d'aria all'aspirazione, i motori turbo potranno tirar fuori potenza in abbondanza, quando e come vorranno; perché non bastano una valvola e una flangia all'aspirazione per frenare un propulsore sovralimentato. Pertanto la Casa tedesca dominerà e, anche se non potrà prendere punti per il campionato, prenderà i premi, richiamerà su di sé tutta l'attenzione di pubblico, sponsor e stampa in una gara che ha puntati addosso gli occhi di gran parte del mondo. Ma cosa sta avvenendo lo spiega, guarda caso, il responsabile tecnico dell'Aco-Le Mans, Alain Bertaut. «In ballo c'è un Trofeo su tre gare, con tutta probabilità Daytona, Le Mans e Suzuka, che la stessa Federazione Internazionale dell'Automobile sta cercando di organizzare nel '96 per le vetture World Sport Car e le Gran Turismo — dice Bertaut — In sede Fia si sta infatti seriamente pensando a rilanciare le Sport, e ci sono molti segnali che ci fanno credere che si adotterà più o meno la stessa regolamentazione che si utilizza ora in Imsa e a Le Mans, una regolamentazione che da quest'anno è del tutto identica per i telai e che ha le uniche differenze per i freni, i cerchi e i motori, solo aspirati per tutto il campionato Imsa, anche turbo a Le Mans. Ci siamo incontrati più volte con Cadringer (presidente della commissione tecnica costruttori della Fia, n.d.r.), che sta esaminando tutta la questione tecnica. Una volta risolta questa, con probabile apertura anche ai motori turbo, si passerà alla fase politica. Certamente molto dipenderà ora da come andranno le cose a Daytona».



TILGHMAN

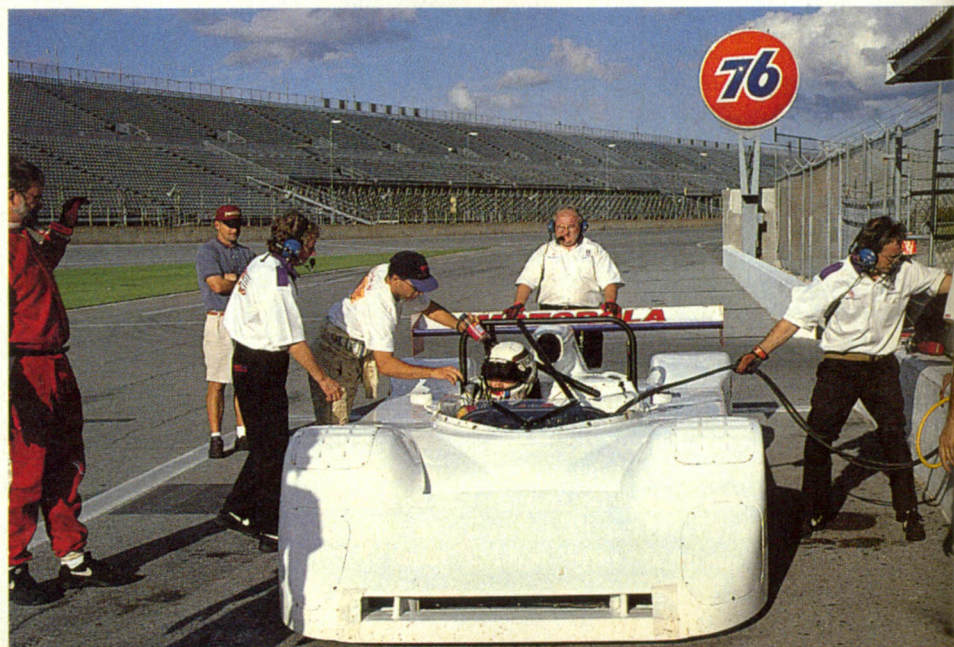
SOLDANO-DPPI

**TREDICI LE GARE '95**

2-5 febbraio	<b>24 Ore di Daytona</b>
15-18 marzo	<b>12 Ore di Sebring</b>
28-30 aprile	<b>3 Ore di Road Atlanta</b>
19-21 maggio	<b>3 Ore di Halifax</b>
26-29 maggio	<b>Lime Rock</b>
22-25 giugno	<b>3 Ore di Watkins Glen</b>
14-16 luglio	<b>Sears Point</b>
21-23 luglio	<b>Portland</b>
4-6 agosto	<b>4 Ore di Brainerd</b>
11-13 agosto	<b>Mosport Park</b>
8-10 settembre	<b>3 Ore del Texas</b>
28-30 settembre	<b>200 Miglia di Phoenix</b>
8-9 ottobre	<b>New Orleans</b>



PHOTO4



MOLTI TEAM CONTESTANO I MOTORI TURBO

# Siamo stati presi in giro

**N**o, non ci sono proteste o reclami, ma c'è comunque una richiesta di ridurre le prestazioni dei motori turbo. Per ora tutto è allo studio. Stiamo valutando con attenzione la questione dei limiti del numero di giri per i motori aspirati e di boost e peso-vettura per i motori turbo; in proposito nessuna decisione però è stata ancora presa» ha ammesso la scorsa settimana Donald Schnieders, il responsabile tecnico dell'Imsa. Mentre Autosprint va in stampa, è ancora «fluida» la situazione per la 24 Ore di Daytona. E non è tutto. Sulla questione della presenza delle Porsche biturbo a Daytona c'è anche chi dubita che il telaio della vettura, essendo stato sviluppato sulla base di quello di una ex Gr.C '91, rispetti tutte le dimensioni richieste dal regolamento tecnico Wsc, il cui capitolo «Telaio» da quest'anno è praticamente identico per il campionato Imsa e la 24 Ore di Le Mans. «Se i motori turbo verranno riammessi in Imsa, sarà un disastro per la categoria — avverte Bob Schader, pilota e titolare del Brix team, la squadra americana che corre con una Spice con motore ufficiale Oldsmobile ed è attesa fra le sicure

protagoniste. «Perché non penso che si riuscirà mai a trovare un regolamento tecnico che assicuri un'equivalenza nelle prestazioni fra motori turbo e aspirati — continua Schader —. Sono certamente contento che la Porsche torni, ma non con un motore turbo. Per me si sta sbagliando politica e sicuramente siamo un po' tutti preoccupati e infastiditi. Inoltre non siamo mai stati interpellati dall'Imsa e abbiamo capito cosa stava accadendo solo quando abbiamo saputo che la Porsche aveva iniziato a provare. E questo perché l'Imsa si è nascosta dietro il fatto che le regole ammettono le vetture Porsche ma in una configurazione Le Mans e in una classe a parte. Ma se domineranno, pur non prendendo punti ci arrecheranno comunque un danno perché ci faranno fare una brutta figura di fronte al pubblico e agli sponsor, accentrando inoltre su di sé tutto l'interesse da parte della stampa. No, non va bene. Oltretutto sono sicuro che nei pre test di due settimane fa a Daytona non abbiano dimostrato tutto il loro potenziale: in gara potranno andare molto più veloci». E aggiunge Ted Wenz, il titolare dell'omonima azienda che pre-

para il nuovo motore per l'altrettanto inedita Riley&Scott Mk3 di Dyson e Weaver: «Per carità, non mi dispiace che ci sia anche la Porsche con il supporto di un team di alto profilo come il Twr; certo però sarei seccato se vedessi che fossero non solo competitivi ma molto più competitivi... Penso che per non mostrare tutto il loro potenziale nei pre test a Daytona abbiano usato un boost inferiore a quello che potranno usare in gara. Quello che sinceramente non capisco è: se la Porsche vuole correre in Imsa perché non si impegna a fare una vettura con regole completamente Imsa, mentre è invece l'Imsa a cambiare le proprie regole?». Inutile dire che anche in Ferrari non abbiano preso molto bene tutta la questione. Nessuno vuole sbottonarsi ma «voci di corridoio» dicono che sia partita alla volta dell'Imsa una richiesta... quella richiesta che Donald Schnieders ha appunto confermato. «Non abbiamo alcun timore al riguardo — ha replicato con decisione Springer, responsabile della filiale Porsche Usa — prima di tutto perché nei pre test di Daytona in realtà abbiamo invece usato tutto il nostro reale potenziale. Poi perché siamo perfettamente in regola con tutte le limitazioni che ci sono state richieste dall'Imsa. Ci siamo presentati nei pre test di Daytona con sei piloti e tutti e sei hanno girato più o meno sugli stessi tempi: come sarebbe stato possibile metterli "a freno" allo stesso modo. La realtà è che tutti sono molto infastiditi dal fatto che noi corriamo con un motore turbo. Ma in realtà noi lo avevamo detto sin dall'inizio: non abbiamo un normale motore aspirato, e abbiamo cercato e trovato un accordo per correre con l'unico motore disponibile che abbiamo. Se vinceremo la gara sarà solo per il livello dei nostri piloti, l'esperienza della squadra e l'affidabilità della vettura».

ORSI



Dopo i successi '94, si è preparato molto bene il team Momo, con la Ferrari 333 Sp, in alto. Nei test di Daytona ha siglato il miglior tempo in 1'43"624. Con una 333 Sp, ma del team Scandia, correrà anche Johansson, a destra. Sopra, Norbert Singer, responsabile del reparto sportivo Porsche, mentre colloquia con uno dei piloti della sua squadra, Bob Wollek. Fra le attese protagoniste, a sinistra la Spice del Brix Team che utilizza un motore ufficiale Oldsmobile



### WSC IMSA

2	Spice Bdg-Oldsmobile	Schader-Dale-Cochran-Ekblom
3	Ferrari 333 Sp	Evans-Velez-Gentilozzi-Van de Poele
6	Spice-Oldsmobile	Sutherland-Gray
7	Spice-Chevrolet	Brown-J.Bell-Wagner-Julian
8	Hawk Md3R-Mazda	Camferdam-Mandeville-Morgenrood
9	Spice-Chevrolet	D. Bell-Lammers-Wallace-Shirazi
16	R&S Mk3-Ford	Dyson-Weaver-Sharp-Paul jr.
20	Intruder-Chevrolet	Berry-McComb-De Mere-Fuller
30	Ferrari 333 Sp	Taylor-Moretti-Salazar-Theys
33	Ferrari 333 Sp	Alboreto-Baldi-Johansson
43	Denali-Oldsmobile	Payne-Williams-Bentley
44	Spice-Lexus	Nelson-Clark-Smith
50	Ferrari 333 Sp	Barbazza-Sigala-Migault
51	Cannibal-Chevrolet	Trener-Pattinson-Bryant-Flatt
63	Kudzu Dg3-Mazda	Downing-McAdam-Pace-Hamlet
98	Chevron B71-Ford	Redman-Kopf-Lockhart
?	Kudzu Dg2-Bulck	Cottrell-Goldsborough-Anderson-Floyd

### WSC IMSA-LE MANS

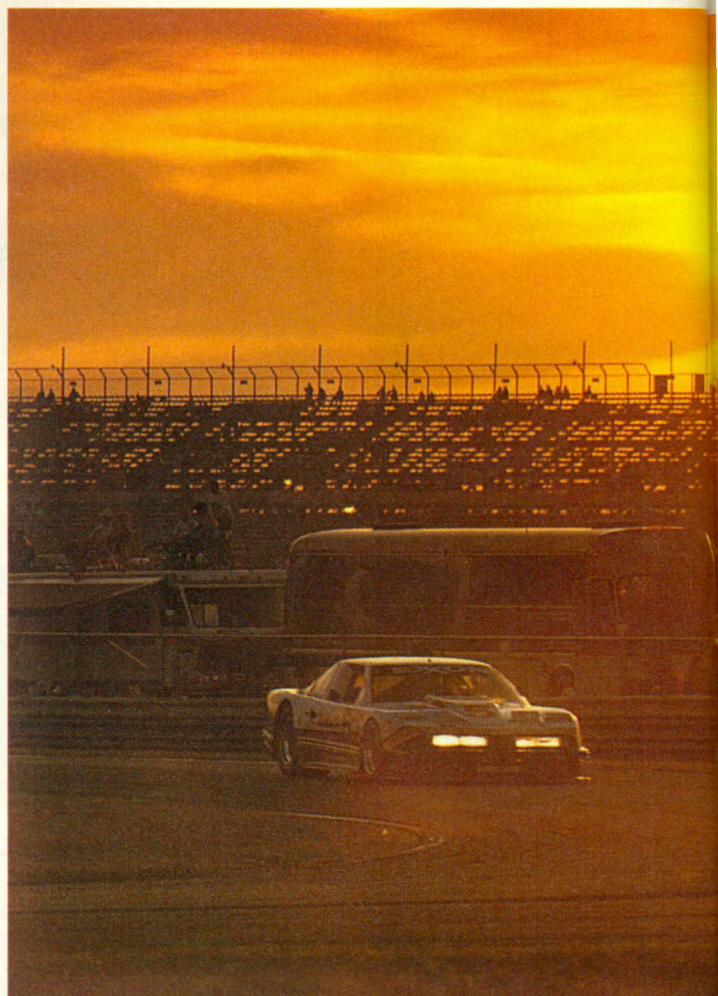
10	Porsche Spyder K8	Lassig-?
35	Porsche Wsc	Mario Andretti-Wollek-Goodyear-Pruett
36	Porsche Wsc	Stuck-Boutsen-G.Brabham
?	Porsche 962 Spyder	Konrad-Hermann-Euser

### GTS-1 IMSA

4	Oldsmobile Cutlass	Hoerr-DeVries-Smith
5	Oldsmobile Cutlass	Brassfield-Fish-Cobb-Dismore
11	Ford Mustang	Bupp-Sereix-Urrtla-Watkins
21	Chevrolet Camaro	Brambilla-Borella-Kuster-Painter
49	Porsche 964 Turbo	Kaufman-Ligonnet-Krankenber
53	Chevrolet Camaro	McDill-Juckette-Trotnow
61	Callaway Corvette	Bertaglia-Olczyk-J.Unser-S. Wendlinger
70	Ford Mustang	Newmann-Kendall-Martin Brockman
72	Porsche 911 Turbo	Adam-Grohs-Schroeder
74	Porsche 911 Turbo	Jochamonite-Peters-Purner
75	Nissan 300 Zx	Millen-O'Connell
90	Oldsmobile Cutlass	Petery-Delano-Riggins
95	Chevrolet-Corvette	Minneker-Percila-Cole
96	Chevrolet-Corvette	Heinricy-Pilgrim

### GTS-2 IMSA

4	Porsche 911 Rsr	L. Schumacher-Haugg-Downs
18	Mazda Mx6	Lewis-Johnson-Sheldon-Fairbanks
22	Porsche 911 Rsr	Epps-Paul
01	Porsche 911 Rsr	Rohs-O'Steen-Huber-Voith
57	Nissan 240 Sx	Kryder-Taverna-Heinkele-Roth
85	Porsche 993	Auberlen-Mchallc-Finger
86	Porsche 993	Mattschull-Kuhn
88	Mazda Rx-7	Thomas-Campbell-Warner-Johnson
99	Porsche 911 Rsr	Storfer-G.Rebai
?	Bmw M3	Quester-Paul jr.-Halsmer



ALBORETO INCITA LA FERRARI

# Puntiamo a vincere

**N**ei pre test di Daytona tre delle quattro Ferrari hanno segnato i primi tre migliori tempi: 1'43"624 la n. 30, 1'43"731 la n. 3, 1'43"771 la n. 33. Le quattro 333 Sp sono tutte in grado di puntare alla vittoria a patto che collaborino... senza ostacolarsi, come è accaduto nell'ultima gara '94. Il team Scandia, con due vetture, punterà sull'accoppiata ex F.1 '85-'86 Alboreto-Johansson affiancata dal vincitore dell'ultima edizione della 24 Ore di Le Mans, Mauro Baldi. L'altro equipaggio è invece costituito da Evans, Velez, Gentilozzi e Van de Poele. Il team Scandia conta poi sulle gomme Pirelli in esclusiva (tutti gli altri team, Ferrari e non, useranno le Goodyear) che si sono subito dimo-

strate molto performanti. Il team Momo (n. 30) ha già vinto più volte lo scorso anno e ha una grande esperienza, grazie anche alla direzione tecnica di Kevin Doran, negli anni '80 fra i principali artefici dei numerosi successi dell'Holbert Racing, tra i quali 3 titoli Imsa Gtp e 3 vittorie nella 24 Ore di Daytona. Dopo aver corso solo alcune gare nel '94, l'Euromotorsport (n. 50) rientra con Sigala e Barbazza, due piloti molto esperti, veloci e pieni di grinta. Per lo squadrone Ferrari il pilota di maggior richiamo è Alboreto, al rientro con le Sport dopo l'impegno nella prima metà degli anni '80 con la Lancia. «In gara gireremo sull'1'47". Possiamo vincere ma sarà dura contro le Porsche — ammette Michele —

MARIO ANDRETTI RIBATTE DURO

# Nessuna pretattica

**D**ue vetture con uno squadrone di piloti e tecnici che ha già fatto impressione nei test di due settimane fa a Daytona. Per la 24 Ore americana la Porsche schiererà due Sport con telaio Imsa Wsc — sviluppato in collaborazione con la Twr sulla base di quello Jaguar Xjr14 ex Gr. C '91 — e motore 935/85 biturbo che risponde invece alle regole Aco-Le Mans. La Casa tedesca non prenderà pertanto punti per il campionato Imsa. Non c'è dubbio però che punterà alla vittoria: lo temono tutti! anche se nei test di Daytona le sue vetture hanno fatto registrare «solo» il 5. e 6. tempo (1'45"985 la n. 35, 1'47"276 la n. 36). I sei top driver sono stati suddivisi nei due equipaggi in base alla loro... statura: Stuck, Boutsen, Geoff Brabham e Pruett costituiscono la formazione degli «alti»; Mario Andretti, Wollek e Goodyear quella dei «bassi». Questo per evitare lunghe soste per regolare le posizioni di guida ad ogni cambio pilota. Mario Andretti può di certo considerarsi il capitano della squadra della Casa tedesca. «Nei pre test abbiamo trovato un assetto abbastanza buono — dice Piedone — tanto che di notte ho girato in

1'47"-1'48" come di giorno, e nessun altro è riuscito a girare sui miei tempi. Useremo gomme e bracci delle sospensioni diversi sul lato destro, per via delle curve sopraelevate. Comunque la Ferrari del team Scandia, con le gomme Pirelli, è nettamente più veloce; ma anche le altre Ferrari sono preparate molto bene. Poi c'è la Riley&Scott-Ford da temere. Ha un buon telaio e un buon motore: sul rettilineo, quando sulla nostra vettura c'era al volante Goodyear, ci hanno sorpassato senza tanti problemi». Pretattica Porsche, si è chiesto più d'uno degli avversari? «Non è assolutamente vero che siamo andati più piano per non scoprire le nostre carte — Mario ha subito ribattuto alle accuse —. Il fatto è che il motore, con le restrizioni sul turbo, non ha potenza: sembra di essere in bicicletta e in gara non riusciremo a scendere sotto il ritmo dell'1'47"-1'48". Dovremo spingere sempre e puntare tutto sull'affidabilità Porsche: basti dire che ogni pezzo della vettura che ho utilizzato nei test di Daytona aveva sulle spalle 5000 km, e non si è mai rotto nulla. Se gli altri dicono che in gara tireremo fuori più potenza... spero che abbiano ragione». ■

perché nei test non hanno davvero fatto vedere quali prestazioni sono realmente in grado di tirare fuori. Abbiamo dei nostri riferimenti sugli intertempi per cui abbiamo potuto verificare che siamo sicuramente allo stesso livello, forse con un pelo di vantaggio solo sul misto. Penso che sui rettilinei alleggerissero il piede sull'acceleratore: non è credibile che girassero sui tempi delle Corvette Gts-1. Bisogna fare molta attenzione, poi, anche alla R&S Mk3-Ford. Sono molto fiducioso comunque anche sulle nostre nuove gomme Pirelli. Che effetto mi ha fatto tornare a Daytona? Al primo impatto il circuito dà sempre una sensazione poco "simpatica": le curve sopraelevate si percorrono quasi alla velocità massima, a oltre 300 all'ora, e si affrontano un pelo di traverso, con la macchina in pendenza. Le vetture più lente tengono la traiettoria interna in basso, la centrale quelle "medie", quella in alto le più veloci, cioè le nostre. Così passiamo fra le macchine e il muro: se un pilota più lento non ci vede rischiamo una gran frittata...» ■

**Dopo le gare con la Lancia nella prima metà degli anni '80, Alboreto ritorna nelle Sport con la Ferrari 333 Sp del top team Scandia, in alto a sinistra. Mario Andretti, sotto, sarà invece il capitano della squadra Porsche**



RAGAZZONI



**Ben fatta, molto pulita nelle forme, con un semplice telaio in tubi d'acciaio, la R&S Mk3, in basso, va in avanscoperta sotto lo sguardo attento della Ford... Il suo motore è stato preparato dallo specialista Ted Wenz, a sinistra**

SARÀ L'OUTSIDER DA SEGUIRE

# La R&S-Ford che sorpresa!

**N**elle 24 ore successive ai tre giorni di test di due settimane fa a Daytona c'è stato il panico in casa Porsche e Ferrari. Con il tempo di 1'42"572, per il servizio cronometraggio la Wsc più veloce era risultata la R&S Mk3 - Ford, una vettura inedita, provata per la prima volta solo il giorno precedente i test. Poi dall'Imsa è arrivata la smentita: c'era stato un taglio di chicane. Ma la R&S Mk3-Ford ha comunque siglato un vero 1'45"480: 4. tempo! Così adesso è già fra le attese protagoniste. In effetti ci dovrebbe essere poco da stupirsi. La realizzazione è infatti della Riley-&Scott, nota per costruiri

re tutti i telai vincenti della Trans-Am e soprattutto perché Bob Riley è stato fra i progettisti della famosa Ford Mark IV Gt40 — che negli anni '60 vinse la 24 Ore di Le Mans — e artefice di diversi successi di A.J. Foyt in F. IndyCar. La R&S Mk3 ha sorprendentemente un semplice telaio in tubi di acciaio ed è giudicata da tutti ben fatta e pulita nelle forme. Inoltre ha un altrettanto inedito (per l'Imsa) motore Ford, preparato da un mago come Ted Wenz, e circola voce che la Casa di Detroit aspetti solo i primi risultati per dare boost a un programma Imsa. Alla prossima 24 Ore la Mk3 potrebbe

rivelarsi un'outsider. «Abbiamo scelto una soluzione di telaio in tubi di acciaio perché con gli alti pesi minimi imposti in Imsa non c'è bisogno di una struttura molto leggera. Inoltre questa è meno costosa, più facile da costruire e da riparare — ha spiegato Mark Scott — e, infine, i motori derivati dalla serie che si devono utilizzare in Imsa non consentono, per il rischio di torsioni, il loro montaggio con funzione portante; pertanto sarebbe stato comunque necessario un supporto telaistico sul retrotreno». Altri concorrenti da tenere in seria considerazione saranno quindi la Spice-Chevrolet n. 9 del team

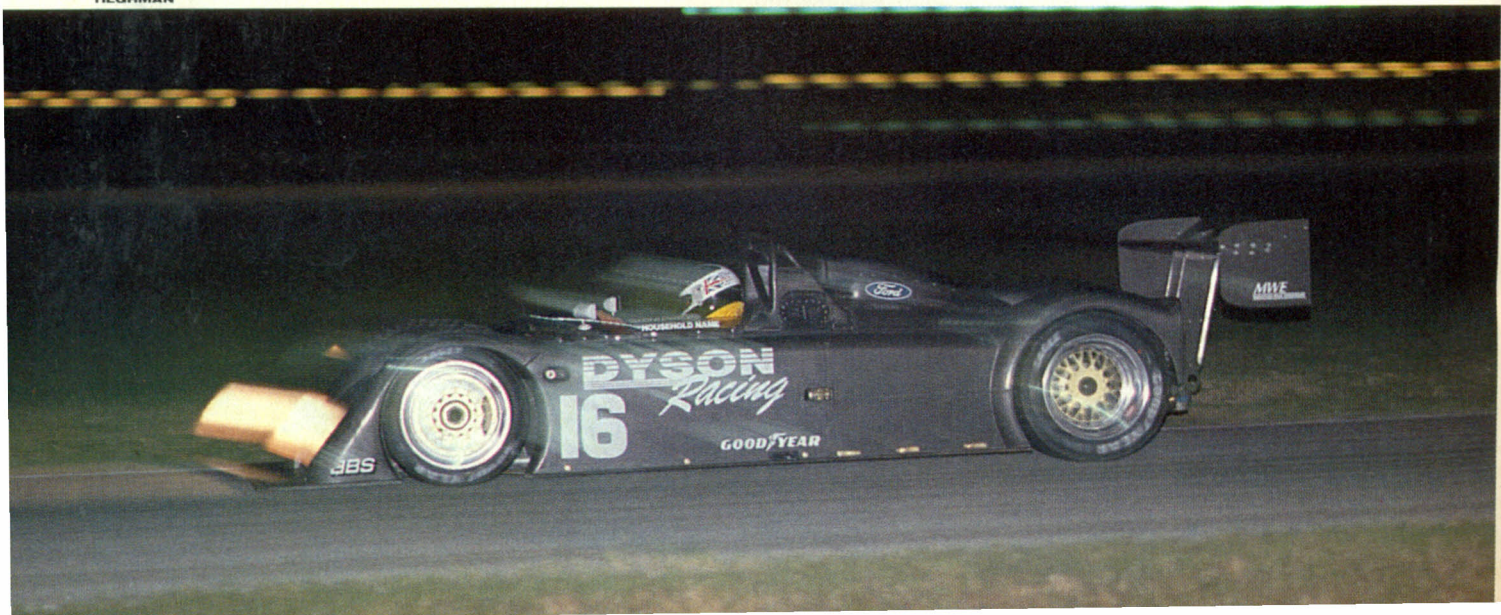
## COMPETITIVA

Modello:	<b>FERRARI 333SP</b>
Telaio:	monoscocca in fibra di carbonio e honeycomb di alluminio
Carrozzeria:	in fibra di carbonio e composito di Nomex
Lunghezza:	4630 mm
Larghezza:	1990 mm
Altezza:	1000 mm dal fondo piatto
Passo:	2750 mm
Motore:	Ferrari F130 V12, 3.997 cc, 5 valvole per cilindro, oltre 600 cv con limitatore per regolamento a 11.500 g/m
Peso:	888,5 kg
Prezzo:	500.000 dollari completa

Auto Toy Store e la Spice Bdg02-Oldsmobile n. 2, con motore ufficiale General Motors, del Brix team di Bob Schader. «Abbiamo lavorato molto durante l'inverno e abbiamo ottenuto un aumento della down-force circa del 20% — ha avvertito Schader — mentre intanto attendiamo dalla Gm il nuovo motore 4 litri, 4 valvole, ad al-

beri a camme in testa». Una buona sorpresa potrebbe rivelarsi anche la Kudzu-Mazda di Jim Downing. Il suo punto di forza è l'affidabilità e il suo vantaggio il peso minimo molto basso fissato dall'Imsa per i motori Wankel. Inoltre Downing rispetto al '94 è riuscito a migliorare la velocità di punta di circa 10 kmh. ■

TILGHMAN



# ANCHE I TELAI IN TUBI D'ACCIAIO

PORSCHE WSC 95	RILEY&SCOTT MK3	SPICE BDG02	KUDZU DG3	CHEVRON B71
monoscocca in fibra di carbonio	in tubi di acciaio e pannelli in fibra di carbonio	monoscocca in fibra di carbonio	monoscocca in honeycomb di alluminio con pannelli in fibra di carbonio	monoscocca in honeycomb di alluminio
in fibra di carbonio	in fibra di carbonio e kevlar	in fibra di carbonio e kevlar	in fibra di carbonio e vetroresina	in carbonio e kevlar
4650 mm	4648 mm	4400 mm	4648 mm	4684 mm
2000 mm	1994 mm	2000 mm	2000 mm	1995 mm
1050 da terra	1016 mm da terra	1066 mm da terra	1063 mm da terra	1000 mm dal fondo piatto
2800 mm	2794 mm	2717 mm	2667 mm	2635 mm
Porsche 935/85, 6 cilindri boxer, biturbo, 2.994 cc, 540 cv a 7700 g/m. Per regolamento la pressione totale massima delle turbine è fissata a 2 bar e ciascuno dei due condotti di aspirazione è dotato di restrittore del diametro 34,5 mm	Ford Svo V8, 5.000 cc, 2 valvole per cilindro, aste e bilancieri, oltre 600 cv con limitatore per regolamento a 8000 g/m.	Oldsmobile V8, 5.000 cc, 2 valvole per cilindro, aste e bilancieri, oltre 600 cv con limitatore per regolamento a 8.000 g/m	Mazda Wankel, a 3 rotori, 3.900 cc, 465 cv con limitatore per regolamento a 9.000 g/m	Ford Svo V8, 4.500 cc, 2 valvole per cilindro, aste e bilancieri, oltre 560 cv con limitatore per regolamento a 8500 g/m.
886 kg	889 kg	889 kg	724 kg	883 kg
non è in vendita	225.000 dollari rolling chassis	178.000 dollari rolling chassis	200.000 dollari rolling chassis	90.000 sterline inglesi rolling chassis

**SPAL**  
Microcell

Il Micro-cellulare  
della IV generazione

- ✓ Design esclusivo
- ✓ Dimensioni ridottissime
- ✓ Peso minimo (190 gr.)
- ✓ Semplicità d'uso
- ✓ Personalizzabile
- ✓ Grande autonomia (fino a 28 ore)

**CORRI A PROVARLO!**

SPAL s.r.l. - Via per Carpi, 26/b  
42015 Correggio (Re) - Tel. 0522/631030



**Un Successo  
quotidiano!**

# SUPERTURISMO

## ALFA 155 TS 95

# Fate LARGO!

L'ingegnere Limone ha allargato al massimo le carreggiate, ha studiato uno spoiler anteriore esasperato che incattivisce le forme. Il motore è Twin Spark

■ **FABIO RAVAIOLI**

**V**ALLELUNGA — «Sono troppi anni che disegno vetture vincenti e ultimamente mi assale il timore di sbagliarne una». Il tono di Sergio Limone, capo-progettista dell'Alfa Corse è a metà fra lo scherzoso e il preoccupato, mentre guarda con tenerezza la sua ultima creatura: l'Alfa 155 Ts modello '95. E pensare che due anni fa, quando la berlina del Biscione esordì nel Superturismo a Monza, Tarquini la battezzò affettuosamente «Fiorino», tanto era alta e stretta. Da allora la 155 2 litri ha cambiato fisionomia e ora sembra essersi data al «body-building». L'evoluzione vista a Vallelunga è il primo esempio di come, in ossequio ai nuovi regolamenti Fia, le berline del Superturismo potranno essere molto più simili alle sorelle maggiori del Dtm. Almeno esteriormente.

**IL LOOK.** Quello della 155 Ts '95 è super-aggressivo e fa sfoggio delle appendici aerodinamiche deliberate dal Consiglio Mondiale e di passaruota gonfiati per contenere il generoso aumento delle carreggiate. La nuova normativa Fia, prevede che i Costruttori possano ottenere l'omologazione in anticipo, impegnandosi a produrre 25.000 esemplari entro l'anno e nel '95 le catene di montaggio dell'Alfa Romeo sfornano un bel po' di 155 con carreggiate larghe. Uno sfogo non trascurabile per la produzione di serie, che si tradurrà in enor-

mi benefici in corsa. «La nuova 155 Ts avrà un centro di gravità più favorevole, farà lavorare meglio il ponte McPherson e solleciterà meno i pneumatici — chiarisce Limone —. Ricordo che l'esperienza analoga nei rally, quando la Lancia Delta diventò Deltona, dette risultati superiori alle aspettative». Come al solito Limone ha stupito con effetti speciali nel disegno dello spoiler anteriore. L'embrione della presa d'aria dei freni, tanto larga e piatta da creare deportanza, che suscitò polemiche a Monza, nel Challenge Fia '93 e lo spoiler scorrevole dello scorso anno, che sollecitò l'intervento chiarificatore della Federazione sfociato negli attuali regolamenti, si sono evoluti in un ampio fascione arrotondato. Al centro c'è una grande bocca per il radiatore, talmente grande da alloggiare una bella... ala. Una soluzione che fa già discutere. I tecnici Bmw la guardano e mugugnano, quelli di Ford e Vauxhall, che sperimentano rudimentali ali in carbonio e lamierino, sono imbarazzati. E lui, Limone, che dice? «Non capisco cosa ci sia da discutere». E ha un'espressione furbetta, quasi si divertisse a tirare fuori ogni anno dal suo cilindro un coniglietto dispettoso per la concorrenza. «La verità è che nelle settimane precedenti la prima corsa non chiuderò occhio per il nervosismo». Ma se la nuova 155 Ts è competitiva solo per la metà di quanto è bella, allora può dormire sonni tranquilli. ■

### SCHEDA TECNICA

Motore: anteriore, trasversale,

4 cilindri in linea, 1995 cc

Distribuzione: doppio albero

a camme in testa,

4 valvole per cilindro

Alimentazione: Weber Marelli, iniezione elettronica sequenziale multipoint

Frizione: Ap Lockheed bidisco a secco

Cambio: Hewland Hp200 sequenziale a 6 marce

Trazione: anteriore, con differenziale Z.F. lamellare

Sterzo: a cremagliera, servoassistito con pompa elettrica

Freni: Brembo a disco autoventilanti, servoassistiti idraulicamente

Sospensioni: anteriori a ruote indipendenti con schema McPherson, posteriori a bracci tirati

Dimensioni: lunghezza 4433 mm, larghezza 1747 mm, passo 2540 mm

foto grafie PHOTO4



Gabriele Tarquini impegnato nei test a Vallelunga con la nuova Alfa 155 Ts: il muso è caratterizzato dal labbrone anteriore, mentre le carreggiate sono state allargate. Il motore è il nuovo 4 cilindri Twin Spark. Nell'abitacolo nuove le protezioni del pilota



ERA STATO SPERIMENTATO NEI RALLY

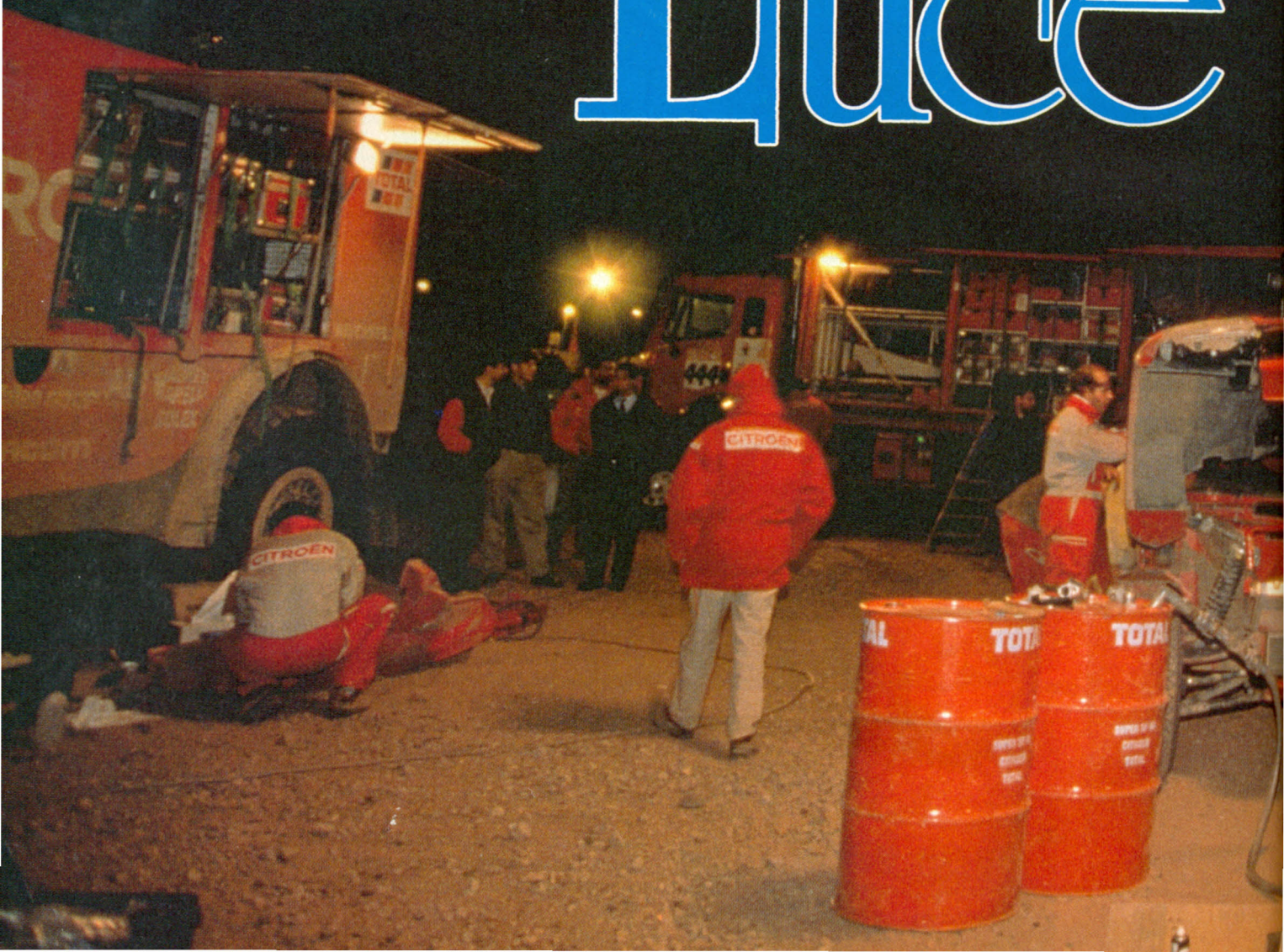
## C'è il servofreno

VALLELUNGA — La nuova Alfa 155 Ts colpisce a prima vista per il look incattivito, ma sotto al vestito nasconde diverse novità. Su tutte il nuovo motore 4 cilindri in linea 2 litri Twin Spark con testa a 16 valvole, che sostituisce l'analogo predecessore non dotato della doppia accensione. Ma se questa era una novità annunciata, del tutto inattesa è l'adozione del servofreno. «Si tratta di un impianto idraulico — spiega Limone — derivato da quello realizzato a suo tempo per la versione stradale della Lancia Rally. Allora facemmo anche qualche esperimento sulle vetture da corsa, ma senza incontrare l'approvazione dei rallyisti. Il giudizio degli alfisti in pista è stato ben diverso e dopo i primi test, Tarquini e Francia l'hanno promosso a pieni voti». Ma quali vantaggi può dare il servofreno in pista? «Affaticare meno i piloti — risponde l'ingegnere dell'Alfa — permettendo loro di essere ancora più concentrati nella guida». Dopo il servosterzo, un altro sistema di assistenza alla guida sviluppato nella produzione di serie, trova un'applicazione agonistica e l'Alfa 155 l'adotterà tanto nel Superturismo che nel Dtm. ■

**RAID**  
GRANADA-DAKAR



# Sotto una nuova Luce

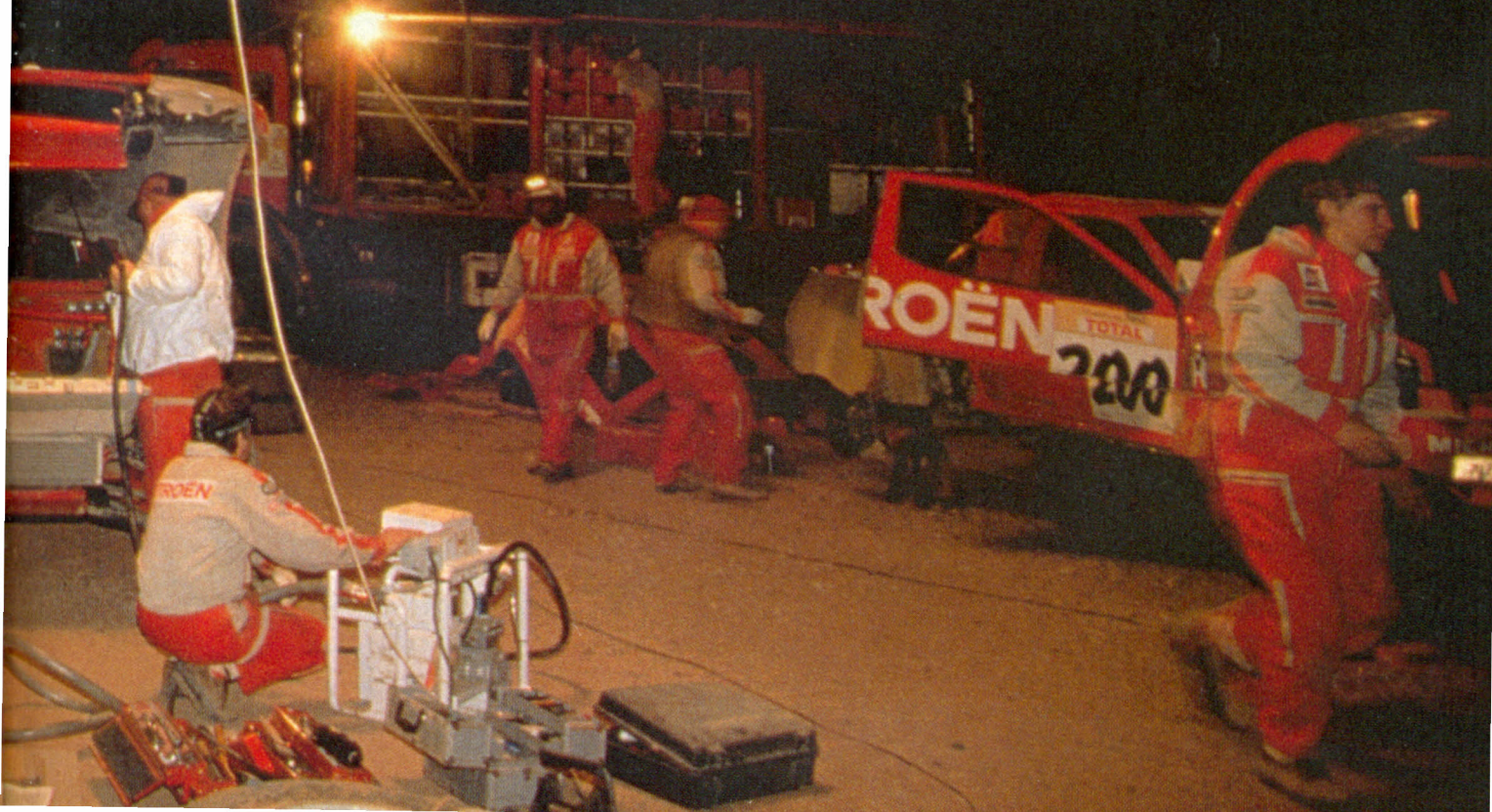


**La Dakar è tornata ad essere una gara amata dai piloti grazie al buon lavoro di Auriol. Per il futuro Hubert l'«Africain» vuole una corsa ancor più umana, alla portata di tutti i privati...**

**■ ELISABETTA CARACCILO**

**L**a Dakar è ancora viva e sempre vivrà! Hubert Auriol ripete queste parole quasi fossero un anatema contro chi voleva uccidere una gara tornata, da quest'anno, ad essere «grande». «L'Africain», all'arrivo a Dakar è felice, quasi commosso, e non sa nascondere il suo stato d'animo ai piloti, che fino all'altro giorno erano suoi compagni: va a loro il primo ringraziamento. Va a chi, a fronte di sforzi incredibili, dopo fatiche interminabili, è arrivato in Senegal, alla conclusione della 17esima Dakar. «Questa gara è ritornata finalmente, e lo sarà ancora più nei prossimi anni, ad essere un vero evento sportivo. Basta avventura, improvvisazione, pericoli, e basta anche alle commercializzazioni selvagge». Auriol lancia fra le righe un messaggio alla società proprietaria della competizione, la Aumary, all'interno della quale lui resta

Con Auriol si illumina la Dakar. E intanto i meccanici della Citroën stanno lavorando sulle Zx sotto una... luna artificiale che emana un grande fascio di luce bianca. È un pallone gonfiato con elio che ondeggia sulle teste dei tecnici. Si è trattato di una interessante novità appositamente studiata per la Dakar



pur sempre un dipendente. L'ex pilota, per quanto pieno di idee interessanti e rivoluzionarie dovrà pur sempre sottostare alla volontà dei proprietari. Ma con le sue parole fa capire di che pasta è fatto. Parla dei privati, che andranno meglio assistiti; delle tariffe che andrebbero ridotte e spiega come la Dakar tornerà ad essere, come era all'inizio, una gara per amatori, per appassionati e non per bolidi fantascientifici che non hanno riscontro nella realtà di tutti i giorni. «I prototipi, i T3, corrispondono alla Formula uno del deserto. In questi team non esiste solidarietà, ognuno lavora per sé. Fra i marathoni invece: fra le auto di serie e fra i piloti privati, esiste una complicità, un aiutarsi a vicenda che è proprio l'aspetto fondamentale della Dakar, quello che vorrei — dichiara Auriol — far riscoprire a tutti». Per questo Auriol non si dimostra poi troppo interessato alla Coppa del mondo Tout Terrain, che per la prima volta, quest'anno, si è aperta con la Dakar. «Campionato o no la Dakar vivrà — dice ancora Auriol — Far parte del calendario di Coppa non è rilevante per la nostra gara. Quello che ci interessa è che i piccoli piloti, quelli che vengono risparmiando, giorno per giorno, senza i grossi budget, possano correre ed arrivare fino in fondo: proprio per loro potremmo studiare delle tariffe speciali, o una assistenza fornita dalla stessa Tso. Sono tutti progetti che affronteremo appena tornati a casa». E gli sponsor, che peso avranno nelle prossime competizioni? «Quest'anno abbiamo avuto ben undici sponsor al via e non sono pochi. La Total, ha dato il nome alla competizione, aveva firmato un contratto di collaborazione solo per il 1995. Voleva prima rendersi conto, stare a vedere come si sviluppava la corsa e per questo ha inviato lungo il percorso tre supervisori che non avevano altro incarico oltre quello di gironzolare qua e là, ed osservare. Forse rinnoveranno il contratto, forse no, aspettiamo». Non cede di un millimetro, il duro Auriol, deciso a

far rispettare le sue direttive da tutti, ricchi o no, piccoli o grandi. Per quello che riguarda la presenza dei camion, in gara, il direttore responsabile di Tso non si fa intimidire dalle tante critiche. «I camion resteranno tutti iscritti in gara, non ci saranno più percorsi alternativi o facilitazioni. Piuttosto studieremo due categorie di gara. Una riservata ai 4x4, iscritti con il solo compito di gareggiare, ed una per i 6x6, incaricati dell'assistenza al bivacco». I progetti non mancano dunque e con questi anche le basi per la 18. edizione. Dovrebbe, come da contratto, ripartire da Granada, ma Auriol fa sapere che dopo il successo di quest'anno sono moltissime le città spagnole che vogliono ospitare la partenza. Anche Parigi avrebbe avanzato qualche richiesta, scocciata dall'essere stata estromessa da quella gara che proprio nella capitale francese aveva trovato origine e vita. ■



DOPO IL TERRIBILE INCIDENTE IN GUINEA

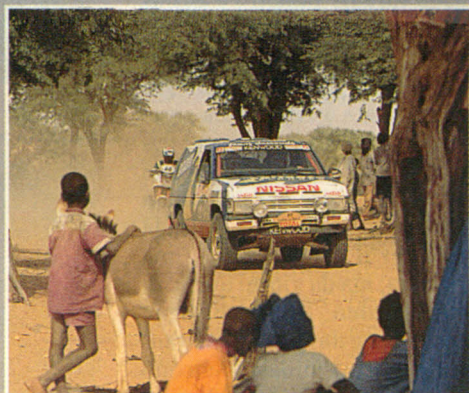
# Ari Vatanen forse lascia

**A**ri Vatanen torna a casa dalla Dakar con un dubbio. Il suo nuovo contratto lo lega per tutta questa stagione, per la Coppa del Mondo Tout Terrain 95, alla Citroën, ma il finlandese non ha ancora deciso se continuerà a correre. Il terribile incidente di cui è stato vittima, in Guinea, gli ha fatto capire che forse è arrivato il momento di fermarsi. «Ho avuto paura, non

posso negarlo, e credo che non esserci fatti niente, specie dopo aver visto in che stato era ridotta la Zx, sia stato un miracolo». Vatanen è stanco, oltre che deluso. Questa per lui doveva essere la gara di rilancio, una Dakar che il finlandese doveva assolutamente vincere. «Ho sbagliato io, questo lo ammetto. Non ho ragionato come avrei dovuto. Ero primo e con un bel distacco, la gara

andava amministrata nella maniera giusta. Era semplice, bastava andare piano e contenere gli avversari. E invece ho voluto esagerare, così prima sono arrivati i guasti meccanici e poi l'incidente». Ma Vatanen non si assume di certo tutte le responsabilità del suo terribile capotamento: «Siamo finiti in una buca, profonda, l'unica buca segnalata quel giorno sul road book con tre punti esclamativi. L'abbiamo vista troppo tardi, entrambi. Non ho nemmeno frenato, non sarebbe servito. Il fatto è che eravamo indietro con le note, Gilles non riusciva a tenere il mio ritmo e così le aveva perso già da quattro chilometri». Ma le colpe non sono solo dell'ex copilota di Auriol. «Al momento del via la Citroën mi ha imposto Picard, in fondo, dicevano, io avevo preso il posto di Auriol quindi dovevo tenere il suo navigatore. Non c'è stato tempo per discutere. Il guaio è che Gilles non è un navigatore da rally. Ha corso in moto, e poi ha corso al fianco di un altro motociclista. È diverso. Le note vanno date velocemente, come nei rally. Io sono ben abituato con Fabrizia Pons, siamo una buona coppia nei rally, ma non potevo portarla in Africa, alla Dakar, non ha la minima esperienza».

Ari Vatanen, a sinistra, è ancora sotto choc dopo il terribile volo della sua Citroën, a destra. Una buca non segnalata e affrontata a oltre 170 kmh ha innescato l'incidente che è costato il ritiro al finlandese. Anche tra i privati non sono mancate le situazioni difficili: sopra, Tatsu-Kosei dopo il capotamento nella tappa Nador-El Rachidia. Sotto Nogues-Libar, insabbiali. Questi ultimi sono arrivati a Dakar 47esimi. Sotto a destra, De Lavergne-Anguelles primi nella classe T1



fotografie SOLDANO-DPPI



QUANTI GUAI PER IL FRANCESE...

## Dura tre giorni l'odissea di Schlessler

**I** container al porto di Dakar stavano già per essere chiusi quando, all'ultimo momento, fanno capolino da lontano il camion assistenza e il buggy di Jean Louis Schlessler. I tre ragazzi a bordo del camion sono distrutti, viaggiano senza sosta da almeno cinque giorni ed il loro manager, ad un certo punto ha avuto veramente paura per loro. La storia, e non è la prima volta che la Dakar ne vive una simile, è la seguente. Schlessler rompe un semplice braccio della sospensione del suo buggy il 12 gennaio, nella tappa Ayoun El Atrouss-Bakel. In casi normali gli basterebbe aspettare il camion per riparare il danno in meno di mezz'ora, ma proprio quella mattina il mezzo pesante d'assistenza ha rotto un ponte e ha scelto di non fare la speciale ma di raggiungere Bakel per la strada normale. Così «Schless» rientra al bivacco in elicottero ed aspetta. Il giorno dopo (13 gennaio) il camion ancora non si vede. Il mezzo assistenza arriva solo la sera, e i piloti decidono di riposarsi un po' prima di tornare indietro, entrare in speciale e recuperare il buggy.

Ma ahimè, quando la mattina dopo ripartono, il battello organizzato dalla Tso in collaborazione con le forze militari, per attraversare il fiume Senegal a Bakel, non c'è più è già stato smantellato, e non c'è modo di passare dall'altra parte. L'unica cosa che possono fare (ed è già il 14) è arrivare fino a Rosso, dove c'è l'altro battello ed attraversare il confine per rientrare in Mauritania, 350 km più in là. Una volta attraversato il fiume devono tornare indietro e entrare in speciale. Raggiungono l'auto il 15 gennaio, quando già tutta la carovana della gara è entrata a Dakar. La riparano e ripartono, due sul camion, uno sul buggy. Hanno meno di 24 ore per arrivare a Dakar ed imbarcarsi. Strada facendo il camion buca, una gomma, ma da giorni quelle di scorta sono finite. Bisogna comprarne una, ma gli abitanti del posto, furbastrì, dicono che come minimo ne devono acquistare due. Così fanno, alla modica cifra di 12 mila franchi francesi. Alla mezzanotte del 16 gennaio i due mezzi entrano a Dakar riuscendo in extremis ad imbarcarsi per l'Europa. ■



**Nella foto sopra, Bruno Saby secondo assoluto e primo del team Mitsubishi: durante la tappa Chinguetti-Labé il francese ha avuto qualche problema insabbiandosi con il Pajero. In alto a sinistra, Schlessler: dopo aver rotto un semiasse sul suo buggy ha dovuto aspettare tre giorni prima di poterlo recuperare... Sopra, il pubblico locale assiste al passaggio dei dakariani. A fianco, Lartigue e Perin trionfano all'arrivo**



LARTIGUE IL VINCITORE È POLEMICO...

## Sono l'unico che nel team ha ragionato

**F**elice, soddisfatto, ma polemico. È Pierre Lartigue il vincitore, per la seconda volta consecutiva, della Dakar. La sua Citroën Zx ha surclassato tutti gli altri, a cominciare dai suoi compagni di squadra, che, secondo il pilota francese, erano gli avversari più agguerriti e temibili. A due settimane dalla fine della gara Lartigue dice: «*Ha vinto il più forte, l'unico che in questo team abbia corso con un po' di testa. Tutti siamo capaci ad andare veloce, ma noi, io ed il mio copilota, abbiamo qualcosa in più e questa volta lo abbiamo dimostrato*». Lartigue ce l'ha con tutti, con la Citroën, rea secondo lui di averlo accantonato in favore di nomi più famosi, e con l'organizzazione che, sempre secondo Lartigue, si sarebbe accanita contro la squadra. «*Ogni giorno i commissari venivano a controllarci i sacchi a pelo, le tende, volevano sapere chi trasportava il necessario per dormire ed hanno voluto che lo tenessimo noi, e non in aereo, come tutti gli altri*». Il pilota, alla sua 14. Dakar non nasconde il suo astio soprattutto nei confronti di Vatanen: «*Al momento del via, a Granada, Ari scherzando aveva detto, Lartigue ci ha messo tre anni a vincere una Dakar, speriamo ne aspetti altrettanti per fare il bis. Non mi ha fatto molto ridere la sua battuta, e alla fine gliel'ho dimostrato*». ■

fotografie SOLDANO-DPPI



Alex Fiorio  
correrà  
per la Ras



STUDIO COLOMBO

È stato formalizzato l'accordo già esistente a livello verbale fra Alessandro Fiorio (nella foto) e i responsabili del team Ras Sport: per il pilota torinese il programma prevede quest'anno la partecipazione a tre prove di mondiale, Portogallo, Nuova Zelanda e Australia, con una Ford Escort della squadra belga. In aggiunta a queste tre partecipazioni, nelle quali comunque la Escort di Fiorio non sarà la terza vettura incaricata della Ford per portare punti per Alex sono previste alcune presenze nella serie Asia-Pacifico o in quella mediorientale.

■ **BLOMQVIST.** A 48 anni suonati, Stig Blomqvist ha vinto la gara d'apertura del campionato svedese, l'Hans Persson-Pokalen, disputatosi dal 14 al 15 gennaio. Blomqvist, campione in carica della serie nordica, ha preceduto con la Ford Escort Cosworth il ventottenne Thomas Radstrom (Toyota Celica Turbo) che si era trovato al comando, poi perso ad una speciale dal termine. (t.l.)

■ **RADSTROM.** In occasione del rally di Svezia, seconda manche del mondiale '95, il Toyota Team Europe ha fatto sapere che indicherà lo svedese Thomas Radstrom quale terzo pilota della squadra per il punteggio del campionato Costruttori, insieme a Kankkunen e a Auriol. Curiosamente, il terzo pilota ufficiale del team nippo-tedesco per la stagione '95, il tedesco Armin Schwarz, risulterà iscritto con lo status di privato, probabilmente dalla Toyota-Sweden. Anche Radstrom avrà a disposizione l'ultima versione della Celica 4Wd.

■ **VIALE.** È durata davvero poco l'avventura di Antonio Viale a Montecarlo con la debuttante Citroën Zx Gti 16V Gruppo A realizzata da Mauro Nocentini. Sulla vettura si è infatti rotta la cinghia della distribuzione, con conseguente «collasso» del motore già durante la marcia di avvicinamento.

FASSINA NEGLI USA SULLA IMPREZA E...

# Pasquali con la Subaru nel tricolore

**M**anca l'atto formale della firma ma è ormai assodato che sarà Vanni Pasquali, ancora in coppia con Luciano Tedeschini, ad affrontare il campionato italiano assoluto con la seconda Subaru Impreza della Art. Per la formazione dei fratelli

Alessandrini, si profila dunque una stagione con due Impreza (nella foto) stabilmente impegnate nel tricolore, visto che è difficilmente ipotizzabile una rinuncia alla presenza di Piero Liatti. Come noto, infatti, il pilota biellese è stato prescelto dalla squa-

dra ufficiale Prodrive quale terzo pilota part-time nel mondiale e come tester fisso nello sviluppo della Impreza destinata alle gare su asfalto e le gare del tricolore costituiranno il banco di prova agonistico di tali soluzioni. Pertanto, malgrado il budget neces-

sario non sia stato ancora totalmente coperto, è improbabile che non si arrivi alla risoluzione del problema: alla fine Liatti sarà della partita. Nelle intenzioni della Art c'è poi quella di schierare un paio di Legacy nel Trofeo Terra, operazione per la quale sono aperti i contatti con diversi piloti. Tuttavia, la novità principale riguarda Alessandro Fassina. L'ex campione del mondo Gruppo N parteciperà infatti al campionato rally nordamericano con una Subaru del team modenese! La definizione del programma è attesa per queste ore...

Gianni Cognigni



ORSI



PHOTO

## CON UNA PORSCHE 356 SPIDER Winter Marathon a Giuliano Cané

I coniugi bolognesi Giuliano Cané e Lucia Galliani su Porsche 356 (nella foto) si sono aggiudicati a Madonna di Campiglio la Winter Marathon, tradizionale appuntamento invernale per i rally «storici», giunto alla

settima edizione. E per Cané, uno dei protagonisti delle gare riservate alle vetture d'annata, la vittoria nella Winter Marathon era una delle poche perle mancanti a una invidiabile collana di successi.

## Al Ciocco premiate le classi

Ancora non si è spenta del tutto la eco dello scintillante finale del '94, che è già ora di pensare al Campionato Assoluto '95. Sono aperte da martedì 24, infatti, le iscrizioni per il rally del Ciocco, tradizionale prova di apertura del tricolore. La gara toscana è in programma venerdì 24 e sabato 25 febbraio e per

essa gli organizzatori hanno previsto diciotto prove speciali: sei nella prima tappa, dodici nella seconda, per un totale di 221 km su 529 complessivi, tutti su fondo asfaltato. Tra le novità della gara, che ha un percorso studiato in modo tale da consentire l'assistenza a una vettura con un solo furgone, c'è

OLTRE AD ASSOLUTO E TROFEO TERRA

# In Coppa Italia ammesse le «kit»

La Csa si appresta a definire gli ultimi aspetti regolamentari relativi ai campionati rally 1995. Sul tappeto restavano soprattutto le questioni inerenti la partecipazione delle vetture Gruppo A «kit» ed il numero massimo di pneumatici slick intagliati utilizzabili nelle gare del Campionato Assoluto. Le decisioni sono attese ufficialmente dall'Esecutivo previsto per questa settimana, ma sembra ormai assodato che il contingentamento sarà fissato in 32 pneumatici per gara. Per quanto concerne la partecipazione ai rally delle vetture di Gruppo A nella variante «kit», è confermato che esse verranno escluse dal tricolore 2 litri, mentre potranno partecipare in tutte le altre gare che ammettono anche le vetture turbo 4x4. Questo significa che le «kit», oltre che nel Campionato Assoluto, potranno correre nel Trofeo Terra e in Coppa Italia. L'ufficializzazione di tali decisioni arriverà contestualmente alla definitiva approvazione e sottoscrizione anche dell'interessante piano promozionale rally che, fra Case in prima persona o attraverso scuderie, sta raccogliendo sotto un'unica bandiera ben dieci marchi: Bmw, Fiat, Ford, Mazda, Nissan, Opel, Peugeot, Renault, Subaru e Toyota.

Gianni Cogni

## COSI' PER SPORTING

Foto di gruppo in un esterno per la Fiat Cinquecento Sporting e per gli equipaggi che se la sono vista affidare dalla Casa torinese per la spedizione al rally di Montecarlo riservata ai migliori trofeisti di varie nazioni. Preparate secondo il regolamento Gruppo A «kit», le Cinquecento Sporting al via erano undici.



## Markku Alen in Belgio sulla Celica

Per Markku Alen la voglia di rally non finisce davvero mai. Il 44enne finlandese, vincitore di 19 prove iridate e della Coppa Fia piloti nell'ormai lontano 1978, sarà infatti al via della Boucles de Spa valida per il campionato belga con la seconda Toyota Celica schierata dall'importatore locale. Alen, sulla vettura della Toyota Belgium, farà coppia con l'inseparabile Ilka Kivimäki.

MONTATO SULLE AUTO UFFICIALI AL «MONTE»

## Spiati dal Gps

Utilizzato sperimentalmente al rally di Montecarlo dell'anno scorso dai tecnici della Fia, che lo collaudarono montandolo sulla

Toyota Celica di Kankkunen, insieme alla «pulce elettronica» che sostituisce il tradizionale punzone di verifica, il sistema elettronico per controllare in qualsiasi momento della corsa la posizione di una vettura è oggi esteso a tutte le automobili iscritte ufficialmente al campionato del mondo Costruttori. Alle verifiche tecniche del 63esimo rally di Montecarlo, nelle sei città sede di partenza della prima gara della stagione '95, Bad Homburg, Reims, Losanna, Barcellona, Montecarlo e Torino, i commissari tecnici hanno applicato alle vetture-Casa un congegno, il Gps (Global Positioning System, già utilizzato alla «Dakar»), che permette di osservare l'esatta posizione di ogni equipaggio nei tratti di trasferimento. Rilanciati at-

traverso un satellite, gli impulsi inviati dal Gps consentono quindi ai commissari sportivi di intervenire rapidamente quando un concorrente effettua soste in zone vietate alle assistenze, cioè di vigilare che l'eventuale riparazione, o sostituzione di particolari meccanici, sia effettuata solamente dal pilota e dal navigatore, dunque senza l'aiuto di altre persone. L'impiego del sistema Gps è, al momento, previsto soltanto per il rally di Montecarlo. Se i risultati saranno incoraggianti, è molto probabile che il Global Positioning System sarà esteso ad altre prove di campionato del mondo, soprattutto laddove le caratteristiche dei percorsi possono indurre le squadre a intervenire in zone vietate.

(m. rav.)

## LA CURIOSITÀ

In Etiopia si corre un rally le cui speciali sono quasi impraticabili. Una gara dove si parla anche l'italiano...

### ENRICO AZZINI

Interventi politici avvenuti negli ultimi anni in molti Paesi hanno finalmente aperto le porte all'automobilismo. Il crollo dei regimi comunisti o l'accettazione di un sistema parzialmente capitalista, come ad esempio accade in Cina, ha permesso infatti in molti Stati la riaccensione dei motori. È quello che è successo anche in Etiopia, dove dal 1993 si è tornato a disputare un rally che, fino a prima dell'instaurazione del regime di Menghistu appoggiato da sovietici e cubani, godeva di buona fama. Allora si chiamava Highland Rally, oggi è nominato Ethiopia Rift Valley Rally e il nostro Paese, quando si dice il caso, ha avuto un ruolo particolarmente importante in questa manifestazione. Oltre alla collaborazione della folta comunità italiana, che ha aiutato la Federazione locale all'organizzazione della gara, molte delle auto partecipanti al rally hanno un passato agonistico in Italia e sono poi state acquistate da etiopi di origine italiana. D'altra parte molti dei nomi dei piloti non lasciano dubbi sulla loro origine, in particolare quelli dei primi tre classificati nell'Ethiopia Rift Valley Rally: il vincitore Molinari, che ha corso insieme a Mahe su una Peugeot 205 Gti, il secondo classificato Berti, su Datsun Ss 1600, seguito da Rigucci che, insieme a Teshohe, ha partecipato al rally con una Opel Corsa Gsi. Quest'ultima vettura, in particolare, è stata preparata dal romano Stefano Di Giovanni, della Dgs Autosport, che ha poi seguito la gara, svoltasi il

17 e 18 dicembre scorsi. «Sono molto contento di aver accettato l'invito della National Motors Corporation per promuovere sul mercato del Nord Africa le auto della General Motors, che ha aperto una concessionaria proprio ad Addis Abeba — racconta Di Giovanni — Ora soffro già di mal d'Africa. È stato emozionante percorrere oltre 500 chilometri di speciali in due giorni, su strade terrificanti, con buche profonde e salti. Alcuni concorrenti, per percorrere quaranta chilometri, in una ricognizione, hanno impiegato cinque ore, andando a passo d'uomo. E anche dal punto di vista fisico non è stato uno scherzo, visto che si corre a 1500 metri d'altitudine. Come preparatore poi — continua Di Stefano — ho avuto molte soddisfazioni. Una per tutte quando mi sono reso conto che con l'assetto della Opel Corsa, normale per delle gare europee, le sospensioni sarebbero andate in crisi dopo pochi chilometri. Allora mi sono arrangiato montando davanti le molle posteriori di una Bmw 320, rimediate da un demolitore, insieme ad ammortizzatori da camion. È andata bene, fra l'entusiasmo del pubblico e dei meccanici locali». E la stagione automobilistica in Etiopia non si ferma: a fine febbraio ci sarà la prima gara in circuito, un tracciato cittadino che si snoda attorno al Palazzo Imperiale di Addis Abeba; a marzo, poi, un rally in tappa unica. E Stefano Di Giovanni è già al lavoro.



Il preparatore Di Giovanni, al centro, accanto a Rigucci e Teshohe in Etiopia

## ■ CORSO NAVIGATORI.

L'Automobile Club Como, in collaborazione con la Sportauto, organizzerà nel mese di febbraio un corso per aspiranti navigatori. «Docente» Max Chiapponi, navigatore di grande esperienza. Per informazioni si può telefonare allo 031-574582.

■ **FORUM.** Il Forum milanese di Assago come l'area 48 del Motor Show di Bologna? Quasi. Dal 2 al 5 marzo è infatti in programma il Forum Rally Show che prevede, all'interno dell'impianto polifunzionale del Forum di Assago, una serie di gare ad inseguimento per rallyisti di grido. E tra i piloti che hanno già dato la loro adesione ci sono Dario Cerrato, Piero Longhi, Gianni Del Zoppo.

■ **SOLIDARIETÀ.** Simpatica iniziativa del Team Projet di Cesena in sostegno alle popolazioni piemontesi colpite dall'alluvione del novembre scorso. La scuderia romagnola ha infatti rinunciato ad organizzare l'annuale cena sociale per devolvere l'equivalente della spesa agli alluvionati tramite la Croce Rossa Italiana.

■ **ITALIANI.** Il vincitore della Peugeot 106 Cup nel Campionato italiano Assoluto 1994, Demitri Brunello, parteciperà al Rally di Svezia, valido per il campionato mondiale, con una Peugeot 309 16V Gruppo A della Hobby Car. Brunello sarà appoggiato dalla scuderia Power Car Team by Futuro. Della spedizione italiana farà parte anche la coppia toscana formata da Alessandro Gai e Alessandra Matarazzi, con una 309 della Pistola Corse.

■ **INCIDENTE.** Alla fine della scorsa settimana, di ritorno da Madonna di Campiglio, Claudia Peroni ha avuto un brutto incidente autostradale nel quale ha riportato la frattura esposta del radio del braccio sinistro. Alla brava telegiornalista che sarà, ha assicurato lei stessa, al... via della sua nuova trasmissione, «Rally95», gli auguri di una prontissima guarigione.

■ **SUPER CORSO.** Tra i partecipanti alle sessioni dei corsi della Scuola di pilotaggio Tabaton, che si sono svolte durante il 1994, sono stati selezionati i sei migliori allievi. Questi potranno partecipare a un super-corso, gratuito, che la Grifone terrà il 3 febbraio a Ronco Scrivia con vetture Gruppo A. Ecco i più bravi allievi '94: Monica Castellini, William Marti, Massimo Moretti, Paolo Opizzi, Piero Panesi e Luca Zonta.

**A** Italia 1 il conto alla rovescia è già iniziato. Sui nastri di partenza c'è una trasmissione televisiva interamente dedicata al mondo dei rally, dei quali seguirà gli aspetti più conosciuti ma anche il «dietro le quinte». «Per chi ama i rally è un gran bel traguardo». Le brillano gli occhi e sorride soddisfatta Claudia Peroni, annunciando la nascita del programma che sarà curato e condotto da lei. La prima delle ventidue puntate di «Rally 95» è prevista su Italia 1 lunedì 30 gennaio, subito dopo «Mai dire gol», dalle 23,30 dunque. La trasmissione durerà trenta minuti e arriverà puntuale nelle case degli appassionati ogni quindici giorni. La novità saliente è rappresentata dal fatto che non si parlerà solo di campionato mondiale, ma si cercherà di dare spazio ai giovani e ai campioni ai quali partecipano, come il Trofeo Cinquecento, i trofei Peugeot, Opel, Renault. Tutta questa operazione promozionale è stata resa possibile grazie all'Acì e alla Csaì, che hanno permesso la nascita di un pool di Case costruttrici che partecipa economicamente alla promozione dei rally. E la trasmissione «Rally 95» sarà supportata dagli spot pubblicitari di queste Case automobilistiche. «Con me in studio — dice Claudia Peroni — avrò sempre un ospite fisso e per la prima puntata, visto che sarà in gran parte dedicata al rally di Montecarlo, ci sarà Sandro Munari, che della gara se ne intende visto che l'ha vinta quattro volte. Anzi, porteremo in studio anche due delle mitiche vetture con le quali il «Drago» trionfò; la Lancia Fulvia e una delle tre Lancia Stratos». Oltre alle gare mondiali saranno seguiti da «Rally 95» anche i tre principali campionati italiani: l'Assoluto, il 2 litri e il Trofeo tradizione Terra. All'interno del programma ci saranno inoltre degli appuntamenti fissi: l'opinione del direttore di Autosprint Carlo Cavicchi, una rubrica di consigli di guida di Andrea de Adamich, che partendo dai rally darà suggerimenti per la guida di tutti i giorni, la moviola che Claudia Peroni commenterà con un pilota, magari proprio quello interessato al fatto, e infine

NUOVA TRASMISSIONE DAL 30 GENNAIO

# Italia 1 accende i rally

PHOTORACING



PHOTO4

uno spazio comico con un attore appassionato di rally, il cui nome sarà... una sorpresa. «Spero tanto di poter avvicinare molti giovani a questo sport — conclude la Peroni — che per me è una ragione di vita e, perché no? soprattutto le ragazze. Occorre conoscere i rally per amarli e anch'io li ho scoperti per caso, seguendo i miei compagni che marinavano la scuola per andare al Sanremo. È stato un amore a prima vista...».

Marisa Imbrogno

PERCORSO NELL'ENTROTERRA TOSCANO

## L'Elba emigra e va a Tirrenia

Ora è certo: il rally dell'Elba emigra forzatamente nel continente e assume la denominazione di rally dell'Elba - 7. Coppa Toscana, con l'organizzazione della Scuderia Livorno. Come noto gli elbani avevano consegnato il mandato or-

ganizzativo al titolare, l'Ac Livorno, in risposta al mancato inserimento della gara nel calendario del Campionato Assoluto a favore di quello nel Campionato Italiano 2 litri. L'Ac Livorno ha così demandato l'organizzazione alla Scu-

deria Livorno che, dopo aver inutilmente richiesto la disponibilità dell'Elba (nella foto una Delta in azione nell'ultima edizione disputata, nel 1993) come teatro della gara, ha deciso di optare per un percorso tutto sulla terraferma, ri-





CON DUE FORD A MONTECARLO

## A Cremona musica e corse

Una città a ritmo di musica e di...rally. Sono due, infatti, le Ford Sierra Cosworth Gruppo N che partecipano al rally di Montecarlo con i logo «Cremona Città della musica» (nella foto) e la sponsorizzazione del comune e dell'Automobile club. Le vetture, preparate da Raimondi, sono affidate agli equipaggi Storti-Deriu e Persico-Vialli. Quest'ultimo, per inciso, è il fratello del calciatore della Juventus Gianluca Vialli. Con la Ford Sierra, lo scorso anno, Persico e Vialli ottennero a Montecarlo un buon 21esimo posto. (t.m.)



IN GRUPPO N

## Fren prepara la nuova Celica

Tutta l'esperienza maturata con i precedenti modelli, «Cucchi» Fren l'ha riversata sulla Toyota Celica ultima generazione, la St205 che ha allestito in Gruppo N. Il bravo preparatore biellese conta di ricavare circa 300 cv dal propulsore della Coupé giapponese nonostante la flangia all'aspirazione ridotta quest'anno a soli 32 mm per le vetture Produzione. Al primo esemplare (nella foto) ne seguirà quasi certamente un secondo e per quanto riguarda i programmi occorre segnalare che Fren potrebbe schierare le vetture nel mondiale e nell'italiano.

NEL TRICOLORE

## Zumerle passa alle 2 Litri

Dopo il quinto posto conquistato nel Campionato Promozione '94 con una Lancia Delta Hf e dopo il debutto vincente... a due ruote motrici con la Renault Clio Williams nel Rally d'Autunno '94 (nella foto), Pietro Zumerle, veronese portacolori della scuderia Città di Castelfranco, sta definendo il programma per la stagione entrante, che lo vedrà impegnato nel Campionato Italiano 2 Litri. Nuova sarà la vettura, una Ford o una Bmw, nuovo il coéquipier, la castellana Chiara Caufin. (n.t.)



## IN CONFIDENZA

La Peugeot non parteciperà ufficialmente al tricolore ma **Fabrizio Fabbri** lavora per far correre le 306 che...

**SERGIO REMONDINO**

**D**a pilota di buon livello a «spalla» di Claudio Berro nel team della Peugeot Italia, a manager a tutti gli effetti che sta lavorando per schierare tre 306 S16 Gruppo A nel neonato tricolore 2 litri.

— Per Paolo Fabrizio Fabbri, che un tricolore con una due litri lo ha già vinto (con la Fiat Ritmo 130 Gruppo A nell'84, giusto dieci anni fa), il 1995 sarà decisamente impegnativo...

«Visto che la Peugeot Italia ha chiuso ogni partecipazione in veste ufficiale ho deciso di fare una società con la Autosport Italia per far correre le 306 S16 della Italtecnica, vetture che meritano ampiamente di poter dire la loro nel 2 Litri. Mi sono trovato già in Peugeot a dover reggere tutto sulle mie spalle il peso di una trasferta, quando correvo con le 106 Xsi e accadeva che, per le concomitanze con il Super Turismo, Berro non fosse presente. Però non chiamatemi team manager, suona troppo impegnativo per me».

— Sempre modesto e schivo, Fabrizio Fabbri sta però lavorando molto bene all'organizzazione della squadra ed è riuscito ad ingaggiare un pilota del calibro di Paolo Andreucci. Quanto è privato il programma col pilota toscano?

«È privato. Non cominciamo a dire che siamo noi però dietro c'è la Peugeot Italia perché non è vero. L'impegno è di Fabrizio Fabbri e Gabriele Simoni. Spero che otterremo i risultati e che la Peugeot Italia, se rientrerà, lo farà appoggiandosi a noi. Però il materiale che avremo, dalle 306 della Italtecnica alle gomme della Michelin che lo scorso anno venivano montate sulle turbo 4x4 da assoluto, le potranno avere tutti».

— Sarete nel 2 Litri per vincere il titolo, «ovviamente»...

«L'obiettivo è quello e con Andreucci è alla nostra portata ma anche Zamparini potrebbe sorprendere. E sia lui che De Cecco avranno lo stesso trattamento di Andreucci, le



FOTOPRESS

**L'obiettivo può essere uno solo: vincere. Secondo me Andreucci può farcela**

FOTOPRESS

auto saranno identiche».

— Avete il materiale giusto per puntare al titolo?

«L'auto sarà al top, con il cambio sequenziale, prima X-Trac poi Italtecnica, le Michelin da 17", una potenza di 230 cv. Ci sfavorisce un po' il peso e il fatto che la vettura è nuova. A tal proposito faremo sicuramente, con Andreucci, una gara di collaudo prima del via del 2 Litri. Forse Il Ciocco».

— Quali sono le vetture maggiormente temibili nel 2 Litri?

«A mio avviso l'automobile meglio realizzata è la Nissan Sunny, davvero una brutta cliente. E poi, naturalmente, la Clio. Ce ne saranno molte, alcune anche ottimamente pilotate. La nostra "cuginetta" ha dalla sua il vantaggio del peso molto ridotto e di una affidabilità ormai a prova di bomba. Resterà poi da prestare attenzione anche alle Ford e alle Bmw. Credo proprio che non ci si annoierà, nel 2 Litri '95...».

spolverando la denominazione Coppa Toscana (di cui si sono già disputate in passato sei edizioni) a fianco di quella di rally dell'Elba. Proprio in questi giorni si sta definendo il percorso sia del rally dell'Elba - 7. Coppa Toscana che della Coppa Liburna, altra gara organizzata dalla Scuderia Livorno e valida per il Trofeo Terra. Il rally inserito nel Campionato Italiano 2 Litri partirà ed arriverà a Tirrenia; atterrerà sia prove già note che inedite dell'entroterra toscano. La

Coppa Liburna, invece, potrebbe conservare la stessa base logistica o «emigrare» a Siena, evitando così ai concorrenti il lungo trasferimento dalla partenza di Tirrenia alle prove speciali. Già confermate le date delle due gare: 25 marzo per la Coppa Liburna e 13 maggio per il Rally dell'Elba - 7. Coppa Toscana.

Gianni Cogni

**A**  
**R**



**FORMULA 2000**  
BUONE PROSPETTIVE

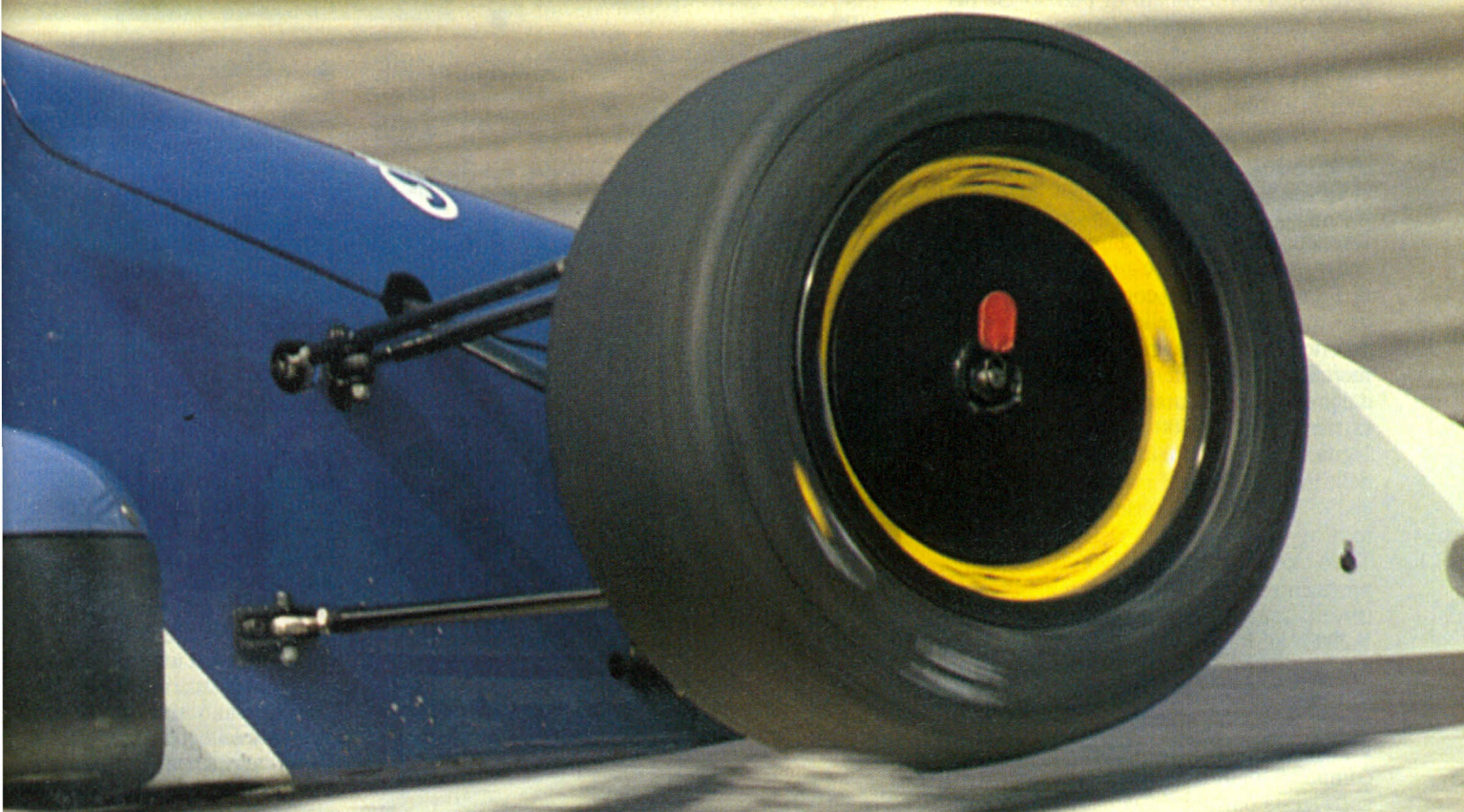


# PREZZO

# IDOTTO

**Il blocco delle vetture al '92 ha consentito risparmi sui budget. Così la serie attira i gentlemen-driver e i sudamericani emergenti**

**ARTURO RIZZOLI**



**U**no dei dubbi che aleggiano più frequentemente nei discorsi che si fanno durante questo periodo di prove invernali nei paddock, e non solo lì, riguarda il futuro della F.2000. L'istituzione del

Trofeo nazionale di F.3, che vede impegnate le monoposto '94 in gara assieme alle vetture del regolamento '95 nel Tricolore, e l'introduzione della super-F.3 ideata da Coloni vengono considerati, da più parti, elementi che potrebbero schiacciare la F.2000. Invece, a oltre

due mesi dall'inizio del Trofeo, fissato per il 2 aprile a Monza, emergono segnali decisamente positivi. Dal quadro che si delinea in questo momento ci si possono attendere ragionevolmente una ventina di monoposto, dunque siamo attorno ai valori dell'anno scorso. Ad ogni modo per mantenere viva, appetibile e relativamente economica la serie sono state prese alcune decisioni che meritano un esame approfondito.

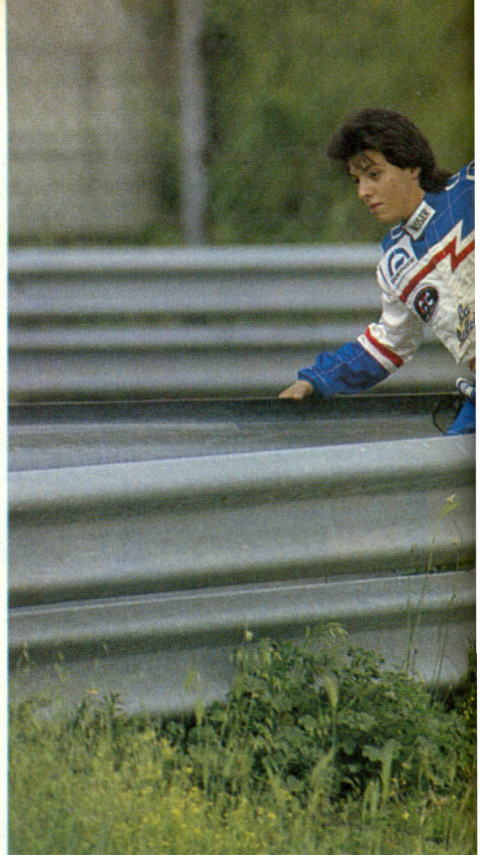
**VETTURE.** Le monoposto anche quest'anno non potranno essere successive al '92, mentre i motori debbono essere a due valvole per cilindro e non avere aggiornamenti posteriori al '94. Il senso di questa scelta è stato quello di contenere il più possibile i costi consentendo così di continuare a sfruttare vetture e motori il cui costo dovrebbe essere già stato ampiamente ammortizzato.

**COSTI.** L'uso delle monoposto '92 ha fatto scendere di circa 20-30 milioni il budget annuale chiesto mediamente dai team per il prossimo campionato di F.2000. Se nel '94 la quotazione media (che non sempre coincideva con le cifre poi scontate che alla fine pagavano effettivamente i piloti) era attorno ai 200 milioni, per il '95 si parla di 170-180. È chiaro che questi sono valori indicativi, ma comunque mostrano come la categoria abbia dimenticato i picchi di professionismo visti fino a poco tempo fa. L'organizzazione delle gare con le prove che iniziano al sabato è anch'essa una scelta (confermata) per continuare ad avere un'organizzazione delle trasferte non troppo onerosa. Il passaggio alla benzina commerciale permetterà poi un abbattimento del prezzo del carburante di quasi della metà rispetto alle 3.500 lire al litro del '94. Ugualmente la riduzione della lunghezza delle gare, al di là del minor numero di km che si percorrono, consente una gestione tecnica più economica delle monoposto. Tutto ciò ha fatto sì che piloti finora dediti prevalentemente alla F.3 Club abbiamo trovato ragionevole tentare il salto nella F.2000. Se qualcuno pensasse che queste due serie si possano fare concorrenza, sottraendosi piloti a vicenda, si sbaglia. Infatti, per quanto la lunghezza delle gare di F.2000 sia diminuita, la differenza tra le competizioni di F.3 Club (decisamente più corte) resta pur sempre consistente. Ugualmente, seppur in direzione opposta, non esiste nemmeno la concorrenza con il Trofeo nazionale F.3 e con la Super-F.3 per via dei costi inferiori della F.2000.

**INTERESSE.** Se la seconda parte dello schieramento viene riempita dai gentlemen-driver, che cercano gare un po' più lunghe e impegnative di quelle della F.3 Club, non significa che la categoria non riesca a proporre un alto livello di agoni-

simo. Sulle orme di Gaston Mazzacane, altri argentini si accingono infatti ad affrontare anche quest'anno la F.2000, identificata come una valida palestra per iniziare a prendere contatto con le F.3 e le corse europee a costi accettabili.

**ASSENTI.** Nel '95 nella scena della F.2000 mancheranno la Rc Motosport e l'Olimpic Racing. La formazione milanese, impegnata sia nel Tricolore di F.3 che nell'europeo di F. Renault ha deciso di affidare il proprio materiale alla Ce.Ca. Euro-motors, assieme ai piloti sudamericani che avevano allacciato contatti per venire a correre in Italia. L'Olimpic Racing ha unito le proprie forze alla Durango Equipe decidendo di dedicarsi alla F.3000, più per voglia di internazionalità che per mancanza di fiducia nella F.2000. La presenza della PreMa Powerteam, infine, è in forse: il team veneto sta lavorando per essere al via anche quest'anno; le riserve possono verosimilmente arrivare dal budget che portano i piloti interessanti, visto che la PreMa non è sicuramente disponibile a un impegno... precario.



NOVITA' PER RISPARMIARE

## Gare più corte e benzina della pompa

### SETTE PILOTI OK

A due mesi dall'inizio del Trofeo Fisa di F.2000 sono ancora tanti i dubbi sui nomi dei piloti, ma è una cosa normale in questa serie. In questa tabella i punti interrogativi vicino alle vetture indicano che il team non è certo di partecipare.

TEAM	VETTURA	PILOTA
<b>Bea Racing</b>	Dallara 392-Alfa	?
	Dallara 392-Alfa	?
<b>Bellspeed</b>	Dallara 392-Alfa	«Boga»
	Dallara 392 Alfa	«Gioga»
	Dallara 392 Alfa	Piergiorgio Baldan
<b>Co.Ca Euromotors</b>	Dallara 392-Vw	?
	Dallara 392-Vw	?
	Dallara 392-Vw	?
<b>Delta Racing</b>	Dallara 392-Alfa	?
	Dallara 392-Alfa	?
<b>Emmevudue Assosport</b>	Dallara 392-Alfa	?
	Dallara 392-Alfa	?
	Dallara 392-Alfa	?
<b>Famà</b>	Dallara 391/2-Alfa	?
	Dallara 391/2-Alfa	?
<b>Liberati Corse</b>	Dallara 392-Alfa	Andrea Pagliai
	Dallara 392-Alfa	Riccardo Romagnoli e Diego Borgese
<b>PreMa Powerteam</b>	Dallara 392-Alfa	?
	Dallara 392-Alfa	?
<b>Progetto Engineering</b>	Dallara 392-Alfa	?
<b>Scuderia Erre team</b>	Dallara 391/2-Alfa	Raffaele Raimondi
<b>Team Corbetta</b>	Dallara 392-Vw	?
	Dallara 392-Vw	?

La durata delle gare e le norme sulle prove private sono le due grosse novità del regolamento sportivo di quest'anno. La lunghezza delle corse è scesa da 70 a 60 km nelle competizioni su tracciati corti (Varano, Magione e Binetto) e da 105 a 90 km sulle restanti piste. Per quel che riguarda le prove di qualificazione delle gare, vi saranno sempre due turni al sabato di mezz'ora ciascuno, ma, compatibilmente con i tempi di svolgimento della manifestazione, sulle piste lunghe si cercherà di disputare turni di qualifica di 40 minuti. Nell'ambito delle corse del Trofeo, non sono previste prove libere al venerdì, mentre dove fosse possibile potrebbe venire svolto un turno di prove libere al sabato mattina. Dunque si continua con un'articolazione delle manifestazioni tale che i team possano arrivare in autodromo solo nel tardo pomeriggio del venerdì, giusto per le verifiche e per sistemare le attrezzature, tutto ciò allo scopo di ridurre complessità, durata e costi delle trasferte.

**TEST.** Senza riaprire tutta la questione della regolamentazione '94, e delle sanzioni poi scattate nella passata stagione, bisogna ammettere che quest'anno le norme sono state scritte con una formula che non lascia spazio a malintesi o interpretazio-

PARERI □ PERCHÉ LA CATEGORIA È VALIDA

# Non c'è rivalità con le altre F.3

**C**he aria si respira nella F.2000 in vista della stagione '95 nella F.2000? Per avere il polso della situazione abbiamo sentito numerosi addetti ai lavori della categoria, e tutti hanno mostrato un sostanziale, quanto unanime, ottimismo sul futuro della categoria. Qui abbiamo riportato solo alcuni pareri risultati particolarmente significativi.

## FAUSTO BELLEZZA

titolare Bellspeed

Continuo a vedere parecchio interesse attorno alla F. 2000, tutto ciò penso sia dovuto all'intel-

ligente indirizzo scelto per la categoria: è infatti possibile un approccio amatoriale con il vantaggio di trovare gare un po' più lunghe di quelle della F.3 Club, che sarebbe la naturale alternativa. Personalmente ho una struttura pensata per andare incontro a tutte le esigenze dei miei piloti: le monoposto sono di loro proprietà, e la squadra cura la gestione tecnica seguendo le indicazioni del pilota assecondandolo volta a volta, sia che punti ad un'alta competitività o che preferisca correre con puro spirito da gentleman, badando anche a contenere i costi. Gareggiare in economia adesso è inoltre più

ammisibile rispetto ad anni di grande professionismo come il '91 o il '92. Così da me un pilota se la cava con 6-7 milioni a gara.

## SERGIO ROVERA

titolare Ce.Ca. Euromotors e presidente Asso F. 2000

Uno dei punti di forza della nostra F. 2000, serie apprezzata tra l'altro tantissimo anche in Sudamerica, è che, con una spesa contenuta, si riesce a disputare una stagione con monoposto che, a tutti gli effetti, sono delle F.3. Dopo le positive esperienze dei Mazzacane e Alaux nella passata stagione, e ancor prima di Alejandro Pagani, ci sono altri argentini interessati a venire in F.2000. Molto probabilmente metterò in pista tre monoposto solo con piloti sudamericani. Il programma '95 della Ce.Ca. sarà legato alla Rc Motorsport, non più presente direttamente ma con una sua monoposto affidata alla mia squadra e con un pilota argentino che stanno trattando loro, ad ogni modo i termini esatti di questa operazione sono ancora in fase di definizione. Dunque la scelta di continuare a correre con le vetture del '92 e i motori a due valvole per cilindro aggiornati al '94 permette alla serie di mantenere un equilibrio tra costi e interesse che ne garantisce la buona salute.

## MARCELLO PANE

direttore Progetto Engineering

L'aver mantenuto le monoposto del '92 anche quest'anno permetterà alla F. 2000 di ridurre il budget annuale, secondo noi, di un 25%. In questo modo alla fine la categoria potrà contare su una ventina di macchine. Noi continueremo anche nel '95 a schierare una monoposto, mentre parallelamente saremo anche impegnati nella nuova super-F.3 varata da Coloni, una categoria decisamente diversa per costi e impegno che in nessun modo andrà a fare concorrenza alla F.2000.



PHOTO 4

ni. Ad ogni modo la grossa novità è rappresentata, al di là delle questioni di forma, dalla possibilità di provare sempre a Varano o Magione (tranne che nella settimana precedente ciascuna gara). Sono quindi cadute le distinzioni usate fino allo scorso, quando i concorrenti del nord potevano andare solo a Varano e quelli del centro-sud avevano soltanto la disponibilità di Magione. Inoltre saranno organizzate prove libere comuni per tutti i piloti del Trofeo.

**BENZINA.** Verso l'inizio di febbraio è attesa l'approvazione della norma che sancirà l'impiego di benzina commerciale nel campionato di F. 2000, in luogo di quella specifica per la F.3 utilizzata finora. Il risultato di questa scelta si dovrebbe tradurre in una discesa del prezzo al litro del carburante da 3500 lire a circa 2000, sulle cifre che dovranno pagare i piloti gravano anche i costi di trasporto: il progetto prevede infatti che ad ogni gara la benzina sia fornita da un'autobotte presente in autodromo. L'impiego della benzina commerciale imporrà comunque una riprogrammazione delle centraline di gestione dei propulsori, un'operazione non certo complessa per i motoristi. Infine saranno predisposti controlli rigorosi sul carburante.

**Nino Famà, nella foto sotto in corsia box davanti a Paolo Meloni, ha vinto il Trofeo Fisa F.2000 nella passata stagione. Gaston Mazzacane, al centro, ha utilizzato lo scorso anno la F.2000 per spiccare il salto verso il Tricolore di F.3**

STUDIO COLOMBO



**Nel giorno della  
presentazione del  
nuovo campionato  
europeo di F. Renault,  
erano presenti sul  
circuito di Lédénon  
cinque squadre: Alpa,  
Ermolli, Mygale, Tatuus  
Rc e Van Diemen.  
Eccole schierate in  
formazione.**



**L**ÉDÉNON — La Francia del sud è spazzata dal Mistral, ma un altro vento soffia forte, è quello del rinnovamento sull'automobilismo europeo. Ora, i giovani leoni che aspirano alla F.1, hanno un'altra carta da giocare: la Formula Renault. È una carta importante, perché la serie addestrativa della Casa francese (a 28 anni dalla sua nascita) sta acquistando per la prima volta una dimensione europea. A dispetto di un breve intermezzo interna-



**F. RENAULT**  
SERIE EUROPEA

# La nuova frontiera

**Sul circuito francese di Lédénon è stato tenuto a battesimo il nuovissimo campionato continentale. Si impone l'obiettivo di preparare i giovani ad approdare in F.1. Molti già la definiscono la formula del futuro**

**FABIO RAVAIOLI**

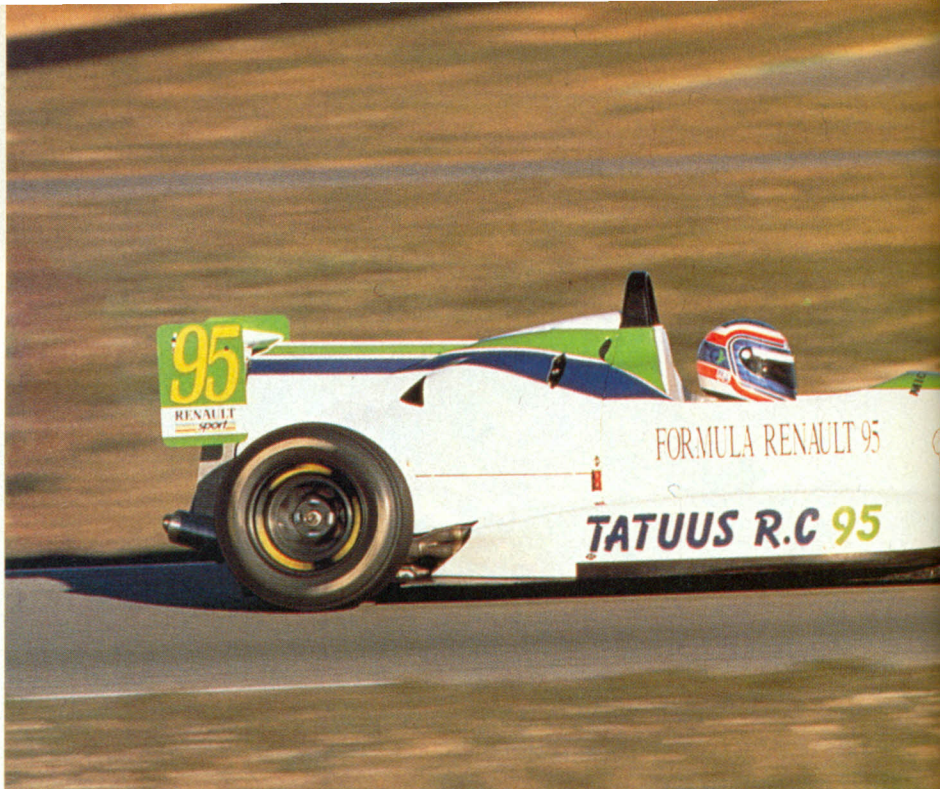
zionale fra la fine degli anni '60 e i primi '70, e nonostante l'esistenza di campionati nazionali in Gran Bretagna, Germania, Benelux e Spagna, la Formula Renault ha sempre faticato a «sprovvincializzarsi» e, gratta gratta, la stragrande maggioranza dei piloti che ha lanciato questa formula sono venuti dalla Francia. L'eccezione è Ukyo Katayama, ma i piloti più validi si chiamano: Alain Prost e Jacques Laffite, Didier Pironi e Jean Alesi, Yannick Dalmas e Philippe Alliot, Jean- Pierre Jabouille ed Erik Co-

mas, Jean Ragnotti ed Eric Bernard. La Formula Opel è giunta al capolinea. Con sforzi encomiabili l'Efda, promoter dell'Euroserie, sta cercando di tenerla in piedi, ma l'interesse di tutti si è dileguato insieme al budget promozionale, dirottato dall'Opel Motorsport sul Turismo. La stessa F.3 è attanagliata da una crisi profonda, alla quale non si intravede soluzione. L'intero mondo dell'automobilismo auspicava la venuta di una nuova categoria di monoposto, che assolvesse alla funzione di far maturare in

breve tempo i giovani talenti, permettendo a sponsor, team e telaisti di riciclarsi dopo diverse stagioni di vacche magre. È in questo contesto che la Formula Renault arriva nel posto giusto al momento giusto, forte di una tradizione quasi trentennale e della ben nota filosofia sportiva Renault, che si è sempre tradotta in una promozione reale e ben organizzata.

**FORMULA DEL FUTURO.** L'interesse per la F. Renault era tangibile a Lédénon, dove la nuova serie continentale è

stata tenuta a battesimo. A veder girare le prime monoposto, approntate secondo i nuovi regolamenti, c'erano proprio tutti: piloti, team manager, progettisti, provenienti dalla F.3, dalla F. 3000, dalla Formula Opel, dalla Formula Ford. L'atmosfera era di entusiasmo e in parecchi si sono sbilanciati indicando nella serie europea della Renault, la formula del futuro, capace anche di soppiantare la F.3. Esagerazioni? Certo è che la categoria è stata studiata e realizzata per avere vetture capaci di far apprendere, rapidamente ai giovani tutti quegli espedienti che poi saranno necessari per intraprendere categorie ben più impegnative. Naturalmente si è badato anche al contenimento dei costi. Al resto penserà «mamma» Renault: concomitanza di quattro prove del campionato con la F.1 (e nel '96 saranno ancora di più), montepremi allettante e, su tutto, la possibilità di salire uno a uno i gradini che portano al successo senza abbandonare la Renault. ■



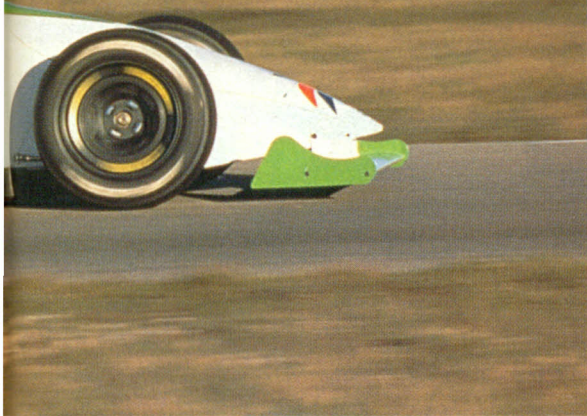
LARGO ALLA FANTASIA...

## Muso alto per l'Alpa

LÉDÉNON — Per il giorno del lancio cinque costruttori avevano già approntato le loro monoposto: Alpa, Ermolli, Mygale, Tatuus Rc e Van Diemen. Nelle prossime settimane saranno pronte anche la Bowman, la Martini e la Swift. Al di là di quelli che sono i vincoli imposti dal regolamento, ciascun costruttore ha dato libero sfogo al proprio estro, tenendo conto delle esperienze precedenti. Così, se in Alpa e Mygale si è partiti dalle Formula Renault degli anni precedenti, in Van Diemen ci si è ispirati largamente alla Formula Ford. Tra l'altro è interessante notare come sia Van Diemen che Alpa abbiano sposato in pieno la configurazione «muso alto» lanciata dalla F.1. Magari non sarà proprio efficiente su queste «vetturine» — ha malignato qualcuno — ma farà vendere... A proposito di esperienze, anche i due costruttori italiani hanno attinto rispettivamente alla Formula Europa Boxer (Ermolli Fre 95) e alla Dallara F.3 (Tatuus Rc 95). «L'adeguamento

alle nuove norme aerodinamiche — dice Giampaolo Ermolli — ha richiesto un gran lavoro in galleria del vento e, non essendo parti determinanti come lo scivolo estrattore, si è dovuto lavorare sui dettagli». Il principio ispiratore della Tatuus Rc è la sezione ridotta, come spiega Artico Sandonà: «Per trovare il giusto compromesso fra snellezza e rigidità, siamo ricorsi a un telaio con sette centine chiuse, contro le tre o quattro usate normalmente. Ne è scaturita una vettura con le carreggiate molto strette: circa 10 cm sotto la media. Sempre in tema d'aerodinamica abbiamo adottato la presa d'aria sotto al muso, i radiatori orizzontali sulle pance e la pinna sul cofano motore». Tutte e due le monoposto italiane hanno sospensioni tipo push-rod, con monoammortizzatore anteriore (orizzontale, sopra le gambe del pilota) e doppio ammortizzatore posteriore (orizzontale sopra il cambio). I prezzi sono: 67 milioni per la Ermolli e 65 milioni per la Tatuus Rc. ■

Tra le cinque vetture presenti a Lédénon anche la Tatuus, nella foto. Nel team italiano correranno Alessandro Manetti e Faustino Minervini. Sotto a sinistra, la Alfa che ha sposato la configurazione a «muso alto» come in F.1. In basso a sinistra, la Van Diemen con cui correrà Nicola Crocioni. Sotto, De Lorenzi già in azione con l'Ermolli



NIENTE SCIVOLI E FONDO CON SCALINO

# Le scelte tecniche sono da... F.1

**L**ÉDÉNON — In vista del via di questo primo impegno continentale la Formula Renault si è rifatta il trucco, rielaborando in chiave moderna il proprio regolamento tecnico. Il telaio rimane multitubolare, ma il motore è ora il 2 litri F3R che equipaggia la Laguna: 4

cilindri in linea, 8 valvole, carter secco, capace di erogare 150 cv, catalizzato allo scarico e accoppiato al cambio a innesti frontali Hewland Ld5 200Rs. Grande novità anche in tema d'aerodinamica, con l'adozione dell'ala posteriore codificata dalla Fia per la F.3 e del fon-

do scalinato (50 mm il dislivello) tipo F.1, con divieto di adottare gli scivoli estrattori. Così i giovani piloti impareranno presto le nozioni fondamentali della messa a punto della monoposto, esperienze che saranno preziose nel proseguimento della carriera agonistica. Anche i pneumatici arrivano dalla F.3. Si tratta dei Michelin S210 (slick) e P220 (rain) nelle misure 16 x 53 x 13 (anteriori) e 23 x 57 x 13 (posteriori). I costruttori possono acquistare per 82.520 franchi (meno di 25 milioni di lire) il kit che comprende: motore, radiatori, cambio, trasmissione, freni, semiassi, sterzo, cruscotto, equipaggiamento di sicurezza (serbatoio incluso), batteria e cerchi. Fra l'altro per il kit e tutti i ricambi ci si può rivolgere direttamente alle filiali, nel caso dell'Italia al Centro Nazionale Ricambi Renault a San Colombano, dove Antonio Bocchiola (tel. 0371-2921), oltre ai ricambi per le Clio che corrono in pista e nei rally, gestisce quattrocento articoli per la Formula Renault e, grazie al filo diretto con l'Alpine a Dieppe, è in grado di evadere anche le richieste più difficili entro una settimana. Da segnalare che Renault consiglia i costruttori di non oltrepassare i 220.000 franchi (circa 65 milioni) col prezzo della monoposto. ■

## IL CALENDARIO

Dieci saranno gli appuntamenti in calendario per questo nuovo campionato monoposto. Partenza a Le Mans, il 19 marzo. In Italia la F. Renault approderà a Misano il 7 maggio e il 22 ottobre a Vallelunga.

19 marzo	<b>Le Mans</b>	Giornata Internazionale Renault
9 aprile	<b>Barcellona</b>	Giornata Internazionale Renault
7 maggio	<b>Misano</b>	Trucks Grand Prix
14 maggio	<b>Barcellona</b>	Gp di Spagna F.1
11 giugno	<b>Spa</b>	Eurorace
2 luglio	<b>Magny-Cours</b>	Gp di Francia F.1
16 luglio	<b>Silverstone</b>	Gp di Gran Bretagna F.1
30 luglio	<b>Hockenheim</b>	Gp di Germania F.1
1 ottobre	<b>Val de Vienne</b>	Giornata Internazionale Renault
22 ottobre	<b>Vallelunga</b>	Finali Internazionali Renault

MOLTI GLI ITALIANI IMPEGNATI NEL CAMPIONATO

## De Lorenzi tra i top

**LÉDÉNON** — Si annuncia nutrita la presenza dei piloti italiani nell'europeo di Formula Renault. La joint-venture fra Tatuus e Rc Motorsport avrà come risultato l'opportunità di schierare un team. Piloti di questa squadra saranno gli ex-kartisti Alessandro Manetti e Faustino Minervini. Altre tre monoposto della factory monzese le ha acquistate la Cauduro Racing che, avvalendosi della collaborazione tecnica della B&B di Beacco e Barbisan, farà correre Rino Mastronardi, Ivan Bellarosa (che proviene dalla Formula Fire) e un terzo pilota ancora da definire. La partnership fra Ermolli e Drumel Motorsport si concretizzerà in una squadra con tre vetture, una delle quali per Andrea De Lorenzi, che sicuramente sarà uno dei piloti top della categoria, neo-campione della Coppa Italia Renault Clio. Presto si affaccerà sulla scena della Formula Renault anche un terzo costruttore italiano, Sandro Cor-

sini, che metterà la sua esperienza maturata in Formula Fire al servizio del neonato team Celtica, costituito da Giorgio Caielli (ex-ingegnere, molto stimato, di F.3). All'avventura parteciperà anche Massimo Pollini dell'Ef Project. A Lédénon c'erano anche due ex-piloti di F.3: Gianluca De Lorenzi e Davide Campana, entrambi hanno gettato le basi per una loro partecipazione alla serie continentale. Infine si è visto Henry Morrogh, che dopo aver piazzato Nicola Crocioni con Van Diemen per l'europeo, è prossimo a concludere un accordo col costruttore britannico per l'acquisto di un paio di monoposto. «È un sogno che accarezzo da tempo — spiega —, l'organizzazione di un corso agonistico che si inserisca fra la Formula Ford e la F.3. Vi sarebbero ammessi solo gli allievi più bravi, che potrebbero anche fare qualche gara nell'europeo». ■

## Nuovi test per la Mythos in febbraio

La Mythos riprenderà il suo programma di test in vista del Campionato Internazionale di F. 3000 nei primi giorni di febbraio sul circuito di Misano. Al volante della Reynard-Zytek ci sarà sicuramente il confermato Fabrizio De Simone, mentre sulla seconda vettura potrebbero provare Marcos Gueiros o Massimiliano Papis.

■ **REDMAN.** In occasione della prossima 24 Ore di Daytona il 57enne Brian Redman potrebbe schierarsi al via al volante di una Chevron B71-Ford. Il pilota inglese, che ha già vinto due volte la classica gara della Florida, festeggia quest'anno la sua trentesima stagione di corse...

■ **BIAGI.** Il giovane pilota di F.3 per la propria preparazione fisica e atletica ha deciso di seguire le orme di Larini, Morbidelli, Martini, Fittipaldi, Apicella, tanto per citare solo alcuni degli assistiti del Formula Medicin di Forlì. Questa struttura, che si avvale del supporto medico del dottor Riccardo Ceccarelli e di Fabrizio Borra e Raniero Giovannetti, cura tutti gli aspetti della ricerca della migliore forma fisica dei piloti d'auto.

■ **LAVAGGI.** Anche Giovanni Lavaggi correrà la prossima 24 Ore di Daytona e lo farà con una Kremer Porsche 962 K8 versione Imsa-Le Mans. Il campione Inter-serie '93 gareggerà con Bouchut e Lässig. Mentre Autosprint va in edicola, il team è impegnato in un test di durata sul circuito di Barcellona. Poi volerà direttamente in Usa.

■ **MORROGH.** La notizia che l'istruttore irlandese avrebbe venduto alcune monoposto che partecipano al Challenge di F. Ford ha suscitato grande interesse tra team e piloti interessati all'acquisto delle Van Diemen, ma anche infondati timori tra coloro che gareggiano con le vetture in affitto. In realtà delle venti Van Diemen della scuola di pilotaggio solo quattro, o al massimo cinque, saranno vendute, così che la struttura di Morrogh continuerà a svolgere la propria attività regolarmente, sia con gli allievi dei corsi che con i piloti che prendono in affitto le monoposto.

Per tutta la scorsa settimana la pista di Vallelunga è stata teatro dei test Michelin, cui hanno preso parte Alfa Romeo e Mercedes-Zakspeed con le vetture del Dtm, Bmw, Ford, Vauxhall e ancora l'Alfa con quelle del Superturismo. Le protagoniste sono state l'Alfa 155 Ts e la Bmw 318is in versione Superturismo '95, con le nuove appendici aerodinamiche rispondenti alla normativa Fia. Per vederle c'è stata una vera e propria... processione di addetti ai lavori, tra i quali spiccava Ian Harrison, già direttore sportivo della Williams in F.1 e ora responsabile del programma Turismo con la Renault Laguna. Dell'Alfa potete leggere in altra parte del giornale, quanto alla Bmw ha girato solo giovedì con le ali nuove e al suo volante si sono alternati (lavorando in perfetta armonia) Ravaglia e Cecotto. Lo spoiler anteriore ricorda quello sviluppato a suo tempo per il debutto (poi cancellato) della nuova M3 nel Dtm e in seguito riciclato sulla Gtr che vinse la Coppa Adac Gt nel '93. La 318is '95 è stata danneggiata da Cecotto in un'uscita di strada, nella quale si è rotta la sospensione posteriore sinistra. La berlina bavarese lamenta qualche difficoltà nell'adattarsi agli ammortizzatori Penske. Con una delle 318is '94 ha girato David Brabham, al debutto nel Turismo. Esperimenti aerodinamici anche per Ford e Vauxhall. Rouse ha collaudato a lungo la Mondeo, provando uno spoiler anteriore biplano realizzato in collaborazione con la Ford Motorsport di Boreham; quanto a Burt ha coperto solo pochi giri. Reid è stato la maggior sorpresa dei test, spiccando tempi velocissimi con la Cavalier dotata del kit aerodinamico sviluppato lo scorso anno dalla Conrero per il campionato spagnolo. Il team di Ray Mallock si è trattato anche sabato, per provare un nuovo fondo piatto e la nuova sospensione anteriore, ma la pioggia ha inficiato questo supplemento di test. In generale tutte le vetture di Superturismo con la nuova aerodinamica, hanno lamentato carichi eccessivi sull'avantreno. Da notare che i tempi



RAVAIOLI

NEI TEST TURISMO A VALLELUNGA

# Cecotto poleman in Bmw

più veloci sono stati ottenuti con le nuove Michelin da 19", che hanno vinto alla grande il confronto con le vecchie 18", risultando più rigide e scorrevoli, ma anche più resistenti, tanto che in simulazioni di gara il degrado delle prestazioni è stato contenuto in mezzo

secondo. Poco da dire per le auto del Dtm, ancora in configurazione '94. In casa Alfa Danner ha collaudato i pneumatici, mentre Alboreto, Modena e Bartels si sono avvicinati sulla seconda auto, sperimentando assetti e differenziali per prendere confidenza col

mezzo. Quanto a Thiim, che non aveva mai visto Vallelunga e non aveva mai girato sul circuito laziale, ha impressionato per la velocità, siglando il nuovo record ufficiale del tracciato romano per le Turismo.

Fabio Ravaio

## VAUXHALL AL TOP

		MART.	MERC.	GIOV.	VEN.	SAB.
<b>DTM</b>						
<b>Kurt Thiim</b>	Mercedes C-Klasse	1'11"47	<b>1'10"92</b>	1'11"71	1'11"45	—
<b>Christian Danner</b>	Alfa Romeo 155 V6	1'12"46	1'11"92	<b>1'11"84</b>	1'12"10	—
<b>Stefano Modena</b>	Alfa Romeo 155 V6	—	—	<b>1'12"18</b>	—	—
<b>Michele Alboreto</b>	Alfa Romeo 155 V6	1'15"07	<b>1'13"36</b>	—	—	—
<b>Michael Bartels</b>	Alfa Romeo 155 V6	—	—	—	<b>1'13"45</b>	—
<b>SUPERTURISMO</b>						
<b>Johnny Cecotto</b>	Bmw 318is '94	1'17"11	<b>1'16"91</b>	—	—	1'26"90
<b>Anthony Reid</b>	Vauxhall Cavalier	1'17"31	<b>1'16"92</b>	1'17"35	1'17"21	—
<b>Gabriele Tarquini</b>	Alfa Romeo 155 Ts	1'17"47	<b>1'17"23</b>	—	—	—
<b>Johnny Cecotto</b>	Bmw 318is '95	—	—	<b>1'17"47</b>	—	—
<b>Roberto Ravaglia</b>	Bmw 318is '94	—	1'17"78	<b>1'17"71</b>	—	—
<b>Roberto Ravaglia</b>	Bmw 318is '95	<b>1'18"01</b>	1'18"33	—	—	—
<b>David Brabham</b>	Bmw 318is '94	1'19"11	1'18"87	<b>1'18"37</b>	—	—
<b>Andy Rouse</b>	Ford Mondeo Ghia	1'19"37	<b>1'18"40</b>	1'18"57	1'18"87	—
<b>Giampiero Simoni</b>	Alfa Romeo 155 Ts	—	—	<b>1'18"54</b>	1'18"67	—
<b>Kelvin Burt</b>	Ford Mondeo Ghia	—	—	—	<b>1'19"01</b>	—

A SILVERSTONE NELLE PRIME PROVE

# Subito veloce la McLaren Gtr

**P**rimi giri in pista per la McLaren F1 Gtr, che ha percorso dapprima alcuni chilometri sul piccolo circuito di Chobham nel Surrey, per poi scendere in pista a Silverstone mercoledì scorso. È stato il danese John Nielsen a tenere a battesimo l'esemplare di proprietà del

tedesco Thomas Bscher, percorrendo 40 giri del circuito inglese (nella versione corta) facendo registrare un tempo di 1'11" che può essere giudicato molto soddisfacente per una vettura Gtr ovviamente ancora carente di messa a punto. Entusiasta è apparso il 38enne pilota danese:

*«Non ho mai guidato nella mia carriera una Gt veloce e stabile quanto la McLaren — ha infatti dichiarato lo stesso Nielsen — in termine di sensazioni mi ha molto colpito il rumore del motore Bmw V12 che mi ha ricordato il rombo della Jaguar Xjr 12 con cui ho corso nei prototipi».*

CON TRACY E ANDRETTI

## Ok i collaudi Lola in F. Indy

Micheal Andretti e Paul Tracy, nella foto, hanno svolto un'intensa serie di test sul circuito di Sebring al volante della Lola T95 del team Newman-Haas che porteranno in gara nella prossima stagione di F. IndyCar. Entrambi i piloti nei giorni scorsi hanno girato mezzo secondo sotto il record ufficioso del circuito, percorrendo circa 200 giri ciascuno nel corso delle quattro giornate dedicate ai test. Lee White, team manager della squadra di Paul Newman e Carl Haas, si è detto molto soddisfatto delle prestazioni fatte registrare dalla nuova Lola, che era alla sua seconda uscita dopo lo shake-down del mese scorso.



CON L'AIUTO DELL'OLIMPIC

## Per Durango F. 3000 e F. 2

La Durango Equipe e l'Olympic Racing hanno unito le forze per dare vita insieme a un programma nel campionato internazionale di F. 3000, dove saranno schierate sicuramente due monoposto, mentre è in fase di definizione anche un piano per la F.2 britannica. Le forze messe assieme da Ivone Pinton e Walter Mar-

gelli sono infatti tali da poter fare procedere i due programmi con strutture indipendenti. Quanto ai piloti che verranno schierati nel campionato internazionale di F. 3000, è prevista la conferma di Christian Pescatori al quale dovrebbe affiancarsi l'austriaco Philip Peter, che vanta una buona esperienza nella F.3 tedesca.

## Superformula con le Michelin

Enzo Coloni è stato recentemente in Portogallo per definire tutti i dettagli della doppia gara che il trofeo di Super F.3 disputerà il 13 e il 14 maggio all'Estoril. L'occasione è servita al costruttore umbro anche per allacciare contatti con alcuni piloti iberici interessati a correre in questa categoria, tanto che per il prossimo 12 febbraio all'Estoril è stata organizzata una presentazione del trofeo con una serie di test previsti in pista. Nel frattempo sono saltate a causa del maltempo le prove di Magione dedicate ai collaudi dei pneumatici che la Michelin ha realizzato appositamente per la nuova serie. Proseguono e sono a buon punto le trattative con la Casa francese per ottenere un suo coinvolgimento in veste di sponsor ufficiale del campionato: una possibilità, questa, molto vicina alla realizzazione.

STUDIO COLOMBO



## Pacchioni alla Prema in F.3

Colpo a sorpresa della Prema Powerteam, che ha ingaggiato Giannantonio Pacchioni, nella foto, per gareggiare nel Campionato Italiano di F.3. Il 25enne pilota di Crema sembrava oramai orientato a correre nel campionato tedesco, ma all'ultimo momento il programma è saltato e si è aperta la possibilità con la Prema, una delle squadre più esperte e valide della categoria. Pacchioni sarà presumibilmente il pilota di punta del team, che schiererà altre due vetture, una delle quali per Omar Bettin. La Prema ha già ritirato i telai Dallara 395 e il debutto in pista di Pacchioni avrà luogo nei test previsti il 9 e 10 febbraio a Vallelunga.

## PADDOCK

Manca solo l'ok ministeriale poi potranno avere inizio i lavori sulla pista di **Imola**: la decisione è attesa a giorni

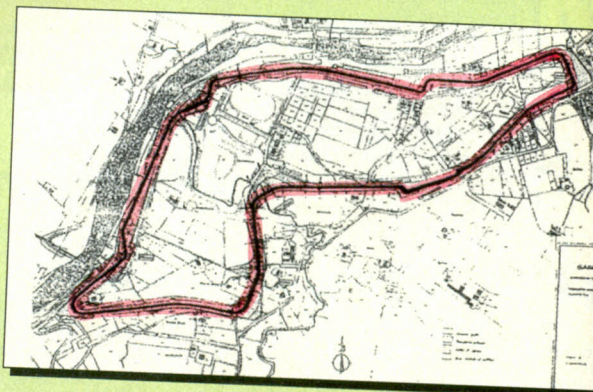
**MARIO DONNINI**

**T**occherà al Ministero dei Beni culturali ed ambientali esprimere un parere decisivo sugli interventi relativi al circuito di Imola. Poi, in caso di una pronuncia positiva, la pista del Santerno avrà via libera per iniziare i lavori e cambiare volto in vista del prossimo Gp di San Marino. Oramai è solo questione di giorni, tutto è pronto per dare inizio al nuovo corso del «piccolo Nürburgring», destinato in futuro a divenire un autodromo più sicuro anche se ancora veloce. È quanto emerso dalla conferenza stampa di venerdì scorso cui hanno preso parte il Sindaco di Imola, Raffaello De Brasi e l'amministratore delegato Sagis, Federico Bendinelli. Nel corso dell'incontro è stato reso noto che il Sovrintendente ai Beni ambientali e architettonici, Eli Garzillo, non ha assunto una posizione ostativa nei confronti del progetto, rimandando quindi la decisione definitiva al Ministero. Certo, restano delle perplessità soprattutto per gli interventi previsti nella zona del Tamburello, rientrante, a detta del Sovrintendente, nel Parco Storico delle Acque Minerali. Il Comune di Imola ritiene invece la zona parte dell'area sportiva realizzata cinquanta anni orsono. La questione resta aperta e sarà questo uno dei nodi da sciogliere entro i prossimi giorni. I lavori dovranno comunque avere inizio entro e non oltre il 31 gennaio e per guadagnare tempo il Sindaco di Imola potrebbe già far predisporre i cantieri ancor prima di avere il via all'inizio degli interventi. Non desta comunque preoccupazione il taglio degli alberi previsto per l'esecuzione dei lavori e questo

permette di escludere sin da ora l'insorgere di un nuovo «caso Monza».

### ECCO COSA CAMBIA.

Al Tamburello la pista sarà spostata verso sinistra e si allontnerà così dal fiume, con una variante che permetterà di allargare considerevolmente le vie di fuga attuali. La Villeneuve sarà resa più sicura grazie al restringimento dei raggi di curvatura che provocherà una notevole riduzione della velocità. Stesso discorso per la Piratella, che vedrà anche un ampliamento degli spazi di sicurezza. La velocità aumenterà invece alle Acque Minerali, dove sparirà la chicane per ottemperare ad una specifica richiesta della Fia. La curva verrà quindi ridisegnata e potrà riacquistare un profilo simile a quello originario. Alla Rivazza la pista verrà spostata leggermente a sinistra: la curva manterrà lo stesso profilo attuale, ma verrà ampliata la via di fuga e sarà creato un maggior spazio per le barriere. Infine, verrà eliminata l'entrata attuale della Variante Bassa, mentre l'uscita sarà anticipata. Il costo complessivo degli interventi si aggira sui 9,8 miliardi e sarà sostenuto dalla Sagis. Ma le... modifiche non finiscono qui. Sembra sempre più possibile anche uno spostamento della data del Gp di San Marino, che verrebbe disputato non più il 30 aprile, bensì il 14 maggio, «scambiando» la posizione nel calendario con il Gp di Spagna a Jerez e non più a Barcellona. Il tutto per avere più tempo a disposizione, evitando inoltre di sovrapporre la nuova lotteria legata alla gara imolese con il concorso a premi di Agnano.



Una piantina che illustra la futura conformazione della pista di Imola

**È arrivato un club per il SuperT**

È nato il Club Superturismo. Chi è interessato a iscriversi può telefonare allo 0534/56075 e sarà informato sulle gare di D2 italiane ed europee e sul Dtm attraverso un giornale al quale i soci stessi potranno collaborare. Lo scopo del sodalizio è anche quello di raggruppare e mettere in contatto tra loro gli appassionati per raggiungere insieme i circuiti sedi delle varie gare.

■ **DE RADIGUES.** Dopo Raymond Roche, un altro ex centauro della classe 500 potrebbe debuttare con le vetture turismo. Didier De Radigues dovrebbe infatti gareggiare con la Honda nella serie Procar belga, affiancando Bertrand Gachot.

**Un trofeo invernale di F.Opel**

Dal 24 al 26 febbraio, a Jerez de La Frontera, si disputerà un mini trofeo invernale riservato alle monoposto di F.Opel. Sono previste in tutto tre gare: due il sabato ed una finale la domenica. La manifestazione spagnola è organizzata a fini promozionali della categoria.

■ **GARCIA.** Luiz Garcia ha firmato per correre con il team di David Sears nel Campionato britannico di F.3. Il 23enne brasiliano sarà al volante di una Dallara 395 motorizzata Mugen.

■ **STILO.** Il team di Santo Stilo ha già definito il programma '95 in F.Junior con quattro piloti: tre saranno impegnati nel neonato Trofeo nazionale e nel Trofeo Cadetti (che si disputa solo a Monza), mentre il quarto si cimenterà soltanto nelle gare sulla pista lombarda. Sergio Sabbatini, Angelo Valentino e Duilio Frosinini si dedicheranno al doppio programma, mentre Stefano Barbieri correrà solo le corse sull'autodromo di Monza. Tutti e quattro saranno in gara con delle Reggiani, mentre i motori verranno curati da Monguzzi.

■ **FIOCCO AZZURRO.** Nei giorni scorsi la famiglia della Durango Equipe è cresciuta. Massimo Lombardi, responsabile tecnico della formazione veneta di F.3000, è infatti diventato papà di un bellissimo bambino al quale è stato dato il nome Tommaso. Al papà Massimo e alla mamma Stefania vanno le felicitazioni e al piccolo Tommaso gli auguri di Autosprint.

**QUESTI I CAMBIAMENTI NEL CIVT '95**

**Peugeot 306 in classe N5**



La costituzione delle classi relative al Civt quest'anno è piuttosto travagliata: la sottocommissione tecnica della Csaì ha approvato lunedì della scorsa settimana gli ultimi aggiornamenti con importanti ritocchi che si sono resi necessari dopo che — al Motor Show in occasione della premiazione '94 — erano emersi negli elenchi errori grossolani. Nella tabella riportata è possibile vedere che la... regina è la Fiat Coupé: si tratta dell'inserimento di una nuova vettura, che potrà gareggiare in A1 nella versione Turbo 16V, mentre è stata giustamente spostata dalla classe N2 alla N3 l'equivalente Gruppo N. L'aspirata, invece, è stata inserita in classe N4. In N1 nella lotta «titanica» fra le Ford Escort Cosworth e le

Bmw M3 quest'anno potrà inserirsi anche la Toyota Celica 4x4: la sottocommissione ha deciso di uniformare i pesi delle tre vetture a 1200 kg. In classe N4, oltre all'aumento di peso delle Honda Civic che salgono a 910 kg (ma è possibile che la V-Tec vada come la nuovissima Vti?), c'è una sorpresa: il ritorno della Peugeot 309 Gti 1.9 che era stata declassata in N5 è stata nuovamente promossa al concentramento superiore (ma potrà montare il differenziale autobloccante), per non «uccidere» la 306 Gti 16V che è stata invece portata in classe N5 con il peso di 1050 kg. In N5, con lo stesso peso, arriva anche la Citroën Zx, mentre è ancora attesa la 155 Ts che è già stata annunciata.

STUDIOCOLOMBO



**CON KAYE SU ACCORD NEL BTCC Leslie in Honda**

Saranno i britannici David Leslie, a destra nella foto, e James Kaye, a sinistra, i piloti ufficiali della Honda Uk nella prossima edizione del Btcc. Il 42enne Leslie e il 31enne Kaye porteranno in gara due Accord preparate dalla Motor Sport Developments nel campionato nazionale riservato alle vetture turismo. La Msd collaborerà con la Honda Motor Europe anche per i programmi turistici in Germania e in Belgio. La preparazione dei motori sarà affidata a Neil Brown, il principale artefice del successo del propulsore Mugen nella F.3 inglese.

zionale riservato alle vetture turismo. La Msd collaborerà con la Honda Motor Europe anche per i programmi turistici in Germania e in Belgio. La preparazione dei motori sarà affidata a Neil Brown, il principale artefice del successo del propulsore Mugen nella F.3 inglese.

**PIT-STOP**

Guarda ai giovani la politica dell'Agip nelle competizioni con una serie di iniziative dal kart alle monoposto

**MARCO RAGAZZONI**

Si rinnova la politica dell'Agip nelle corse. Soprattutto si apre e comincia a guardare con più interesse anche all'automobilismo giovanile. Non più dunque solo collaborazione tecnica ad alto livello con Case automobilistiche, costruttori e team da corsa ma, contrariamente al passato, interesse crescente anche per le giovani leve, i piloti «in erba» che meritano di emergere. La svolta si percepisce dai nuovi impegni che il maggior produttore pe-

trolifero italiano si sta assumendo nei settori del Kart e della F.3. Di recente l'Agip si è infatti aggiudicata il contratto '95 — con opzione per il '96 e il '97 — di fornitura in esclusiva della benzina super standard (come di regola dal '94) in tutte le gare nazionali di kart. È un accordo che, almeno negli intenti, va oltre il semplice aspetto commerciale. La Casa petrolifera italiana garantirà inoltre l'apertura nei giorni di corse del distributore più vicino al kartodromo in

Tra le novità più significative del Campionato Italiano per Vetture Turismo, va segnalato il passaggio della Peugeot 306 dalla classe N4 alla classe N5



foto PRESS

### DEB LA COUPE'

Classe	Vettura	Peso
A1	FIAT COUPÈ	880
A3	ALFA 33 QV	820
N1	TOYOTA CELICA GT4 FORD ESCORT COSWORTH BMW M3	1200 1200 1200
N3	FIAT COUPÈ 16T	1180
N4	HONDA CIVIC V Ti-Tec PEUGEOT 309 Gti 16V FIAT COUPÈ	910 890 1000
N5	CITROËN Zx PEUGEOT 306 Gti	1050 1050

cui la competizione si svolge. Di certo non è assolutamente da sottovalutare la maggior facilità di rifornimento che avranno piloti e squadre, rispetto alle ben più critiche situazioni del passato. E questo in considerazione della rete di distribuzione della Casa petrolifera italiana, che certamente è la più capillare sul territorio nazionale. Ma in realtà in pentola bolle anche altro. Da un lato è infatti in via di definizione l'istituzione di un Trofeo Agip, con premi legati ai risultati. Dall'altro si sta pensando alla possibilità di incentivare, con modalità attualmente allo studio, i giovani kartisti per rendere più «agevole» il passaggio in F.3 a coloro che meritano, dal punto di vista dei risultati agonistici della maturazione sportiva e delle effettive potenzialità mostrate. E a tal

proposito anche la Federazione Karting ha ammesso recentemente un «sostegno diretto e indiretto da parte dell'Agip alla politica della Fik». Lo step successivo è dalla F.3 in poi... con una stretta collaborazione Agip-Marlboro. Non è del tutto casuale, ad esempio, il fatto che recentemente Fisichella, campione nazionale in carica di F.3 e vincitore del Challenge '94 Agip-Marlboro, sia stato designato collaudatore — con possibilità di effettuare anche qualche gara — dalla Minardi, la squadra faentina di F.1 con cui la Casa petrolifera italiana ha un solido accordo di collaborazione tecnica. In questa opportunità offerta a Fisichella non è difficile immaginare che ci sia stata anche una delle sei zampe del cane... quello raffigurato nel marchio

È IMMINENTE IL TRASFERIMENTO

# In Australia la nuova Spice

La Spice Racing Cars sta per abbandonare l'Inghilterra per trasferirsi in Australia, dove ha già in programma grandi progetti per le prossime stagioni agonistiche. La Casa di Bicester, specializzata nella costruzione di telai per vetture Sport, nella foto sotto, ritiene infatti di non trovare più nel paese in cui è sorta e si è sviluppata le condizioni economiche adeguate per conti-

nuare a sopravvivere. «È una questione di costi di produzione troppo elevati e di scarsissimi incentivi da parte dello Stato — ha spiegato Chris Humberstone, della Spice — mentre in Australia, grazie alla riduzione di tasse per le aziende che svolgono attività di ricerca e sviluppo, riusciremo a continuare ad operare a costi inferiori quasi del 50%. Inoltre saremo più vicini al mercato

asiatico e a quello giapponese, che ci interessano di più». La Spice si trasferirà nei pressi del circuito di Eastern Creek, dove è stata già avviata la costruzione di uno stabilimento molto ampio che comprenderà anche una galleria del vento. Nei programmi futuri non ci saranno solo le vetture da corsa — e in proposito non è stato ancora stabilito in quale categoria si intenderà continuare — ma anche le auto stradali. È infatti già in fase di sviluppo un progetto di Gran Turismo che dovrebbe vedere la luce entro la fine dell'anno per debuttare anche nelle corse nel '96, in versione sia Gt1 che Gt2 e... con un motore Spice, di cui per ora è stato rivelato solo che sarà ad architettura V12.

IN FERRARI NELLA SERIE BPR

## Una F355 per Merzario

La prossima stagione sarà la trentaquattresima per Arturo Merzario, che sarà impegnatissimo su di un triplice fronte. Il 52enne pilota comasco proseguirà anzitutto il suo impegno nel Campionato nazionale riservato ai prototipi con una versione aggiornata della Centenari che con le nuove regole che potrebbero entrare in vigore dovrebbe accrescere la competitività nei confronti delle Lucchini. Merzario sarà presente anche ad alcune gare del monomarca Ferrari al volante della nuova F355 in

veste di guest star. Sempre con una F355 prenderà quindi parte ad alcune gare di durata della serie Bpr.



COCKPIT

Agip. Il Challenge Agip-Marlboro sarà istituito anche quest'anno: in lizza per aggiudicarselo ci saranno sette piloti, designati a inizio anno da una commissione Agip-Marlboro sempre in base a una valutazione d'insieme, cioè agonistica, tecnica e di maturazione sportiva.

**Gianluca Paglicci, uno dei giovani che ha partecipato la scorsa stagione al Challenge Marlboro-Agip**



**Con la Lexus Ls 400, seconda generazione, continua in Italia la sfida nipponica nel settore delle ammiraglie. A sua volta la Nissan si propone con una interessante vettura di vertice: la Maxima Qx**

■ **LEONARDO IANNACCI  
CARLO MASSAGRANDE**

**S**ta prendendo corpo anche nel nostro Paese l'invasione giapponese nei cosiddetti segmenti alti di gamma. All'estero, soprattutto negli Usa, le varie Toyota, Nissan, Honda hanno già sferrato da tempo il loro attacco attraverso marchi come Lexus, Infiniti e Accura che propongono ammiraglie di altissimo livello a prezzi più interessanti non solo delle super quotate Mercedes e Bmw, ma anche delle «lussuose di casa» tipo la Cadillac Sls. Evi-



■ **SULLA STRADA**

■ **GRANDI BERLINE**

**Lusso alla gi**

dentemente ora anche l'Italia è divenuta potenzialmente «terra di conquista». Con il marchio che contraddistingue le vetture altissime di gamma, per ora si è presentata solo la Toyota con le varie Lexus (in questi giorni è stata lanciata la nuova Ls400). Tuttavia anche la Nissan ha cominciato a testare il mercato. Non l'ha fatto con il top, ovvero una Infiniti, tuttavia ha proposto la pregevole Maxima Qx, offerta con due diverse motorizzazioni, una di 2 e una di 3 litri. Non una sfida al vertice, quindi, ma pur sempre una berlina di caratura.

**Sotto, la rinnovata Lexus Ls 400. Confort, maneggevolezza e prestazioni sono le sue carte vincenti. A destra, le principali rivali europee di questo modello**



## LE SFIDANTI



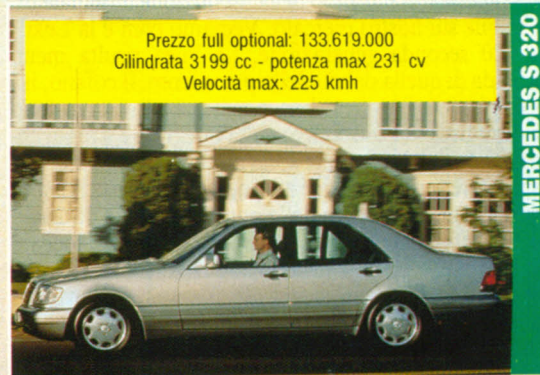
Prezzo full optional: 142.955.000  
Cilindrata 4172 cc - potenza max 299 cv  
Velocità max: 250 kmh

AUDI A8 4.2



Prezzo full optional: 133.984.000  
Cilindrata 3982 cc - potenza max 286 cv  
Velocità max: 250 kmh

BMW 740 V8



Prezzo full optional: 133.619.000  
Cilindrata 3199 cc - potenza max 231 cv  
Velocità max: 225 kmh

MERCEDES S 320



Prezzo full optional: 109.500.000  
Cilindrata 1996 cc - potenza max 287 cv  
Velocità max: 260 kmh

MASERATI QUATTROPORTE 2.0



Prezzo full optional: 117.330.000  
Cilindrata 3980 cc - potenza max 240 cv  
Velocità max: 236 kmh

JAGUAR SOVEREIGN 4.0

# apponesese



**A sinistra, il pregevole interno della rinnovata Lexus Ls 400; sotto il bel cruscotto della Maxima Qx di cui, a destra, si può osservare l'andamento della fiancata. Nell'altra pagina sono segnalate cinque delle principali concorrenti di questa berlina della Nissan. I dati riportati, prezzo, cilindrata, potenza e velocità si riferiscono, nell'ordine, alla versione con motore due litri e a quella di cilindrata superiore più lussuosa, confrontabile con la Maxima Qx. Indicato tra parentesi il numero dei cilindri di ciascuno dei motori a cui si fa riferimento**



◀ Va detto peraltro che la Maxima Qx dovrà confrontarsi nel segmento probabilmente più agguerrito, difficile e ricco di alternative. In ogni caso, risulta chiaro che la guerra nell'universo automobilistico è ormai globale. L'oligarchia di Case come Mercedes o Jaguar appartiene al passato e per un motivo molto semplice: in Giappone hanno saputo realizzare delle ammiraglie e delle super berline di indubbio valore. Per questo abbiamo pensato di mettere a confronto le sue ultime proposte nipponiche con il meglio della produzione mondiale disponibile sul nostro mercato. Vediamo com'è la Lexus Ls 400 seconda generazione. La linea risulta meno morbida di quella del modello precedente. Il cofano, infatti, presenta nervature ben marcate, i passaruota sono più pronunciati e lo spoiler risulta integrato a filo sul cofano posteriore. Invariate sono cilindrata e architetture del motore sempre a 4 litri a V, nel quale i tecnici hanno ottenuto un incremento della potenza passata da 264 a 245 cv. Un aumento che consente alla Ls 400 di toccare i 250 kmh. Le sensazioni che si hanno alla guida di questa superlussuosa berlina sono decisamente piacevoli. Il cambio automatico quattro marce a gestione elettronica e l'impeccabile tenuta di strada garantita dalle sospensioni a quattro ruote indipendenti assicurano una marcia piacevole, affidabile e, soprattutto, sicura. Più leggera di 90 kg rispetto alla Ls prima generazione, l'ultima ammiraglia di casa Lexus ha — con i suoi 1680 kg — un ottimo rapporto peso-potenza. Particolare che incide notevolmente sul confort di marcia. Ma quello che si fa apprezzare maggiormente durante la marcia è l'assenza di rumori; anche a velocità elevata si avverte solo un ovattato fruscio aerodinamico. Questa seconda generazione della Lexus Ls, infatti, vanta un Cx ulteriormente migliorato a 0,27, il più basso tra le berline di lusso. Questo particolare, abbinato alla migliorata insonorizzazione generale, non fanno avvertire nessun rumore, né proveniente dal motore, né dalle sospensioni. Grazie al passo più lungo rispetto alla versione precedente, la Ls 400 ha guadagnato in abitabilità, visto che lo spazio per le gambe dei passeggeri posteriore è più ampio, così come quello tra la testa dei passeggeri e il tetto risulta maggiore in virtù della nuova sistemazione dei sedili. Riccamente accessoriata, la Ls offre di serie il climatizzatore automatico, la selleria in pelle, l'impianto Hi-fi con caricatore Cd e sette altoparlanti, oltre all'air-bag (lato guida e passeggero), l'Abs e un allarme antifurto a telecomando radio. Come optional rimane il solo tetto apribile elettronicamente. Per avere la Lexus Ls occorrono, chiavi in mano e full optional, L. 120.950.000. Una cifra che vale la pena confrontare a quelle delle ammiraglie concorrenti. ■



**M**eno assoluta, ma probabilmente ancor più coraggiosa la sfida alle berline europee portata dalla Nissan con la Maxima Qx, appena presentata in Italia. Questa vettura si trova infatti ad affrontare una concorrenza agguerritissima, dato che ai modelli illustrati a fianco sono da aggiungere anche le varie Mercedes, Bmw e Audi, rispettivamente Serie E, Serie 5 e Serie A6, che ben poco hanno da invidiare alle sorelle maggiori segnalate nelle pagine precedenti. Va detto che sul mercato europeo è arrivata soltanto la seconda generazione, visto che in Giappone la Maxima viene prodotta dal 1987 con il nome Cepiro; questa berlina della Nissan è stata denominata Qx (Quality Excellent), proprio per sottolinearne il prestigio e l'allestimento elegante. La nuova arrivata in Italia è disponibile con 2 diverse motorizzazioni. Un due litri in grado di erogare 140 cv, per una velocità di punta di 203 kmh e uno ancor più accattivante, il tre litri da 193 cv. Questo van-



**La scheda TECNICA**

**Motore:** 8 cilindri a V, 32 valvole; alesaggio e corsa 87,5 x 82,5 mm; cilindrata 3969 cc; rapporto di compressione 10,4:1; potenza massima 194 cv a 5400 giri.

**Trasmissione:** trazione posteriore; cambio automatico a 4 marce con controllo elettronico.

**Telaio:** sospensioni pneumatiche semi-attive modulate elettronicamente a 9 fasi; freni a disco autoventilanti con Abs sulle quattro ruote; sterzo servoassistito a cremagliera controllato elettronicamente; pneumatici 225/60.

**Dimensioni e peso:** lunghezza 4995 mm; larghezza 1830 mm; altezza 1420 mm; carreggiata anteriore e posteriore 1570 mm; peso 1680 kg; vano bagagli 463 litri.

**Prestazioni e consumo:** velocità massima 250 kmh; a 120 kmh 9,6 km/litro.



È UNA NISSAN CHE PUNTA DAVVERO IN ALTO

## Obiettivo qualità Maxima

ta una coppia di 26 kgm a 4000 giri, che assicura un eccellente spunto e permette di toccare 230 kmh. Viaggiando a 120 kmh si percorrono più di 10 kmh con un litro. Molto silenziosa e confortevole, la Qx vanta un

coefficiente di penetrazione discreto (0,33). Da sottolineare il buon lavoro delle sospensioni multilink che costituiscono uno dei punti di forza di questa berlina. Un discorso particolare merita l'equipaggiamento di se-

rie davvero notevole, che è offerto in entrambe le versioni: i cerchi in lega, gli specchietti retrovisori in tinta con la carrozzeria, gli inserti in radica, il servosterzo, gli alzacristalli elettrici anteriori e posteriori, il controllo automatico della velocità, Abs, l'antifurto. A cui si assommano, a tutto vantaggio della sicurezza, air-bag lato guida e lato passeggero, cinture di sicurezza anteriori con pretensionatori, differenziale a slittamento limitato e barre di protezione alle portiere. Come optional si possono inoltre avere l'autoradio, i sedili in pelle e il tetto apribile. I prezzi delle due versioni della Maxima non sono stati ancora fissati visto che la commercializzazione in Italia inizierà nel mese di marzo. Indicativamente, per la versione due litri occorreranno 44-45 milioni, e solo una decina in più per la versione tre litri.

MAXIMA  
QX

La scheda  
TECNICA

**Motore:** 6 cilindri a V, 24 valvole; alesaggio e corsa 93 x 73,3 mm; cilindrata 2988 cc; rapporto di compressione 10,1:1; distribuzione due alberi a camme in testa; alimentazione elettronica Multipoint; potenza massima 193 cv a 6400 giri.

**Trasmissione:** trazione anteriore; cambio manuale a 5 marce (automatico 4 marce a controllo elettronico).

**Telaio:** sospensioni anteriori indipendenti tipo McPherson con barra stabilizzatrice, posteriore multilink a ruote interconnesse con barra stabilizzatrice; freni a disco anteriore autoventilanti; pneumatici 205/65 Sr15.

**Dimensioni e peso:** lunghezza 4470 mm; larghezza 1770 mm; altezza 1415 mm; passo 2700 mm; carreggiata anteriore 1520 mm, posteriore 1500 mm; peso 1405 kg; vano bagagli 440 litri.

**Prestazioni e consumo:** velocità massima 230 kmh; ciclo urbano 12,1 km/litro; a 120 kmh 9,4 km/litro.

## LE SFIDANTI

Prezzo: da 46 a 69 milioni  
da (4) 1998 cc per 132 cv; a (6) 2975 cc per 200 cv  
Velocità max: da 205 kmh a 232 kmh



CITROËN XM

Prezzo: da 42 a 68 milioni  
da (4) 1998 cc per 136 cv; a (6) 2935 cc per 207 cv  
Velocità max: da 136 kmh a 215 kmh



FORD SCORPIO

Prezzo: da 44 a 69,5 milioni  
da (5) 1998 cc per 145 cv; a (6) 2959 cc per 204 cv  
Velocità max: da 205 kmh a 225 kmh



LANCIA K

Prezzo: da 46,5 a 77,3 milioni  
da (4) 1998 cc per 147 cv; a (6) 2963 cc per 200 cv  
Velocità max: da 213 kmh a 235 kmh



PEUGEOT 605

Prezzo: da 45,6 a 69 milioni  
da (4) 1985 cc per 131 cv; a (6) 2962 cc per 211 cv  
Velocità max: da 200 kmh a 230 kmh



SAAB 900 CD

a cura di  
LEONARDO IANNACCI

## MARKET

**Tetto apribile da installare quando si vuole**



È sbagliato considerare il tetto apribile un accessorio montabile solo al momento dell'acquisto della vostra vettura. Da oggi è possibile montare un tetto apribile in «aftermarket», cioè quando si è già in possesso della propria vettura o in caso di acquisto di usato, grazie a Webasto che garantisce una rete specializzata di installatori qualificati per un montaggio a regola d'arte intervenendo su qualsiasi tipo di vettura (telefono 011-4342463).

## Lotto Master dal tennis al casual stile Becker

La Lotto propone una serie di capi d'abbigliamento per il tempo libero ispirati alla linea tennis disegnata per Boris Becker. La Bb Line offre una varietà di soluzioni notevole, soprattutto nella collezione autunno/inverno, tra le quali spiccano le maglie in pile. Caldissime e di grande praticità e confort, queste maglie vengono proposte in cinque abbinamenti cromatici (giallo, rosso, viola, indigo e - nella foto - verde scuro). Il collo alto e il taschino laterale ne completano il look sportivo e funzionale. Disponibile dalla taglia S alla XXL, è in vendita nei migliori negozi di articoli sportivi al prezzo di L. 110.000.



ECCO LA CIVIC 5 PORTE INNOVATIVA NON

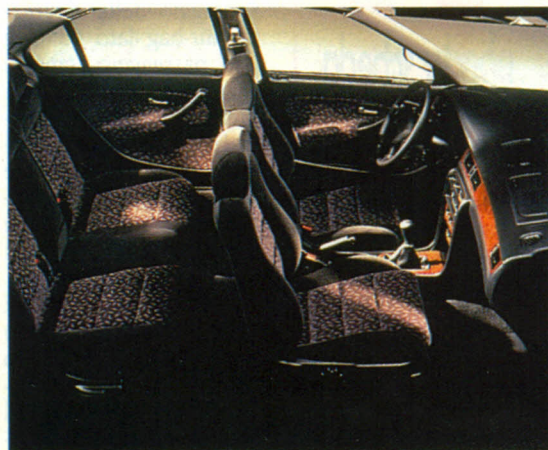
# EuroHon



**C**ostruita interamente nello stabilimento inglese che l'Honda ha a Swindon, la nuova Civic è stata radicalmente rivista rispetto al precedente modello. È l'unica versione della berlina giapponese a 5 porte (in Usa è commercializzata a due porte, a Tokio a quattro) e nelle strategie della Casa nipponica è destinata direttamente al mercato europeo. La gamma della Civic '95 comprende quattro versioni che si differenziano per la potenza dei rispettivi propulsori. Si va dal 1.4i in grado di sviluppare 90 cv, al 1.5i Vtec-E sempre da 90 cv, al 1.6i da 113 cv, al 1.6i Sr Vtec da 126 cv. Il nostro test è stato effettuato sul 1.6i da 113 cv, discretamente prestazionale e in grado di trarre buoni spunti sfruttando soprattutto le marce basse. Da dire che stando ai dati le prestazioni delle due versioni con propulsore da 1600 cc sono decisamente simili. Il Vtec rende maggiormente elastico il motore, ma gli effetti dei 13 cavalli in più assicurati dalla distribuzione variabile non

danno, almeno secondo le tabelle, i risultati che ci si potrebbe aspettare. Le velocità massime sono 192 kmh (1.6i) e 197 kmh (1.6i Vtec), mentre il km con partenza da fermo viene percorso in 31"4 e 31"3. Sul piano stilistico la nuova Civic si segnala per il frontale arrotondato, signifi-

cative sono anche le innovazioni nella scocca, irrigidita di circa il 20%, a beneficio di una miglior sicurezza. Il pianale è stato ereditato dalla versione Civic a 4 porte, l'abitacolo risulta più spazioso e confortevole. I prezzi: si va dai 23,5 milioni della 1.4i ai quasi 40 della 1.6i Sr Vtec.



**Sopra, l'abitacolo della Honda Civic cinque porte più ampio e confortevole rispetto a quello della precedente versione; in alto, si nota la nuova linea con andamento tondeggiante**

DELLA HORMANN

## L'Ulysse tedesco mette i muscoli

Anche l'Ulysse, il monovolume della Fiat, è stato oggetto delle cure di un preparatore tedesco Hörmann. Il motore 2 litri sovralimentato viene dotato di un turbocompressore speciale, e, poi, viene modificato il programma della centralina. L'Ulysse elaborato vede così la potenza passare da 147 a 195 cv, mentre la velocità mas-



SOLO NELLA LINEA

da



A FIUMICINO GARA INSOLITA PER LA LAMBO

## La Diablo sfida gli aerei e vince

**N**ella storia dello sport automobilistico Tazio Nuvolari e Gilles Villeneuve sono ricordati per tanti episodi, molti dei quali fuori dall'ordinario, da campioni quali erano. Tra questi rimangono nella leggenda le inusuali ma avvincenti sfide intraprese dai due superassi — al volante dei bolidi che guidavano abitualmente in pista, un'Alfa Romeo 2300 per Tazio e una Ferrari 126C per Gilles — per battere anche gli... aeroplani in decollo. Per questo motivo la Lamborghini non ha voluto essere da meno rispetto alle storiche imprese dei due campioni e ha partecipato all'aeroporto romano di Fiumicino ad un analogo duello. Un prototipo della Diablo, dotata di un motore da 5700 cc capace di erogare 600 cv, si è esibito su una pista parallela a quella del decollo di alcuni aerei nello scalo internazionale. Pilotata dal giornalista della Rai, Mario Mattioli, il bolide della Lamborghini ha vinto cinque duelli sui sette disputati lasciandosi dietro un Boeing 743 della Klm, un 676 della British Airways, due Dc9 e un Jumbo dell'Alitalia. Ha perso, invece, il faccia a faccia con un Airbus 300 della compagnia aerea nazionale e con un Dc10 della Viasa. Entrambi hanno rimontato la Diablo che ha sempre sfruttato la sua grandissima accelerazione al via, cedendo però in queste due occasioni quando gli aerei in questione hanno ottenuto una parziale rivincita. Le sfide si sono disputate tutte su una distanza di un chilometro e ottocento metri. La Diablo ha toccato la velocità massima di 322 kmh.

sima è di 215 kmh, con un'accelerazione da 0 a 100 kmh in 8"6. Il costo di questo intervento è di 5500 marchi, circa 5.600.000 lire. L'assetto non viene trascurato: sono infatti previste ruote in lega con diametri compresi tra i 15 e i 17 pollici e molle speciali per abbassare il veicolo di 3 cm. La soluzione più estrema, quella della foto, prevede l'impiego di cerchi componibili Oz con un canale di 7,5 pollici e un diametro di 17. Il numero di telefono di Hörmann, in Germania, è 0049-8374 -8071, fax 0049-8374-5654.



NELLA NUOVA BMW UN 2.8 LITRI

## Vola la 328i con 24 valvole

La Bmw 328i, che verrà commercializzata in Italia dalla prossima primavera in tre versioni (berlina, coupé e cabrio), si segnala per una novità sostanziale: l'adozione di un motore inedito realizzato dalla Casa tedesca, un sei cilindri a 24 valvole di 2.8 litri interamente costruito in lega d'alluminio. Particolare quest'ultimo, che ne esalta la leggerezza, visto che questo propulsore è di 31,5 kg meno pesante rispetto al precedente 2.5 litri della Bmw. Grazie all'elaborazione delle parti relative all'aspirazione e allo scarico, questo motore sviluppa una potenza di 193 cv a 5300 giri e vanta una coppia di 28,5 kgm già a 3950 giri. Queste le prestazioni che può garantire: 236 kmh la velocità massima, 7,3 secondi il tempo di accelerazione da 0 a 100 kmh, 8,5 litri per 100 km il consumo se si mantiene una velocità di 100 kmh. I prezzi delle tre versioni della 328i sono già stati resi noti: Berlina L. 61.200.000, Coupé L. 63.700.000, Cabrio L. 73.700.000.

RISTILIZZATA TUTTA LA GAMMA

## Nuovo profilo per la Escort

La versione '95 della Ford Escort, fedele allo stile scelto per questa vettura, presenta un'evoluzione estetica che evidenzia ancor più le forme tondeggianti della vettura della Casa americana. Le prime cose che colpiscono sono, infatti, il nuovo frontale con una griglia ovale, decisamente più piccola della precedente, i nuovi gruppi ottici integrati e i paraurti montati a filo. Le modifiche interne hanno riguardato la plancia, completamente ri-

disegnata e dotata di strumenti con una grafica gradevole e ben leggibile. Per migliorare il confort di marcia il lavoro è partito dai sedili, per proseguire con la riduzione di rumorosità (il cui livello è misurabile in un calo di 5 decibel all'interno dell'abitacolo) e delle vibrazioni. Infine sono state riviste anche le sospensioni con l'adozione di nuovi tamponi in gomma e acciaio. Insomma un lavoro di ritocco decisamente ben riuscito.



## Sui piloti cadono palle di neve

Il pubblico a Gruppach è stato fin troppo esuberante: ad un certo punto si è dovuta interrompere la serie delle semifinali del Vsg per il suo straripare. Alcuni piloti si sono lamentati per essere stati bersagli del lancio di palle di neve.

### ■ CORSO DI GUIDA.

La Michelin, in collaborazione con il Team Padova Cross e Nori Gomme, organizzerà nella settimana tra le due prove di Pedavena del 5 e 12 febbraio uno stage di guida sul ghiaccio per i suoi concessionari sulla stessa pista delle gare.

### ■ GRENDENE.

Sfortunatissimo Giuseppe Grendene: subito dopo avere conquistato il secondo posto in semifinale ha irrimediabilmente bruciato il motore.

### ■ ROANA.

Nota di merito per il Comune di Roana, che ha organizzato in maniera impeccabile la gestione dei parcheggi ed il deflusso post gara, drammaticamente intersecatosi con il ritorno a valle degli sciatori.

## Premiazione Challenge delle Polizie a Udine

Si svolgerà il prossimo 4 febbraio a Udine la festa annuale del 4. Challenge delle Polizie, organizzato dall'Autoclub Forze di Polizie e patrocinato dalla Csa. La classifica assoluta vede vincitore Alain Danloue, della Gendarmeria francese, che si è imposto con una Renault Clio Gr. N, secondo Vittorio Gomboso, della Polizia di Stato, su Lancia Delta Hf e terzo Angelo Tarulli, carabiniere, su Lancia Delta 16V. Fra i navigatori, invece, successo di Oriella Tobaldo, copilota di Gomboso.



BIONDO

**Andrea De Biasi, sopra su Fiat Ritmo, ha vinto a Gruppach il 2. raggruppamento, dopo una bella lotta con Marzari, poi giratosi, e «Brik». Il pilota più veloce della giornata sul ghiaccio è stato Gianluigi Galli, dominatore in scioltezza dopo i ritiri, per problemi meccanici, di Simone Romagna e Alberto Masioli**

A GRUPPACH FUORI GIOCO ROMAGNA E MASIOLI

# Galli alza subito la... cresta e vince

GRUPPACH DI ROANA — Un pubblico di 3000 persone ha fatto da cornice al terzo appuntamento sul ghiaccio del team Padova Cross sull'impegnativo tracciato di Gruppach. Il primo raggruppamento ha visto Rinaldi, partendo dalla pole, vincere, mentre Scalcon e Cazzola hanno duellato ai limiti del regolamento, terminando nell'ordine dopo una serie di sorpassi. Subito fuori invece De Fortunati, innevatosi in maniera «molto spettacolare». Andrea De Biasi ha vinto il secondo raggruppamento, ma ad animarlo sono Marzari e «Brik»: il portacolori del Funny Team partendo dalla pole, ha dato vita a una grande sfida con De Biasi, ma poi si è girato; «Brik» è partito sesto, cioè ultimo della finale, e ha recuperato fin quasi ad insidiare De Biasi. È stato Zattra il dominatore del terzo raggruppamento, complici

anche gli start incerti di Amatori e Domenico De Biasi. L'uscita della gloriosa Simca Rally 2 di Kaswalder ha messo in risalto il punto debole del peraltro ottimo tracciato di Gruppach: le macchine possono saltare il muretto di neve che separa i due rettilinei a senso inverso, creando situazioni potenzialmente pericolose. Ci si aspettavano scintille dal quarto raggruppamento che invece, con Simone Romagna tradito subito dal cambio e Masioli dalle sospensioni, si è risolto in un monologo della Celica di Gianluigi Galli. Nel sesto raggruppamento Zantomasi, complice i problemi al cambio di Pellizzari, si è imposto tra i tre partiti. Tra le Opel ulteriore vittoria di Nori: da antologia un salto del poleman Forato, costretto poi al ritiro.

Claudio Pavanello

### VELOCITÀ GHIACCIO

Gruppach di Roana (VI), 22 gennaio 1995

#### 15. Trofeo Automobilistico Invernale

gara valida per il Trofeo Nazionale Velocità su Ghiaccio

#### Le classifiche

**Primo raggruppamento:** 1. Rinaldi (Fiat Uno) a 5'51"73; 2. Scalcon (Fiat Uno) a 15"00; 3. Cazzola a 15"44; 4. Dal Maso a 19"17 (tutti gli altri su Renault 5).

**Secondo raggruppamento:** 1. De Biasi (Fiat Ritmo) in 5'44"85; 2. «Brik» (Peugeot 205) a 1"95; 3. Marzari (A112) a 12"18; 4. Sala (Fiat Ritmo) a 15"37; 5. Schizzarotto a sei giri.

**Terzo raggruppamento:** 1. Zattra (Fiat X1/9) in 5'55"38; 2. Bettanin (Lancia Beta Montecarlo) a 5"18; 3. Amatori (Fiat X1/9) a 11"32; 4. Longa (Fiat X1/9) a 24"20; 5. De Biasi (Lancia Beta Montecarlo) ad un giro.

**Quarto raggruppamento:** 1. Galli (Toyota Celica) in 5'17"21; 2. Saracco (Lancia Delta Integrale) a 23"19; 3. Bormolini (Audi 80) a 28"97; 4. Pisa (Lancia Delta Integrale) a 33"75; 5. Masioli a sette giri.

**Sesto raggruppamento:** 1. Zanlomas (Porsche 3.2) in 5'23"33; 2. Pellizzari (Porsche 3.5) a 14"88; 3. Tonin (Alfa 2.5) ad un giro.

**Raggruppamento Opel:** 1. Nori (Opel Kadett) in 6'12"83; 2. Giovannini (Opel Kadett) a 5"07; 3. Rossetti (Opel Kadett) a 29"32; 4. Tremonti (Opel Manta) a 30"77; 5. Chemello a cinque giri.

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**

**PRONTORACOLO**

**Tarocchi, magia, astrologia.**

**DAL VIVO**

**LOTTO! 144.11.40.22**  
Tentucci 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**

MONDOTELE - 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.

# AREA

# box

## il menù

- IL LIBRO: TESTATE
- SILENZIATORI E SCARICHI
- CALENDARIO DOC PER GINEVRA
- MOTOR SYMPHONY
- OMAGGIO A VARZI
- RAID IN TUNISIA
- UNA PERGAMENA PER AYRTON
- PORTOBELLO
- CRUCISPRINT
- DOVE SI CORRE

## La prima licenza

**T**ra decidere di correre e prendere la licenza di conduttore passa la classica differenza che separa il... dire dal fare. Non tutti gli aspiranti piloti sono a conoscenza delle modalità richieste per ottenere la sospirata abilitazione necessaria a muovere i primi passi nel mondo delle corse. Ecco uno schema semplice dei vari tipi di licenze che vengono generalmente richieste dai neofiti nelle varie categorie (pista, fuoristrada e slalom). Ogni singola tipolo-

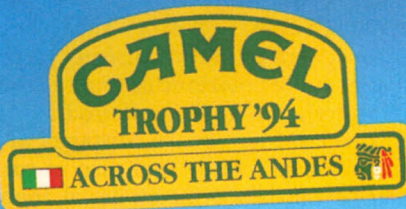
gia è corredata dalle indicazioni e dalla documentazione che vanno fornite al momento della richiesta alla Csaì. Tre sono le caratteristiche richieste per tutti i vari tipi di licenza: *l'affiliazione all'Acì, il possesso della patente di guida e il certificato di idoneità fisica.* Ovviamente la «promozione» alle licenze internazionali A, B, e C avviene per motivi di merito e rappresenta un passo successivo a quello del primissimo approccio nel mondo delle corse.



LICENZE	INDICAZIONI DA FORNIRE	DOCUMENTAZIONI DA ALLEGARE E INVIARE ALLA CSAI
Nazionale Slalom Fuoristrada, Trial 4 x 4, Elettrosolari	- Associazione all'Acì - Patente	- Certificato idoneità fisica - Certificato vaccinazione antitetanica - Tassa
Nazionale C Nuova	- Associazione all'Acì - Patente	- Certificato idoneità fisica - Tassa
Nazionale Formula Europa Boxer	- Associazione all'Acì - Patente	- Certificato idoneità fisica - Tassa - Autorizzazione di chi esercita la Patria Potestà (per i minorenni)
Club Terra Promotion	- Associazione all'Acì - Patente (solo Club Terra)	- Certificato idoneità fisica - Certificato vaccinazione antitetanica - Tassa

## top videos

mondocorse



### ● CAMEL TROPHY '94 edizioni: Cinehollywood

Un'ora di immersione nell'avventura. Sessanta minuti che raccontano la 15. edizione del **Camel Trophy** che si è disputato nell'aprile scorso tra l'Argentina, il Paraguay e il Cile. Immagini di effetto che illustrano il tracciato di 2.500 km (il più lungo in assoluto), con la grande escursione termica (dai -15 delle Ande ai +40 del deserto) e la più alta quota mai raggiunta dal Camel (m 4895, più del Monte Bianco). Si va dalla partenza avvenuta sotto le cascate di Iguazù, all'attraversamento della cordigliera delle Ande e alla discesa verso le coste sul Pacifico, in Cile, dove il raid si è chiuso a Playa de Hornitos.

Chi è interessato si può rivolgere a **Cinehollywood**, via Reguzzoni 15, 20125 Milano, telefono 02/66104935.

Cinehollywood

## A Galliate week-end in memoria di Varzi

Si svolgerà il 17-18 giugno prossimi a Galliate, a pochi chilometri da Novara, l'Achille Varzi Memorial Day 1995 con lo scopo di far rivivere il ricordo di questo grande pilota scomparso durante le prove del Gp d'Europa del '48 a Berna. Nell'ambito della manifestazione verrà allestita una mostra di oggetti e documenti relativi alla sua carriera, si terrà un convegno, mentre una manifestazione turistico-competitiva dell'Asi (Automotoclub Storico Italiano) toccherà, partendo e arrivando al Castello Visconteo-Sforzesco, alcuni dei luoghi più famosi per le corse degli anni Trenta: Biella, Alessandria, Casale Monferrato e Vigevano. Passerà anche per la pista sperimentale dell'Alfa Romeo a Balocco. Ricordiamo che proprio con la Casa del Biscione Achille Varzi ha disputato le sfide più leggendarie con Tazio Nuvolari. Chi fosse interessato può rivolgersi alla Pro Loco Galliate (telefono 0321 - 864764) oppure all'Agentpress (02 - 33611604).

## Un viaggio in Florida per il via della F. Indy

La Gastaldi Tour ha organizzato, nell'ambito del programma che comprende una serie di offerte per seguire dal vivo le più importanti gare statunitensi, un viaggio di una settimana a Miami. Dal 1 all'8 marzo ci si può recare in Florida per assistere alla prova d'apertura della stagione di F. Indy Car. Il pacchetto offerto dalla Gastaldi comprende il volo di linea Milano-Miami-Milano, 6 notti in hotel a Miami Beach, un'auto a noleggio per tutto il periodo (ogni quattro persone), il biglietto per assistere alla gara, l'assicurazione sanitaria e le tasse aeroportuali. Il costo complessivo della trasferta è di L. 1.990.000. Su richiesta si possono avere i biglietti per il paddock per vivere davvero da vicino le emozioni della grande gara americana.

# BRUMORE!



# S

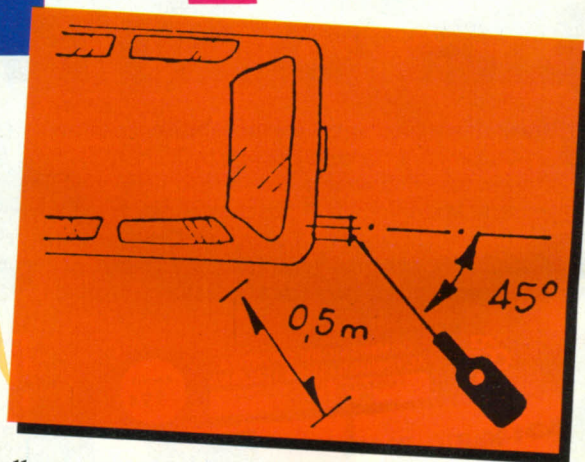
ilenzio, parlano le regole. Sul tema della rumorosità e della corretta applicazione di scarichi sulle vetture che prendono parte alle gare, è necessario fare qualche distinguo. Tutte quelle che prendono parte alle competizioni nazionali (eccezion fatta per le gare in salita e fuoristrada che godono di una normativa particolare), dovranno essere munite di un silenziatore che garantisca il rispetto del limite massimo di rumorosità. E cioè 98 + 2 decibel. I sistemi di scarico potranno essere misurati rivolgendosi ad un'officina specializzata nella vendita e nella manutenzione di marmitte e — soprattutto — dotata di fonometro, lo strumento usato dalla polizia stradale per i controlli e dalla Motorizzazione civile in caso di revisione della vettura.

**FONOMETRO.** Questa apparecchiatura dovrà essere posta secondo il disegno **A** nel quale è visualizzata la posizione da tenere durante la misurazione (angolo di 45° gradi tra l'asse del tubo di scarico ed il fonometro, distanza di 50 cm dalla fine del tubo stesso). Nel caso in cui l'asse dello scarico non sia orizzontale, il fonometro dovrà essere posto all'altezza dell'asse di uscita dello scappamento. Se, tenendo il regime del motore a 4000 giri, il livello di rumorosità non sarà superiore a 98 + 2 decibel, il vostro scarico sarà a posto e non rischierete alcuna sanzione nel caso di controllo dello stesso, sempre attraverso un fonometro, prima, durante o dopo una gara.

**GARE IN SALITA.** Tutte le vetture dovranno rispettare, per una precisa norma di sicurezza, il seguente limite: minimo 98 massimo 110 decibel.

**FUORISTRADA.** In questo tipo di gare il limite massimo di rumorosità è fissato a 110 decibel.

## Non fate



## MUSICA, MAESTRO!

Una sinfonia molto inusuale, forse, ma sicuramente accattivante per chi ama il rombo dei motori. La Ji Prod ha riunito in un Cd la... musica dei propulsori più famosi del mondo, dalla Ferrari alla Porsche, dalla Renault all'Audi e l'ha intitolata

«Mecanic Symphony». Chi fosse interessato a questi particolarissimi acuti può rivolgersi a Ji Prod, Bp 13 - 80500 - Montdidier - Francia. Il costo della versione in Cd è di 94 franchi, comprese le spese postali; quello della musicassetta 84 franchi.



# il libro



Un'opera preziosa per gli addetti ai lavori e allo stesso tempo un interessante volume divulgativo su di un argomento, quello dell'elaborazione delle testate sportive, che raramente è stato approfondito con altrettanta efficacia e chiarezza. «Testate» è il risultato pratico della lunga esperienza dell'autore, da più di vent'anni impegnato nel settore della preparazione. Il testo, praticamente unico nel suo genere all'interno del vasto panorama editoriale dedicato alla manualistica, svela una serie di novità anche per i preparatori più smaliziati, consentendo inoltre ai neofiti di apprendere i segreti e i trucchi del mestiere. Data la sua specificità il libro è edito in tiratura molto limitata e presenta un costo comprensibilmente elevato ed è distribuito soltanto nelle migliori librerie. Chiunque fosse interessato può peraltro richiederlo direttamente all'editore, (numero telefonico 0461/231102), con L. 6000 aggiuntive per il pagamento delle spese postali. «Testate», di F.L. Facchinelli, Editrice Motor Books Tech, 414 pagine. Prezzo L. 120.000

## In Tunisia raid nel deserto

È pronto per voi il super battesimo africano al Grand Chott! La Compagnia dei Grandi Viaggiatori ha organizzato una settimana di raid in fuoristrada (dal 15 al 22 aprile, la settimana di Papedune del Gran Erg, il percorso che affronterete con un **vostro fuoristrada** sarà supportato dall'organizzazione che vi fornirà un road-book, un servizio medico, l'interprete arabo, l'assistenza negli alberghi e gli istruttori per la guida di fuoristrada (in caso di necessità). L'arrivo e la partenza sono fissate a Tunisi. Il chilometraggio complessivo della rotta è di 1800 chilometri. Per ulteriori informazioni è possibile telefonare allo 0374/350474.



## UNA PERGAMENA PER AYRTON

**Ayrton, Ayrton... il grande campione brasiliano, scomparso nel maggio scorso, è entrato nel mito e si moltiplicano le iniziative per celebrare Senna. Da Cefalù (Palermo) è arrivata questa «chicca»: una pergamena in similbronzo che raffigura il volto di Ayrton,**

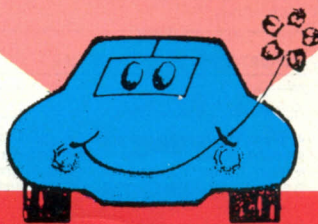


**la bandiera del Brasile e la Williams con la quale l'asso del volante ha disputato le ultime gare. Sono disponibili solo pochissimi esemplari e chi è interessato può rivolgersi a Franco Turdo, via Veterani 101/B, 90015, Cefalù (Palermo). Telefono 0330-793295.**

## CALENDARIO DOC PER GINEVRA

In occasione della 65esima edizione del Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra, gli organizzatori hanno preparato una «chicca» per gli appassionati: un calendario esclusivo, molto elegante nel disegno grafico, che verrà messo in vendita dal prossimo marzo in una edizione limitata di 9.900 esemplari. Le più grandi novità esposte al Salone nella sua lun-

ga storia, le vetture di ieri e di oggi e le riproduzioni dei loghi originali (nella foto quello dell'edizione '94) sono contenute in questo calendario. Chi fosse interessato al suo acquisto o alla sua prenotazione, vista la tiratura limitata, può rivolgersi al Salon International de l'Automobile, Ch 1218 Grand Saconnex/Geneve; telefono 0041-22-7611111.



### SENTITE QUESTA...

«È stato un involontario incidente coniugale...». Stirling Moss ai giornalisti che gli chiedevano il motivo dell'occhio nero con il quale si era presentato al via del gran premio di Buenos Aires del 1958.

**7 GIORNI IN TV**

■ **ITALIA 1**

A partire da lunedì 30 gennaio inizia, alle ore 23,45 in apertura di Italia 1 Sport, «Rally '95», un programma quindicinale curato e condotto da Claudia Peroni. Saranno parecchi gli appuntamenti fissi della trasmissione, quali «L'episodio storico» del direttore di Autosprint Carlo Cavicchi, «I consigli di guida sicura» di Andrea De Adamich e uno spazio comico con un personaggio a sorpresa. La prima puntata di «Rally 95» sarà dedicata al rally di Montecarlo è l'ospite d'onore sarà Sandro Munari, espertissimo della gara avendola...vinta quattro volte. Inoltre mercoledì, sempre nell'ambito di Italia 1 Sport, Guido Schittone conduce una rubrica fissa sui motori e sull'automobilismo.

■ **TELEMONTECARLO**

La trasmissione di «Crono-Tempo di Motori», in onda mercoledì 25 gennaio andrà in onda direttamente dalla sala stampa del Rally di Montecarlo proprio mentre si starà svolgendo la prova del Turini. Inoltre verranno presentate le novità del mercato automobilistico viste al Salone di Detroit. Sabato 28 gennaio alle 12,45 la replica della trasmissione di Tmc Speed andata in onda domenica 22 gennaio e alle 13,15 la replica di Crono. Domenica 29, poi, alle 20,15 in prima serata Maria Leitner conduce la nuova puntata di Tmc Speed dedicata in gran parte al Rally di Montecarlo. Inoltre verrà proposta un'intervista a Michele Alboreto, le prove dell'Alfa Dtm e dell'Alfa D2 di Gabriele Tarquini, a Vallelunga

■ **RAI 1**

Martedì 24 alle ore 14 «Tg 1-Motori». Anche Radio Rai 1 propone un programma dedicato ai motori ogni venerdì alle ore 19,25: «Grr-Mondo Motori».

■ **ODEON**

Venerdì 27 alle ore 23,15 e, in replica sabato alle 12,15, «Racing Time».

**VELOCITÀ**

**5 FEBBRAIO**

**24 ORE DI DAYTONA**  
Campionato Imsa  
Imsa  
Tel. 001/813/877

**19 FEBBRAIO**

**GARA CLUB A MAGIONE**  
Amub Magione  
Tel. 075/840303

**RALLY**

**28 GENNAIO**

**ARTIC RALLY A ROVANIEMI**  
Rovaniemen Urheiluautoilijat  
Tel. 00358/60/345398

**9-12 FEBBRAIO**

**RALLY DI SVEZIA**  
Campionato mondiale rally e Formula 2  
International Swedish Rally  
Tel. 0046/54/185608

**12 FEBBRAIO**

**RALLY DEL CARNEVALE A VIAREGGIO (Lu)**  
Coppa Italia 5. zona  
Scuderia Balestrero Lucca  
Tel. 0583/419106

**17-19 FEBBRAIO**

**BOUCLES DE SPA (BELGIO)**  
Campionato Europeo Rally coeff.5  
Union Mecanisse Spa  
Tel. 0032/87/774040

**26 FEBBRAIO**

**RALLY INTERNAZIONALE DEL CIOCCO E VALLE DEL SERCHIO**  
Campionato Italiano Assoluto Ciocco Sporting Club  
Tel. 0583/719863  
**TROFEO ATTILIO BETTEGA A VERONA**  
Coppa Italia 4. zona  
Praxis  
Tel. 045/509799

**ALTRE SPECIALITÀ**

**29 GENNAIO**

**VELOCITÀ SU TERRA A BADIA CALAVENA (Vr)**  
Challenge Invernale Scuderie Veronesi  
Racing Club Badia Calavena  
Tel. 045/7808191  
**TROFEE DE LA GLACE A BRUSSON (Ao)**  
Trofeo neve e ghiaccio  
Pinerolo Sport  
Tel. 011/3095098

**4-5 FEBBRAIO**

**24 ORE DI CHAMONIX (FRANCIA)**  
24 Heures du Chamonix  
Tel. 0033/50/559392

**5 FEBBRAIO**

**TROFEO VALTELLINA A LIVIGNO (So)**

BIONDO



La 2. prova del Challenge Invernale Scuderie Veronesi si disputerà a Badia Calavena il prossimo 29 gennaio

Velocità su ghiaccio  
Autoconsult Competition

**VELOCITÀ SU GHIACCIO A COL MELON DI PEDAVENA (BL)**  
Trofeo Neve e Ghiaccio  
Team Padova Cross  
Tel. 049/9630465

**MONTECARLO GRAFFITI**  
Autostoriche  
Ac Venezia  
Tel. 041/5310362

**12 FEBBRAIO**

**VELOCITÀ SU TERRA A BADIA CALAVENA**  
Challenge Invernale scuderie Veronesi  
Racing Club Badia Calavena  
Tel. 045/7808191

**VELOCITÀ SU GHIACCIO A COL MELON DI PEDAVENA (BL)**  
Trofeo Neve e Ghiaccio  
Team Padova Cross  
Tel. 049/9630465

**25-26 FEBBRAIO**

**7. SAN MARINO REVIVAL**  
Regolarità Autostoriche  
San Marino Racing Organization  
Tel. 0549/900757

**26 FEBBRAIO**

**TROFEO F.RALLY KARTODROMO KINISIA**  
A.S.Kinisia  
Tel. 0337/960462  
-0923/873510 fax

**TRASMISSIONI VIA SATELLITE**

■ **EUROSPORT**

**Mercoledì 25**

**23,00 MOTORS**  
Questo numero presenta: la gara su ghiaccio di Lans En Vercor, un servizio sui piloti europei che corrono in IndyCar (Danner, Fabi, Montermini, Zampedri) e un servizio sui test invernali di Formula 1. **Venerdì 27**

**20,00 INTERNATIONAL MOTORSPORTS REPORT**  
È un programma dedicato a tutti gli sport motoristici con le immagini più spettacolari delle varie discipline  
**21,00 MOTORS** replica

**Sabato 28**

**1,00 INTERNATIONAL MOTORSPORTS REPORT**  
**Lunedì 30**  
**16,30 NASCAR**  
Le immagini del campionato americano

della passata stagione  
**SKY SPORTS**  
**9,30 OPPOSITE LOCK INTERNATIONAL MOTORSPORT**

■ **DSF**

**Martedì 24**

**9,30 MOTORSPORT**  
**10,30 MOTORSPORT**  
ADAC Gt Cup 1994  
**23,15-1,15 MOTORSPORT**

**Mercoledì 25**

**10,30 MOTORSPORT**  
Un servizio sugli sport automobilistici britannici  
**16,00 MOTORSPORT**  
La corsa dei campioni  
**Giovedì 26**

**9,30 MOTORSPORT** le Immagini della stagione fuoristrada '94  
**10,30 MOTORSPORT**  
La corsa dei campioni

**Venerdì 27**

**0,00 MOTORSPORT**

**Sabato 28**

**10,00-12,30 MOTORSPORT**  
**18,00 OPPOSITE LOCK INTERNATIONAL MOTORSPORT**  
David Bobin presenta alcune delle stagioni più belle degli sport motoristici  
**Domenica 29**

**10,00-13,00, 18,30-22,00-1,15 MOTORSPORT**  
**Lunedì 30**

**9,30 MOTORSPORT**  
NBC super channel  
**18,00 FORMULA ONE**  
Documentari speciali sulle passata stagione della F.1