

AUTO SPRI NT

SETTIMANALE **10**
Anno XXXV - 7-13 marzo 1995
Sped. in abb. postale - Pubbl. inf. 50%
L. 4.000

**BERGER
DICE TUTTO
DI SE STESSO
LA FERRARI
E IL FUTURO**



Top Secret

DOSSIER SENNÀ

**così i periti
hanno inchiodato
la Williams**



LIGIER JS41



MINARDI M195

NOVITÀ



sommario

10

SETTIMANALE
Anno XXXV
7-13 marzo 1995
L. 4.000

VELOCITÀ

- FORMULA UNO
12 Test a Estoril
FORMULA UNO
- 20 Ultime novità**
FORMULA UNO
- 30 Ligier-Honda Js 41**
FORMULA UNO
- 34 Minardi-Ford M 195**
FORMULA UNO
- 44 Occhio al buco!**
FORMULA INDY
- 82 Apertura a Miami**



AIRBOX McLAREN (FotoOrsi)

RALLY

- MONDIALE
72 Non è tutto giallo
ciò che luccica

PRODOTTO

- 102 La Daewoo sbarca in Italia**

OPINIONI

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

RUBRICHE

- 6 lettere**
- 8 news karting**
- 38 news velocità**
- 68 notiziario csai**
- 78 news rally**
- 104 news on the road**
- 106 domenica sprint**
- 107 area box**
- 110 portobello**
- 111 crucisprint**
- 114 dove si corre**

AUTO SPRI NT

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

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

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

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

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

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

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

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

DISEGNI
STEFANO ADAMI - ANTONIO SASSI - GIORGIO SERRA
MASSIMO VALLESE

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

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

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

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



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



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990



CONTI EDITORE S.p.A.

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

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

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

Padova: **Union Group** s.n.c.
Galleria Brancaleone 2/1 - 35137 Padova - tel. 049/655044 fax 049/650204

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

io, canaglia



Il calcolo delle probabilità

■ **GIORGIO FALETTI**

Un bel giorno un ragazzino dice al padre che sta leggendo il giornale: «Papà, se sono promosso, mi compri un kart?». Una risposta affermativa è in effetti la possibile premessa a una brillante carriera nel mondo delle corse. Vediamo insieme le probabilità.

- 0%** Probabilità che il ragazzino dimentichi
- 1%** Probabilità che il ragazzino sia bocciato
- 1%** Probabilità che il padre sia uno stronzo e non abbia nessuna intenzione di mantenere la promessa
- 1%** Probabilità che il giornale sia Playboy e che il padre distratto dalle tette di Anna Falchi risponda «Urca!» e non mantenga, a promozione avvenuta, una promessa che non ricorda di avere fatto
- 1%** Probabilità che il ragazzino, prima della fine delle scuole, metta le mani sullo stesso Playboy e, alla vista delle tette della Falchi, decida di cambiare sport
- 1%** Probabilità che la madre, venuta a conoscenza del fatto, dica «Ma voi siete scemi tutti e due!», e continui a mandare il figlio a scuola di pianoforte con conseguente trasloco dei vicini distrutti da ore di solfeggio
- 1%** Probabilità che la madre sia d'accordo e smetta di far studiare il pianoforte al figlio con conseguente trasloco della famiglia perché i vicini fanno una festa tipo Carnevale di Rio che dura due anni
- 1%** Probabilità che la madre veda il Playboy con le foto della Falchi e i soldi che dovevano essere spesi per il kart vengano invece investiti in un paio di formidabili tette al silicone
- 93%** Probabilità che, nel frattempo, la lira cada talmente in basso che non solo non si compra il kart al figlio, o le tette alla madre, ma si venda pure la macchina del padre...

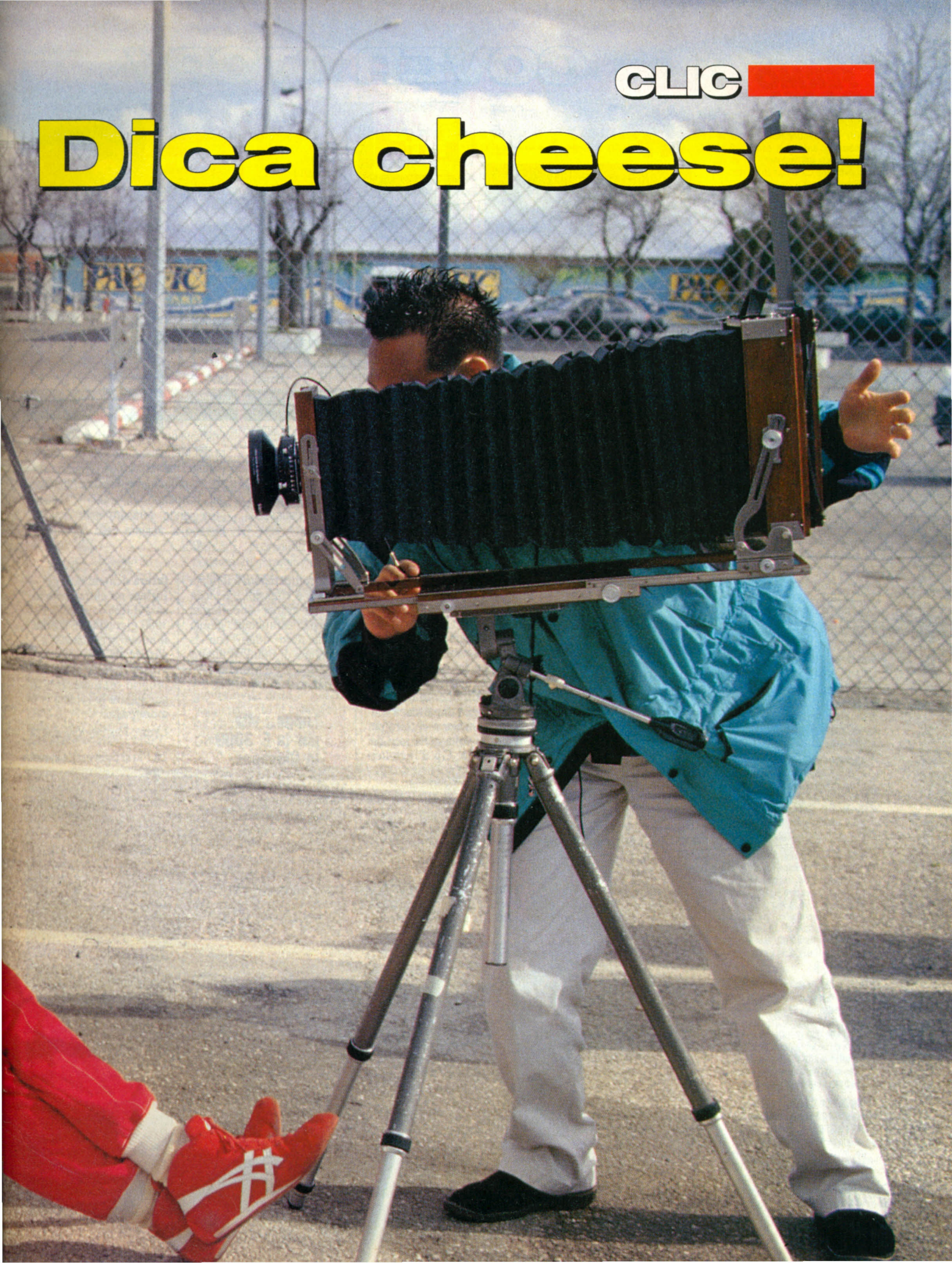
Poi il ragazzino crescerà, correrà col kart, forse sarà un Campione e forse no, chi può dirlo? Ci sono tuttavia elevatissime probabilità che un giorno si senta rivolgere dal proprio figlio la stessa domanda. Difficile fare previsioni a così lunga distanza, ma una cosa ci piacerebbe davvero sapere. Chissà chi cavolo ci sarà, allora, sul paginone centrale di Playboy...



JEAN ALESI (Foto COLOMBO)

CLIC 

Dica cheese!



FERMO POSTA

MICHELE SARTOR - Volpago (Tv) — Comprendiamo la sua posizione, anche se, come può facilmente immaginare, gli inconvenienti da lei lamentati non dipendono certo da noi...

ELISA VOLPI - Reggio Emilia — Non c'è ancora nulla di concreto che lasci pensare ad un prossimo ritorno della F.1 negli Stati Uniti.

FABRIZIO FANNI - Quartu S. Elena (Ca) — I fascicoli arretrati che lei cerca sono disponibili.

ROBERTA DI MARTINO - Varese — Per completare la sua raccolta non le resta che richiedere gli arretrati in cui furono pubblicati gli inserti e le copertine. Il costo di ciascun fascicolo è di L. 8000.

FRANCESCO AMATO - S. Egidio M.A. (Sa) — Come ha potuto notare la nostra tesi è poi stata pienamente suffragata dalle perizie svolte dagli esperti.

LAWRENCE CERCO - Sulmona (Aq) — Complimenti per la sua passione da... purista e l'appuntamento è per il prossimo Motor & Bike Show!

MARCO MELCHIORRE - Rho (Mi) — Grazie per la sua bella lettera e soprattutto per la sua fedeltà di lettore.

FRANCESCO INGRASSIA - Palermo — Per quanto riguarda l'indagine relativa alla morte di Roland Ratzenberger, sono emersi diversi elementi che fanno pensare ad un probabile proscioglimento della Simtek.

ALESSANDRO GASPARRI - Villa Minozzo (Re) — L'ipotesi da lei paventata resta possibile, ma a tutt'oggi risulta altamente improbabile.

ANDREA COSTA - Riccò del Golfo (Sp) — Purtroppo il glorioso nome della Lotus appartiene ormai al passato della F.1. Due strisciole verdi sulla scocca della Pacific sono un po' poco per tenere in vita una leggenda...

NICOLA SCAPPATO - Noale (Ve) — Non effettuiamo spedizioni in contrassegno. Per ricevere un arretrato di As può ricorrere ad un vaglia, ad un assegno bancario o un versamento sul conto corrente postale n. 244400 da intestare a Conti Editore, via del Lavoro 7, 40068 San Lazzaro di Savena (Bo).

GIULIO FIDANZA - Frascati (Roma) — Il debutto in gara di Tamara Vidali con l'Audi avverrà a Zolder, in Belgio, il 30 aprile a meno che non prenda parte alla prima gara del Super T in Italia... Prendiamo atto dei suggerimenti che ci ha inviato: in futuro cercheremo di accontentarla!

GRAZIELLA GALLO - Via del Soderello, 97 Sesto Fiorentino 50019 (Fi) — Questa nostra lettrice cerca le registrazioni dei Gp in Giappone 1988, Brasile 1993 e S. Marino 1994. Chiunque ne fosse in possesso è pregato di contattarla all'indirizzo sopra riportato.

COVER STORY



1965

Bruce McLaren al volante di una Cooper-Climax si aggiudica il Gp d'Australia, davanti a Jack Brabham su Brabham e Phil Hill, anche lui su Cooper-Climax. Jim Clark con la Lotus è soltanto quinto, ma in virtù delle vittorie riportate nelle altre gare si aggiudica alla grande la Tasman Cup.



1975

Jody Scheckter è... profeta in patria e con la Tyrrell si aggiudica il Gp del Sudafrica davanti a Carlos Reutemann con la Brabham e a Patrick Depailler con l'altra Tyrrell. As pungola la Ferrari, incitandola alla riscossa che arriverà entro breve!



1985

I giochi sono oramai fatti per l'apertura del Mondiale. Chiuse le iscrizioni e definiti i numeri di gara la parola passa... al cronometro. Michele Alboreto, nel frattempo, infiamma gli animi stracciando il record della pista di Fiorano al volante della nuovissima 156/85.

Solo due Gp per Damon Hill su Brabham

A partire dall'anno scorso sono divenuto un fan di Damon Hill. Leggendo As ho scoperto che il debutto in F.1 del pilota inglese non è avvenuto nel '93 con vetture Williams, bensì un anno prima al volante di una Brabham. Se possibile desidererei sapere quanti Gp ha disputato Damon in quella stagione e in quale occasioni non è riuscito a qualificarsi.

Franco Tosti, Padova

L'avventura di Damon Hill al volante della poco compe-

titiva Brabham è stata breve quanto sfortunata. Il pilota britannico è stato chiamato in occasione del Gp di Spagna '92 per sostituire Giovanna Amati, senza tuttavia ottenere la qualificazione. Per altre quattro gare consecutive Hill è restato fuori dalla griglia di partenza, riuscendo invece a entrare per la prima volta nella rosa dei partenti nel Gp d'Inghilterra, dove si è poi piazzato 16. al traguardo. Nel successivo Gp di Francia Hill non si è qualificato, mentre l'impresa gli è riuscita in Ungheria, dove ha ottenuto un 11. posto nella classifica finale. All'indomani della gara disputata all'Hungaroring la Brabham ha quindi annunciato il suo definitivo ritiro

dalle competizioni e il pilota inglese è rimasto... a piedi. La sua grande opportunità sarebbe comunque giunta pochi mesi dopo, con la chiamata di Frank Williams per disputare il Mondiale '93 al fianco di Alain Prost.

Lunga... vita per la F. 3000 in Giappone

Gradirei avere alcuni chiarimenti sul futuro della Formula cadetta, visto che quella di quest'anno sarà l'ultima stagione disputata dalle F. 3000. In particolare vorrei sapere come cambierà la categoria propedeutica alla F.1 e quale sarà la sua

futura denominazione. Infine, mi chiedo cosa ne sarà a fine anno della F. 3000 giapponese: seguirà il nuovo regolamento a partire dal '96, oppure proseguirà per conto proprio continuando a far greggiare le vecchie monoposto?

Oreste Pastorbuoni, Lucca

La Fia si è già messa in moto per sondare la disponibilità di varie Case disposte a fornire dal '96 un propulsore unico in vista del riassetto della formula cadetta. L'anno prossimo la categoria avrà quindi, come abbiamo già anticipato, una unica marca di motori e un monoteleio, quest'ultimo probabilmente fornito dalla Reynard (come, di fatto, avviene da tempo). Il modello della nuova categoria rassomiglia nell'impostazione alla F. Indy Lights americana. La denominazione del nuovo campionato non è stata ancora definita, anche se molti vedrebbero di buon occhio il ripristino dell'intitolazione «F.2», se non altro perché molto più chiara e immediata di quella attualmente in vigore. Per quanto riguarda la F. 3000 giapponese, molto probabilmente il prossimo anno proseguirà nell'attuale configurazione, aspettando una o due stagioni prima di





seguire la... sorella maggiore europea. D'altra parte è già accaduta la stessa cosa in passato, precisamente alla metà degli anni '80 quando fu abolita la F.2. Nelle due stagioni successive i giapponesi continuarono a correre con le vecchie monoposto, passando solo nell'87 alla F.3000. Se anche in Giappone decidessero di adottare un monomotore, la scelta potrebbe cadere sul Mugen.

Dal '90 niente scarti in F.1

Ho un dubbio riguardo il regolamento del Campionato Mondiale di F.1 per quanto riguarda il metodo di assegnazione dei punteggi. Per attribuire il titolo sono prese in considerazione tutte e 16 le gare in calendario oppure i piloti

dovranno scartare i peggiori risultati? In caso contrario vorrei sapere da quanto tempo sono stati aboliti gli scarti.

Franco Licastro, Bari

Nella prossima stagione iridata i conduttori potranno sommare tutti i punti ottenuti nell'arco dell'annata, senza scartare alcun risultato. Questa impostazione è stata adottata per la prima volta a partire dal 1991. Nelle dieci stagioni precedenti erano considerati i migliori 11 risultati ottenuti. Il metodo degli scarti è stato introdotto sin dalla prima edizione del Campionato Mondiale di F.1, rivelandosi talvolta determinante per l'attribuzione del titolo iridato. Addirittura nelle prime quattro stagioni di vita della F.1 erano validi soltanto la metà dei risultati ottenuti nel corso dell'anno.

La Ferrari in formula cadetta

Sono da poco tempo un vostro lettore e vi scrivo per soddisfare una curiosità riguardante la Ferrari. In particolare vorrei sapere se la Casa di Maranello ha mai preso parte a gare di formula cadetta e, in caso di risposta affermativa, quante vittorie ha ottenuto e con quali piloti.

Gino Aliprandi
Verona

L'impegno della Ferrari nella formula cadetta è stato sporadico e limitato nel tempo, visto che le vetture di Maranello hanno preso parte soltanto alle prime edizioni del Campionato. L'anno migliore della Ferrari in F.2 è stato il 1968 quando Ernesto Brambilla ottenne tre vittorie di manche e due successi assoluti in occasione delle gare a Hockenheim e Vallelunga. Il pilota monzese con la sua Dino ottenne 26 punti in classifica generale, piazzandosi al terzo posto assoluto. Negli anni '70 la Casa di Maranello fornì quindi i suoi motori alla Scuderia Everest, che li montò dapprima su telai Ralt e Chevron. Proprio al volante di quest'ultima vettura Lamberto Leoni ottenne a Misano, nel '77, la terza affermazione del propulsore Ferrari in formula cadetta.

LA TECNICA

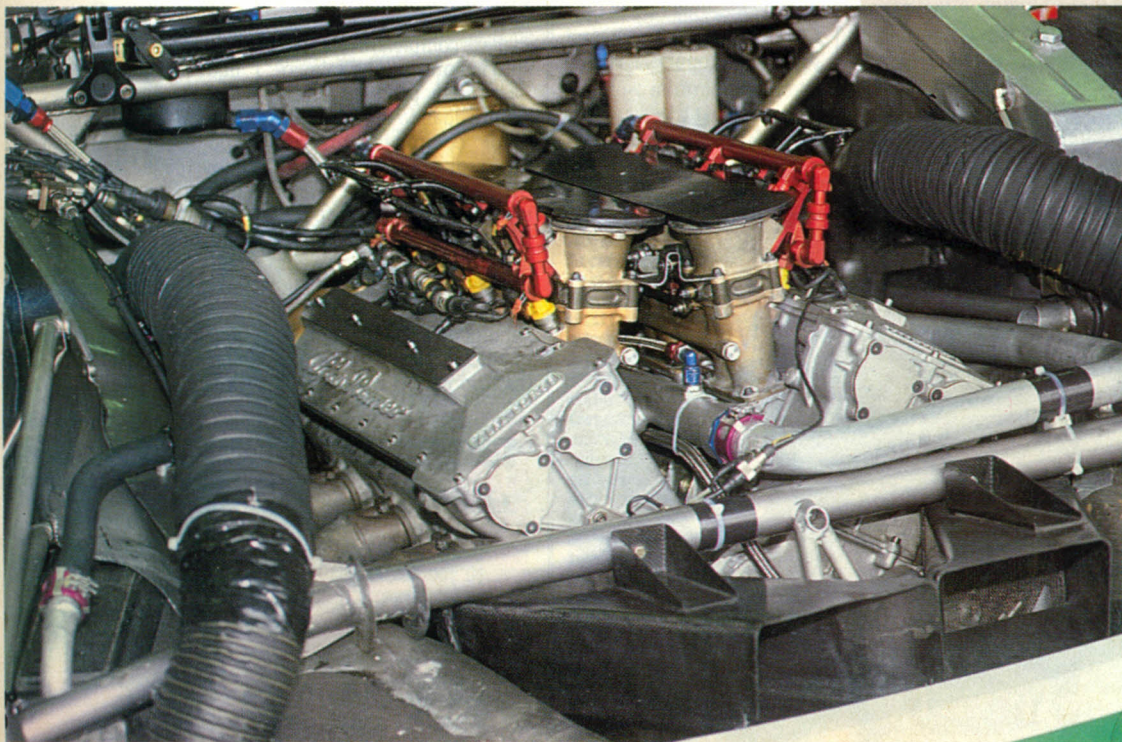
Vorrei conoscere quali interventi comporta la revisione di un motore da competizione e in quanto tempo può essere effettuata l'operazione.

Luigi De Bonis, Napoli

Esistono due tipi di revisione, a seconda del tipo di uso a cui è destinato un propulsore impiegato in una vettura da corsa. Se il motore viene utilizzato per un basso chilometraggio è sufficiente la cosiddetta «revisione leggera», mentre se la percorrenza prevista è elevata è necessaria la «revisione pesante». Il primo caso riguarda soprattutto motori utilizzati per test o prove specifiche e le operazioni richieste sono molto più semplici e spedite che nella seconda situazione. Nella revisione leggera, infatti, viene aperto il motore per procedere al con-

trollo delle varie componenti, sostituendo canne, pistoni, bronzini di banco e di biella. Si opera inoltre un controllo della tenuta valvola-sede e, se necessario, si ripristina la tenuta stessa. Il controllo si estende anche ai bicchierini. Successivamente si procede alla sostituzione dei materiali di consumo, come ad esempio i filtri, gli anelli di tenuta e il corteco dell'albero motore. Completate le operazioni si rimonta il tutto e si ha di nuovo un propulsore in perfetta efficienza. La revisione pesante è un'operazione ovviamente molto più complessa, avente per oggetto un motore che ha percorso una distanza comunemente corrispondente a quella di una gara. In questo caso si verifica anzitutto l'integrità del basamento coppa-testa. Quindi si sostituiscono le bronzine di biella, di banco, gli anelli di tenuta tra testa e basamento, i bulloni di biella e tutti i cuscinetti. Successivamente si fa un controllo delle pompe di mandata dell'olio e delle pompe di recupero, facendo anche una revisione della pompa dell'acqua. La revisione pesante prosegue con il controllo della testa dei cilindri, procedendo alla sostituzione delle valvole e delle molle valvole (di aspirazione e scarico), oppure, se la testa è di tipo pneumatico, si rifà la taratura delle valvoline. Infine si sostituiscono le camme e i pistoni, estendendo il controllo anche alle bielle, all'albero motore, all'albero della distribuzione e alla cascata di ingranaggi. Queste ultime quattro componenti sono definite appunto a «vita limitata», proprio perché vanno sostituite non appena raggiungono il numero massimo di chilometri previsto nel progetto. Per quanto riguarda la durata complessiva dei due diversi tipi di revisione, va operata una precisa distinzione relativa alle varie tipologie di propulsore: è impossibile dare dei dati precisi senza riferirsi ad un motore in particolare. In genere, comunque, per una revisione leggera è sufficiente il 30% del tempo necessario per un'operazione di revisione pesante.

Ecco come viene svolta la revisione di un motore da competizione da parte dell'Alfa Corse



Tra i premi alla Winner un test Alfa

Il 19 marzo si disputa sulla pista Winner di Nizza Monferrato la prima prova del Trofeo Briefing, una manifestazione che, al di là dell'elevato numero di piloti richiamato fin dalla prima edizione, svoltasi lo scorso anno, vanta premi particolari. Oltre al materiale kartistico, troviamo in palio un test con un'Alfa 155 del campionato italiano SuperTurismo per i piloti che si imporranno nella 125 Nazionale e 125 Internazionale. I vincitori della 100 Nazionale e della 100 Internazionale saranno ospiti del team Minardi-Scuderia Italia al Gp d'Italia del prossimo 10 settembre. Infine il primo classificato della 60 minikart e della 100 Junior potranno andare con l'Alfa Romeo alla gara del Turismo tedesco del 20 agosto al Nürburgring. A proposito della classe 60 va detto che questa gara è a inviti. La seconda prova del Trofeo Briefing è in programma il 18 giugno.

Meeting del Club Montebelluna

Il sempre molto attivo Karting Club Montebelluna ha organizzato per il prossimo 8 marzo un incontro aperto a tutti gli appassionati di kart per il prossimo 8 marzo l'Hotel Fior di Castelfranco veneto alle ore 20. Nel corso di questo meeting sarà possibile. Oltre ad avere informazioni sull'attività kartistica, anche richiedere le varie licenze Fik, secondo quanto stabilito per il loro rilancio a partire da quest'anno. All'incontro seguirà un buffet.

■ **ROTAX.** Si sta via organizzando la rete di vendita per l'Italia dei motori olandesi: recentemente il preparatore di Rovigo Nataliano Fiori si è accordato con Mauro Villa, l'esclusivista per il nostro Paese, per garantire la distribuzione nel Veneto. Ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta ai numeri telefonici 0425 - 778107 oppure 0337 - 521662.

CON UN MOTORE A VALVOLA E UN LAMELLARE

Cmp punta sui... quadri

Sono due, entrambi di 100 cc, i propulsori che la Casa di Vittorio Veneto ha deciso di omologare per il prossimo triennio: un lamellare e un valvola. Sul fronte del piston-port, la Cmp ha invece preferito concentrarsi sullo sviluppo dell'unità già approntata tre anni fa per la 100 Junior. I propulsori di nuova produzione sono tutti e due caratterizzati dalla geometria «quadra» del cilindro: alesaggio e corsa sono infatti uguali, con una misura di 50 mm che può salire fino a 50,45 nel caso del diametro del cilindro. Proseguendo con le misure interne, troviamo una biella con una dimensione di 100 mm, una misura che può essere definita canonica. Passando agli aspetti costruttivi, troviamo la canna del cilindro in ghisa speciale centrifugata, mentre testa e basamento sono fusi in terra, una scelta adottata per raggiungere un doppio obiettivo: ottenere una struttura rigida e una buona dissipazione del calore. L'architettura dei nuovi Cmp si

ispira ai Rotax, per quel che riguarda le soluzioni varate per ridurre il più possibile il rumore: in particolare sotto il profilo delle risonanze, Mario Padovan, numero uno della Casa di Vittorio Veneto, assicura di avere raggiunto notevoli risultati. Fin qui le caratteristiche generali, ora vediamo nello specifico ciascun motore.

VALVOLA. Il propulsore con l'alimentazione regolata dalla valvola rotante, denominato Gp-25, dispone di tre travasi e lo scarico è ovale con due booster. Il disco rotante ha un diametro di 104 mm ed è stato realizzato in acciaio speciale per scongiurare i rischi di rottura. Il basamento, che ha dimensioni piuttosto ridotte, presenta un'ampia alettatura. L'accensione adottata è la giapponese Kokuhsan. Il motore Gp-25 viene venduto, completo di scarico e accessori (carburatore escluso) a 2.100.000 di lire + iva.

LAMELLARE. Si chiama Mp-43 il propulsore realiz-

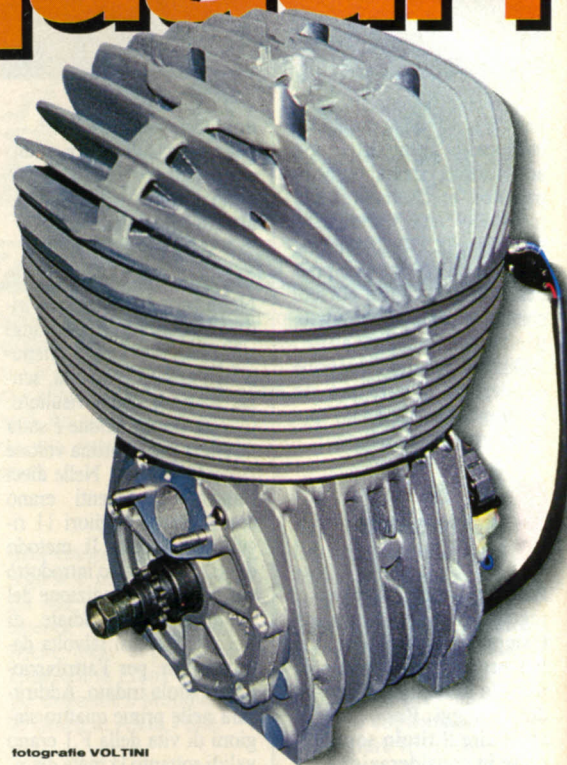
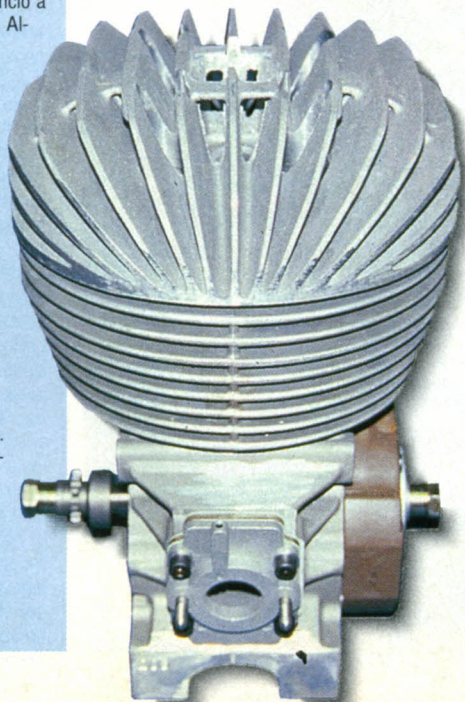


foto grafie VOLTINI

zato per le classi Intercontinentale A e 100 Nazionale. Prerogativa di questa nuova unità è di avere il pacco lamellare completamente rivestito in gomma, una soluzione pensata per scongiurare rotture quando i petali «sbattono» contro il supporto. Nell'aspirazione troviamo tre travasi, mentre la luce di scarico ha forma ovale e presenta due booster. Per il motore lamellare è stata scelta invece un'accensione italiana, la Selectra. Il prezzo di vendita dell'Mp-43, completo di scarico e accessori (escluso però il carburatore)

è stato in 2 milioni di lire + iva.

PISTON-PORT. Pur non essendo stato omologato un nuovo propulsore, è comunque interessante capire come si è evoluto il motore della 100 Junior. L'unità siglata Npv-100 presenta un nuovo albero motore più robusto, inoltre è previsto il ridimensionamento del quinto travaso: questa «unghiate» dovrebbe migliorare sensibilmente la fase di lavaggio grazie alle dimensioni più ridotte. Il numero di telefono della Cmp è 0438/501022.



La Cmp ha omologato un motore a valvola, in alto, e un lamellare, a lato. Entrambi i propulsori sono stati progettati prestando molta attenzione alla posizione delle alette per ridurre le risonanze e quindi il rumore. I due nuovi motori veneti hanno tre travasi e lo scarico ovale con due booster

IL CALENDARIO

12 marzo

- Pista South Garda Lonato (Bs) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Val Vibrata S. Egidio (Te) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Duemila Ampugnano (Si) 60, 100, 125, Amatori

- Pista Kinisia Trapani 60, 100, 125, Amatori
- Pista Verde Caselle d'Altivole (Tv) 60, 100, 125, Amatori
- Circuito di Forlimpopoli Forlimpopoli (Fo) 60, 100, 125, Amatori
- Pista di Abbasanta Abbasanta (Or) 60, 100, 125, Amatori

A SOUTH GARDA IL 19 MARZO F.S-A E F.A

Antipasto dell'Europeo a Lonato

La manifestazione in programma il prossimo 19 marzo alla pista South Garda di Lonato sarà un'autentica prova generale in vista dell'apertura dell'Europeo della F. Super A della F.A. L'impianto bresciano ospiterà infatti quest'anno la prima prova del campionato continentale delle due massime categorie della 100 il 15 e 16 aprile, così si è pensato a una gara di preparazione sullo stesso tracciato nel mese precedente. Negli intendimenti dei vertici della pista di Lonato, l'appuntamento del 19 marzo dovrebbe poi trovare una collocazione stabile, anche negli anni a venire come prova di preparazione per l'avvio della serie europea, ammettendo appunto al via sia la F. Super A che la F.A. A proposito di categorie presenti, va sottolineato che per problemi di disponibilità di spazio e organizzativi il prossimo 19 marzo non saranno presenti, la 60 Minikart, la 125 Internazionale e la 125 Amatori. Il quadro delle gare sarà quindi il seguente: F. Super A, F.A., 100 Junior, 100 Nazionale e 125 Nazionale.

NOVITÀ DI GHIDELLA PER LA 100 AMATORI

Convogliatore ok

Sempre molto attivo, e attento ai regolamenti, Ghidella ha recentemente realizzato un convogliatore (nella foto, sotto) per il pacco lammellare dei motori della 100

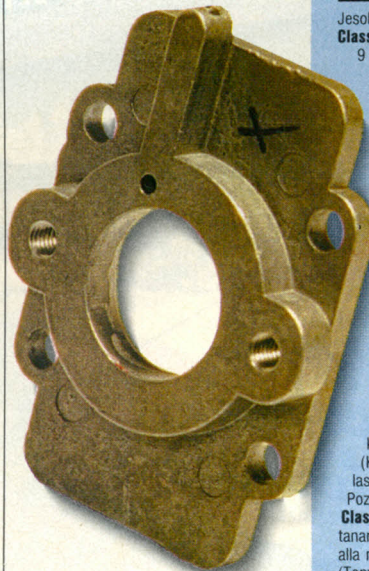
RITOCATO IL REGOLAMENTO

Molte innovazioni nell'attività campana

Un mese di marzo ricco di appuntamenti attende il karting campano. Dopo l'apertura del campionato regionale del 5 marzo a Battipaglia, l'11 marzo si svolgerà la premiazione dei campioni regionali della stagione '94, con inizio alle ore 15.30 presso il New Park hotel Piscina di Napoli. La premiazione organizzata dal nuovo delegato della Campania, Rosario Bosco, sarà anche l'occasione per dibattere dei problemi del karting nella regione: infatti dopo la premiazione si svolgerà una riunione aperta a tutti i licenziati Fik. Passando al campionato regionale, va detto che l'edizione '95 presenta un regolamento particolare per quel che riguarda i risultati da scartare. Fatta salva la norma nazionale che stabilisce che ogni conduttore può sommare un punteggio massimo di risultati pari al 60% delle gare svolte più una, con arrotondamento per eccesso; nel campionato campano vi sono tre corse che non possono essere scartate. Si tratta delle manifestazioni di Parta Principato Ultra, di S. Leucio del Sannio e di Campania. Infine, per la gara fuori regione, a Pignola (Pz), è prevista ovviamente una classifica separata per i piloti campani. Vediamo nello specifico gli appuntamenti del campionato della Campania.

DATA	PISTA
5 marzo	Battipaglia (Sa)
26 marzo	Casal Velino (Sa)
2 aprile	Battipaglia (Sa)
1 maggio	Parta Principato Ultra (Av)
21 maggio	Casal Velino (Sa)
4 giugno	Casal Velino (Sa)
25 giugno	Battipaglia (Sa)
2 luglio	S. Leucio del Sannio (Bn)
16 luglio	Campania (Na)
17 settembre	Pignola (Pz)

Amatori. Il componente costruito dal tecnico di Somma Lombardo è stato progettato per rispettare perfettamente tutte le quote previste dalle norme Fik che impongono, in pratica, l'uso di convogliatori diversi da quelli montati fino al '94 nei propulsori ammessi attualmente nella 100 Amatori. Il prezzo di vendita del convogliatore di Ghidella è stato fissato in 65.000 lire, incluse spese di spedizione e iva. Ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta al numero telefonico 0331-252703.



LE GARE

PISTA D'ORO

Bagni di Tivoli (Roma) 26 febbraio 1995

Classe 60: 1. Palli (Tony) 10 giri in 9'35"8 alla media di 62,521 kmh; 2. Pozziello (Dap) 9'36"8; 3. Iacone (Crg) 9'38"1; 4. «El Kobra» (Gold) 9'41"6; 5. Nino (Kali) 9'43"8. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Antinucci (Rakama-Parilla) 20 giri in 15'47"3 alla media di 76,005 kmh; 2. Liuzzi (Kali-Comer) 15'49"8; 3. Tredicine (Narnik-Parilla) 15'51"5; 4. Pizzola (Birel-Parilla) 15'59"4; 5. Mastrangelo (Rakama-Parilla) 16'01"0.

Classe 100 Nazionale: 1. Mastracci (Crg-Italsistem) 20 giri in 15'31"7 alla media di 77,279 kmh; 2. Barroso (Rakama-Parilla) 15'38"2; 3. Babalu (Tibikart-Italsistem) 15'38"4; 4. Pignatario (Kali-Comer) 15'47"3; 5. Cardinale (Pcr-Pcr) 15'49"7.

Classe 100 Internazionale: 1. Balistreri (Tibikart-Italsistem) 20 giri in 15'25"3 alla media di 77,812 kmh; 2. Cesetti (Birel-Italsistem) 15'26"9; 3. Neremi (Tibikart-Italsistem) 15'40"8; 4. Forti (Crg-Italsistem) 15'41"7; 5. Coscarella (Tibikart-Rotax) 15'41"9.

Classe 125 Nazionale: 1. Antonini (Birel-Tm) 15 giri in 15'22"4 alla media di 78,057 kmh; 2. Parilli (Birel-Pavesi) 15'32"4; 3. Garofalo (Birel-Tm) 15'33"2; 4. Lotito (Kali-Tm) 15'34"7; 5. Infante (Gold-Tm).

Classe 125 Internazionale: 1. Gagliardi (Dtm-Tm) 20 giri in 15'15"8 alla media di 78,619 kmh; 2. Palmieri (Gold-Tm) 15'19"5; 3. Antonielli (Gold-Tm) 15'28"2; 4. Chiodi (Crg-Pavesi) 15'29"8; 5. Capasso (Top-Pavesi) 15'30"2.

Classe 100 Amatori: 1. Teti (Birel-Sirio) 15 giri in 12'10"6 alla media di 73,911 kmh; 2. Matalucci (Merlin-Pavesi) 12'16"4; 3. Giuliani (Pcr-Parilla) 12'16"8; 4. Laureati (Pcr-Parilla) 12'17"2; 5. Brescia (Pcr-Parilla) 12'18"7.

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Mosca (Kali-Tm) in 12'18"3 alla media di 73,141 kmh; 2. Pagliai (Kali-Tm) 12'18"9; 3. Fini (Kali-Tm) 12'26"5; 4. Funaro (Alkart-Tm) 12'28"7; 5. De Masi (Alkart-Tm) 12'34"6.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Cherubini (Crg-Pavesi) 15 giri in 12'04"9 alla media di 74,423 kmh; 2. Tramontorsi (Kali-Tm) 12'05"7; 3. Aprussisi (Kali-Pavesi) 12'12"1; 4. Galli (Kali-Tm) 12'12"5; 5. Iavarone (Kali-Tm) 12'22"5.

PISTA AZZURRA

Jesolo (Ve), 26 febbraio 1995

Classe 60 Minikart: 1. Lonardi (Gold) 9 giri in 11'50"61 alla media di 50,154 kmh; 2. Detti (Birel) 11'56"38; 3. Munari (Birel) 12'01"26; 4. Slaviero (Cmp) 12'16"60; 5. Pavan (Birel) 12'20"24. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Fedrigo (Birel-Italsistem) 15 giri in 18'01"21 alla media di 54,938 kmh; 2. Zanellato (Tony-lame) 18'17"26; 3. Bianchi (Tony-lame) 18'44"03; 4. Polato (Tony-lame) 18'56"57; 5. Marconi (Birel-Italsistem) 19'03"29.

Classe 100 Nazionale: 1. Del Col (Tony-Italsistem) 15 giri in 18'04"75 alla media di 54,759 kmh; 2. Tressino (Tibikart-Parilla) 18'09"57; 3. Durante (Kali-Italsistem) 18'14"47; 4. Polastrini (Fer-Al-Sirio) 18'25"39; 5. Pozzo (Tony-Vortex) 18'36"78.

Classe 100 Internazionale: 1. Montanari (Crg-Rotax) 15 giri in 17'25"80 alla media di 56,799 kmh; 2. Culcasi (Tony-Rotax) 17'53"90; 3. Causio



BALISTERI (foto ANGIOLELLI)

(Alkart-Jako) 17'59"84; 4. Borghese (Pcr-Pcr) 18'05"59; 5. Lucati (Cmp-Cmp) 18'19"45.

Classe 125 Nazionale: 1. Bozzoni (Tony-Pavesi) 15 giri in 17'43"00 alla media di 56,880 kmh; 2. Tassarolo (Crg-Tm) 17'44"49; 3. Maman (Birel-Pavesi) 18'23"88; 4. Fontana (Birel-Pavesi) 18'33"35; 5. Levorato (Crg-Tm) 18'36"24.

Nota. La gara della 125 Internazionale non è stata disputata perché al momento di scendere in pista per i tempi c'erano solo tre piloti; mentre le corse riservate alle categorie amatoriali sono state cancellate perché, già alla chiusura delle iscrizioni, le classi non erano costituite.

PISTA MAINENTI

Ramacca (Ct), 26 febbraio 1995

Classe 60 Minikart: 1. Greco (Tibikart) 8 giri in 8'52"245 alla media di 73,472 kmh; 2. G. Costanzo (Tony) a 1"953; 3. Grassi (Tibikart) a 2"866; 4. Interlandi (Cmp) a 10"416; 5. Bilardo (Alkart) a 11"391. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. M. Carnibella (Tony-Vortex) 20 giri in 18'33"483 alla media di 75,848 kmh; 2. Russo (Jolly-lame) a 8"077; 3. C. Salemi (All-Parilla) a 15"916; 4. Terranova (Tony-lame) a 16"510; 5. A. Di Benedetto (Npk-Comer) a 17"682.

Classe 100 Nazionale: 1. Esposito (Tibikart-lame) 20 giri in 18'13"050 alla media di 77,266 kmh; 2. Spada (Pcr-Pcr) a 3"934; 3. Parentignoni (Tony-Parilla) a 4"307; 4. V. Ampolo (Top-Comer) a 5"422; 5. Villa (Tecno-Pcr) a 10"443.

Classe 100 Internazionale: 1. P. Pignatario (Kali-Rotax) 20 giri in 18'12"725 alla media di 77,289 kmh; 2. Inzinzillo (Tony-Vortex) a 21"518; 3. D'Urso (Tony-Comer) a 22"508; 4. Scuto (Tecno-Rotax) a 1 giro; 5. Rapisardi (Tony-Comer) a 1 giro.

Classe 125 Nazionale: 1. D'Anna (Npk-Pavesi) 20 giri in 18'18"612 alla media di 76,875 kmh; 2. Priulla (Crg-Tm) a 2"277; 3. Giuliano C. (Crg-Tm) a 5"771; 4. Salamanca (Kali-Tm) a 9"024; 5. F. Spanò (Crg-Pavesi) a 18"841.

Classe 125 Internazionale: 1. Pugliese (Kali-Tm) 20 giri in 18'17"531 alla media di 76,951 kmh; 2. Fortuna (Tony-Pavesi) a 0"7511; 3. P. Barbera (Tony-Pavesi) a 1"562; 4. Castellana (Gold-Pavesi) a 3"691; 5. D'Amico (Kali-Tm) a 6"715.

100 Amatori: 1. Trombino (Gold-Pcr) 20 giri in 19'11"911 alla media di 73,318 kmh; 2. «Billy» (Tony-Parilla) a 1"530; 3. Papalo (Top-Parilla) a 17"842; 4. Galioto (Pcr-Pcr) a 18"728.

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. D'Angelo (Kali-Tm) 20 giri in 19'18"830 alla media di 70,880; 2. Selvaggio (Gold-Tm) a 1"226; 3. Incammissa (Tony-Tm) a 3"518; 4. Belomo (Gold-Tm) a 3"827.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. De Pasquale (Tony-Pavesi) 20 giri in 18'53"046 alla media di 74,539 kmh; 2. Pollara (Kali-Tm) a 2"337; 3. Lo Re (Tony-Pavesi) a 6"713; 4. Carillo (Merlin-Tm) a 7"969.

Top Secret
DOSSIER
SENNA

**così i periti
hanno inchiodato
la Williams**



NOVITA

domenica notte

■ CARLO CAVICCHI

I figli d'arte sono sempre guardati con sospetto: all'inizio fanno meno fatica degli altri a introdursi nell'ambiente perché gli amici, gli amici degli amici, gli ex-tifosi sono pronti a dare una mano. Poi, però, passato il primo momento in discesa, tutto diventa più difficile. Al confronto con la concorrenza diretta si aggiunge, implacabile, inevitabile, insopportabile, quello con il genitore famoso. Il primo avversario è il compagno di squadra, questa è la regola base delle corse, con una eccezione: il peggior avversario è il genitore famoso, quello che ha segnato la storia, fatto breccia nei cuori dei tifosi, suggerito pagine epiche a narratori di turno. Jacques Villeneuve rientra nel difficile gruppo dei figli d'arte. Come Michael e Jeff Andretti, come Damon Hill, come Geoff, Gary e David Brabham, come Paul Stewart, come Christian Fittipaldi. Padri celebri che hanno tramandato un mestiere come sapevano fare gli artigiani di un tempo. Giovani cresciuti all'ombra del mito, esposti a un continuo confronto, due volte sotto giudizio. Jacques Villeneuve ha iniziato con un volante in mano giovanissimo e vecchissimo allo stesso tempo. Aveva poco più di sedici anni e si è trovato una vettura da turismo tra le mani sulla pista di Vallelunga. Era il figlio di Gilles e doveva andare forte per forza: faticò molto. Alla sua età le stelle del karting hanno già sette-otto stagioni di gare alle spalle, molti anche tre o quattro anni da professionisti. Sanno tutto su pressioni di gomme, su assetti, su come partire da fermi o lanciati, come combattere con il coltello tra i denti o come

amministrare una gara. Rispetto ai neo-patentati Jacques era un quasi-prodigio, rispetto ai kartisti, lui che i karts non li aveva mai visti nemmeno da lontano, uno che aveva perso tanto tempo. Finì in F.3 e l'ambiente storse in fretta il naso puntando i riflettori sui pochi difetti anziché sui tanti pregi che pure erano evidenti.

Il figlio di Gilles, che non ama parlare in pubblico dell'ingombrante genitore, ha comunque maturato un carattere fortissimo proprio per difendersi dal continuo confronto col padre e oggi sembra proprio avviato a una carriera capace di brillare di luce propria. Ancora giovanissimo un anno fa ha fatto il suo ingresso in F. Indy subito stupendo, molto presto arrivando a vincere la prima corsa e terminando l'anno come il miglior debuttante. Molto più maturo di quanto i suoi pochi anni farebbero supporre già si mette in tasca un ingaggio da due miliardi a stagione ed è capace di dire no alla sirena F.1. «Forse verrà il momento anche per quello — dice — ma accetterò solo per un volante prestigioso e competitivo». Quando parla soppesa ogni discorso, poi però si dilunga sin nei minimi particolari con una lucidità analitica che ricorda spaventosamente un altro giovane che dieci anni fa fu capace di prendere in contropiede tutta la F.1 che lo snobbava: Ayrton Senna. Il parallelo è per ora solo limitato ai discorsi, naturalmente, a quel modo di porgere le risposte con disarmante raziocinio, proprio da vecchio dell'ambiente, non certo da giovane arrembante. Con il celebre 27 del padre sulla vettura, frutto di un sorteggio che ha sconcertato tutti per l'incredibile coincidenza, Jacques ha vinto a Miami la gara d'apertura della stagione di F. Indy '95. Era nel novero dei favoriti, ha rispettato diabolicamente i piani e da oggi il suo conto in banca, si è ulteriormente ingrossato. «Guadagnare è importante, ti dà il polso della considerazione di cui ti accreditano» ha detto a Milano un paio di mesi fa. Al vostro cronista quelle parole suonavano conosciute. Anche Senna era solito ribadire che lui dei soldi non ne aveva bisogno, ma che doveva comunque chiederne di più perché quello era il solo modo di valutare se lo consideravano il numero uno. A fatti, sottolineava, non solo a parole.

Leader provvisorio del campionato Indy, figlio di Gilles, riflessivo come Ayrton questo canadese ancora giovanissimo e già tanto bravo a dir poco sgomenta. Vuoi mica che...

ALESÌ PROVA LA NUOVA H12 T2



TEMO CHE QUESTA
FRIZIONE AL VOLANTE
MI IMPEDI UN PO'
NEI MOVIMENTI!

— M. S. —

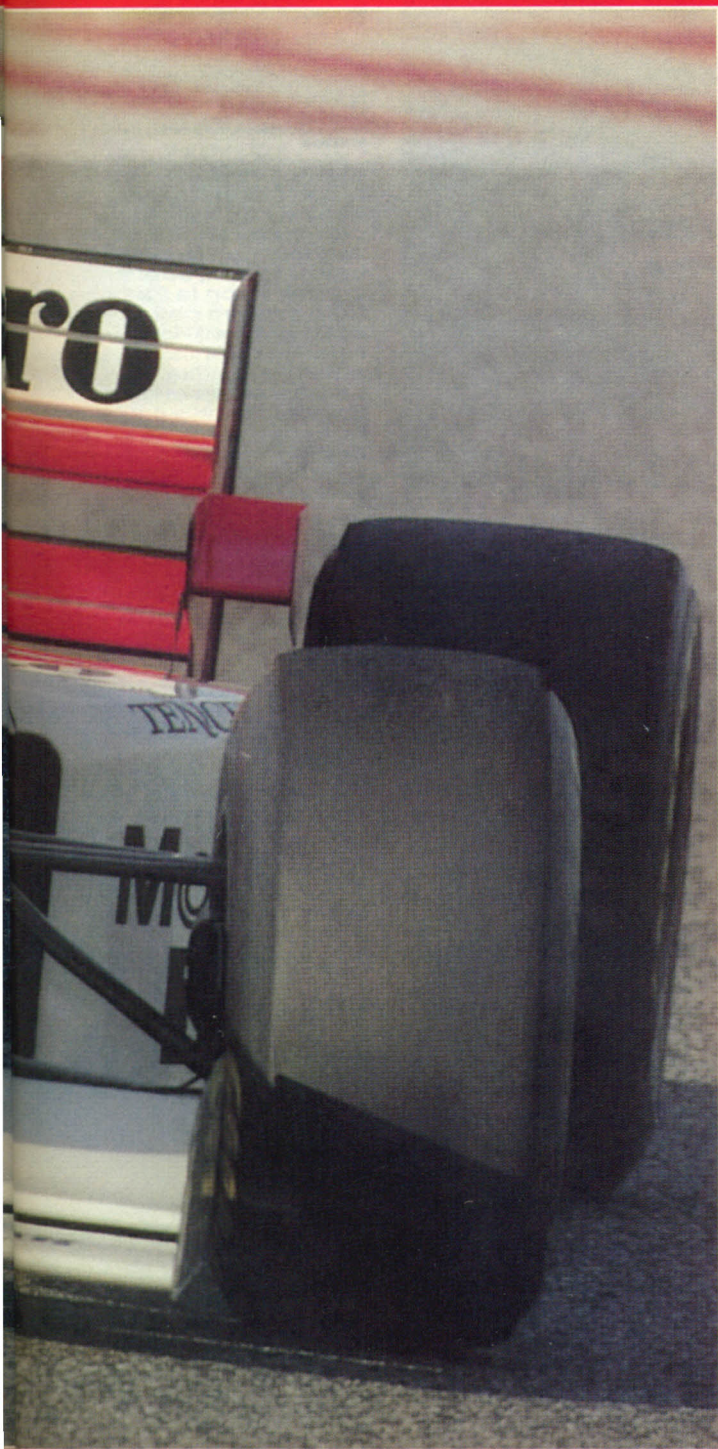
ORE DE

**Nigel Mansell
al debutto
sulla McLaren
Mp4/10
nei test di Estoril**



FORMULA UNO
TEST A ESTORIL

DECISIVE



Il Circus si interroga su quali sono i reali valori in campo. Le prove portoghesi entrano nella fase cruciale dopo che la pioggia ha fermato i top team nel week end. Si tratta degli ultimi confronti collegiali prima dell'apertura ad Interlagos...

ALBERTO ANTONINI ■

ESTORIL — Mansell che ritorna alle piste, tre mesi dopo Adelaide. Schumacher che incontra Hill. La Ferrari in cerca di conferme. Roba da test di una volta, quelli che duravano settimane intere e coinvolgevano tutte le squadre. L'antipasto al mondiale '95 è un antipasto annacquato, per via della pioggia che ha martellato il circuito per giorni (e la Goodyear che aveva preparato solo due set di gomme da bagnato al giorno per ogni pilota...). Ma pur sempre un antipasto saporito. Anche e soprattutto perché offriva il primo, vero confronto diretto fra i quattro top team. Con l'incognita scomoda di outsider come la Jordan, che prova ancora in questi giorni (questo numero di As è andato in stampa la sera di domenica 5 marzo) e che già la settimana prima, con Irvine, aveva fatto tremare il cronometro. Come non succedeva da anni, si propone una sfida livellata non solo tra piloti e squadre, ma tra concezioni diverse di monoposto. Almeno in questo, i nuovi regolamenti hanno fatto qualcosa di buono. Il commento più efficace e sintetico l'ha fatto Willy Toet, esperto di aerodinamica già in Benetton e ora in forza a Maranello: «*La Ferrari è la trascrizione letterale delle regole, la Benetton è l'interpretazione delle regole, la Williams non mi ha fatto, sinceramente, saltare sulla sedia, e la McLaren... chissà?*». I temi di interesse saranno tanti; ma si concentrano soprattutto sullo studio dell'aerodinamica e sulla capacità che avranno le squadre di far progredire i loro progetti. A fine anno potremmo avere delle sorprese, dei rovesciamenti di valori in campo. Tecnici e piloti hanno affilato le armi negli ultimissimi giorni prima di spedire le vetture in Brasile. Vediamo quali indicazioni sono emerse, e come si prospetta il potenziale di ogni team a pochi giorni da Interlagos... ■

PHOTO4



PHOTO4

Alesi, a sinistra, si è mostrato entusiasta della 412 T2 tanto da compiere anche alcuni azzardi con le slick sul bagnato. Hill, sopra, oltre a girare con la Fa 17 ha fatto sapere che il ritiro della patente non avrà ripercussioni sulla sua attività sportiva. La Benetton con Schumacher e il V10 Renault, a destra, è andata bene ma non ha toccato gli stessi picchi velocistici della Williams

CONVINCE L'AERODINAMICA DELLA FERRARI

Il... coltello per il manico

ESTORIL — Ammesso e non concesso che la filosofia sia roba da F.1, la Ferrari ne ha elaborata una tutta sua. Di Rosse «diverse» ne avevamo già viste negli ultimi anni — nel '92 e nel '94, per esempio — ma la 412T2 forse ha qualcosa di particolare. Ha un margine di crescita che può e deve seguire strade tutte sue: e lo si vede nettamente dal confronto con la concorrenza. Il progetto aerodinamico, il grande tema del '95, non ha battuto la via di Williams, McLaren e Benetton. Willy Toet, arrivando a Maranello, ha provato ad applicare al progetto di Barnard alcune delle soluzioni che aveva studiato già l'anno scorso per la B195; ma non funzionavano proprio. A dimostrazione del fatto che non si può costruire una vettura vincente come Frankenstein, appiccicando insieme quanto c'è di meglio in giro. La mancanza del «coltello», il prolungamento di fondo oltre l'arco del muso che si trova in tutte le altre F.1, lascia perplessi i progettisti quanto e più della terza ala McLaren. Ma — e questa è una novità in Ferrari — l'ala anteriore sembra già lavorare bene, dando carico senza troppa resistenza. Senza cioè sfruttare tutta l'incidenza dei flap permessa dal regolamento. An-

che l'affidabilità, nei primi giorni, ha sorpreso favorevolmente. Un anno fa, a Barcellona, si rompevano motori a ripetizione (le famose guarnizioni delle valvole pneumatiche). Ora il controllo sui materiali sembra funzionare, anche se domenica la n. 27 si è fermata in pista, causa una perdita dal coperchio di un condotto della pompa idraulica del cambio. Berger e Alesi sono concordi — per ora — nel dire che la T2 è nata senza difetti. E tutti e due, ma specialmente il francese, sono caricatissimi. Al punto di osare più del necessario (e del ragionevole) uscendo come ha fatto Jean, domenica sera, con le gomme slick sull'asfalto bagnato. La presenza di Giorgio Ascanelli, che ha sulle spalle tre anni di McLaren, dovrebbe scongiurare proprio certe fughe in avanti. Complessivamente, forse è ancora presto per pensare a un ribaltamento dei valori in campo in favore del Cavallino; ma le premesse sono interessanti. Il vero grosso problema, come sottolinea Berger, è la relativa mancanza di test «veri» per una vettura presentata undici giorni prima della McLaren e due settimane prima della Williams. Una mancanza che si potrebbe pagare molto cara a inizio stagione. ■

ESTORIL — Arrivano gli americani. Paul Tracy ormai è un ricordo sbiadito, con il test che fece proprio in Portogallo lo scorso settembre; ma Schumacher e Herbert sfoggiavano due caschi in puro stile IndyCar. Squadrato quello di Michael, sul tipo di quello lanciato un paio d'anni fa da Fittipaldi; dotato di alette «alla Mansell» quello del suo compagno di squadra. Semplice fatto di moda? Più probabile che l'imposizione del poggiatesta di 75 mm di spessore, che sta creando fastidi a tutti, e soprattutto gli studi compiuti dalla Benetton sulle prese d'aria abbiano giocato un ruolo nella scelta. A colpi di sgorbia e di nastro adesivo, sono state provate tutte le aperture possibili per lo sfiato dell'airbox. Molto interessanti, all'interno, le paratie disposte a croce che dovrebbero impedire all'aria di uscire. Nemmeno il V10 Renault sembra comunque in grado di fare il miracolo, la



SOLDANO-DPPI



HILL GUIDA SENZA... PATENTE

Williams velocissima sul dritto

ESTORIL — Se le squadre fossero donne, la Williams sarebbe una casalinga. Di quelle precise, ordinate, efficientissime. Ma che non butta mai via niente. La Fw17, e soprattutto il programma di prove condotto dal team, lo dimostrano in pieno. C'era bisogno di lavorare molto in galleria del vento. C'era bisogno di arrivare in tempo, ma non troppo presto, per non dare suggerimenti alla concorrenza. C'era bisogno di lavorare concentrandosi su alcune soluzioni, per non dissipare energie. E come sempre c'era e c'è bisogno di accumulare chilometri in pista, su una pista vera. Chilometri di esperienza insostituibili.

le. La Williams ha fatto tutto questo. Forse non ha, in Hill e Coulthard, una marcia in più come quella che poteva dare Senna o che oggi può dare Schumacher alla Benetton. Ma ha saputo mettere insieme una monoposto che mantiene quanto di buono si era visto con la Fw16B — in particolare il disegno delle fiancate nella parte posteriore — abbinandole a un'aerodinamica anteriore già a punto. I riferimenti, per quanto possono valere quelli dei test invernali, danno ad esempio valori di velocità massima mediamente inferiori a quelli della Ferrari — che sul rettilineo dell'Estoril ha toccato i 307 orari — ma nettamente superiori a McLaren e Benetton. Nel comportamento generale, la monoposto risente della riduzione di deportanza provocata dai regolamenti; ma appare nettamente più guidabile della Fw16 dell'anno scorso. A differenza delle altre «grandi», la Williams non ha convocato tutti i tecnici più importanti. Patrick Head era atteso, con Frank Williams, solo all'inizio di questa settimana, Adrian Newey se n'è andato a metà delle prove, lasciando il programma nelle mani di Brian Lambert, il capo del test team. E la squadra campione del mondo Costruttori si è permessa anche il lusso di non far girare Hill il sabato, mentre gli altri cercavano di sfruttare ogni minuto senza pioggia. L'affidabilità del V10 Renault è a tutta prova, ma la squadra ha avuto uno dei suoi momenti neri quando Coulthard, all'inizio della settimana scorsa, ha perso il cofano motore per ragioni imprecisate. Del tutto inconsistenti, invece, le voci di problemi per la superlicenza di Hill in seguito al ritiro della patente per una settimana (Damon stava andando a un'intervista tv...).

— di voler strappare Herbert a una riunione di piloti per fargli macinare chilometri. Non c'è più l'aerodinamico Willy Toet, passato alla Ferrari; eppure, nonostante l'aria «di famiglia», la B195 non somiglia alla monoposto che l'ha preceduta più di quanto una gallina somigli a un uovo. A partire dal sofisticato profilo dell'alettone anteriore, passando alla «chiglia» sotto la scocca e poi alla carrozzeria posteriore piuttosto larga, la Benetton '95 fa ancora scuola per lo studio dei flussi. La monoposto dello scorso anno, che sfruttava al massimo le concessioni regolamentari, aveva finito per essere tra le più penalizzate dalle restrizioni imposte dopo Imola. La nuova arma di Schumacher e Co. può sfruttare un vantaggio: l'aver accumulato esperienza con le sospensioni «funzionanti» e non inchiodate. Nel '94 era quasi una stravaganza, adesso è diventato imperativo. ■

APRI E CHIUDI ALLA BENETTON

Ma quante prove di airbox!

B195 non impressiona ancora per la velocità di punta. Ma su una pista «completa» come l'Estoril, e soprattutto in mano a Schumacher, è apparsa subito a suo agio. Arrivato sabato sera, il campione del mondo ha dato il giorno seguente una lezione di guida sul bagnato (lui che non ha mai vinto un Gp sotto la pioggia...), mentre Herbert si con-

centrava nella simulazione di un Gran Premio con tanto di partenza. Proprio questa fase, provata un paio di volte, ha lasciato interdetti. Al secondo tentativo, la Benetton è partita come una spada nonostante la pista fradicia e piuttosto sporca di fango. La squadra, come al solito, ruota intorno a Schumacher. Al punto — come leggete a parte

ESTORIL — Mansell che, con l'inseparabile coppola da golfista in testa, fa i castelli con le zollette di zucchero e snocciola massime filosofiche. Hakkinen che gironzola attorno nervosamente e ripete «È difficile, molto difficile». Già, era difficile, la settimana scorsa, credere che la McLaren Mp4/10 e la Williams Fw17 fossero state messe in pista contemporaneamente, pochi giorni prima a Silverstone. Mentre Hill macinava chilometri, con la pioggia (tanta) o con il sole, la squadra biancorossa era alle prese con una monoposto troppo nuova per poter marciare come un orologio. Al di là dei responsi cronometrici, le preoccupazioni le aveva espresse lo stesso Mansell ancora a inizio settimana: «In questo momento, l'unico vero avversario è il tempo. Benetton e Williams ne hanno avuto di più, e soprattutto entrambe conoscono meglio il V10 Renault. Noi partiamo con un matrimonio motore-telaio completamente nuovo. Ma facciamo progressi, anche se lentamente». La tecnica di frenata col piede sinistro? «Forse la userò... su alcuni circuiti». In squadra, il Leone ha tenuto subito a sottolineare che esistono differenze, precisando già il giovedì che le vere prove le avrebbero condotte «con

Nigel Mansell non è stato molto fortunato al debutto con la Mp4/10: in una uscita ha piegato un braccio dello sterzo. I meccanici hanno riparato la monoposto in pista e poi hanno spinto l'inglese ai box, smentendo quanti avevano parlato di un incidente spaventoso... Ai box di Estoril si è visto anche Ron Dennis, eccolo conversare con Jean Alesi e Jo Ramirez: il patron del team biancorosso ha cercato di calmare gli animi dei piloti, agitati per gli abitacoli troppo stretti



ALLSPORT-GRAZIA NERI



ALLSPORT-GRAZIA NERI

LA NUOVA McLAREN E' MOLTO ACERBA

Il motore delude tutte le attese

la "mia" macchina, i "miei" meccanici, i "miei" ingegneri. Spero soltanto che la scocca sia un po' più larga...». Non tutto è andato per il verso giusto, e non solo per colpa del maltempo. Domenica pomeriggio, per esempio (quando questo numero di As andava in stampa), mentre tutti i

top team si erano rassegnati a girare sulla pista bagnata, il box McLaren è rimasto ermeticamente chiuso. La monoposto di Hakkinen era fuori uso, quella di Nigel non è mai uscita nonostante il pilota si fosse preparato un paio di volte. La spiegazione ufficiale l'ha data, imbarazzatissimo, il ca-

po progettista Neil Oatley: «Stiamo aspettando che la pista si asciughi». Tanto valeva usare il phon. Il vero problema, a parte il posto guida (di cui leggete a parte), sembra proprio il gruppo motore-cambio, del tutto nuovo. A parte la frizione rotta da Mansell, il V10 Mercedes accusa an-

cora un divario di potenza con i migliori che si traduce in una decina di kmh in meno, mediamente, sul lungo rettilineo dell'Estoril. Comunque la squadra si è presentata al gran completo, con Ron Dennis che faceva la spola dall'Inghilterra, Mario Illien presente il primo giorno,

DODICI PILOTI IN PISTA

	DOM 26	LUN 27	MAR 28	MER 1	GIO 2	VEN 3	SAB 4	DOM 5
1. Hill (Williams Fw17-Renault)	1'43"080 (26)	1'22"530 (55)	— (0)	— (0)	1'21"770 (60)	1'42"680 (12)	1'42"600 (5)	1'38"370 (35)
2. Irvine (Jordan 195P-Peugeot)	— (0)	1'24"760 (73)	1'22"490 (26)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)
3. Coulthard (Williams Fw17-Renault)	— (0)	— (0)	1'23"370 (36)	1'22"610 (21)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)
4. Hakkinen (McLaren Mp4/10-Mercedes)	— (0)	1'26"000 (10)	— (0)	1'23"620 (28)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)
5. Frentzen (Sauber C14-Ford)	1'49"620 (4)	1'24"760 (83)	1'23"630 (33)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)
6. Mansell (McLaren Mp4/10-Mercedes)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	1'24"370 (33)	1'23"800 (19)	1'42"970 (8)	— (0)
7. Wendlinger (Sauber C14-Ford)	— (0)	1'26"270 (53)	1'26"080 (53)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)
8. Schumacher (Benetton B195-Renault)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	1'36"060 (31)
9. Alesi (Ferrari 412 T2)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	1'47"590 (10)	1'37"220 (24)
10. Berger (Ferrari 412 T2)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	1'47"520 (16)	1'38"860 (27)
11. Herbert (Benetton B195-Renault)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	1'41"830 (87)
12. Diniz (Forti Fg01-Ford)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	1'58"480 (10)



PHOTO4

IL POGGIATESTA NON ERA STATO CONSIDERATO

Per Nigel e Mika abitacolo invivibile

Oatley, l'aerodinamico Durand e i tecnici Steve Allam e Pat Fry. Ma la novità vera è l'assunzione di Jim Coats, superesperto di elettronica proveniente dalla Ford. A parte questo, nelle prove la McLaren è apparsa meno «marziana» di quanto l'aspetto facesse supporre. In realtà le forme audaci non nascondono sempre grosse innovazioni. All'anteporre, per esempio, c'è un'ala molto semplice, completamente lineare, mentre Williams e Benetton hanno cercato un miglior «sigillo» aerodinamico, con forme ricurve. L'incidente che ha coinvolto Nigel Mansell il venerdì, causato dalla troppa foga alla Parabolica, è costato per fortuna soltanto la rottura di un braccetto dello sterzo. ■

ESTORIL — È arrivato Ron Dennis in persona a calmare gli animi dei due suoi piloti non proprio soddisfatti del confort dell'ultima Mp4. Sembrava di essere tornati ai tempi di Berger, quando l'austriaco, che si ritrovò con una monoposto costruita sul-

le misure fisiche di Sena, non riusciva a trovare una sistemazione adeguata nell'abitacolo. Allora Berger sopportò la situazione senza lamentarsi troppo pubblicamente, un comportamento che non è stato seguito né da Mansell né da Hakkinen. Vediamo

qual è il problema. La nuova posizione, dovuta al muso alto, si scontra con la dimensione del poggiatesta (spesso ben 7,5 cm per regolamento), i piloti si trovano così in una sistemazione innaturale della testa, il tutto aggravato dal fatto che il volante è arretrato rispet-

to alla passata stagione. Quindi Mansell e Hakkinen per ovviare al problema non possono né sedersi più indietro, né più in avanti: perché già così devono stare con le braccia troppo piegate, con la conseguente necessità di allargare i gomiti. Ma non si capisce dove visto che la scocca è piuttosto stretta. Sulla monoposto di Mansell, domenica, è stata in parte eliminata la pannelatura interna, su quella di Hakkinen non c'è stato tempo per eseguire l'operazione. Di qui il volto molto scuro del finlandese rientrato anzitempo in albergo. Fra l'altro, alla McLaren hanno già realizzato cinque esemplari di telai che costituiscono una complicazione in più nel caso dovessero essere notevolmente modificati. ■



SOLDANO-DPPI

LA TECNICA □ NONOSTANTE LA POCA INCIDENZA D'ALA È una Rossa carica

ESTORIL — Il maltempo ha rallentato il lavoro di sviluppo delle varie squadre scese in Portogallo con le nuove monoposto. Si sono viste nei primi giorni ben poche delle novità tenute sinora nascoste alle presentazioni ufficiali. Tuttavia, per la prima volta, si è capito che forse i valori in campo, almeno nella fase iniziale del campionato, andranno rivisti. Se da un lato sono emerse Tyrrell e Jordan, dall'altro lato c'è stata una McLaren bloccata da contrattempi e una Benetton forse non ancora all'altezza della rivale Williams, spiata un po' da tutti, ma tenuta gelosamente nascosta all'interno del box. Vediamo di fare una panoramica tecnica del materiale vi-

sto nei primi giorni di prove.

FERRARI. La Casa di Maranello ha portato due nuove monoposto, la 157 per Alesi e la 158 per Berger, con il primo esemplare passato invece alla squadra prove, se riuscirà la riparazione in seguito alla prima scordolata dell'austriaco a Fiorano. Per lunedì i tecnici del Cavallino hanno

approntato la soluzione tre pedali per il francese, mentre sin dai primi giorni è continuato il lavoro di affinamento dell'avantreno iniziato al Castellet. Oltre alle tre piccole paratie, sotto il profilo anteriore sono stati montati due deflettori nella zona all'interno dei triangoli della sospensione anteriore. Una soluzione che verrà collaudata al Mugello anche dalla Mi-

nardi. Da rilevare che la 412 T2 non utilizza appieno la possibilità di incidenza del doppio flap anteriore, come invece fanno alla Benetton. Sabato è stata montata, anche se per poco tempo, la parte a coltello nella zona centrale anteriore della scocca, ma per domenica la 412 T2 è tornata l'unica monoposto a non presentare questo elemento. Interessante la soluzione della carrozzeria inferiore posteriore, con la zona stretta che inizia prima dell'asse posteriore ed esattamente all'altezza della tangente delle ruote posteriori. In questo punto vi è un piccolo piano piatto largo 50 cm che si ferma all'asse, dove inizia il tunnel centrale largo 30 cm. Uno studio analogo a quello

fatto dalla Tyrrell, e ancora prima dalla Footwork nella passata stagione, con un buon utilizzo del flusso che passa ai lati del cambio chiuso in una carenatura con un andamento che si restringe. Da notare sono anche i nuovi portamozzi anteriori in titanio che comprendono nella loro scaturatura l'attacco del tirante dello sterzo. La variazione di geometria necessita quindi della sostituzione del portamozzo.

McLAREN. A parte le gatte dei guai del team di Woking, rispetto alla presentazione la Mp4/10 non ha ancora ricevuto altre soluzioni inedite, ad eccezione del chiacchierato alettone avanzato. Sono state provate due diverse altezze da ter-



SOLDANO-DPPI

ra dell'alettone anteriore, con la soluzione più alta dotata anche di due piccole derivate nella parte inferiore tipo Ferrari. Ai box abbiamo potuto finalmente osservare le Mp4/10 nei dettagli, scoprendo così che le strutture deformabili comprendono la parte iniziale delle fiancate e che lo schema delle sospensioni è di netta derivazione di quelle dello scorso anno. La bombola dell'aria compressa per il richiamo delle valvole della distribuzione è stata messa, per il momento, all'interno del muso. Innovativa, ma non come nelle anticipazioni, è la parte inferiore della vettura, che si restringe molto nella zona subito prima della tangente delle ruote posteriori, dove vi è un piano orizzontale per mascherare l'andamento a salire come vuole il regolamento.



PHOTO4

Sopra, il box Ferrari: Berger nella 412 T2 è pronto per scendere in pista con le rain. I primi giorni di test per le Rosse sono stati bagnati... La Jordan è stata la grande sorpresa dell'Estoril: Irvine è andato molto forte con la 195 spinta dal V10 Peugeot. Pochi giri, invece, per Diniz con la Forti con l'acqua

WILLIAMS. I segreti della Fw17 risiedono evidentemente nella parte posteriore, vista la cura con cui viene coperta la monoposto ogni volta che rientra ai box, che vengono anche chiusi ermeticamente. Non sembra si tratti di novità aerodinamiche: visto che sia il profilo estrattore centrale che quelli laterali non presentano nulla di anomalo, dovrebbe trattarsi di qualcosa di nuovo a livello di sospensioni o di cambio. All'avantreno, invece, l'osservazione dei dettagli ha permesso di rilevare uno schema che riprende quello della Fw16 con barre di torsione e piccoli elementi Penske. Hill ha utilizzato la prima Fw17.

BENETTON. Gran lavoro alla squadra di Enstone che sembra avere risolto i problemi del cambio che avevano rallentato le monoposto in Francia. Un gran daffare invece sul cofano motore con diversi sfoghi nella parte posteriore da utilizzare in alternativa a quel-

SI PROVA LA PARTENZA AUTOMATICA

Elettrofrizione

ESTORIL — Ogni volta che si parla di test saltano fuori i sospetti sul controllo della trazione. In particolare quando una squadra (come ha fatto la Benetton in Portogallo) effettua prove di partenza da fermo. In realtà esiste, tanto per cambiare, la possibilità di aggirare i regolamenti. La Fia, sostenendo di poter controllare il sistema e smascherare le frodi, ha riammesso l'acceleratore a controllo elettronico. Ma lo stesso principio è applicabile (lo ha fatto, per esempio, la Arrows) anche per la frizione. In pratica, si può sostituire con un potenziometro il comando meccanico: quello che succede in tutte le vetture che hanno la frizione al volante. Applicando alla lettera il principio del regolamento, però, il bilanciamento dovrebbe essere modulabile. Vale a dire che il pilota dovrebbe «sentire» il comando in rilascio così come fa il pedale su una vettura convenzionale. Ma c'è chi giura che non sia affatto così. Che sia, cioè, possibile partire semplicemente accelerando, dopo aver azionato per una volta la leva della frizione. Il dispositivo, oltretutto, non interferisce con il motore — limitando i giri — come accadeva con i traction control ammessi fino a tutto il '93. Si tratterebbe di qualcosa di abbastanza simile alla trasmissione automatica usata in certe vetture da strada. Che non può essere facilmente scoperto dai funzionari Fia in quanto il movimento del bilanciamento «stacca», in effetti, la trasmissione. Di sicuro, all'Estoril praticamente tutte le squadre hanno lavorato parecchio sulla frizione. Berger (come leggete nell'intervista) dichiara di «sentire» il bilanciamento come se fosse un pedale, mentre Mansell ha fatto fuori un disco frizione giovedì scorso, con la McLaren che «strappava» quasi sempre nella fase di uscita dai box. ■

lo a ciminiera criticato dalle altre squadre. Sono stati conservati gli scarichi che soffiano nella parte centrale.

TYRRELL. A guardarla vicino alle altre monoposto la nuova Tyrrell sembra quasi una F.3, con qualche similitudine con la Dallara nelle pance. Interessante è lo scivolo posteriore, con la parte centrale attorno al cambio che termina a punta. Katayama aveva il primo esemplare, Salo il secondo.

FORTI. L'unica novità era rappresentata dalle prese di alimentazione del motore sdoppiate, e ricavate subito nella zona a monte delle pance, quindi non visibili di fronte. La Fg01, per regolamento, non deve quindi avere lo sfogo nella parte superiore del cofano motore. Questa soluzione passata in galleria del vento attende una verifica. ■

Il finlandese Salo, a lato, non è stato ancora confermato dalla Tyrrell, anzi l'ex boscaiolo ha convocato Lamy mettendolo in corsa per il secondo volante

Il portoghese Lamy, in basso, pareva sicuro alla Pacific, ma i suoi sponsor fanno gola anche alla Tyrrell

Herbert, al centro, è stato lo stakanovista dei test Benetton, tanto da essere stato prelevato dalla riunione dei piloti

La Sauber, scesa in pista con Wendlinger, nell'altra pagina e Frentzen, ha migliorato sensibilmente i suoi tempi



LA TYRRELL METTE IN LIZZA LAMY PER CHIUDERE IL BUDGET

In Salo... d'attesa

ESTORIL — C'era-no parecchie novità nel box della Tyrrell in Portogallo; ma non tutte necessariamente collegate all'aspetto tecnico. La squadra è arrivata sabato sera assieme ai piloti Ukyo Katayama e Mika Salo. E subito attorno al finlandese si è acceso un caso. Perché Salo, in teoria, avrebbe già dovuto esse-

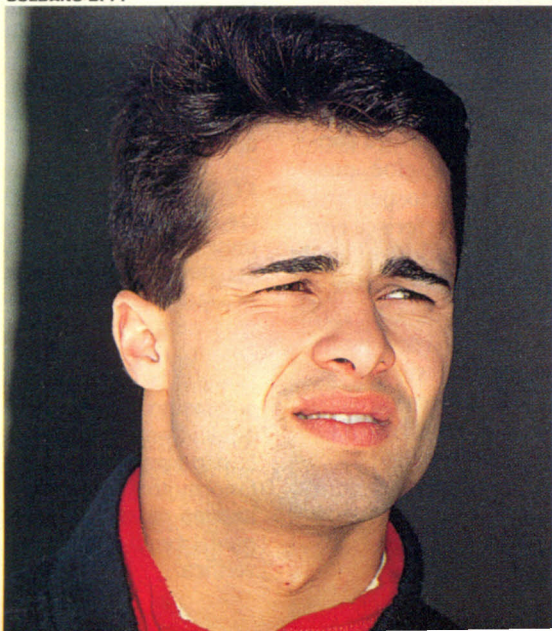
re confermato da tempo in sostituzione di Mark Blundell nel team del Boscaiolo. E invece Ken Tyrrell dichiara che «abbiamo tempo fino al giovedì prima delle prove a San Paolo e, se non proprio fino a quel momento, aspetteremo a prendere la decisione finale sulla seconda guida». Come dire che, nonostante i viaggi

di Bob Tyrrell in Finlandia, i soldi promessi dalla Nokia (la nota industria che produce telefoni cellulari) stentano a saltare fuori. E per mettere pressione a Salo, la Tyrrell lo ha messo in competizione con Pedro Lamy, altro sicuro-ma-non troppo alla Pacific. Lamy è arrivato all'Estoril domenica pomeriggio, con la previ-

sione di girare martedì e mercoledì. I soldi dei «benzinai» portoghesi potrebbero portare delle novità. E a proposito di benzina, la Tyrrell ha girato nella sessione di test portoghesi utilizzando quella della Agip. E le previsioni sono che il carburante italiano possa essere utilizzato, se verrà trovato un accordo, per tutta la sta-

gione. Nel box della squadra inglese si è anche visto il nuovo impianto per il rifornimento in gara realizzato dalla Intertechnique. Non vi sono, però, differenze sostanziali rispetto al modello tanto criticato lo scorso anno, se non nei materiali esterni e nel miglioramento del sistema di recupero dei gas. ■

SOLDANO-DPPI



PILOTI CONTRARI ALLE NUOVE CLAUSOLE

Licenze contestate

ESTORIL — Quando ci sono Schumacher e Berger assieme (visto che Fittipaldi se n'è andato a correre in America) l'associazione piloti dà segno di vita. E così domenica, nella pausa per il pranzo, è stata convocata nel motorhome della Ferrari una mini-riunione, come già era

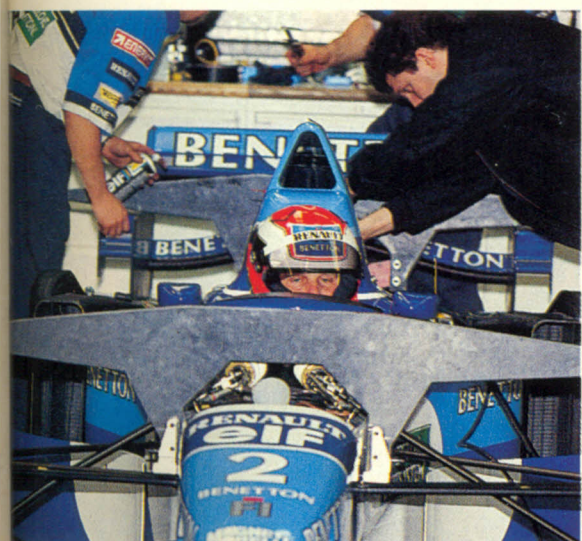
successo al Castellet. Presenti i piloti della Rossa più la coppia Benetton e McLaren, Hill, i due della Tyrrell, Salo e Katayama. Non è stato nemmeno convocato Diniz, che la superlicenza ancora non ce l'ha e non è sicuro di dover sostenere il famoso «esame di guida» in Brasile o di poterla otte-

nerne d'ufficio. Nel corso della riunione si è parlato, fra le altre cose, proprio della superlicenza e dei problemi sollevati dall'autorità sportiva, che vorrebbe modificarne le clausole in modo da scaricare sui piloti tutta la responsabilità in caso di incidente. Berger è stato l'unico a prendere

TECNICI A CACCIA DI SEGRETI

Guerra di «spie»

ESTORIL — I box del tracciato portoghese a un certo punto si sono trasformati in un campo di battaglia fra «guardoni». Il numero di maniaci delle novità tecniche si è improvvisamente infoltito con una schiera di tecnici delle varie squadre camuffati più o meno da turisti. La palma della indiscrezione a Willeim Toet della Ferrari ed Henry Durand della McLaren. Il primo munito di macchina fotografica, il secondo senza la solita giacca a vento, travestito da turista. Meno sfacciati i vari Barnard, Coughlan, David Brown della Williams, Mike Gascoigne della Tyrrell, che almeno non hanno tentato di mimetizzarsi. Pat Fry della Benetton, invece, ha preferito fingersi interessato a parlare con Coughlan per cercare di sbirciare all'interno del box Ferrari dove si stava lavorando su un fondo scalinato. ■



apertamente posizione, gli altri... «Non sono cose — commenta Mansell — che dovrebbero essere rese pubbliche. Finora il problema non mi aveva riguardato. Ma Berger sta facendo un buon lavoro ("good job", tanto per cambiare) e se richiesto darò anch'io il mio contributo. Sono certo che le persone giuste sapranno trovare una soluzione». La farsa è stata sfiorata quando, per due volte, al van

Ferrari ha bussato Greg Field della Benetton, dicendo che Herbert doveva venire al box. Al secondo tentativo Field ha gridato: «Ehi, Johnny, dobbiamo fare questo c... di prove! Guarda che Verstappen è lì che aspetta». Verstappen, per chi non lo ricorda, è tuttora il pilota di scorta della Benetton. E non siamo neppure sicuri che Field stesse semplicemente facendo dell'umorismo. ■

L'INTERVISTA

GERHARD BERGER

Adesso ci credo

All'austriaco sono bastati pochi giri al volante della 412 T2 per confermare le prime impressioni: la Ferrari può lottare per la vittoria. La monoposto è buona, la squadra ora è completa per cui ci sono tutti gli elementi per puntare molto in alto...

■ ALBERTO ANTONINI

ESTORIL — Guarda la pioggia dalla finestra e pensa a quanto tempo prezioso sta andando sprecato, per colpa di un'imprevedibile primavera atlantica. Perché per Gerhard Berger quella delle prove è diventata, all'inizio del terzo anno dell'Era Seconda in Ferrari, quasi un'ossessione. Pienamente giustificabile, del resto, in una seduta di test in cui la squadra affronta per la prima volta la concorrenza in massa. E soprattutto spara tutte le sue cartucce in vista della

prima gara del mondiale. *«Dopo queste prove — borbotta Gerhard — non ci sarà tanto tempo. In pratica solo quello necessario per deliberare le macchine da spedire in Brasile».* Per questo austriaco che qualcuno ha scoperto all'improvviso «più italiano di Alesi» (per via della famiglia che veniva da Anterselva, attualmente in provincia di Bolzano) la 412 T2 è una bambina da far crescere in fretta. Possibilmente, come le fragole, al sole. *«Complessivamente — commenta — non abbiamo potuto girare come previsto, per via del maltempo nei primi gior- ▶*





Nessun avversario
mi fa paura
possiamo lottare

ni. Ma l'impressione generale sulla monoposto me l'ero già fatta al Castellet». — Vale a dire?

«Quella di un progetto nato bene. Tendenzialmente senza difetti di base. Solo il motore, al Ricard, aveva dato qualche problema nella risposta».

— Colpa della distribuzione?

«Sì... diverse cose. Ma in fabbrica hanno fatto molti cambiamenti; e adesso direi proprio che i problemi sono stati risolti».

— In definitiva, qual è il punto forte, la caratteristica che più ti ha impressionato della T2?

«I dettagli. La qualità dei particolari, anche i più insignificanti, è straordinaria».

— Damon Hill diceva che per lui tutte le macchine da corsa sono uguali. Possibile che il famoso fondo scalinato non si senta per niente?

«No, no, si sente. E si traduce in una perdita di deportanza. Ma sono convinto che nel corso della stagione i tecnici arriveranno a recuperare i valori del '94. E la chiave vincente del '95 — sottolinea — sarà proprio l'aerodinamica».

— Come mai hai le nocche sbucciate? Non stai comodo nell'abitacolo?

«No, ho fatto della boxe — lo dice come se fosse vero —. Il posto guida è buono, ho solo qualche problemino con i gomiti, quando guido».

— E la famosa frizione al volante, la tecnica di frenata con il sinistro?

«La frizione per me va benissimo. E, contrariamente a quel che si dice di altre F.1, non è affatto vero che sia adoperabile quasi in automatico. Il bilanciere si "sente" con la mano, indifferentemente la destra o la sinistra, come farebbe il piede sul pedale. La frenata con il piede sinistro, come avevo già detto alla presentazione, richiede di sviluppare la muscolatura di quella gamba. Personalmente l'ho provata, su qualche curva, qui a Estoril».

— Sembri davvero ottimista, il che nel tuo caso è una novità. Un anno fa le cose andavano tanto diversamente?

«L'ho sempre detto, la Ferrari del '94 era molto, molto difficile da guidare. E anche per questo che ai box vedevate tanti cambiamenti, tanto lavoro ad esempio sulle sospensioni anteriori, con soluzioni diversissime tra loro. Cose che si provano quando la macchina va male».

— Ma che cosa c'era di sbagliato?

«Il passo troppo lungo. E l'aerodinamica che non era un gran che. Sembra quasi incredibile — ridacchia — quanto potesse cambiare il rendimento tra due piste come Monza e Jerez».

— Va bene, ma voi piloti vi lamentavate anche del V12 che non aveva coppia. E Osamu Goto vi ha smentito dicendo che in realtà eravate voi a voler allungare i rapporti, in modo che il motore fosse meno brusco. Con il risultato che poi faticavate a venir fuori dalle curve in accelerazione...

«Eh no — la risposta è decisa —. Questo non è vero. O meglio: è vero che, se allunghi i rapporti, in rettilineo la risposta è più lenta. Però si dà il caso che i circuiti non siano tutti dritti. E io mica posso cambiare rapporto in mezzo a una curva, no?».

— Sempre a proposito di motore: lasciando da parte la telenovela dei dieci cilindri e pensando a quello che avete a disposizione ora, la tanto deprecata mancanza nel controllo di qualità è stata risolta?

«Direi che stiamo facendo dei progressi. In particolare, proprio sul motore».

— Cambieranno molte cose sulla vettura, nel corso della stagione?

«Dipenderà dai risultati della ricerca in galleria del vento. Abbiamo la fortuna di lavorare su due strutture, in Italia e in Inghilterra, e mi tengo informato su quello che viene fuori».

— E della concorrenza cosa dici?

«Il team che più mi ha impressionato è la Williams. Hanno un modo di lavorare costante, metodico, che dà sempre buoni frutti. Prendi l'anno scorso: avevano iniziato la stagione con una monoposto molto difficile, sono riusciti a correggerla nel corso dell'anno. A me, adesso, manca il fatto di non aver provato abbastanza. Siamo arrivati troppo tardi, non chiedetemi perché. Ma ci sono tutti gli ingredienti per fare una bella stagione. Per vincere. Fino a che punto, è ancora da vedere».

— Ci sono Gran Premi a cui guardi con particolare aspettativa?

«No. Perché dobbiamo finirli — è la filosofia di Todt che viene fuori in pieno — di pensare a piste buone e piste cattive. Dobbiamo andare forte dappertutto, e basta».

— Schumacher, Mansell, non ti preoccupano?

«A me non fa paura nessuno dei piloti che ci sono in giro. È sempre una questione di mezzi. Anche i risultati di Schumacher dipenderanno da quello che può fare la Benetton. E la McLaren di Mansell è tutta nuova, con un motore mai provato. Ci vuole tempo per giudicare».

— Come valuti la squadra Ferrari di quest'anno? Ci saranno altre novità nell'organico?

«Rispetto al '94 si è rafforzata. Gente come Ascanelli per il lavoro in pista, o

Toet per lo sviluppo aerodinamico, segna un grosso passo avanti. Con Alesi ho un ottimo rapporto, Larini fa un lavoro stupendo. Quanto al resto, non credo che vedremo nuovi arrivi».

— Passiamo al problema della sicurezza. Dopo l'incidente di Fiorano, che sembrava un'inezia e si è risolto in una monoposto da buttare, hai sollevato il problema del fondo scalinato. Che può distruggersi nell'impatto con un cordolo. Ne avete parlato, con Schumacher e gli altri della Gpda?

«No, non ancora. Quello di Fiorano è stato uno strano incidente, perché attraversando la chicane sono finito sul cordolo dalla parte sbagliata. Accidenti, è partito proprio tutto: telaio, cambio, perfino il motore erano rotti...».

— E la questione della superlicenza? Mansell dice che al momento la cosa non lo preoccupa, che qualcuno saprà aggiustare le cose. Ma se non siete voi piloti, specie quelli con più esperienza come te e lui, a pensarci...

«Sì, quella è una brutta faccenda. Stanno cambiando (Mosley ed Ecclestone, ndr) tutte le clausole, in modo che se anche perdi le gambe in un incidente non potrai più far causa a nessuno, in assoluto. Vedremo».

— I brutti ricordi del passato, l'aver perso due amici come Ayrton e Roland, ti perseguivano ancora?

«Se parliamo di ricordi personali, allora sì, ogni tanto ritornano. Ma come pilota, ho superato tutto già dai primi giri a Montecarlo, l'anno scorso».

— Ormai sei uno dei piloti più ricchi della F.1. Ma undici stagioni di Gp ti hanno cambiato, come uomo?

«Io mi sento sempre lo stesso. Mi piace sciare, mi piace andare a donne... tutte cose che sapete. Che faccio oggi come dieci anni fa. Ricco? Vuoi dire, nel senso dei soldi? Mah... Dopotutto, in F.1 è sempre stato così. I piloti di vertice hanno sempre guadagnato delle belle somme».

— Un anno fa dicevi di non voler fare ancora piani precisi per il futuro. E adesso?

«Adesso — per un momento gli brillano gli occhi — li ho già fatti. Ma non ne voglio parlare».

— Uno, due anni ancora di F.1?

«Diciamo tre».

— Con la Ferrari?

«Non voglio dire con chi».

— Va bene: ma dopo, intendi rimanere nell'ambiente?

«Neanche per idea. Io sono qui per fare il pilota. Perché mi piace guidare. Finito quello, finito tutto. Nelle vesti di un team-manager o roba del genere, non mi ci vedo proprio».

FORMULA UNO IN PISTA LA JS41

BILU

COPIARINA

La Ligier ha presentato a Magny-Cours la sua ultima creatura. Monta l'Honda-Mugen V 10 al posto del Renault, ma le affinità con la Benetton B 195 sono davvero tante. Livrea a tinta unita: blu cobalto a parte, più che sorelle si potrebbe definirle gemelle

PAOLO BOMBARA ■

MAGNY COURS — Nuova, ma non troppo. La Ligier ha alzato venerdì scorso i veli dalla sua ultima Formula 1 e tutti i presenti hanno avuto un'impressione di déjà vu. Come Autosprint aveva anticipato, la Js41 è la figlia della Benetton B195, anzi la sorella gemella. Normale, tutto sommato. Il padre della monoposto con cui correranno quest'anno Panis, Brundle e Suzuki non è altri, infatti, che Frank Dernie, il quale ha attivamente contribuito alla ideazione e realizzazione delle ultime Benetton e che sino al luglio scorso era in forze alla squadra di Enstone, nella quale ha potuto acquisire idee e studi. Proprio questa è del resto la spiegazione dietro cui si trincerano i responsabili della Ligier.

Ma è una delucidazione sufficiente e credibile: «Sì, certo che lo è — risponde lo stesso Dernie — ed è semplicemente logico che la nostra vettura assomigli a una Benetton piuttosto che a una Pacific o a una Ferrari. Un tecnico, quando parte da una squadra, porta sempre con sé determinate conoscenze ed esperienze. Inoltre, sono rimasto in contatto con la Benetton, dove ho sempre molti amici e sono informato di quello che fanno. Ho l'impressione che sino ad oggi non ponessero molta attenzione a ciò, non diffidavano di noi perché non ci temevano. Alla Benetton vogliono batterci in pista più che aiutarci. Ora più che mai, grazie ai motori ufficiali della Honda Mugen e dopo che abbiamo realizzato questa vettura. In realtà, ho soprattutto ripreso alcuni concetti elaborati dalla Casa anglo-italiana che hanno di-

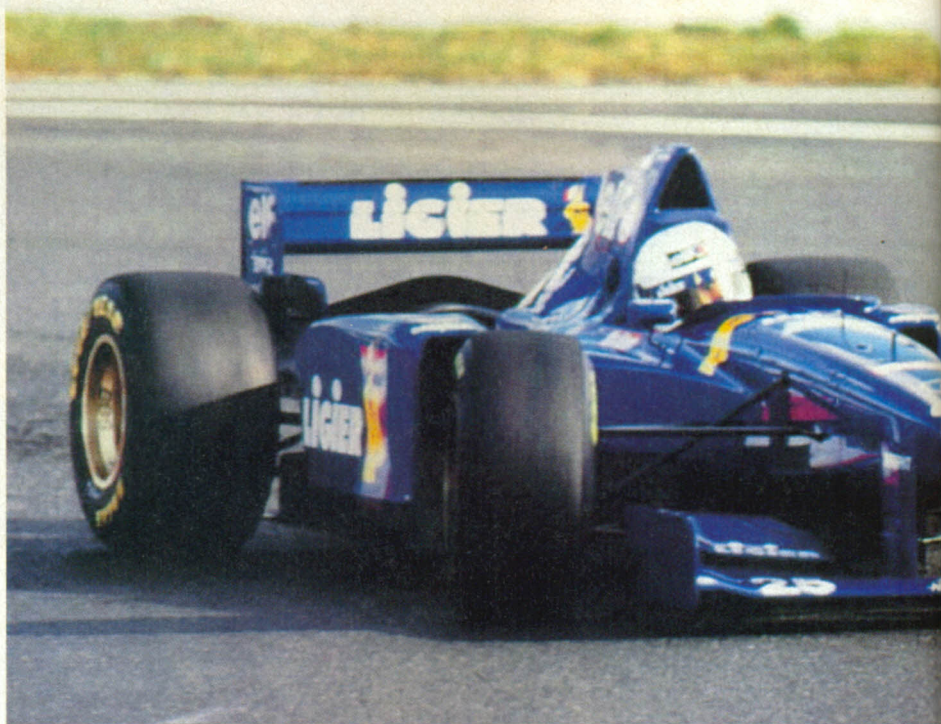
mostrato di fornire un sicuro vantaggio soprattutto a bassa velocità. Concetti che mi pare non siano ancora stati perfettamente assimilati dalle squadre concorrenti». Sicuramente il concetto di base che ha ispirato Dernie è lo stesso applicato dalla Benetton, ma non basta, c'è di più. La somiglianza dello studio aerodinamico delle due vetture è molto evidente e sotto qualsiasi angolazione. La Js41 riprende infatti il muso rialzato della B195 — ormai copiato da molti, a dire il vero — ma anche gli alettoni, sia quello anteriore, molto basso e svirgolato ai bordi, sia quello posteriore, con tanto di carenatura del triangolo superiore della sospensione; la linea di profilo, la forma della parte superiore del cofano motore e lo stesso taglio per lo sfiato d'aria regolamentare. Le pance laterali si aprono nello stesso modo e

TAILLADE



A confronto la Ligier Js41 e, sotto, la Benetton 195. Le somiglianze sono macroscopiche: dal muso rialzato alla carenatura del triangolo superiore della sospensione. Ma anche il taglio per lo sfiato d'aria, le pance laterali e la parte superiore del cofano motore sono decisamente simili. A spiegare tanta «comunione» non è probabilmente sufficiente la trasmigrazione a Magny-Cours di alcuni importanti progettisti dalla Benetton

hanno un disegno molto simile nella parte frontale, differiscono sensibilmente in quella posteriore per via della diversa motorizzazione e quindi dei differenti impianti di raffreddamento. Oltre al colore della carrozzeria è nelle loro viscere che queste due monoposto celano le più macroscopiche differenze. Queste sono tutte generate dall'adozione del V10 Honda al posto del Renault. Con tutto ciò che il cambiamento comporta in termini di accessoristica, ma anche di geometria delle sospensioni — che sono sempre in acciaio e globalmente fedeli allo schema adottato dalla Ligier dello scorso anno — e di attacchi del cambio. «Il cambio — ha precisato Dernie — è quello trasversale e sequenziale della Benetton, così come la sua gestione elettronica, ma abbiamo dovuto modificare la parete frontale del carter per adattarlo al V10 Honda. Si è trattato di una scelta impostami da Tom Walkinshaw per economie di scala, ma personalmente avrei preferito realizzare un cambio più piccolo e longitudinale che credo si sposerebbe meglio con questa vettura». Per il resto, la monoposto è immutata in tutto quanto aveva dato soddisfazione lo scorso anno, ovvero i freni e i sistemi di fissaggio delle ruote, come fuselli e dadi, mentre per quanto concerne i cerchi sono stati abbandonati gli Oz per i Bbs. ■



Che spavento per Brundle!

Se l'è vista brutta Martin Brundle, sopra, a Magny-Cours durante i test della nuova Ligier Js41. Un'avaria a un sensore ha bloccato il cambio in scalata alla staccata del tornante

Adelaide e la vettura si è intraversata. Fortunatamente il pilota inglese è riuscito a evitare l'impatto contro il muro preservando la monoposto, nella quale successivamente è così

fotografie TAILLADE



I primi test di Magny-Cours hanno rincuorato i tecnici Ligier, a digiuno di vittorie dal Gp del Canada del 1981. Il miglior tempo lo ha fatto registrare Panis, a fianco e sotto, in 1'17"41. Un risultato sicuramente incoraggiante se si considera che lo scorso anno la Js39b aveva girato in 1'17"3, ma con un motore 3,5 litri

CAMBIO OVVIAMENTE BENETTON

Vettura: Ligier Js41 - Honda Mugen.

Telaio: monoscocca in fibra di carbonio e materiali compositi.

Sospensioni anteriori: a schema push-rod con doppi triangoli sovrapposti.

Sospensioni posteriori: a schema push-rod con doppi triangoli sovrapposti.

Freni: Sistema Ligier. Dischi in carbonio, pinze Brembo.

Trasmissione: cambio (Benetton) trasversale a sei rapporti a comando se-

mi-automatico. Frizione a triplo disco.

Alimentazione: Serbatoio morbido Atl.

Lubrificazione: Serbatoio dell'olio di capacità di 8 litri montato all'interno della campana della frizione.

Raffreddamento: Due radiatori acqua montati nei pontoni. Scambiatore di calore acqua/olio installato sul fianco destro del motore.

Cerchi: Bbs.

Passo: 2.935 mm.

Carreggiata anteriore: 1.693 mm.

Carreggiata posteriore: 1.608 mm.

Lunghezza: 4.335 mm.

Altezza: 950 mm.

Larghezza: 1.995 mm.

Motore: Mugen Honda MF - 301 H V10.

Architettura: V10.

Distribuzione: 4 valvole per cilindro con richiamo pneumatico Pvr.

Iniez. elettr.: Honda Pgm-F1.

Accensione: Honda Pgm.

Dimensioni: mm 625 × 530 × 480.

Potenza: 630 cv.



FIORIO DIFENDE LA LIGIER «FABRIQUÉ EN FRANCE»

È tutta farina del nostro sacco

Fabriqué en France». Lo slogan dipinto dietro l'alettone posteriore della Js41 è ad effetto e il messaggio che vuol lanciare è duplice. Da un lato, attendendosi critiche in merito alla somiglianza con la B195, alla Ligier hanno iniziato una campagna di persuasione per convincere la platea che la Js41 non è una Benetton ridipinta. Dall'altro lato si tratta di una risposta a certe critiche subite in questi ultimi tempi dalla stampa francese. «Le contestazioni circa la somiglianza con la B195 non ci toccano più di tanto — sostiene

Cesare Fiorio — perché è semplicemente normale che si assomigli. Oltre a Dernie, alla Ligier ci sono anche Walkinshaw e un paio di ingegneri della Twr. Quel che veramente mi dà fastidio sono le illazioni secondo cui non saremmo noi a costruirla. In Ligier lavorano 124 persone che negli ultimi due mesi hanno dato il massimo, praticamente giorno e notte affinché la prima vettura fosse pronta oggi». Per ribadire questo concetto, Fiorio propone una visita guidata dello stabilimento della squadra transalpina ed ef-

fettivamente il personale è numeroso e l'attività effervescente. Una seconda scocca è in fase di finitura, mentre la costruzione della terza è appena iniziata. La seconda vettura e la terza vettura saranno ultimate appena in tempo per essere inviate in Brasile. A Magny-Cours è stato anche destinato uno spazio ai tecnici inviati dalla Honda Mugen, ben diciassette in questa fase iniziale alle dipendenze degli ingegneri Shirai e Taguchi. L'impegno della Casa nipponica è totale e l'associazione con la Ligier sembra destinata a ridare splendore ad un blasone opacizzato dalla recente collaborazione con la Lotus. E le prime prove a Magny-Cours hanno dato fiducia a piloti e ingegneri, strappando persino un eloquente sorriso all'impenetrabile Shirai. E hanno reso letteralmente euforico l'abituale prudente Martin Brundle, a cui è stato fatto l'onore d'iniziare le prove della nuova monoposto. «La Js41 è nata bene — afferma il pilota britannico — e l'aderenza è ottima con l'asfalto asciutto. La situazione è invece critica quando la pista è bagnata, ma ciò dipende dai nuovi regolamenti. Sono molto sorpreso sia dalla motricità, sia dal motore che spinge molto forte ad alto regime. La fascia di utilizzo ottimale è però ridotta e bisognerà fare molta attenzione nell'utiliz-

zazione del cambio. La Jordan ha scelto per questo motivo d'adottare un cambio a sette rapporti, anche se non credo che sia necessario». La nuova Ligier assomiglierà alla Benetton anche nel livello delle prestazioni? È una F.1 capace di vincere questa, visto che la Ligier non si è più ripetuta dal Gp del Canada 1981? «Non voglio parlare troppo presto, ma credo che la Js41 abbia il potenziale per piazzarsi in zona podio ad ogni gara». Una professione di fede che la dice lunga, conoscendo la prudenza di Brundle. Ma che va stretta al direttore tecnico. «Piazarsi in zona podio? Non mi basta — sostiene Dernie — perché la macchina sembra nata bene, ma io ho ancora molti progetti. Però ogni volta che vorrei investire nella ricerca e sviluppo, in nuove idee da esplorare, mi viene risposto picche. Tutti dicono che la Ligier dispone di un buon budget di sponsorizzazioni, tutti ne sono convinti, tranne che il direttore finanziario, il quale tiene i cordoni della borsa». Qualcosa di nuovo è comunque atteso per metà stagione. Si tratta del servosterzo meccanico che era stato collaudato sulla Js39b ad Estoril in dicembre e che è stato per ora accantonato ma che dovrebbe apparire sulla Js41 da metà stagione. «Sarebbe bello poterlo utilizzare già a Montecarlo» ammette Fiorio. ■



potuto salire anche Panis. Suzuki, che al Gp del Brasile farà coppia con Olivier, dovrebbe far conoscenza con la nuova vettura a partire dal 7 marzo, mentre Brundle riprenderà sabato 11.

BRILLANTI PRESTAZIONI NEI PRIMI TEST

Tempi... grammi: addio per sempre

Il sorriso sul volto dei meccanici non tradisce: hanno lavorato duramente in questi ultimi tempi per poter approntare questa vettura a tempo. Ma i primi giri di prova li hanno ricompensati: dopo tante stagioni di vacche magre, le ambi-

zioni della Ligier saranno quest'anno al rialzo. Dopo la breve «sgambata» di Brundle giovedì scorso sotto la pioggia, sei giri tanto per vedere se tutto funziona, le prove sono iniziate l'indomani mattina e anche il cielo è stato clemente. Il primo ad entrare in pista, è stato Brundle che percorre 17 giri su una pista ancora umida, registrando il miglior tempo in 1'19"11. Sale poi Panis e la soddisfazione della squadra cede il posto all'euforia. Il francese, su una pista che nel frattempo si è asciugata, riesce in 19 giri a scendere a 1'17"41, una prestazione ripetuta due volte consecutivamente. Il risultato è incoraggiante se si considera che la miglior prestazione ottenuta lo scorso

anno dalla Js39b (ovvero con le regole adottate nella seconda parte di stagione) è di 1'17"3, ma con un motore 3,5 litri. In quest'occasione si trattava anche del battesimo della pista per il nuovo 3 litri Honda che ha percorso 164 km senza problemi. «Non ho spinto al massimo — confiderà poi Panis — anche perché abbiamo solo una vettura disponibile». Sorprende anche la motricità che consente alla Js41 di transitare davanti ai box a 231 kmh (lo scorso anno il riscontro era di 227 kmh). I soli problemi riscontrati nel corso della prima giornata di prove concernono un sensore del cambio e soprattutto un difetto dell'avvitatore, che dovrà essere modificato. ■



FORMULA UNO
MINARDI M195

fotoORSI

VANTO *di* ROMAGNA

A Faenza, sospinti anche dalla rabbia per il voltafaccia Honda, hanno realizzato in tempi record una vettura per il Cosworth V8, non solo bella...

■ DIEGO FORTI

FAENZA — Hanno perso due mesi, tuttavia sono riusciti ad arrivare in tempo. In ogni caso la rabbia, dentro, è tutt'altro che sopita: tanto a Faenza che a Brescia. La M195, ovvero la monoposto '95 della Minardi-Scuderia Italia, era stata studiata per ospitare un 10 cilindri, il Mugen-Honda, poi il propulsore giapponese è finito alla Ligier. Vale a dire che i tecnici della squadra faentina si sono ritrovati a

Nella foto, la nuova Minardi equipaggiata con il motore Ford Cosworth V8. Si contraddistingue per il muso decisamente alto e per i supporti dell'ala anteriore molto divergenti



VALLEVERDE

ALBERT

ALBERT

ROBERT

AGIP

BERCO

COCIF

MAGNETI MARELLI

Ford

Ferrari

RBM

RBM

24

GOODYEAR

ripiegare sul Ford Cosworth Ed 3 litri, unico motore rimasto disponibile sul mercato. Un 8 cilindri interessante, fortunatamente facile da installare in vettura, ma niente a che fare con il 10V nipponico, supportato della supervisione e dell'appoggio della Honda. Dover riprogettare una vettura nata per un motore non è mai cosa semplice, farlo in poche settimane è praticamente un incubo. Alla Minardi con l'amaro in bocca non hanno mollato e con la paura di essere ormai fuori tempo massimo si sono rimboccati le maniche e hanno ricominciato da capo. Vista la vettura

che sono riusciti ad approntare bisogna davvero fare i complimenti alla squadra. La M195 è costruita in maniera impeccabile e presenta una serie di soluzioni innovative sia strutturali, sia tecniche. Addirittura l'impressione è che siano stati tenuti segreti alcuni particolari aerodinamici di grande interesse. La squadra sull'argomento ha fatto velo, probabilmente per non dare alcun vantaggio alla concorrenza sino a quando le nuove ali non saranno provate in pista. In ogni caso, le 8 settimane di galleria del vento dedicate, sembra abbiano dato dei responsi positivi sulle forme studiate per la nuova monoposto. Tanto positivi da trasformare la rabbia della squadra, in speranza di rivincita. Doversi accontentare di un motore versione clienti non è il massimo. Vuoi per il costo del contratto base (tra i 7 e gli 8 miliardi), vuoi perché i test di sviluppo della vettura diventano estremamente dispendiosi: ogni motore può percorrere circa 500 km poi deve essere sottoposto a revisione, un'operazione che costa svariati milioni. Chi ha un fornitore ufficiale (come sarebbe stato per la Minardi con la Mugen-Honda) non deve sobbarcarsi questo aggiuntivo onere, che invece tocca a chi ha un contratto cliente. Quando hanno saputo che l'Honda si era rimangiata la parola, a Faenza hanno rivisto tutti i programmi. L'area tecnica ha pensato

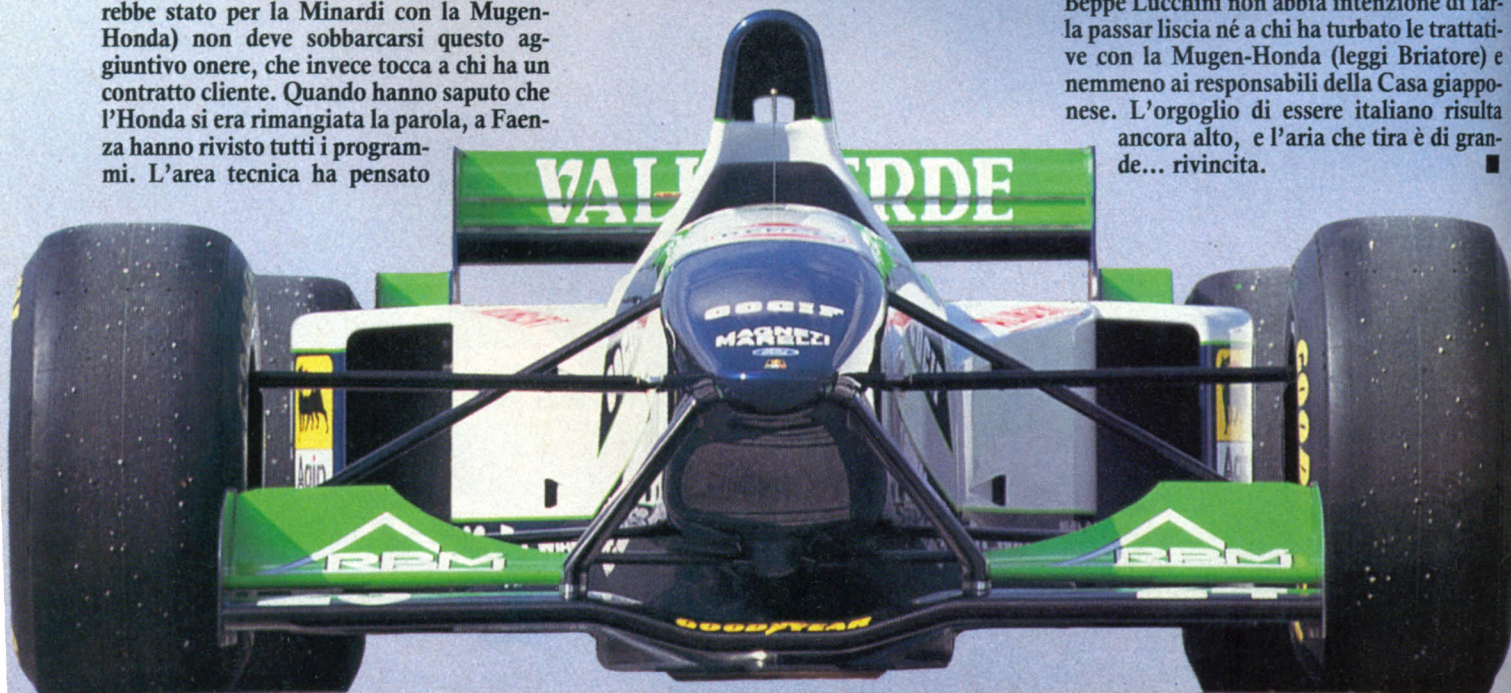


una vettura in cui non era più il motore l'ombelico del progetto. Si è giocato sull'agilità della vettura cercando di ottimizzare la meccanica in funzione di scelte aerodinamiche innovative ed anche coraggiose. Il tutto tenendo conto che erano da evitare le sofisticazioni esasperate, difficilmente gestibili da un team piccolo. Sotto il profilo gestionale sono stati congelati i programmi elaborati per essere all'altezza di una partnership impegnativa come sarebbe stata quella con l'Honda. Per inciso, era già stato studiato il trasferimento in una sede più

grande, con tanto di galleria del vento a disposizione, a cui avrebbe fatto seguito un'ulteriore rafforzamento degli organici. Parallelamente alla riorganizzazione dei programmi si è provveduto a serrare i rapporti con i partner tecnici di sempre: Agip e Marelli. Non è un caso che il V8 Cosworth Ed della Minardi sia controllato dalla centralina Marelli «evoluzione 5», campione del mondo lo scorso anno con la Renault. Anche il cambio elettroidraulico, nonostante i tecnici della Minardi assieme agli uomini della X-Trac si siano dovuti inventare, e in soli due mesi, una trasmissione ben diversa da quella già progettata per l'Honda, ha un suo tocco di originalità. Non solo, ma il colpo basso rifilato alla squadra faentina, ha messo in allarme anche Maranello, dove hanno capito che il fronte inglese stava diventando sempre più forte, probabilmente troppo. La Minardi è una realtà italiana importante, e Ferrari in testa hanno cominciato a far sentire concretamente la loro solidarietà. Il budget non è ancora stato completato, ma ben 27 sponsor (tutti italiani) più 16 fornito-

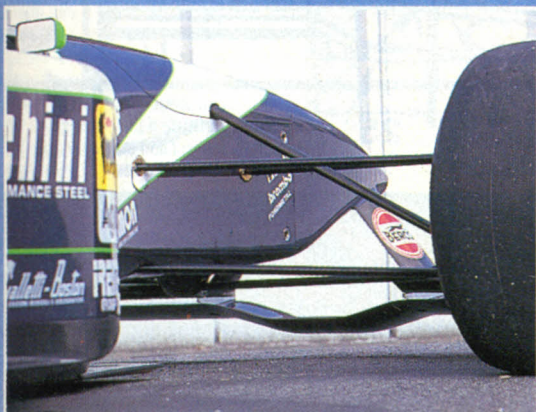


ri tecnici hanno «sposato» la squadra faentina. Diverse importanti trattative risultano sempre aperte e sulla carrozzeria della M195 c'è ancora spazio sufficiente per accogliere scritte importanti. Niente vieta di pensare che quello che sembrava ormai perso possa venir recuperato. Se le originali idee partorite in galleria del vento e dal Cad-cam dei progettisti Minardi si riveleranno centrate non è escluso che il piccolo Davide possa prendersi una bella rivincita nei confronti di alcuni Golia del Circus. Per altro risulta che in quel di Brescia, un certo Beppe Lucchini non abbia intenzione di farla passar liscia né a chi ha turbato le trattative con la Mugen-Honda (leggi Briatore) e nemmeno ai responsabili della Casa giapponese. L'orgoglio di essere italiano risulta ancora alto, e l'aria che tira è di grande... rivincita. ■





fotografieORSI



Vista anteriore e posteriore della M195: si notano i profili alari che però molto probabilmente, presto, saranno sostituiti con altri più sofisticati. A fianco i tre piloti Minardi: Badoer, Fisichella e Martini. Sopra a sinistra, lo sfogo d'aria posto sul cupolino dell'airbox. In alto il retrotreno della vettura, molto più affusolato grazie al ridotto ingombro del cambio longitudinale. Sopra, l'ala anteriore con andamento a cucchiaino

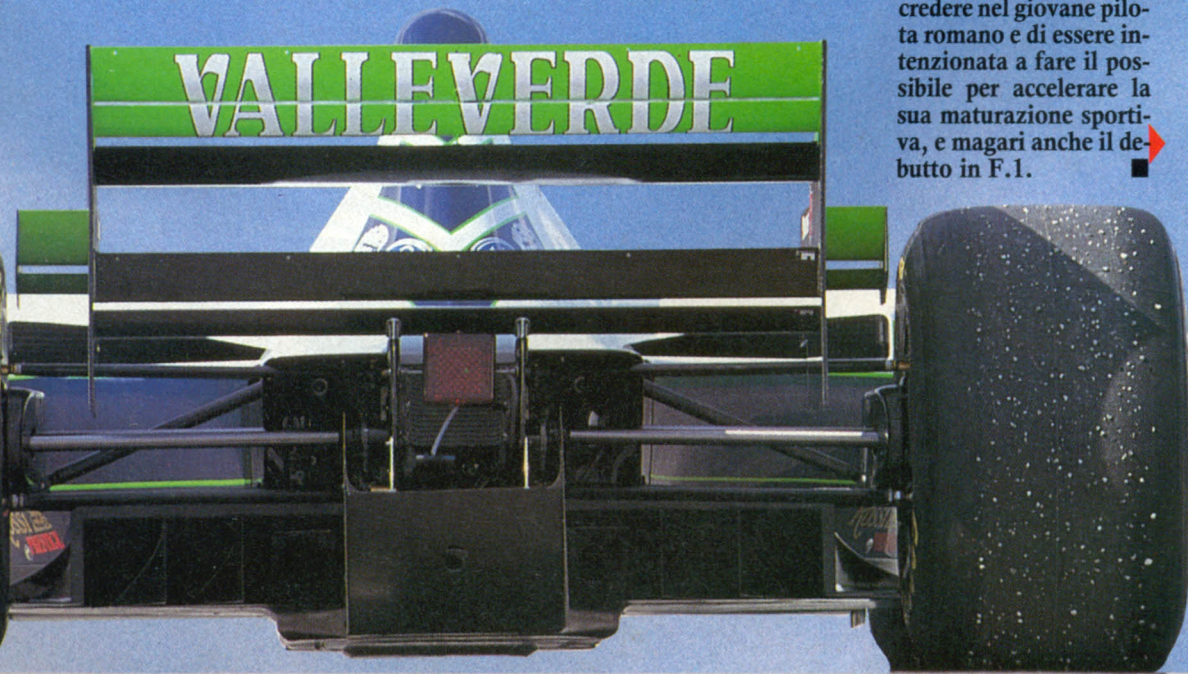
PRIMA A FIORANO POI AL MUGELLO

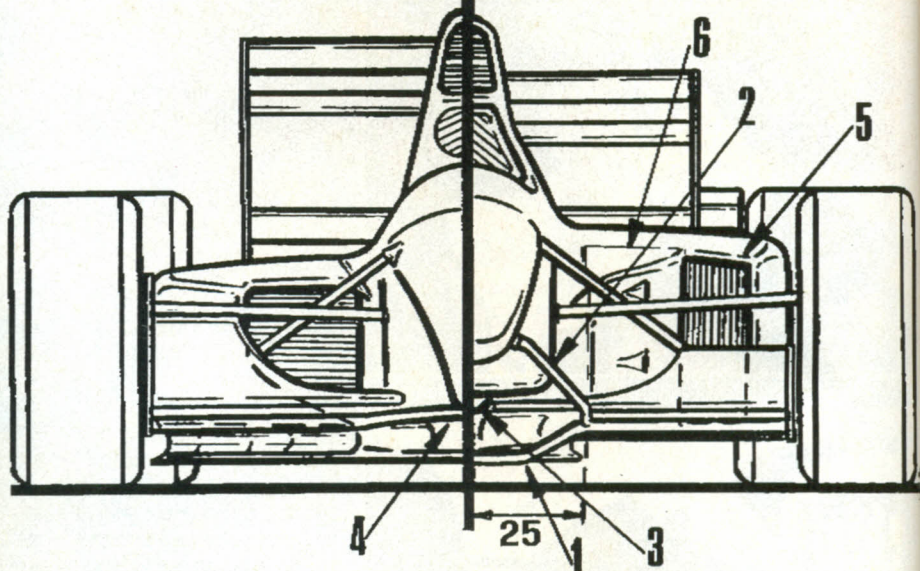
Svezzamento accelerato...

Al veterano Piero Martini e al ritrovato Luca Badoer il compito di svezzare nel più breve tempo possibile la M195. Preventivati dalla squadra una prima serie di test a Fiorano e, alla fine di questa settimana, almeno tre giorni di prove al Mugello dove sono già attese alcune importanti novità aerodinamiche, relativamente sia all'alettone anteriore che a quello posteriore. Sotto esame soprattutto le varie parti meccaniche della vettura, che è stata completamente ridisegnata, in

particolare quelle relative alla trasmissione. Il cambio longitudinale utilizzato ha l'ingranaggeria alleggerita rispetto allo scorso anno a tutto vantaggio della riduzione di attriti e peso. Quasi sicuramente la stagione verrà portata a termine con questo cambio, anche se alla Minardi non nascondono la volontà di proseguire nella realizzazione di una trasmissione progettata e costruita completamente in casa, sulla falsariga di quanto già sviluppato nei mesi scorsi per il motore Honda. Per ri-

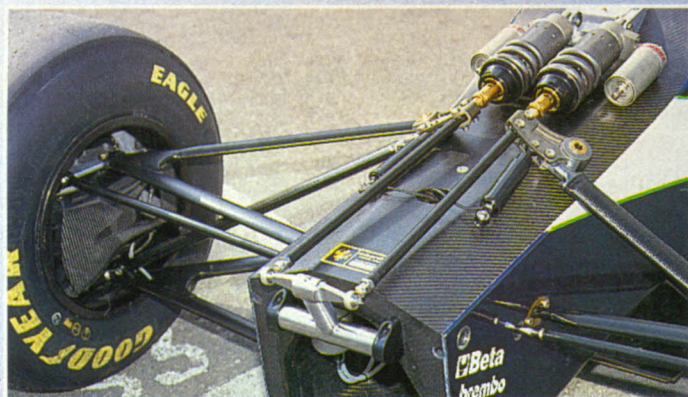
manere in tema di propulsore, ancora non sono stati messi a punto, da Marelli e Cosworth, gli iniettori in posizione centrale. Ma è previsto che per il Gp di San Marino questa soluzione sia pronta per essere portata in pista. Le sospensioni sono decisamente tradizionali, tuttavia verrà portato avanti anche lo sviluppo delle sospensioni pneumatiche utilizzate due stagioni or sono. «Per poter far crescere questo progetto — dice Minardi — abbiamo bisogno di effettuare delle sedute di test. Per questo abbiamo congelato le pneumatiche. Ma è una esperienza interessante sulla quale vogliamo tornare». Ovviamente una volta che sarà attivata a tempo pieno la squadra test, anche l'impiego del terzo pilota, (il campione italiano F.3, Giancarlo Fisichella) diventerà intensivo. Peraltro la Minardi-Scuderia Italia non ha nascosto di credere nel giovane pilota romano e di essere intenzionata a fare il possibile per accelerare la sua maturazione sportiva, e magari anche il debutto in F.1. ■





VETTURA RICCA DI SOLUZIONI INTERESSANTI E ORIGINALI

È la rivincita delle idee...



Evidentemente i progettisti di F. 1 sono positivamente stimolati quando lavorano sotto pressione. La rivoluzione regolamentare, voluta dalla Federazione, nella scorsa estate, ha messo tutti in difficoltà ma ha scatenato l'inventiva degli staff tecnici delle varie squadre. Alla Minardi, il gruppo diretto dall'ingegner Aldo Costa, oltre al superlavoro fatto per adeguarsi alle nuove

norme ha dovuto anche buttare al vento un progetto in avanzata fase di studio per il motore Honda e ripartire (ai primi di dicembre) per disegnare una monoposto adatta all'8 cilindri Ford. Risultato: una vettura non soltanto nuova, ma anche piena di idee inedite ed originali. Non è una sorpresa per chi segue più i fatti che non i clamori della ribalta della F.1. La Minardi in queste ultime stagioni ha



Rivoluzione per il muso e l'ala anteriore

Nel confronto frontale è evidente il capovolgimento di tendenza del muso e dell'alettone anteriore della nuova Minardi rispetto alla vecchia monoposto. 1) Il profilo alare nei 50 cm centrali è incavato verso il basso di 5 cm mentre nella passata stagione la parte centrale era al contrario leggermente incurvata (4) verso l'alto; 2) I supporti dell'alto muso sono molto inclinati; 3) Il telaio è molto alto e squadrato nella parte anteriore tanto che l'attacco del triangolo inferiore è esterno alla struttura; 5) Le fiancate sono più alte anche per rispettare la norma di altezza minima di 55 per le scocche; 6) Le strutture deformabili sono integrate nella prima parte delle fiancate.

STRUTTURA TECNICA IN CRESCITA COSTANTE

E Costa coordina

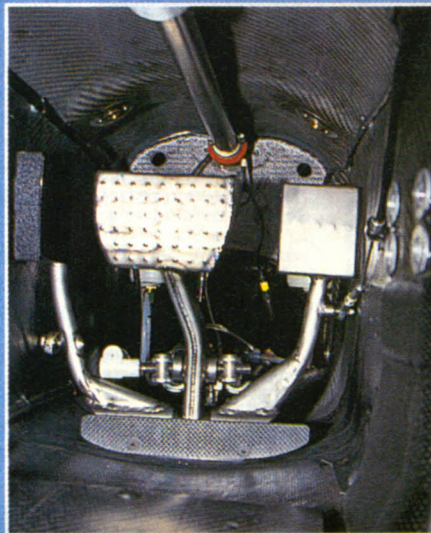
La struttura tecnica della Minardi sotto il vigile occhio di Giancarlo Minardi, presidente del team, e dell'ingegner Stanzani, vice presidente, sta continuando a consolidarsi. Un processo evolutivo in cui a un nocciolo duro di veterani della squadra, come ad esempio il Ds Renato Cappucci, vengono via via ad aggregarsi forze nuove di provato valore. A fianco del confermatissimo direttore tecnico Aldo Costa, nella foto, ci sono per quello che riguarda la parte progettuale gli ingegneri Mauro Gennari (ufficio tecnico) e Bruno Fagnocchi (produzione). A sovrintendere elettronica e telemetria è stato invece chiamato l'ingegner Alessandro Iacoponi, mentre la responsabilità della galleria del vento è sempre affidata al franco olandese (ma ormai naturalizzato italiano) Rene Hilhorst affiancato da Mariano Alperin. In pista, con funzione di coordinatore oltre che di responsabile della vettura di Martini, il veterano Gabriele Tredozi, a cui è stato affiancato come ingegnere di pista della vettura di Badoer, l'inglese ex Lotus Andy Tilley, con l'espertissimo Gabriele Pagliarini, arrivato dalla Ferrari, nel ruolo di capo meccanico. Capi macchina: Paolo Piancastelli, Luigi De Lorenzi e Bruno Valli, rispettivamente della vettura 23, di quella 24 e del muletto.



percorso una sua strada fatta di umiltà, ma anche di tante buone idee. Vedi le sospensioni idrauliche gestite nel '93 ed utilizzate ancora nel '94 ed una miriade di piccole soluzioni meccaniche ed aerodinamiche che l'hanno resa spesso protagonista delle note tecniche riservate ai Gp. La nuova M195 è nata dopo 8 settimane di studi nella galleria del vento Fondmetal technologies. Si tratta di una monoposto inedita per molti aspetti, ma allo stesso tempo semplice (grazie anche al motore Ford facile da installare) e che soprattutto segue una sua strada, svinco-

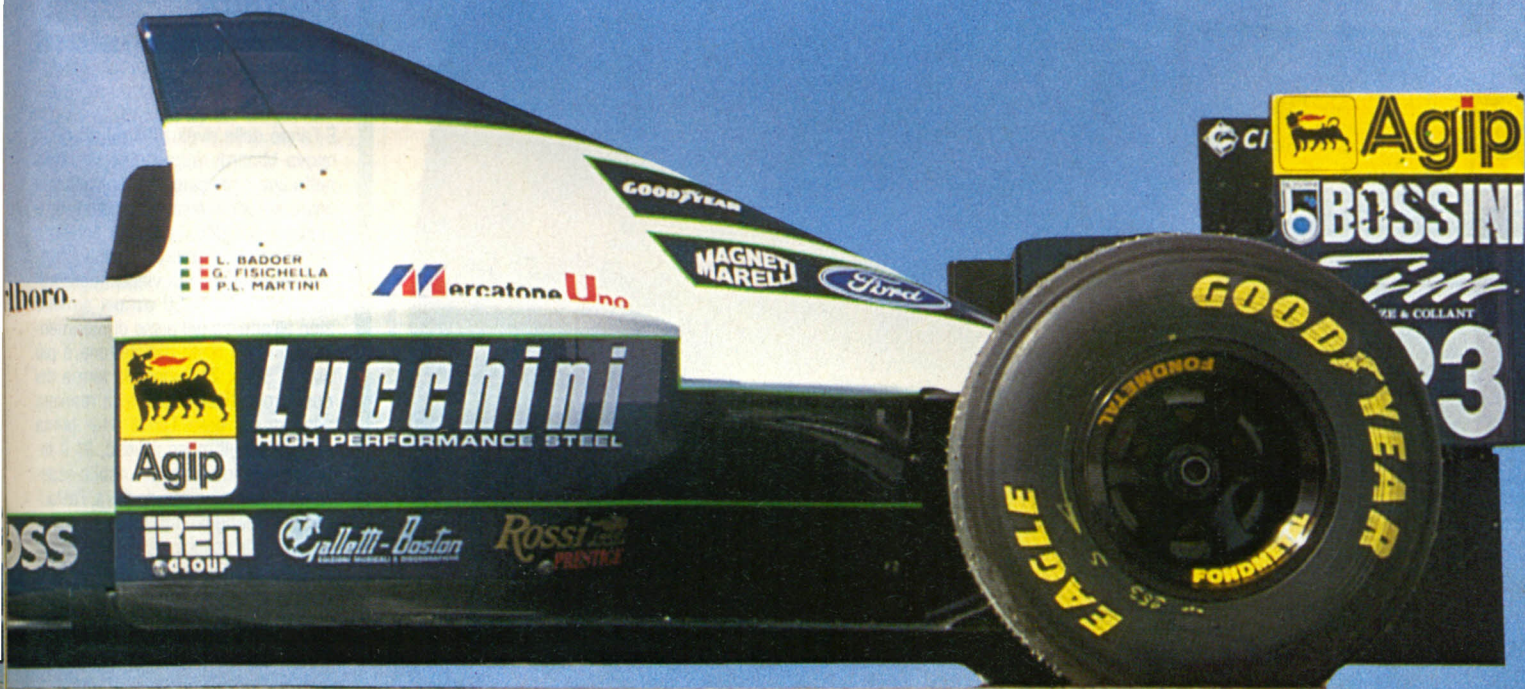
Vista di profilo la monoposto faentina evidenzia la sua compattezza. In alto a sinistra, particolare delle sospensioni con i bracci alzati al massimo. A sinistra, le sospensioni anteriori. A destra la pedaliera, sulla sinistra si nota il piccolo pedale della frizione che serve per ripartire dai box in caso di testa coda

fotografie ORSI



lata dalle tendenze imposte negli anni scorsi dai team maggiori.

AERODINAMICA. Ovviamente lo stravolgimento tecnico imposto dal nuovo regolamento ha fatto da filo conduttore nella definizione della forma della nuova M195. Dopo lunghi studi effettuati con modellini in scala 40% l'ingegner Costa ha optato per passare nel gruppo di progettisti che puntano sulla soluzione a muso alto. Lo ha fatto in maniera decisa senza compromessi con un telaio che si alza moltissimo nella zona della



pedaliera ed un muso che ricorda in maniera ancora più estrema il primo esempio di questa serie di vetture, la Tyrrell 019 di Migeot, per via dei due supporti dell'alettone ancora più inclinati a divergere.

Ecco però subito una novità di quelle belle evidenti che caratterizzano una monoposto anche per chi non è fanatico dell'aspetto tecnico. L'alettone a tutta larghezza non è rettilineo ma forma una sorta di cuc-

chiaio fortemente scavato nella parte centrale, quella entro i 50 cm dove non vige la regola dei 5 cm dal piano di riferimento e del limite in altezza di 20 cm. In questo modo il profilo alare è vicinissimo al suolo migliorando sia l'efficienza all'avantreno che verso la parte centrale della vettura. Una soluzione opposta a quella sinora vista con i vecchi regolamenti dove nella zona centrale il profilo tendeva ad alzarsi leggermente. C'è da giurare che oltre a questo profilo inedito arriveranno presto (forse sin dai primi veri test al Mugello) altre nuove soluzioni, tipo le alette orizzontali piazzate nella parte alta del telaio e deviatori di flusso sia all'interno delle ruote che dietro. L'altra novità riservata da René Hilrost ed Aldo Costa è nello sfogo dell'aria calda dei radiatori tornato nella parte superiore delle fiancate. Uno studio raffinato di diversa canalizzazione dell'aria che interessa tutta la parte posteriore, dove è stata estremizzata la forma a Coca Cola soprattutto nella parte bassa con fiancate molto scavate ed ampia zona libera all'altezza delle ruote. Da rilevare che gli sfoghi dell'aria sono più alti ai lati e più stretti al centro.

TELAIO. I telai edizione '95 stupiscono per la lunghezza della parte anteriore, dovuta all'aumento di 15 cm della struttura deformabile. L'arretramento di circa 5 cm del pilota è stato ampiamente neutralizzato dalle ridotte dimensioni del serbatoio della benzina (di soli 108 litri). È nata così una monoposto addirittura con un passo ridotto a 2840 mm nonostante l'impiego di un distanziale tra motore e cambio per allontanare il gruppo alettone. Interessante anche la parte posteriore caratterizzata da un profilo estrattore centrale dotato di alte pareti laterali in modo da chiudere, al suo interno, tutta la zona cambio. I corti profili laterali sono meno inclinati che su altre vetture ma hanno i triangoli superiori delle sospensioni che non interferiscono con il flusso d'aria che passa sotto.

MOTORE. È il nuovo 8 cilindri Ed a cui è stata aggiunta nella sigla una M che sta a significare Magneti Marelli, dal momento che la sua gestione elettronica è realizzata dalla Casa italiana. La buona esperienza accumulata lo scorso anno con il vecchio 8 cilindri 3500 è servita per ottimizzare

La vista da dietro consente di notare lo studio raffinato delle canalizzazioni dell'aria che hanno lo sfogo nella parte superiore delle pance



Ammortizzatori Penske per sospensioni classiche

È l'anno delle rivoluzioni ed anche la nuova Minardi rappresenta un taglio netto con il passato almeno nella sua veste aerodinamica. **1)** Innovativo, e sinora mai visto, l'alettone anteriore con la parte centrale più bassa. Sfruttata la mancanza di vincolo nella zona centrale larga 50 cm per arrivare sino all'altezza del piano di riferimento, mentre il resto dell'alettone è più alta di 5 cm; **2)** Curiosa la forma dei due supporti che ricorda in maniera vaga quella della Tyrrell 019, prima vettura con il muso all'insù; **3)** Il telaio nella parte anteriore risulta essere tra quelli più alzati da terra, l'attacco del triangolo inferiore è quindi esterno alla scocca; **4)** Le sospensioni sono di stampo classico con ammortizzatori Penske; **5)** Molto interessante il raccordo con la zona a collo e lo scalino di 5 cm; **6)** Le fian-



foto: ORSI

L'ELETTRONICA È MARELLI

Vettura:	Minardi M195-Ford
Telaio:	Monoscocca in fibra di carbonio
Carrozzeria:	In fibra di carbonio e kevlar
Sospensioni:	Con pushrod sia all'anteriore che posteriormente
Ammortizzatori:	Penske
Freni:	Brembo con dischi di carbonio
Trasmissione:	Cambio X Trac longitudinale rovesciato a sei velocità semiautomatico con azionamento elettroidraulico Minardi Fondmetal
Cerchi:	Fondmetal
Motore:	Ford Cosworth Edm 8 cilindri 3 litri
Architettura:	A V di 75°
Distribuzione:	4 valvole a comando pneumatico
Alimentazione:	Iniezione elettronica Magneti Marelli step 5
Dimensioni:	Passo 2840 mm, carreggiata 1686,7 mm anteriore; 1620,7 mm posteriore; altezza 995 mm; lunghezza 4350 mm; larghezza 1980 mm
Serbatoio:	Alt da 110 litri
Carburante:	Agip

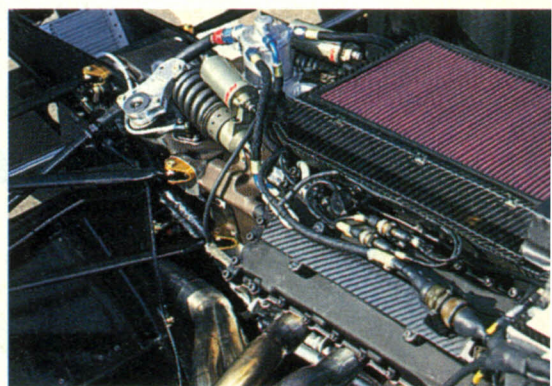
l'installazione degli accessori che comprendono i radiatori acqua inclinati all'indietro, ed uno scambiatore di calore per l'olio. Nuovi gli scarichi molto contenuti in senso laterale e che soffiano nei tunnel laterali.

CAMBIO. Per questioni di ingombri alla Minardi si è optato per uno longitudinale con gli ingranaggi all'interno dello sbalzo in modo da permettere una migliore aerodinamica. Gli ingranaggi sono X trac e la frizione è gestita elettronicamente, anche se rimane un terzo pedale piccolo e sottile da azionare in partenza ed in caso di incidente.

SOSPENSIONI. Per il momento sono state accantonate le sospensioni idrauliche, una

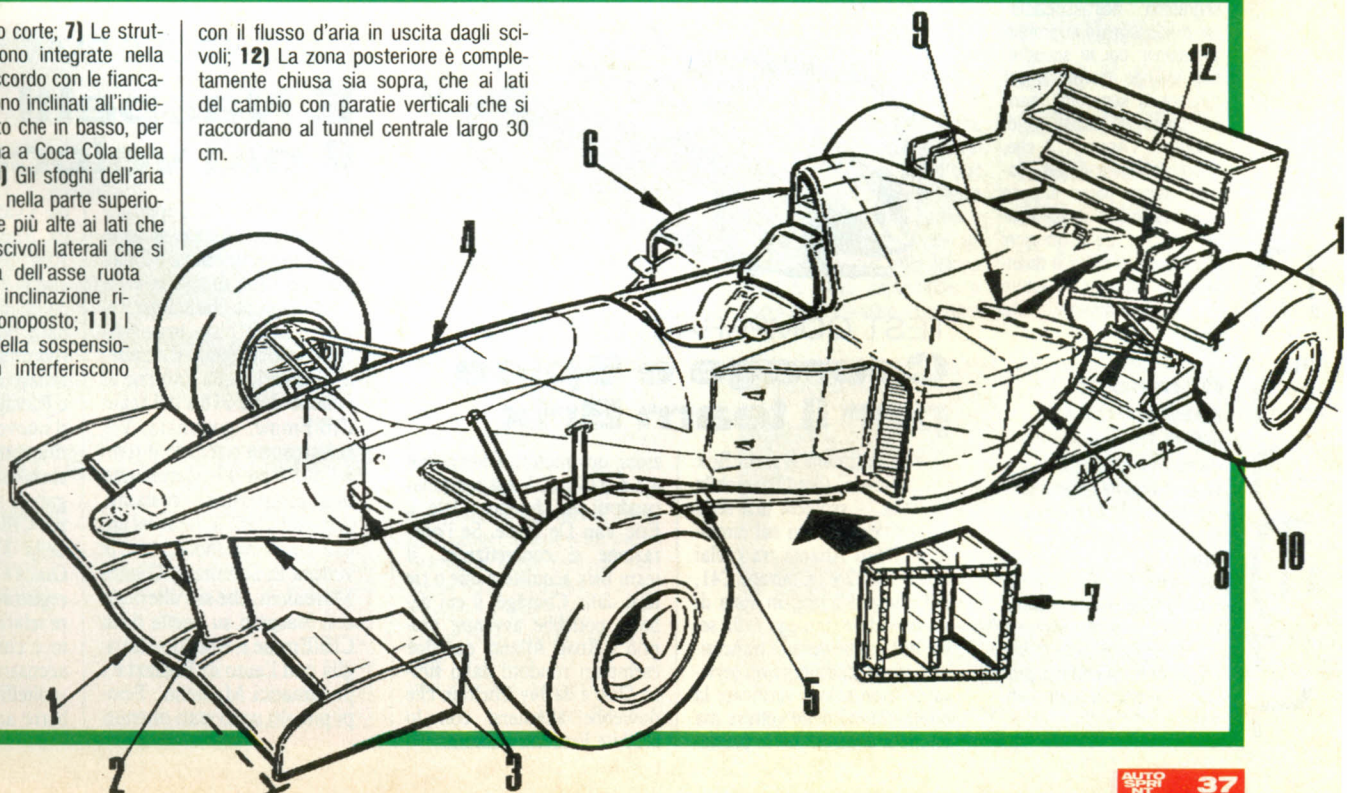
delle soluzioni che ricordiamo caratterizzavano la monoposto Minardi '94, ed ora ricomparse all'avantreno, con uno schema molto simile, sulle Tyrrell stando alla descrizione ufficiale fornita dalla squadra inglese sulle proprie innovative sospensioni. La possibilità di separare le tre forze agenti sulle sospensioni rimane una caratteristica interessante che verrà ripresa forse durante la stagione e nel prosieguo dei gran premi dopo le prime esperienze accumulate. Per il momento la M195 è equipaggiata con uno schema classico che comprende ammortizzatori Penske. Nel retrotreno i bracci inferiori sono stati alzati al massimo, grazie anche ad un nuovo portamozzo per non interferire con il flusso d'aria nella zona degli scivoli laterali. ■

Sopra a sinistra, le strutture deformabili di sicurezza integrate nella zona che funge da raccordo con le fiancate. Sopra, vista del nuovo motore Ford Cosworth V8 con gestione elettronica messa a punto dalla Magneti Marelli



cate risultano molto corte; **7**) Le strutture deformabili sono integrate nella zona di fuga da raccordo con le fiancate; **8**) I radiatori sono inclinati all'indietro più larghi in alto che in basso, per accentuare la forma a Coca Cola della parte posteriore; **9**) Gli sfoghi dell'aria sono stati collocati nella parte superiore con delle feritoie più alte ai lati che al centro; **10**) Gli scivoli laterali che si fermano all'altezza dell'asse ruota hanno una minor inclinazione rispetto alle altre monoposto; **11**) I triangoli inferiori della sospensione posteriore non interferiscono

con il flusso d'aria in uscita dagli scivoli; **12**) La zona posteriore è completamente chiusa sia sopra, che ai lati del cambio con paratie verticali che si raccordano al tunnel centrale largo 30 cm.



Incidente mortale per Hansford in Australia

Un incidente mortale ha funestato lo svolgimento della prima prova del Campionato Turismo Australiano sul circuito di Philip Island. Il 43enne Gregg Hansford è uscito di pista andando a schiantarsi contro una barriera di pneumatici: la sua vettura è quindi rimbalsata in pista proprio sulla traiettoria dell'auto di un altro concorrente e l'impatto che ne è conseguito è stato violentissimo. Per lo sfortunato pilota australiano non c'è stato niente da fare. Hansford era noto soprattutto per il suo passato di centauro: alla fine degli anni '70 si era piazzato due volte secondo nel Mondiale 250 cc mentre all'inizio degli anni '80 si era ritirato dopo due gravi cadute, a Imola e Spa-Francorchamps.

A Misano si scioglie l'Asso in Formula 3

Nella riunione dei rappresentanti delle squadre del Tricolore di terza formula, tenuta a Misano durante i test della passata settimana a Misano, è stata presa la decisione di sciogliere l'Asso F. 3. Tutti i team sono stati favorevoli ad eccezione di Rc e Bvm. L'operazione è partita dalla comunicazione di Daniela Manni, da anni responsabile della segreteria dell'associazione, di rassegnare le proprie dimissioni; poi le squadre, non avendo trovato a chi affidare la segreteria, hanno preso la decisione di sciogliere l'Asso F. 3 che, dopo l'istituzione del Forum, aveva perso il peso rappresentativo di un tempo. Alcune delle funzioni operative dell'Asso, a quanto si sa, saranno in futuro curate direttamente dalla Csaì.

Comas in Gt giapponese con la Supra

Persa ogni speranza di trovare un volante nella massima formula Erik Comas si è accordato per disputare il Campionato Gt giapponese al volante di una Toyota Supra. Parallelamente il pilota francese dovrebbe svolgere i primi collaudi della Dams F.1, il cui programma di prove non è ancora stato definito.

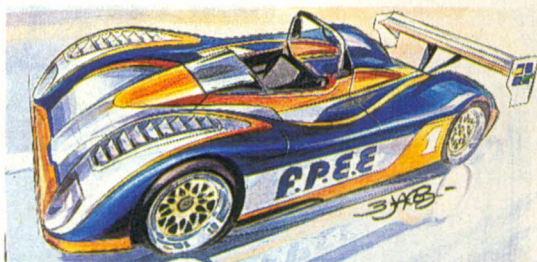
Dopo il mancato accordo con la Mercedes nel Dtm, per Giancarlo Fisichella, nella foto, potrebbe profilarsi un interessante rapporto con l'Alfa Corse che lo schierebbe nel campionato tedesco al volante di una 155 V6 Ti in versione '95. Proprio mentre As va in edicola le trattative tra il pilota romano e l'Alfa dovrebbero trovare un punto d'approdo. Il campione in carica del tricolore di F.3 si assicurerebbe così uno sbocco agonistico concreto, oltre al suo già annunciato impegno con la Minardi in veste di tester. Fisichella farebbe parte del team «Alfa Corse 2», assieme a Giorgio Francia e a Gianni Giudici, che correranno entrambi con due vetture '94. Il pilota romano potrebbe comunque fruire di materiale di prim'ordine, risultando quindi a tutti gli effetti pilota ufficiale. «Per me si tratterebbe di una bellissima opportunità — ha dichiarato lo stesso Fisichella — fino a pochi giorni fa non avevo alcun impegno agonistico all'orizzonte, mentre grazie all'Alfa le cose potrebbero prendere una piega completamente diversa. È però ancora troppo presto per dire di più». E le iniziative dell'Alfa non si fermano qui. Oltre alla possibilità di avere «Fisico» in servizio... effettivo permanente, c'è anche la prospettiva di utilizzare una tantum il finlandese Markku Alen in occasione della trasferta che il Dtm effettuerà a Helsinki. Il 44enne rallista si schierebbe alla guida di un'Alfa 155 V6 Ti '94 ufficiale.



ORSI

PER CORRERE NEL DTM CON UNA 155 V6 '95

Fisichella tratta con l'Alfa



TEST COMPARATIVO IN IMSA Courage e Spice per il team Brix

Questa settimana il team Brix — ufficiale Gm-Oldsmobile in Imsa — svolgerà una serie di test comparativi sul circuito di Road Atlanta tra i telai Spice Dg 02 e i Courage C41, nel disegno sopra, in vista di un probabile impiego nella serie Imsa delle vetture francesi. Le prove comparative serviranno non solo a verificare la competitività delle vetture ma anche a confrontare le presta-

zioni dei motori Oldsmobile 4,4 e 5,0 litri. I test verranno condotti da Jeremy Dale e Eric Van De Poele. Se l'operazione si concretizzerà, il team Brix acquisterà due o tre telai dalla Courage, il cui debutto potrebbe avvenire proprio a Road Atlanta con due esemplari condotti dallo stesso Dale e da Jay Cochran che dovrebbe alternarsi con lo svedese Frederik Ekblom.

NELLE PROVE BMW A MONZA

È Naspetti il più veloce

I team Bmw del Superturismo internazionale si sono dati appuntamento a Monza per una serie di test in vista della stagione che sta per avviarsi. Sulla pista brianzola il più veloce è stato Emanuele Naspetti, nella foto che al volante della 318is del team CiBiEmme, gommata Yokohama, ha ottenuto il tempo di 1'54"37, coronando una progressione costante. Sotto all'1'55" sono scesi anche Jo Winkelhock, con la vettura di Schnitzer, Gianni Morbidelli, che si è alternato con Naspetti su quella della CiBiEmme e Roberto Ravaglia con l'auto di Bigazzi e i pneumatici Michelin. Tempi più alti sono stati ottenuti

da Yvan Muller (team Oreca, Michelin) e dalla coppia Jörg Müller-Harald Grohs che si è divisa il compito di collaudare l'unica 318is affidata per ora al team Iser (gomme Dunlop). Va fatto notare che solo Winkelhock e Ravaglia hanno girato con il nuovo pacchetto aerodinamico, mentre gli altri hanno scelto soluzioni non più legali (le ali posticce di fine '94 per CiBiEmme, le appendici della 318is evoluzione per Oreca e Iser), quindi i tempi registrati assumono un valore relativo. L'unico dato certo è che le vetture bavaresi accusano un problema ai «coltelli» che collegano le barre antirollio posteriori ai

NIENTE CASTELLET PER LA CLASSE II

La Coppa Fia a Magny-Cours

Sarà Magny-Cours e non più Le Castellet, ad ospitare la Coppa del Mondo Superturismo il 15 ottobre. Lo ha deciso il Consiglio Mondiale dei Costruttori, riunitosi a Parigi il 29 febbraio. O meglio, lo ha deciso Bernie Ecclestone in persona, che spera in tal modo di promuovere anche l'ultima prova del campionato internazionale di Formula 3000 che sarà disputata in concomitanza. L'imposizione non è stata gradita dai rappresentanti dei Costruttori, sui quali Ecclestone aveva già fatto pressioni in precedenza per votare lo spostamento dal Castellet a Barcellona. Quando ormai sembrava deciso di tenere la gara iridata in Spagna, il «Padrino» ha cambiato idea. C'è già chi si preoccupa dell'assegnazione dei box. A chi verrà data la precedenza? Ai team della F. 3000, «vassalli» storici di Ecclestone o ai Costruttori del Superturismo, che sfoggeranno mezzi superiori e personale più numeroso? Un altro argomento di discussione è stato il modo di selezionare i piloti per la Coppa del Mondo. È stata

approvata una norma che ammette di diritto i primi cinque in classifica di ogni campionato al momento

della chiusura delle iscrizioni (metà agosto). Ma potrebbero esserci ulteriori sviluppi.



TSUZUKI

Anche Apicella da 24 Ore

Dopo avere sfiorato la vittoria nella scorsa edizione della 24 Ore di Le Mans, si ripropone anche quest'anno il binomio Toyota-team Sard. I giapponesi si ripresenteranno alla classica gara della Sarthe con una nuovissima Toyota Supra, nella foto, iscritta nella classe Gt1, condotta da un equipaggio composto da Marco Apicella, Mauro Martini e Jeff Krosnoff. La vettura — preparata dalla Toyota TRD — monterà un motore 2,2 litri turbodiesel 4 cilindri di 630 cavalli, lo stesso che fu impiegato vittoriosamente sino a due stagioni orsono nella serie Imsa sulle Toyota Eagle schierate da Dan Gurney. La vettura peserà 1000 kg e sarà dotata di un cambio sequenziale a 6 rapporti. La carrozzeria sarà in carbonio e kevlar. Oltre alla Supra in veste ufficiale, il team Sard schiererà privatamente una Mc8 costruita su meccanica Toyota Mr2 per un equipaggio composto da Acheson e Kaneishi.



PHOTO4

I TEMPI DI MONZA

Emanuele Naspetti	CiBiEmme-Yokohama	1'54"37
Jo Winkelhock	Schnitzer-Yokohama	1'54"72
Gianni Morbidelli	CiBiEmme-Yokohama	1'54"89
Roberto Ravaglia	Bigazzi-Michelin	1'54"93
Jörg Müller	Isert-Dunlop	1'56"33
Harald Grohs	Isert-Dunlop	1'56"50
Yvan Muller	Oreca-Michelin	1'56"68
Rudiger Julius	Holzer-Dunlop	1'58"58
Alex Gaggi	Holzer-Dunlop	1'59"43

duomi degli ammortizzatori. Forse perché sollecitati in maniera sbagliata, questi giunti in alluminio tendono a spezzarsi. È un inconveniente che si ripete sin dai primi test del modello '95 e cui ancora non si è trovato rimedio. A Monza hanno mosso i primi passi anche le vetture del team di Günther Holzer, ben noto per la sua attività di preparatore nei rally, prima con la Lancia, poi con la Mitsubishi, ora con la Ford. Si tratta di due auto ex-Schnitzer e Schneider, che prenderanno parte privatamente al Superturismo tedesco affidate al 29enne Rüdiger Julius (campione '94 della serie Stt con una Bmw 320i Gruppo 5) e del 19enne austriaco Alex Gaggi (vice campione nazionale Turismo nel '94 con una Escort Cosworth).

Fabio Ravaoli

PIT-STOP

Il programma Wsc è stato abbandonato dalla Porsche che rinuncia così a correre sia a Sebring che a Le Mans

MARIO DONNINI

La Porsche ha annunciato ufficialmente la cancellazione dei suoi programmi agonistici per quanto riguarda la partecipazione alle due classiche gare di durata in programma a Sebring il 18 marzo e a Le Mans il 17 e il 18 giugno. Tra le motivazioni che hanno causato questa decisione drastica quanto sorprendente c'è indubbiamente il cambiamento della normativa Imsa imposto dai responsabili del Campionato americano alla vigilia della 24 Ore di Daytona. In quell'occasione alla Porsche fu imposto un aumento di peso di 45 chilogrammi e un'ulteriore restrizione della strozzatura del turbo da 34,5 a 32 millimetri. La reazione della Casa tedesca però non tardò a manifestarsi, con l'immediato ritiro dell'iscrizione di tutti i prototipi schierati per la gara. Le nuove regole, a detta della Porsche, avrebbero infatti creato un netto squilibrio tra le prestazioni delle proprie vetture e quelle delle altre barchette Wsc schierate dalla concorrenza. Ora, quando non si è ancora spenta l'eco della polemica, giunge quindi la notizia della rinuncia definitiva. La Porsche motiva questa scelta nella scarsa convenienza finanziaria derivante dall'affrontare un programma limitato rispetto a quello iniziale, comprendente appunto Daytona, Sebring e Le Mans. Le due gare americane dovevano costituire un valido test in vista dell'impegno nella classica 24 Ore della Sarthe e i problemi incontrati con gli organizzatori dell'Imsa hanno reso di fatto impossibile, a detta della Porsche, rispettare

gli obiettivi prefissati a inizio stagione. I prototipi della Casa di Stoccarda, che altro non erano che telai sviluppati dalla Twr sulla base della vecchia Jaguar Xjr 14, torneranno mestamente nei garage di Tom Walkinshaw dopo aver preso parte soltanto ai test preliminari della 24 Ore di Daytona. Al di là dei motivi che hanno condotto all'abbandono del programma '95, la Porsche si è comunque detta disponibile ad intavolare un dialogo con le autorità sportive americane, per trovare dei compromessi regolamentari che potrebbero riportare in pista le vetture di Stoccarda non prima della prossima stagione. Tuttavia sembra davvero strano che la Casa di Stoccarda abbia completamente rinunciato alle proprie ambizioni nella 24Ore di Le Mans, che è tradizionalmente un terreno favorevole agli exploit delle vetture tedesche. Chissà, quindi, che la Porsche non abbia in serbo qualche sorpresa da sfoderare all'ultimo momento in classe Gt1...

La decisione è maturata dopo il cambio della normativa Imsa deciso alla vigilia di Daytona

TILGMAN



La carriera della Porsche Wsc è finita ancor prima di cominciare...

La Volvo pensa all'Adac Cup

Oltre a prendere parte al Campionato Britannico per vetture turismo con Harvey e Rydell, la Volvo 850 potrebbe essere schierata anche in alcune prove della Tourenwagen Cup tedesca. Il programma non è stato ancora confermato, ma se si dovesse concretizzare toccherebbe al team Heico portare in gara le vetture della Casa svedese.

■ **DE MATTA.** Il giovane brasiliano Christiano De Matta ha letteralmente dominato i recenti test in preparazione del Campionato britannico di F.3. Il pilota del West Surrey Racing al volante di una Dallara 395-Mugen Honda ha stabilito il miglior tempo nelle prove di Donington (1'05"74) e in quelle successive disputate sul circuito corto di Silverstone (56"9).

Chappell e Dean in Jaguar

Saranno Richard Dean e Dominic Chappell i piloti della Jaguar Xj200 che prenderà parte alla serie europea Gt a partire dalla prova in programma a Monza il 26 marzo. Per il prosieguo della stagione il proprietario del team, Hugh Chamberlain, ha anticipato che potrebbe essere schierata anche una seconda vettura.

■ **DICKENS.** L'ex vincitore della 24 Ore di Le Mans, Stanley Dickens, proseguirà il suo impegno nella serie Bpr per vetture Gt. Il 43enne pilota svedese prenderà parte alle prossime gare al volante della De Tomaso Pantera della Ada Engineering.

■ **FISA.** La Fisa, Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche, terrà la sua premiazione annuale sabato 11 marzo alle ore 12,30 presso l'Hotel Demidoff di Pratolino (Firenze). In questa occasione verranno premiati i vincitori del Trofeo di F.2000 e i vincitori dello Challenge Scuderie.

■ **ASSEMBLEA.** L'11 marzo alle ore 15,00 presso il Centro Coni di Tirrenia, avrà luogo l'annuale assemblea degli ufficiali di gara della Regione Toscana. Per ulteriori informazioni è possibile contattare il numero 050/33331.

NEI TEST DEL TRICOLORE DI F. 3

Paglicci svetta a Misano



OLIVER

Gianluca Paglicci al volante di una Dallara Fiat del team Coloni è risultato il più veloce al termine delle due giornate di prove disputate la scorsa settimana sul circuito di Misano. I migliori tempi sono stati stabiliti tutti nella giornata di mercoledì, caratterizzata da una temperatura ideale, mentre il giorno seguente una fitta pioggia ha impedito ai piloti di ripetere le loro prestazioni. Paglicci si è mostrato molto soddisfatto del risultato ottenuto (a tre decimi dal record della pista), che lo conferma come uno dei possibili protagonisti della serie: «Quest'anno con il team Coloni ho ottime possibilità di vincere il titolo — ha dichiarato il pilota della squadra ombra — la sensibilità tecnica del mio team manager e la mia esperienza dovrebbero giocare a mio favore». Al secondo posto è finito Giannantonio Pacchioni, al volante di una Dallara della Prema, staccato di due decimi da Paglicci, mentre terzo si è piazzato Tony Kanaan con una monoposto della Tatuus. Buone anche le prestazioni di Ruberti, Rangoni, Mazzacane e Gasparini che sono finiti nell'ordine, mentre ha un po' deluso Thomas Biagi con la Rc, rallentato da problemi di sottosterzo. Alle prove era presente anche Paolo Colo-

ni, con una Dallara gomma Michelin del team Abt. Pochi giri ha percorso Danilo Rossi, che è poi uscito di strada danneggiando la sua Dallara del team Est Euro-

soviet nella giornata di mercoledì, mentre il giorno successivo sul bagnato hanno sbattuto senza conseguenze Pacchioni, Gasparini, Biagi e Coloni.

A Misano è stato Paglicci il più veloce, sopra, davanti a Pacchioni, in alto a destra



MOTORI FIAT AL TOP

1. Paglicci (Dallara 395-Fiat Tipo-Coloni)	1'28"14
2. Pacchioni (Dallara 395-Fiat Tipo-Prema Powerteam)	1'28"33
3. Kanaan (Dallara 395-Fiat Tipo-Tatuus)	1'28"54
4. Ruberti (Dallara 395-Fiat Tipo-Ghinzani)	1'28"62
5. Rangoni (Dallara 395-Fiat Tipo-Ef Project)	1'28"63
6. Mazzacane (Dallara 395-Mugen-Bvm)	1'28"90
7. Gasparini (Dallara 395-Fiat Tipo-Cevenini)	1'28"91
8. Biagi (Dallara 395-Opel-Rc Motorsport)	1'28"95
9. Gollin (Dallara 395-Fiat Tipo-Passoli)	1'28"99
10. Coloni (Dallara 395-Opel-Team Abt)	1'29"05
11. Mediani (Dallara 395-Fiat Tipo-Ghinzani)	1'29"45
12. Bettin (Dallara 395-Fiat Tipo-Prema Powerteam)	1'29"45
13. Riccitelli (Dallara 395-Fiat Tipo-Italracing)	1'29"70
14. Lobianco (Dallara 395-Fiat Tipo-Cevenini)	1'29"97
15. Tomassini (Dallara 395-Fiat Tipo-Coloni)	1'30"01
16. Manfredini (Dallara 395-Fiat Tipo-Italracing)	1'30"55
17. Martini (Dallara 395-Fiat Tipo-Est Eurosoviet)	1'30"63
18. Montanari (Dallara 394-Opel-Montanari)	1'32"17
19. Rossi (Dallara 395-Fiat Tipo-Est Eurosoviet)	1'34"60

IN F. 3000 ACCETTATE LE ISCRIZIONI IN EXTREMIS Torna... la Vortex!

In F. 3000 Vortex, Omegaland e Wym Eyckmans Racing si sono iscritte in extremis al Campionato Internazionale. Lo ha comunicato la settimana scorsa la Fia che ha accettato le iscrizioni tardive dei tre team, che portano così a 28 le monoposto partecipanti alla serie '95. Vortex e Omegaland schiereranno due vetture a testa, mentre l'Eyckmans Racing avrà una sola monoposto. I tre team utilizzeranno telai costruiti dalla Reynard.

NELLA FORMULA CADETTA

Stewart conferma Cottaz

Anche il Paul Stewart Racing ha completato i ranghi in vista dell'ultima edizione del Campionato Internazionale di F.3000. La squadra britannica ha infatti ufficializzato l'ingaggio del francese Didier Cottaz, che aveva gareggiato anche l'anno scorso per il Psr, ottenendo un quinto posto nella classifica finale della serie. Il 28enne Cottaz, che nel '93 si era aggiudicato il Campionato Francese di F.3, affiancherà Allan Mc Nish al volante delle Reynard 95D a motore Cosworth Ac di recente acquistate dal team.

ORSI



IN CONCOMITANZA CON IL GP

Deb a Imola la Ghibli Cup

Il monarca Maserati Ghibli debutterà con una cornice davvero eccezionale: la gara delle berline modenesi farà infatti da contorno al Gp di San Marino, in programma il prossimo 29 aprile a Imola. La notizia è stata data nei giorni scorsi a Vallelunga in occasione della presentazione del Ghibli Open Cup ai concessionari italiani e agli importatori stranieri della Maserati. Oltre alle variazioni del calendario, riportato sotto nella sua nuova versione, nel meeting romano sono state illustrate anche altre novità del monarca Maserati. Tra le note interessanti troviamo l'attribuzione di una zavorra di 25 kg al vincitore di ogni gara, la garanzia della fornitura dei ricambi

sui campi di gara (fatto molto importante per i piccoli team dei gentleman-driver). Inoltre è stato messo a punto un servizio di trasporto comune delle vetture sui circuiti di gara, in più con l'Alitalia è stato definito un accordo che prevede tariffe speciali.

DATA	PISTA	CONCOMITANZA
29 aprile	Imola	Gp San Marino
21 maggio	Mugello	Dtm
4 giugno	Helsinki (Sf)	Dtm
11 giugno	Nürburgring (D)	Dtm
25 giugno	Zandvoort (Nl)	-
9 luglio	Donington (Gb)	Dtm
6 agosto	Magny-Cours (F)	Dtm
3 settembre	Estoril (P)	Dtm

CLELAND HA PROVATO LA CAVALIER A PEMBREY Esordio positivo per la Vauxhall

John Cleland ha portato al debutto la scorsa settimana sul circuito inglese di Pembrey il modello '95 della Vauxhall Cavalier. Il 42enne pilota scozzese si è detto entusiasta delle nuove ali, che consentono un notevole miglioramento delle prestazioni,

rispetto alla vettura dello scorso anno. La Cavalier è stata preparata nella factory di Ray Mallock e prima dell'inizio del campionato inglese svolgerà un'intensa serie di test sull'autodromo di Brands Hatch. In occasione delle prossime prove sulla

Cavalier, oltre al primo pilota Cleland, salirà anche il nuovo acquisto del team, il britannico John Thompson. I test consentiranno di provare a fondo anche gli pneumatici Michelin che equipaggeranno le Cavalier nella prossima edizione del Btcc.

PADDOCK

La prossima settimana inizia a Vallelunga il Challenge Club con alcune interessanti novità. Scopriamo quali...

MAURIZIO MASINI

Per l'ottavo anno consecutivo le gare club organizzate dalla Peroni Promotion ripropongono la formula che vede prove ufficiali e gare concentrate in un'unica giornata. Dieci le prove in calendario nel 1995 e tre gli autodromi interessati alla serie, con quattro corse da disputare a Vallelunga e Magione e due a Varano; il via è previsto a Vallelunga il 12 marzo prossimo. Per l'acquisizione dei punti validi per le classifiche finali le vetture sono ancora suddivise in quattro gruppi: Turismo (Gr. N - Gr. A), Monoposto (F. 3 Club - F. Fiat Abarth - F. Panda - F. Junior - F. Fire - F. Alfa Boxer) Prototipi (Sport Club cl. 1/2/3/4), Speciale (Special Car - Hobby Car - Gr. B - S1 - S2). Notevoli le modifiche regolamentari concesse per i Gruppi N che pur dovendo rispettare l'allegato J del regolamento internazionale, possono ora togliere la ruota di scorta, tutti i rivestimenti interni (moquette, pannelli, porte e rivestimenti tetto), il sedile passeggero e quello posteriore. È anche permesso togliere o modificare le lamiere di protezione dei freni ai quali si potrà por-

tare aria con una canalizzazione di diametro non superiore ai 10 cm. L'altezza da terra è libera purché la vettura non tocchi terra con entrambi i pneumatici sgonfi da un lato. È anche autorizzato un camber negativo di 2.30° misurabili ante e post-gara, mentre per il caster è consentita una tolleranza di + 0 - 1° rispetto ai valori fissati dal costruttore. L'anzianità dei telai della F.3 Club sale a due anni, mentre per la monogomma sarà obbligatorio l'uso di pneumatici Michelin marcati «Club» (Anteriori 16-53/13 - Posteriori 23-57/13). In occasione delle due ultime gare in calendario e fuori dalle classifiche dello Challenge saranno ammesse le seguenti categorie: Civt Gr. A, Renault Clio Coppa, Mini Cooper Trophy, Supercar Gt, Challenge 348/355, Trofeo Fiat Cinquecento (Salita/Salom) e F. Europa Boxer. Per le Sport Club fissati i pesi minimi (secondo la tabella) che consentiranno la partecipazione anche delle vetture che gareggiano nelle salite. Il peso indicato nelle varie classi s'intende comprensivo del pilota a bordo.

LE NUOVE CLASSI DELLE SPORT CLUB

Classe 1	Vetture C3 fino a 2500 e peso kg. 740 Vetture C/N da 2501 a 3000, indipendentemente dal numero di valvole, peso kg. 700
Classe 2	Vetture C3 fino a 2000 e peso kg. 700 Vetture C/N da 2501 a 3000 2 valvole, peso kg. 680 Vetture C/N da 2001 a 2500 4 valvole, peso kg. 640
Classe 3	Vetture C3 fino a 1600 e peso kg. 640 Vetture C/N da 2001 a 2500 4 valvole, peso kg. 640 Vetture C/N da 1601 a 2000 4 valvole, peso kg. 600
Classe 4	Vetture C/N da 1601 a 2000 2 valvole, peso kg. 600 Vetture C/N fino a 1600 4 valvole, peso kg. 580

PHOTO4





FORMULA UNO

GIALLO AIRBOX

OCCCHIO BUCCO

Le prese d'aria dinamiche dovevano essere neutralizzate dalla Fia: ma l'ala McLaren sembra fatta per recuperare la pressione perduta. E la Benetton si presenta con una soluzione controversa per la B 195...

ALBERTO ANTONINI

Jean Alesi sembra quasi preoccuparsi dell'aria che... tira alle sue spalle. Ma la Ferrari 412T2 è una monoposto «legalista» anche nello sfiato dell'airscoop, senza interpretazioni fantasiose sulla falsariga di quanto fatto dalla concorrenza

Regola d'oro della F.1: se un progettista vi dice che un determinato particolare «non è poi così importante», cominciate a lavorarci sopra. Nove volte su dieci, otterrete risultati interessanti. Gli airbox (o air-scoop, cioè «raccolgi aria», ma qualcuno li chiama airscope come sintesi di aria e periscopio) non fanno eccezione. Come i dinosauri, dalla loro apparizione, negli anni Settanta, si evolsero nelle forme e dimensioni più incredibili. Quello della prima Ligier F.1, la Js5, sembrava il menhir di Obelix. Messi al bando dai regolamenti e resi poi

inutili dall'avvento dei motori turbo, gli airbox riapparvero sulle monoposto della nuova era aspirata, vale a dire dall'89. Ancora con forme strane, come le «orecchie» della prima Ferrari di Barnard, la presa ellittica della Williams Fw13 o quella a tubo della Footwork-Porsche '91. Ricordate i problemi lamentati dalle squadre quando si correva in Messico? Con il turbo, la rarefazione dell'aria dovuta alla quota era ininfluyente; con l'aspirato era un dramma. Ecco il perché della ricerca. Fino al giugno dell'anno scorso, l'airbox era considerato uno strumento indispensabile per far «respirare» meglio il motore. E anche per ri-

«pescare un po' di... turbo, o meglio di sovrappressione e quindi guadagnare qualche cavallo in più, approfittando del cosiddetto effetto ariete (Ram effect, in inglese). Poi venne il famoso Gp Canada in cui, in conseguenza della tragedia di Imola, Max Mosley varò la seconda fase della sua stangata che colpì, fra le altre cose, proprio le prese dinamiche del motore. Una mossa di contenimento, si disse, poco più di un'azione dimostrativa: aprendo uno sfiato sull'airbox si annullano gli effetti di sovrappressione, e quindi il piccolo incremento di potenza possibile, senza obbligare i progettisti a rifare le carrozzerie. Ma siccome nessuno è fesso e la F.1 è il laboratorio dei veleni oltre che della tecnica, saltarono subito fuori polemiche e controversie. La Ferrari aveva aperto gli sfoghi sui lati invece che sul lato opposto alla presa, Tyrrell e Ligier avevano «tagliato» in alto e così l'effetto ariete aumentava invece di diminuire, eccetera... Tutte voci che dimostravano soprattutto una cosa: la sovrappressione, per piccola che fosse, faceva un gran comodo a tutti.

Sotto il segno dell'ariete

A fine '94, poi, si arrivò alla farsa: i team avrebbero anche accettato di abolire gli airbox, ma come si faceva, poi, con lo spazio per gli sponsor? Altra considerazione: abolire la presa d'aria «rischiava» di migliorare il flusso verso l'ala posteriore, e quindi di incrementare le prestazioni. Proprio quello che la Fia non vuole. Per fortuna, quest'anno non vedremo monoposto ridotte a cartelloni pubblicitari, con pinne totalmente piatte sul dorso che reclamizzano acqua minerale o dentifricio. Ma sugli airbox «tagliati» di quest'anno si lavora, eccome. E si lavora proprio sugli sfati, che forse non sfatano poi tanto. Approfitando, tanto per cambiare, delle lacune regolamentari, un po' tutti stanno cercando di ottenere vantaggi. O almeno di minimizzare i danni, facendo «lavorare» anche i cornetti di aspirazione più lontani dalla presa d'ingresso dell'aria. Perché se è vero che un effetto ariete come dio comanda non dà molto più del tre per cento, ad alta velocità, in termini di incremento di potenza, è anche vero che questo tre per cento su un motore di 700 cavalli (la potenza che dovrebbero avere i migliori propulsori) ne regala, letteralmente, una ventina in più. Vale a dire quello spunto che può risultare decisivo. Senza compromettere l'affidabilità cercando regimi più elevati. Senza portarsi dietro chili e chili di benzina in più. Il turbo degli Anni '90.

Chi misura la pressione?

Il problema, come al solito, ha due facce: quella, diciamo così, morale, e quella tec-

nica. Per quanto riguarda la prima, è chiaro che qualsiasi artificio che possa creare una sovrappressione va contro allo spirito del regolamento. Che è appunto quello di limitare le potenze, sulla base dei tre litri di cilindrata. In effetti (vedi riquadro), la normativa tecnica proibisce espressamente di ricorrere a questi artifici. Ma è anche innegabile che la Fia, a dispetto di tutta l'attrezzatura di rilevamento di cui si sta dotando per scoprire gli inghippi, non è in grado di controllare la pressione interna all'airbox. Già è difficile calcolarla teoricamente: per misurarla in ogni punto bisognerebbe che Charlie Whiting si infilasse sotto la carrozzeria della vettura in moto. O che la riempisse di sensori. Quindi, ammettendo implicitamente tutto ciò, di recente la Federazione ha sorvolato sul concetto di «sovrappressione», limitandosi a definire dimensioni e orientamento del foro di sfogo. A questo punto, la libertà interpretativa dei progettisti si è scatenata. E così la Forti Corse ha scoperto un «buco» regolamentare, mentre c'è chi sostiene che l'ala dorsale della McLaren non è finalizzata a creare deportanza aggiuntiva, ma è stata messa lì per fare un favore al V10 Mercedes...



I VANTAGGI TEORICI LEGATI AL «RAM EFFECT»

Per i propulsori top sono venti cavalli in più

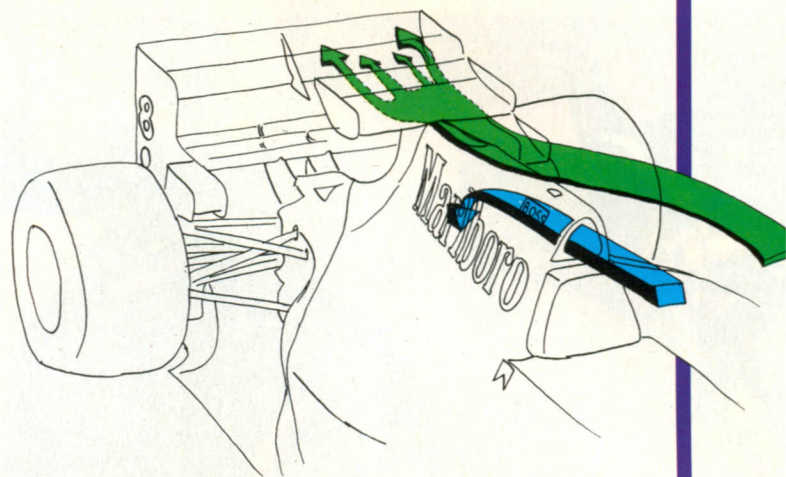
Quando un motorista lavora, deve tener conto del fatto che il propulsore non è solo un «cuore» di potenza, ma ha anche una testa e una coda. Bisogna cioè considerare il percorso dinamico dell'aria in entrata e dei gas di scarico in uscita. Proprio per questo sono nati i cornetti di aspirazione variabili (nella foto). L'effetto ariete è uno dei fenomeni studiati da chi si occupa di fluidodinamica. Lo si definisce come l'incremento nella pressione di alimentazione dovuto all'aumento di velocità del veicolo. Come premessa, è importante considerare la pressione dinamica, che è pari al quadrato della velocità relativa, moltiplicato per una costante di densità e diviso per due. In linguaggio terrestre, considerando il valore di 1 bar per la pressione atmosferica, a trecento all'ora si ottengo-

no 43 millibar di sovrappressione. In teoria: perché poi entrano in ballo altri fattori, come la temperatura (bisogna evitare che l'aria in ingresso si riscaldi troppo, ma su una F.1 ci sono sempre perdite di calore dai radiatori), la forma dell'air-scoop (anche solo alzandolo si migliora il flusso vero i cornetti posteriori) e anche l'effetto-schermo dato dalla... testa del pilota, specie se è alto. Con questi problemi da considerare, i 43 millibar si riducono a una quindicina. Il calcolo del «ram effect» vero e proprio tiene conto di altri va-

lori, come l'efficienza del condotto di ammissione. È chiaro che la sua forma va studiata in modo da incrementare la pressione. Sempre a trecento all'ora, si arriva a un guadagno quantificabile fra il 3 e il 3,14 per cento rispetto alla potenza erogata dal motore; pari a 22 cavalli su una base di partenza di 700. Questo considerando la presa dinamica integra, come all'inizio del '94; ma c'è chi sta studiando il modo di girare i regolamenti a proprio vantaggio, sfruttando addirittura lo sfiato obbliga-

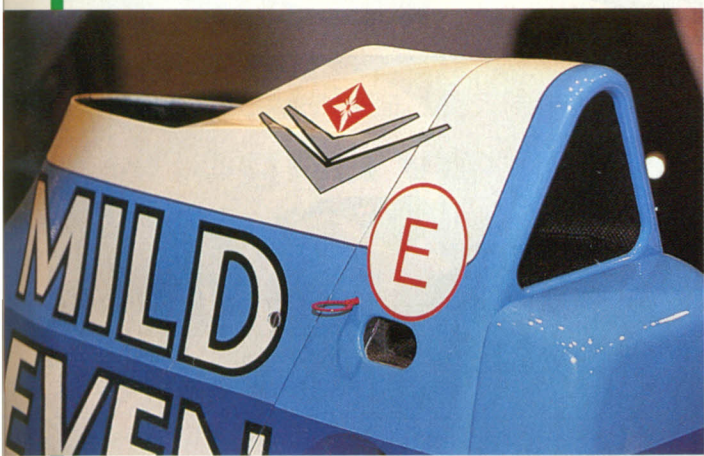
fotografie ORSI





L'ala di... Colombo viene dalla McLaren

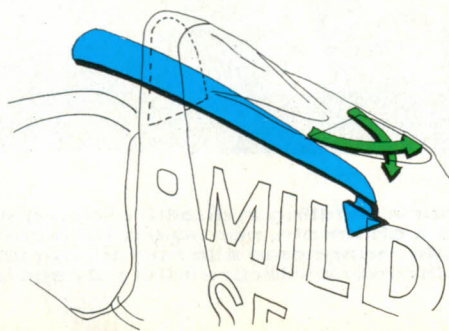
Molti progettisti hanno studiato una soluzione simile all'aletta di Henri Durand, senza trovarla vantaggiosa. Il fatto, però, che il bordo d'attacco dell'ala supplementare sia in corrispondenza dell'estremità posteriore dello sfiato, suggerisce che questa appendice, di larghezza troppo modesta per dare un vero vantaggio di deportanza sia, in realtà studiata in funzione della presa motore. Il profilo alare rovesciato crea una depressione a valle del cofano, richiamando altra aria che fa da «tappo» allo sfiato stesso. Ovviamente tutto il retrotreno deve essere studiato per questa configurazione.



B 195: a cielo aperto

La soluzione studiata dalla Benetton è, con tutta probabilità, quella che fa maggiormente discutere. L'apertura regolamentare è corta e rivolta verso l'alto in modo che il flusso d'aria sopra la vettura «chiuda» l'uscita del cassoncino e anzi crei un vortice all'interno tale da poter essere sfruttato per ottenere un effetto di sovrappressione.

Il foro non risulta, però, orientato davvero all'indietro come da regolamento.

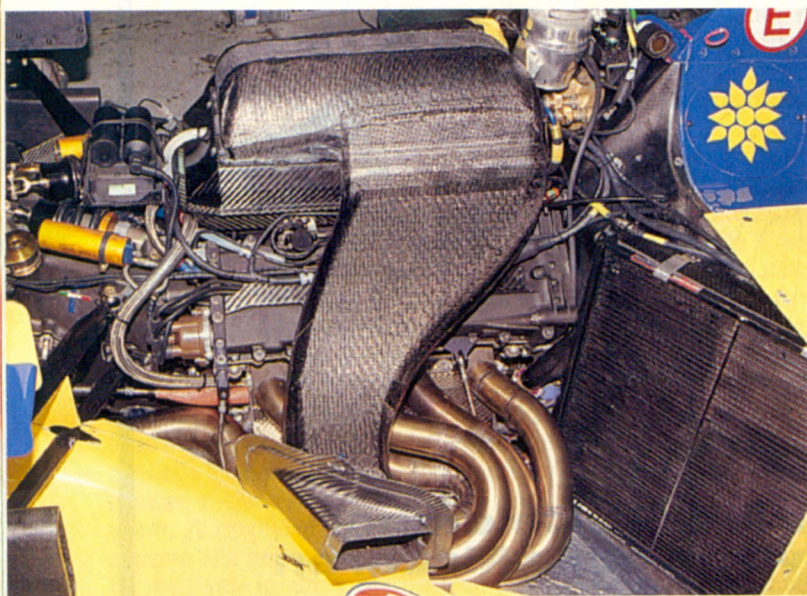


PARLANO JENKINS E COSTA

Esistono anche altre soluzioni...

Se la sono studiata tutti, l'ala «in più» della McLaren. Ma sul reale incremento di deportanza, e quindi di aderenza al suolo, erano tutti scettici. «In pratica — ha commentato Alan Jenkins dell'Arrows, uno dei tecnici di maggiore esperienza in F.1 — l'ala ha la larghezza di un baffo anteriore. Troppo poco per dare un aumento significativo nella deportanza. Piuttosto vedo un possibile vantaggio in termini di pressione di alimentazione». In che modo? «Nel senso che l'aria che circola attorno al profilo alare potrebbe andare a «chiudere» l'apertura regolamentare, impedendo l'uscita del flusso entrato nell'airbox attraverso il foro di apertura». Parole condivise da Patrick Head della Williams, che ammette la possibilità

di sfruttare questo effetto ma è scettico sui risultati pratici. L'aletta, il cui bordo di attacco inizia proprio all'estremità del foro di uscita, potrebbe addirittura «aprire» il flusso in modo da convogliare aria verso il cassoncino... «Il problema — spiega anco Jenkins — non è tanto quello di creare una pressione aggiuntiva, ma di non disperdere quella atmosferica!». In effetti, esiste il rischio che l'apertura crei una vera e propria depressione, risucchiando l'aria all'esterno. «Il tema tecnico — conferma Aldo Costa, progettista della Minardi — è quello di ostruire il più possibile il flusso in uscita. E questo può essere fatto studiando sia il percorso dell'aria, sia la posizione dell'apertura. Che dev'essere il più possibile lontana dai cornetti di aspira-



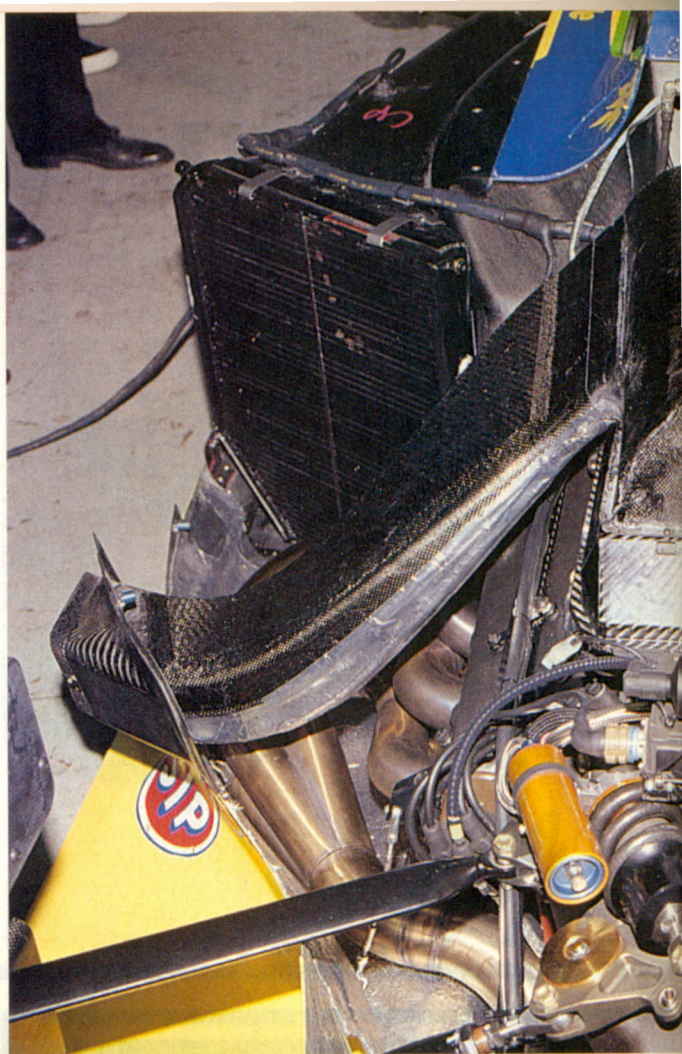
COLOMBO

Aspirazione alternativa

Lo schema di aspirazione studiato sulla Forti Fg01 merita, se non altro, la palma dell'originalità. Poiché il regolamento fissa disposizioni sullo sfianto solo nel caso in cui vi sia un'apertura frontale visibile, il team italiano ha aggirato la norma creando due prese, vedi sopra, nella zona dietro i radiatori. Queste coinvogliano l'aria verso il motore, nella fattispecie il Ford Ed. In questo modo, in teoria, non si perde nulla della sovrappressione generata dalla velocità. Il problema, semmai, riguarda la temperatura dell'aria in ingresso che, passando vicino ai sistemi di smaltimento calore rischia di riscaldarsi eccessivamente, perdendo densità e quindi rendimento.

zione». Allora è vero che l'ala non è stata studiata solo alla McLaren? «Ci sono altri sistemi per ostacolare l'uscita. Non si possono, è vero, creare dei labirinti di paratie, perché il regolamento impone che tutti i tromboncini siano visibili dal foro di sfianto; ma c'è chi ha creato dei "camini" interni per incanalare l'aria. Oppure si può isolare il più possibile il flusso». Diverso è il caso della Benetton: l'airbox della B195 ha lasciato interdetti già dalla presentazione. Il foro di sfogo è stato aperto in cima e dall'estremità del roll-bar parte un divergente triangolare che sembra fatto apposta per richiamare aria in entrata. Come dire che, invece di cedere pressione, l'airscoop Benetton riuscirebbe addirittura ad incrementarla, facendo «lavorare» la turbolenza che si crea all'interno del cassoncino. C'è però un'osservazione da fare: e cioè che il regolamento stabilisce chiaramente che lo sfianto deve essere orientato verso l'indietro. «A questo —

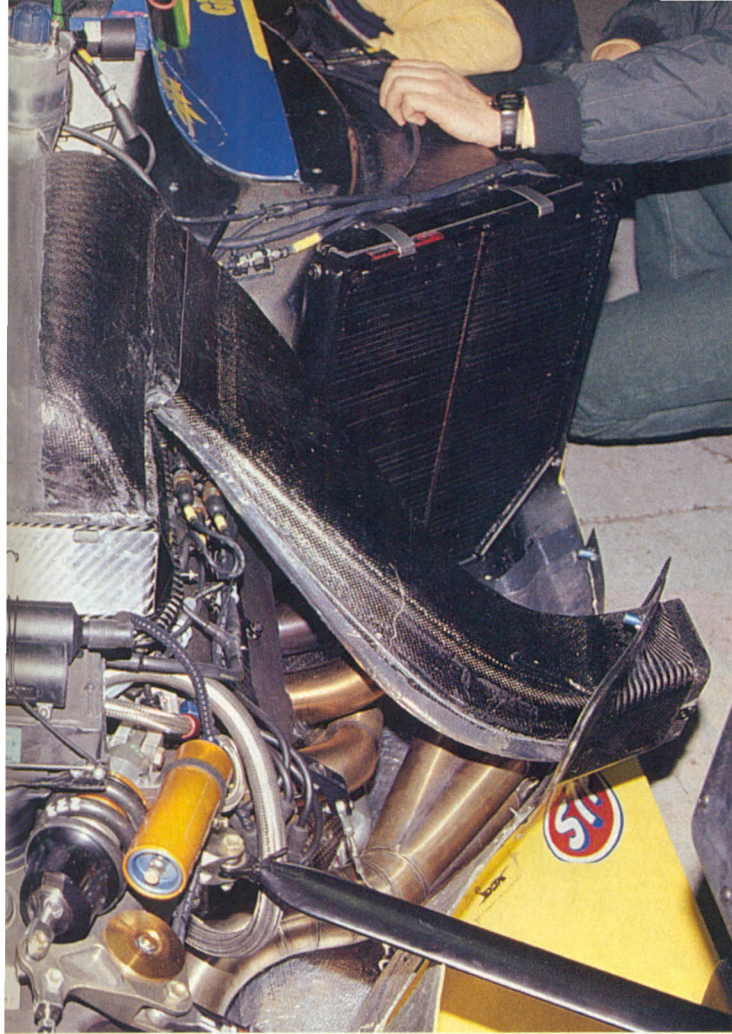
interviene Alan Jenkins — abbiamo pensato anche noi. Sulla Benetton, la linea di apertura sembra perfettamente orizzontale. Ma basterebbe inclinarla anche solo di un paio di gradi verso il basso per poter dire che è rivolta all'indietro...». Di certo, pur girando molto bene, al Castellet la vettura di Schumacher ha avuto qualche problema di velocità di punta, nonostante la potenza del Renault. E pare che questi problemi derivino proprio dal non essere riusciti a sfruttare i vortici d'aria. «Quest'anno — spiega Costa — i serbatoi più piccoli hanno fatto sì che gli airbox fossero molto più verticali, con i primi due cornetti di aspirazione più vicini al roll-bar che nel '94. E questo può generare turbolenze all'interno». Discorso diverso, infine, per la Forti Fg01 (che vedete in dettaglio). Poiché il regolamento fissa i parametri del foro di sfianto solo in presenza di un'apertura sul davanti, la squadra dell'ingegner Stirano l'ha eliminata del tutto... ■



ORSI



Charlie Whiting in qualità di delegato tecnico della Fia è chiamato, non solo a verificare la conformità delle monoposto alle norme, ma anche a fornire chiarimenti interpretativi sul regolamento



COLOMBO

ECCO COSA DICE IL REGOLAMENTO

Bisogna vedere per... credere

Andiamo a vedere cosa dice il regolamento Fia '95 in materia di prese d'aria. Al paragrafo 5.3 dell'articolo dedicato ai motori si legge: «Se l'apertura di un qualsiasi condotto attraverso il quale passa l'aria di ammissione è rivolta verso l'avanti, o è visibile anche in parte nella vista frontale della vettura, la carrozzeria deve avere un'apertura non ostruita la cui intera superficie deve: a) trovarsi al di sopra del motore; b) essere compresa fra le linee mediane del primo e dell'ultimo corno di aspirazione; c) trovarsi lungo la linea mediana della vettura ed essere simmetrica; d) essere maggiore o uguale all'area del condotto di ammissione; e) essere orientata verso l'indietro ed esposto all'aria; f) essere disposta

in modo che l'estremità superiore di ogni tromboncino di aspirazione risulti visibile una volta rimosso il filtro aria (la griglia di protezione, ndr). È anche permesso l'uso di due aperture nella carrozzeria, a condizione che soddisfino tutti i punti di cui sopra e che la loro area complessiva sia maggiore o uguale di quella di ammissione. L'area del condotto d'ammissione deve essere calcolata in base alla proiezione orizzontale, quella dell'apertura sopra il motore in base alla proiezione verticale». In sintesi: la superficie della presa è quella che si vede frontalmente, quella dello sfianto è data dall'«ombra» proiettata al suolo. Come si vede, il sistema della Forti risulta esente da questa norma. ■

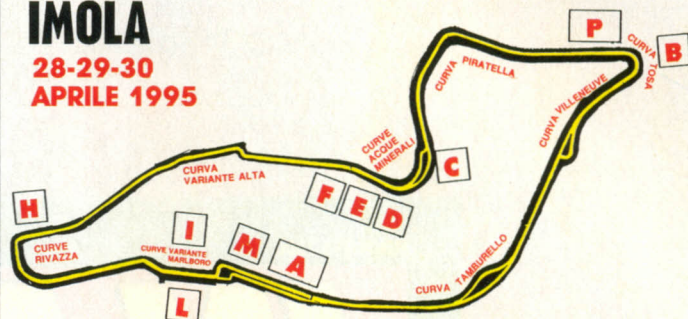


15° GRAN PREMIO di SAN MARINO

AUTODROMO ENZO E DINO FERRARI

IMOLA

**28-29-30
APRILE 1995**



VENERDÌ 28 Aprile 1995

Circolare e tribune C/D/E/F/H/I/M	L. 30.000
Ridotti (ragazzi fino a 16 anni e militari)	L. 15.000
Tribuna A Centrale Fiat	L. 65.000
B Pirelli/P Panoramica Tosa	L. 50.000

SABATO 29 Aprile 1995

Circolare e tribune C/D/E/F/H	L. 45.000
Ridotti (ragazzi fino a 16 anni e militari)	L. 23.000
Tribuna A Centrale Fiat	L. 100.000
B Pirelli/P Panoramica Tosa	L. 80.000
I Marlboro	L. 80.000
M Credito Romagnolo	L. 80.000

DOMENICA 30 Aprile 1995

Circolare Tosa	* L. 70.000
Ridotti (ragazzi fino a 16 anni e militari)	L. 35.000
Circolare Rivazza	* L. 60.000
Ridotti (ragazzi fino a 16 anni e militari)	L. 30.000

* sconto per comitive lire 10.000

TRIBUNE NUMERATE

TRIBUNA CENTRALE FIAT	A	L. 380.000
TRIBUNA PIRELLI (TOSA)	B	L. 300.000
GRADONATA PANORAMICA TOSA	P	L. 130.000
TRIBUNA G. VILLENEUVE (1° ACQUE MINERALI)	C	L. 200.000

TRIBUNA E. DE ANGELIS (2° ACQUE MINERALI)	D	L. 220.000
TRIBUNA A. VARZI (2° ACQUE MINERALI)	E	L. 220.000
TRIBUNA J. CLARK (2° ACQUE MINERALI)	F	L. 180.000
TRIBUNA NUOVA COPMA (RIVAZZA)	H	L. 160.000
TRIBUNA MARLBORO (VARIANTE MARLBORO)	I	L. 240.000
TRIBUNA AGIP PETROLI (VARIANTE MARLBORO)	L	L. 200.000
TRIBUNA CREDITO ROMAGNOLO (VARIANTE MARLBORO)	M	L. 280.000

N.B. = ■ Tribune con poltroncine

I BIGLIETTI SONO IN VENDITA DIRETTAMENTE A:



UFFICIO BIGLIETTERIA
40026 IMOLA -
P.le L. Da Vinci, 1
Tel. (0039)0542/34116
Fax (0039)0542/34159



Ufficio di Stato per il Turismo
Contrada Omagnano 20
47031 Repubblica di San Marino
Tel. 0549/882410-882406-882407
Fax 0549/990388



A.C. Bologna
Via Marzabotto, 2
40133 Bologna
Tel. 051/381618
Fax 051/380947

A.C. Bologna
40122 Bologna -
Via Calori, 10/D
Tel. 051/556155-556475
Fax 051/554216

COME PRENOTARE E ACQUISTARE I BIGLIETTI

I biglietti si possono prenotare presso l'Automobile Club di Bologna, le sue delegazioni; tutti gli Automobile Clubs d'Italia; nonché presso gli Acì Tour, le principali Agenzie di Viaggio Nazionali e all'Autodromo Enzo e Dino Ferrari - Imola

ORGANIZZAZIONE



SAGIS S.p.A. - Autodromo Enzo e Dino Ferrari
Via Fratelli Rosselli, 2 - 40026 IMOLA
Tel. (0039) 0542/31444 - Fax (0039) 0542/30420



DA PIT LA 911 DEI RALLY-USA

Una Porsche tutta stelle e... strisce

L'occasione, per i «porschisti» ma soprattutto per i rallyisti, è ghiotta. Fabrizio Pitondo, uno dei modellisti più fedeli alla Casa di Stoccarda, non poteva lasciarsi sfuggire la Porsche Carrera 4 che ha partecipato al campionato nordamericano rally '94 vincendo tre gare con Jeff Zwart. Ecco così la riproduzione, in kit di montaggio nella classica scala 1/43, della vettura che ha conteso a lungo il successo finale nella serie nordamericana rally all'Audi Quattro S2 di Paul Choiniere. Questa Porsche 911 Carrera 4 è davvero accattivante nella sua

livrea con i colori dello sponsor Valvoline ed è stata ottimamente realizzata da Fabrizio Pitondo, il cui elenco di versioni di modelli Porsche supera ormai abbondantemente le trecento unità. Molto bello e curato in tutti i dettagli, il kit di Pitondo esce con la firma Pit e con il numero di catalogo 296. In resina, con molte parti fotoincise, costa 55.000 lire mentre il modello è disponibile anche già montato e rifinito al prezzo di 160.000 lire. Ne vale veramente la pena...

Pit: Via Galvani 119, 37138 Verona. Tel. 045-563461.



Mini gioielli color argento

Le Mans Miniatures ha pronta un'altra bella serie di novità nella mini scala 1/87, fra le quali spicca soprattutto la Porsche 908/3 del '71. Altrimenti denominata «bicicletta» per le sue ridottissime dimensioni e per il telaio costituito da un incredibile intreccio di tubi, la 908/3 è già stata mirabilmente riprodotta in scala 1/43 da varie Case, sia di modelli «speciali» che di pressofusi di grande serie. Mancava questa «mini 908» che i «porschisti» più appassionati non vorranno lasciarsi sfuggire. La qualità di questo modello ha dell'incredibile ed è tranquillamente degna dei migliori pezzi visti in 1/43.

Le Mans Miniatures: 117 rue Nationale, 72330 Cerans Foulletourte (Francia). Tel. 0033-43885030.

Senza veli la Ferrari 126 C2

Affrettatevi ad acquistarla perché potrebbe andare esaurita entro breve. Stiamo parlando della splendida Ferrari 126 C2 Turbo di Formula 1 che Meri Kits ha realizzato in quantità limitata a 1500 pezzi nella serie denominata «Meri Kit Special» e

che è caratterizzata dall'essere completamente apribile, con addirittura oltre duecento pezzi a comporre la scatola di montaggio. La vettura può essere riprodotta,

nella solita scala 1/43, nelle versioni pilotate da Pironi e Villeneuve nei Gp di Long Beach e Imola. Costa 200.000 lire in kit di montaggio.

Meri Kits: Via del Salice 13, 17025 Loano (Savona). Tel. 019-673256.



Subaru e Volkswagen insolite

Marcolin Automodellismo continua la sua carrellata di modelli speciali in versione... speciale. Utilizzando, di solito, le basi di varie Case costruttrici, il modellista pordenonese realizza infatti vetture altrimenti ignorate. Come, in questo caso, la Subaru Impreza con la quale Franco Corradin si è aggiudicato l'Avianorally, o come la Vw Golf di Buiatti. La prima è su base di Racing 43, la seconda utilizza il kit della Conti Models. Entrambi in scala 1/43, questi due modelli costano 195.000 lire l'uno già montati.

Marcolin:
Corso Vittorio Emanuele
54/e, 33170 Pordenone.
Tel. 0434-521300.



FORMULA UNO

STORIE DI PILOTI

In F.1 si può arrivare in tante maniere, infatti di giovanotti con la valigia colma di soldi, è piena la storia del Circus. Anche conservare il posto può richiedere però compromessi, Verstappen ad esempio...

■ **ALESSANDRO COLLINA**



ORSI

Piloti come monete. Quotati in borsa, «gonfiati» artificialmente nel valore o schiacciati, come la lira, dalle speculazioni al ribasso. Eravamo, purtroppo, ormai abituati a quelli con la valigia. Alla necessità vera o presunta delle squadre di assumerli per far fronte ai buchi nei bilanci (presunta, perché non è detto che tutti i soldi vadano in scocche, motori e sviluppo). Ora, evidentemente, si apre una nuova frontiera. Il caso di Jos Verstappen, girato alla Simtek dalla Benetton, è emblematico. Jos ha appena compiuto ventitré anni, il 4 marzo. Uno in meno di David Coulthard, che tanti indicano come la futura star della F.1. Eppure, i loro destini sono molto diversi. David sale un gradino in Williams, dove guadagnerà ancora la metà di Damon Hill ma non sarà più strozzato da un contratto

che gli impediva di vincere. Jos, alla sua età, ha invece già iniziato la parabola discendente. Le dichiarazioni ufficiali di proficua collaborazione e di reciproca soddisfazione lasciano il tempo che trovano. Piangeva, Jos, al telefono con un amico, dopo che gli avevano comunicato la notizia del passaggio di squadra. Piangeva perché sapeva bene di non essere più la grande speranza, la promessa contesa a colpi di dollari fra le squadre più importanti. La sua grande occasione era arrivata poco più di un anno fa. E, come spesso accade, prendeva spunto dalle disgrazie di qualcun altro: nella fattispecie di JJ Lehto, secondo pilota designato in Benetton, bloccato alla London Clinic con una vertebra spezzata dopo un pauroso incidente a Silverstone. All'epoca, Jos aveva giocato bene le sue carte. Già a fine '93, dopo la vit-

Verstappen, ancora in tuta Benetton, medita sul suo futuro che passa attraverso la Simtek, come per il nostro Schiattarella confermato dal team dopo il debutto dello scorso anno, sopra, sia pure senza la certezza di poter recitare il ruolo di titolare

Collocame



nto d'ufficio

toria nella F.3 tedesca, aveva provato a Footwork Fa14 a sospensioni attive - derivate da quelle McLaren - impressionando favorevolmente gli uomini di Jackie Oliver. Sembrava destinato a finire nell'orbita McLaren, tanto è vero che provò la Mp4/8 con ottimi tempi. Flavio Briatore lo strappò a Ron Dennis in quella che ha tutta l'aria di essere una guerra personale tra i due. E Dennis commentò sogghignando: «Mi hanno detto che Briatore vuole far correre Jos entro il '95. Certo, era un pilota interessante per noi e per la Philip Morris, ma mi sembra una scelta, diciamo... avventurosa. Un pilota giovane deve soprattutto imparare le piste. Poi sarà pronto per tornare da noi».

TIPOLOGIE. Verstappen non è tornato. Probabilmente non ci arriverà mai, a correre con la McLaren. Due piazzamenti sul podio — uno grazie alla squalifica di Schumacher — e un quinto posto, nella stagione in cui si è alternato al volante con Lehto, non compensano un bilancio pesante di scocche distrutte. Ma per il '95, Jos sa bene che potrà aspirare al massimo a finire le gare. In che posizione? La Simtek 951 è un passo avanti rispetto all'anno scorso, non si porta più dietro trenta chili di sovrappeso ed ha un motore Ed a valvole pneumatiche. Ma non è certo una Benetton, anche se ne ha ereditato la gestione elettronica ed idraulica del cambio, adattate al longitudinale.

Verstappen, in tutto questo, ha una sola — magra — soddisfazione: quella di aver inaugurato una nuova tipologia di pilota. Un giovane il cui talento è stato forse sopravvalutato all'inizio, ma che non è certo un portafogli ambulante come Taki Inoue. Anzi, all'Arrows l'avrebbero visto volentieri al posto del giapponese cui sono ormai rassegnati. Ma nel caso di Verstappen ha prevalso il vincolo — che non è solo tecnico — stretto con la squadra di Briatore. Jos ha fatto il jolly dell'asse Benetton-Ligier, gravitando attorno alla vettura blu ma senza mai guidarla in gara. E ora è approdato a quello che sembra il terzo team del sodalizio. Fra parentesi: Nick Wirth, titolare della Simtek, è amico ed ex socio di affari di Max Mosley. Non si sa mai, potrebbe far comodo nei rapporti con la Federazione. In Simtek, Verstappen trova altri due piloti: Hideki Noda e Domenico Schiattarella. Ancora una volta, due storie diverse. Tutti sanno perché Noda è lì, i soldi fanno comodo a tutti. Nella fattispecie, i soldi della Tenora's. Non ha una vera storia di risultati alle spalle: tutto quel che ha vinto è una gara del F.3 inglese. Ma questo, eviden-

Schiattarella, anche senza avere grosse risorse economiche è stato confermato dalla Simtek. Noda, più in basso, ha invece sponsor che gli assicurano un volante



foto ORSI

temente, conta poco in una F.1 che non si fa scrupolo di distribuire superlicenze come caramelle. Salvo, poi, che i piloti ne contestino le clausole come stanno facendo ora.

SOLDI & RIBASSI. Il caso di Schiattarella è ancora diverso. Ed è quello di un pilota che, raggranellato qualche soldo, cerca un'entrata con una squadra piccola, dove un Gp a fine stagione costa una cifra ragionevole (ragionevole per modo di dire, siamo intorno ai 200 milioni per un week-end, a fine stagione). A lui, in un certo senso, la situazione della Simtek fa comodo perché, con Noda inamovibile, c'era comunque bisogno di un terzo pilota. E questo perché Verstappen, almeno ufficialmente, è soltanto in prestito al team e potrebbe essere richiamato per qualsiasi caso d'emergenza in

Benetton o Ligier. Mimmo è uno dei molti piloti part-time. Un altro segno dei tempi. Oggi, in Formula Uno, ci sono otto piloti pagati bene: quelli dei top team, fermo restando che Schumacher da solo prende circa il triplo del duo Williams messo assieme. Ci sono quelli che si accontentano di meno (in Sauber, in Minardi) e quelli come Irvine che, non portando sponsor, accettano di correre quasi gratis per Eddie Jordan. Gli altri si basano sui soldi dei finanziatori. Gente come Barrichello riesce a sfondare. Gente come Inoue, se non altro, si cava una voglia. Quelli come Verstappen sono costretti alla mobilità forzata. Come in fabbrica nei tempi di magra. Magari con un team manager, ex datore di lavoro, che vedendolo passare commenta: «Con il fondo scalinato si rompono le scocche? Chissà quello lì quante ne fa fuori...».



sto del giapponese cui sono ormai rassegnati. Ma nel caso di Verstappen ha prevalso il vincolo — che non è solo tecnico — stretto con la squadra di Briatore. Jos ha fatto il jolly dell'asse Benetton-Ligier, gravitando attorno alla vettura blu ma senza mai guidarla in gara. E ora è approdato a quello che sembra il terzo team del sodalizio. Fra parentesi: Nick Wirth, titolare della Simtek, è amico ed ex socio di affari di Max Mosley. Non si sa mai, potrebbe far comodo nei rapporti con la Federazione. In Simtek, Verstappen trova altri due piloti: Hideki Noda e Domenico Schiattarella. Ancora una volta, due storie diverse. Tutti sanno perché Noda è lì, i soldi fanno comodo a tutti. Nella fattispecie, i soldi della Tenora's. Non ha una vera storia di risultati alle spalle: tutto quel che ha vinto è una gara del F.3 inglese. Ma questo, eviden-

BRIATORE AVEVA DICHIARATO JOS INCEDIBILE

Confermatissimo anzi ...dato in prestito

All'inizio della scorsa stagione era stato l'oggetto del desiderio della F.1. Briatore (nella foto) dopo averlo ingaggiato alla faccia degli altri team manager, quasi lo aveva eletto suo figlio putativo: scuola d'inglese da frequentarsi vicino alla factory di Enstone, accurato maquillage d'immagine e perfino una serie di sedute dall'odontoiatra per sistemare una dentatura non perfetta. In questa stagione la

bella storia si raffredda. Verstappen come un pacco postale viene spedito alla Simtek. Briatore precisa che, per il giovane olandese è meglio guidare per un campionato, che non fare panchina condita da occasionali (molto occasionali) test. «Jos — viene specificato — rimane anche terzo uomo della Benetton». Cosa, quest'ultima non proprio bellissima in un mondo in cui si è deciso di depositare

i contratti presso uno studio notarile di Ginevra, proprio per evitare trasmissioni proditorie di piloti. In ogni caso, la situazione del pilota è sicuramente cambiata. Solo poche settimane fa Briatore, infatti, giurava: «Verstappen per noi è un investimento che non abbiamo intenzione di azzerare. Far maturare un pilota, renderlo competitivo costa dei soldi: dai danni che può procurarsi alle vetture che guida ai km di prove percorse per acquisire padronanza della vettura ed esperienza. Jos rimarrà con noi perché lavorare in un top team è più formativo che non vivacchiare in una squadra di secondo piano». Poi è arrivato un volante in Simek. Una bella differenza, anche se (e non è un caso) alla squadra di Nick Wirth, da Enstone è arrivato anche il cambio. ■



DOSSIER SENNÀ



Il caso Senna è ormai arrivato alla conclusione della fase istruttoria con il deposito delle perizie da parte del Pubblico Ministero, Maurizio Passarini, venerdì 24 febbraio 1995 presso la Pretura Circondariale di Bologna. Il lavoro dei periti ha richiesto dieci mesi di fatiche. Sono oltre cinquecento le pagine che raccolgono i risultati di ricerche, analisi e prove di laboratorio (nel fascicolo sono raccolti anche i dati relativi all'inchiesta sulla morte di Roland Ratzenberger). Dopo tanta fatica si è arrivati a stabilire con certezza che l'incidente in cui ha perso la vita Ayrton Senna, domenica 1 maggio 1994 durante la disputa del Gp di San Marino, è stato causato dal cedimento del piantone dello sterzo. Si tratta di verità incontrovertibili, suffragate da prove che sembrano schiaccianti. In questo dossier vogliamo approfondire i punti salienti delle indagini, ricostruendo come l'ingegner Mauro Forghieri e gli altri membri dell'équipe peritale sono giunti alla verità, sciogliendo i nodi di un caso che aveva all'inizio tutti i contorni di un giallo. A sbrogliare la matassa hanno contribuito in modo fattivo, per l'aspetto investigativo, il 1. dirigente della Polstrada di Bologna, Marcello Gentile, e il sovrintendente, Stefano Stefanini. Hanno sempre lavorato nell'ombra: non si sono arresi di fronte alle reticenze degli uomini del Circus che hanno reso le ricerche più lunghe del previsto. Ed è sorprendente che a lamentarsi delle lungaggini siano stati proprio influenti personaggi del mondo della Formula 1. Ogni commento a questo punto si rivela inutile. Un altro aspetto che lascia perplessi è quello che riguarda la Federazione Internazionale: non ha promosso alcuna inchiesta autonoma per arrivare a chiarire i fatti di Imola. Charlie Whiting, responsabile tecnico della Fia, ha avuto modo di vedere il relitto della Williams Fw16 nei box delle verifiche dell'autodromo di Imola dove era tenuta sotto sequestro la monoposto di Senna. Così come l'hanno potuta osservare tanto Patrick Head, responsabile tecnico Williams, che l'ingegner Giorgio Stirano, il consulente di parte della squadra inglese. Insomma non c'è stata «chiusura» della Magistratura italiana, come si sono lamentate le fonti britanniche.

GLI INDAGATI. Per la morte di Ayrton hanno ricevuto un avviso di garanzia dodici persone: tre della Sagis, la società che gestisce l'autodromo di Imola e otto della Williams. Si tratta di Luciano Conti, presidente Sagis; Federico Bendinelli, amministratore delegato Sagis; Giorgio Poggi, direttore del tracciato. Sono anche indagati per omicidio colposo: Frank Williams, titolare del team; Patrick Head, direttore tecnico; Ian Campbell Harrison, legale rappresentante; David Brown, ingegnere di pista; Stewart Prattley, capo meccanico; Michael Tyers, meccanico motorista; Carl Nicholas Gaden, meccanico cambiata; Gary Alen Woodward, meccanico telaista; Steven John Coates, meccanico gommista.

I PERITI. Il 3 maggio 1994 il professor Pierlodovico Ricci e il dottor Michele Romanelli sono stati incaricati dal magistrato di procedere alla perizia medico-legale su Ayrton Senna. Il 17 maggio 1994, invece, il Pm ha nominato i suoi periti: gli ingegneri Francesco Bomparola dell'Anas e Alberto Bucchi della Facoltà di ingegneria dell'Università di Bologna; l'ex direttore del circuito imolese, Roberto Nosetto; il preside della Facoltà di ingegneria dell'Università di Bologna, Enrico Lorenzini; il professor Antonio Dal Monte, oltre agli ingegneri Mauro Forghieri, ex pro-



gettista Ferrari e Lamborghini, e Tommaso Carletti in forza alla Scuderia Italia; il pilota dell'Audi, Emanuele Pirro. La Williams ha nominato l'ingegner Giorgio Stirano, attuale responsabile tecnico del team Forti in F.1, mentre la Sagis si è avvalsa di Jean Claude Migeot, aerodinamico della Fondmetal Technologies; l'ingegner Alviano dell'Alfa Corse, specializzato in elettronica; i professori Marchionna e Giavotto del Politecnico di Milano. Completa il lungo elenco il dottor Cipolla d'Abruzzo, medico legale.

QUESITI. Il Pm ha diviso l'inchiesta su tre fronti:

1 - Ha chiesto ai periti se il circuito di Imola rispettava le caratteristiche di asfaltatura previste dalle norme della circolazione stradale e, in particolare, se il tratto di pista relativo all'incidente rispondeva alle prescrizioni di sicurezza degli autodromi.

2 - Ha chiesto se, nei tratti di pista dove si è verificato l'incidente di Senna, le misure di sicurezza a protezione dei piloti fossero adeguate per prevenire gravi incidenti in relazione alle norme internazionali esistenti.

3 - Ha chiesto se la tragedia di Senna fosse imputabile a guasti meccanici, a difetti di progettazione o di manutenzione. In caso affermativo si doveva accertare se i cedimenti fossero prevedibili o evitabili.

RILIEVI. Nel giugno 1994 su incarico dei periti Buchi e Bomparò la Siproma, Società Italiana Progetto Manutenzione, è stata incaricata di verificare l'asfalto dell'autodromo Enzo e Dino Ferrari, mentre i ri-

lievi topografici sono stati realizzati dalla Sorito di Modena. È stato preso sotto esame il tratto di pista dalla curva del Tamburello fino alla Villeneuve (incidente Ratzenberger). Gli esami effettuati sono serviti a determinare la regolarità trasversale e longitudinale, il coefficiente di aderenza e tessitura della pavimentazione. La pista ha una larghezza di circa 9 metri. Per portare a compimento il compito affidato ai tecnici della Siproma si è fatto uso di strumenti e mezzi specifici. La verifica superficiale di regolarità longitudinale e trasversale è stata fatta con apparecchiatura Aran (Automatic Road Analyzer) e Apl (Analyzer de Profil am Long). L'aderenza e la tessitura è stata controllata con lo Scrimtex (Sideway Force Coefficient Routine Investigation Machine e Texture).

ISPEZIONI. La curva del Tamburello è sinistrorsa ed è costituita da archi di cerchio a raggio variabile. Il raggio minimo è di circa 300 metri. Il materiale che forma il piano è in conglomerato bituminoso. Si evidenziano alcune zone dove la superficie è stata bocciardata (ossia rasata) meccanicamente. Laddove non ci sono stati questi interventi il manto sembra aver avuto una certa usura, ma è ancora in grado di fornire un buon coefficiente di aderenza. La bocciardatura è stata realizzata in senso diagonale all'andamento della pista. Non si sono verificate lesioni, né deformazioni. La planarità sia longitudinale che trasversale è risultata buona. Nella zona bocciardata si notano alcune superfici usurate al contatto con le parti metalliche

Gp di San Marino 1994: sono le 14,20 del 1 maggio. Senna urta il muretto del Tamburello con la Williams priva di controllo. Cambia la storia della F.1

Tre i quesiti del Pm ai periti:

- 1 - La pista era conforme alle omologazioni?**
- 2 - La pista era adeguata nelle misure di sicurezza?**
- 3 - Ci sono stati cedimenti meccanici?**

Questa immagine dimostra come i segni di frenata esistano anche nella prima parte della via di fuga, anche se i tecnici hanno sostenuto che la Fw 16 qui è passata in volo



I periti hanno espresso delle riserve sulla via di fuga non complanare alla pista: in sostanza ritengono che se la banchina non fosse in discesa la decelerazione della Williams sarebbe stata maggiore

Il circuito di Imola è risultato rispondere alle caratteristiche richieste dalle normative Fia e Csai. Anche il livello di sicurezza era aderente ai regolamenti

◀ delle monoposto. Evidentemente ci sono delle irregolarità che determinano sollecitazioni nelle vetture, facendo così utilizzare le sospensioni al limite, fino a far strisciare i fondi sull'asfalto. Le varie prove eseguite e i test effettuati hanno dimostrato che il tratto di pista indagato risponde alle caratteristiche a ai parametri delle varie normative esistenti.

RISPOSTA PISTA. Nella relazione consegnata al Magistrato il 15 settembre tanto Bucchi che Bomparola hanno convenuto che nella curva del Tamburello le limitate variazioni superficiali operate con la bocciardatura non sono risultate tali da influenzare o condizionare la sicurezza e la stabilità delle monoposto.

SICUREZZA PISTA. Qui entrano in gioco il professor Dal Monte, Emanuele Pirro e Roberto Nosetto. Anche loro hanno effettuato i loro rilievi verificando quali sono le norme nazionali e internazionali che determinano l'omologazione di un autodromo. Le norme di sicurezza internazionali, Annuario Fia 1994, appendice O allegato n. 2 art. 7.8 recitano che... «la pista deve essere fiancheggiata ai due lati, per tutta la sua lunghezza da banchine compatte di una larghezza almeno pari a 3 metri, con una superficie piana ma più irregolare di quella della pista. Tali banchine devono essere sgombre da detriti, sassi e dovranno essere normalmente seminate a erba». I periti sono parsi in dubbio sulla traduzione di una norma Fia secondo cui le banchine «...dovrebbero (ver-

sione francese), dovranno (versione inglese) prolungare l'allineamento della pista senza dislivello tra la pista e la banchina. Qualsiasi transizione orizzontale dovrebbe (francese) dovrà (inglese) essere molto graduale», dimenticando che la Federazione Internazionale in caso di contestazione riconosce valido il testo francese. Riguardo ai muretti si legge che «...dove il probabile angolo di impatto è basso (meno di 30 gradi) è preferibile una barriera verticale, continua e lascia». Nella tragedia di Senna il circuito di Imola in materia di muri, reti e angoli di impatto era perfettamente a norma sulle misure di sicurezza.

BANCHINE. I tre periti, invece, hanno fatto altre osservazioni. Guardando la camera car di Schumacher che seguiva la Williams di Senna è parso certo che il brasiliano abbia effettuato delle correzioni della traiettoria prima di deviare definitivamente verso il muretto. La sensazione dei periti è sostenuta dai dati dell'ingegner Forghieri: Senna avrebbe alzato il piede dall'acceleratore, ha sterzato a sinistra in maniera brutale e infine ha frenato violentemente prima dell'impatto nel muro. Poiché percorrere la curva del Tamburello con una monoposto di F.1 odierna non presenta alcun problema per il pilota sarebbe da escludere sia un errore che un malessere del conduttore. La velocità di impatto contro il muro era di 216 kmh e il peso della monoposto era di 608 kg (pilota incluso). L'angolo di impatto è stato di 22 gradi. Secondo Nosetto l'inclinazione della banchina probabilmente ha giocato un ruolo determinante nelle conseguenze

L'urto della Williams Fw16 contro il muretto è avvenuto con angolazione di 22°, un valore entro il quale il muro è considerato idoneo come elemento di protezione



Imola, giugno '94. Patrick Head è attorniato da periti e avvocati prima dell'analisi della monoposto effettuata nei garage delle verifiche. Non gli è dunque stata vietata la visione attenta della monoposto



Patrick Head con Giorgio Stirano, consulente Williams in Italia: entrambi hanno analizzato le parti di pista bocciurate che provocavano delle spacciate delle monoposto sull'asfalto

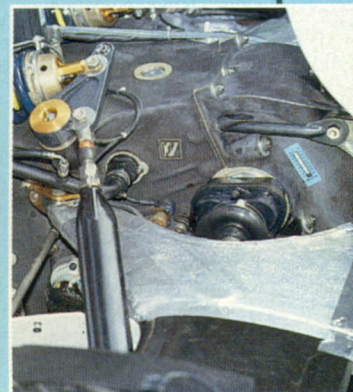
dell'incidente di Ayrton. Quando la Williams ha lasciato la pista per entrare nella banchina si è notato negli ultimi fotogrammi televisivi che la monoposto ha avuto un comportamento anomalo per l'inclinazione negativa della banchina. Esaminando le tracce degli pneumatici sulla banchina si è notato che mancavano i segni nei primi 18,5 metri come se la monoposto avesse volato, mentre successivamente i segni erano discontinui. La telemetria avrebbe dimostrato che Senna, accortosi di qualcosa di anomalo, avrebbe sollevato il piede dall'acceleratore e poi avrebbe frenato imponendo alla vettura una decelerazione media di 4 g (che equivale alla possibilità di ridurre la velocità di oltre 141 kmh al secondo). In poche decine di metri sarebbe passato da una velocità di oltre 300 kmh a 231 kmh dopo la violenta frenata sull'asfalto. Una volta arrivato alla banchina, pur continuando a frenare violentemente, è riuscito a togliere solo 15 kmh. Questa sarebbe la riprova che la monoposto non poteva frenare perchè non toccava terra a causa dell'errata inclinazione della banchina. Sorprende questa determinazione di Nosetto, che è proprio stato l'ideatore delle banchine quando era direttore di Imola e ora ne è diventato il primo accusatore!

DUBBI. Il trio di periti pur convenendo che il 10 febbraio 1994 la pista del Santeramo ha ricevuto la conformità dalla Fia non può negare l'evidenza che le misure a protezione dei piloti non erano complessivamente idonee a prevenire o ridurre i rischi di un incidente mortale. E ha fatto due considerazioni:

1 - dall'80 al '92 al Tamburello si sono verificati diversi incidenti nei quali i piloti sono usciti illesi o quasi. In quella occasione i tecnici sostennero che i muri avevano giocato un ruolo determinante nel salvataggio del pilota. Pirro, invece, ha ritenuto che l'incidente di Berger nel '92 era un campanello d'allarme che non andava disatteso.

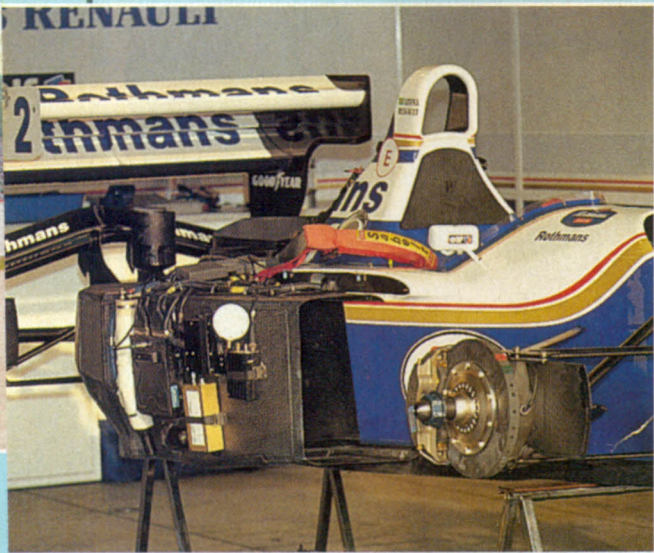
2 - le F.1 che hanno corso il Gp di San Marino erano molto diverse da quelle che le hanno precedute. Hanno subito molte modifiche come il ritorno a sospensioni che lavorano in modo tradizionale anziché a controllo elettronico. La potenza dei motori sarebbe cresciuta di 100 cavalli. Per una esasperazione aerodinamica il pilota non è più protetto alle spalle da strutture deformabili consistenti e non esistono più, a fianco dell'abitacolo, radiatori o scambiatori di calore o altri accessori che hanno grande potere di assorbimento d'urto. Le monoposto attuali, inoltre, hanno la parte anteriore realizzata in modo tale che se sbatte con un angolo fra i 15 e i 30, la ruota anteriore, staccandosi, può andare a colpire la testa del pilota. Dall'esame del casco di Senna si rileva che sul lato destro è perforato: il buco è di forma quasi rettangolare. Molto probabilmente la ruota anteriore o una parte della sospensione ha perforato il casco ferendo il pilota.

RIASSUNTO. I tre periti incaricati della seconda tranche della ricerca erano concordi sulla necessità di intervenire sulle monoposto per ridurre le prestazioni (riduzione delle potenze) e migliorarne le strutture



I tecnici nominati dal tribunale hanno fatto alcune osservazioni sul braccio superiore della sospensione posteriore della Williams Fw 16: non è stato all'origine dell'incidente ma la sua costruzione ha lasciato dei dubbi

Ecco il braccetto della sospensione che ha trafitto Ayrton Senna: acuminato come una lancia si è conficcato nel casco del campione brasiliano colpendolo in modo tragico



Dalla telemetria non è emerso molto per ricostruire la dinamica dell'incidente: la centralina Williams è risultata danneggiata nell'urto contro il muro, i periti si sono serviti di quella Renault, ma è risultata incompleta...

Il braccetto della sospensione anteriore ha colpito al volto Ayrton dopo l'urto contro il muro. L'impatto è stato devastante per il pilota che poi è spirato in ospedale

◀ a favore della sicurezza del pilota. Per quanto concerne la pista i periti hanno ritenuto ovvio considerare inadeguati gli spazi di fuga, suggerendo lo spostamento dei muretti. La decelerazione sulla banchina, nonostante il precario contatto con il suolo per via dell'inclinazione, è stata notevole in considerazione dei ridotti spazi a disposizione.

TERZO QUESITO. Mentre gli altri due gruppi peritali si occupavano della pista, la terza équipe formata da Forghieri, Carletti e Lorenzini ha analizzato nel dettaglio la Williams Fw16 di Senna alla ricerca di cedimenti sulla monoposto. La prima doccia fredda l'hanno avuta dalla mancanza di dati sufficienti della telemetria. I dati Williams sono inesistenti, mentre si sono potuti recuperare quelli trasmessi alla Ecu della Renault secondo il sistema Artax della Magneti Marelli. La Renault ha fornito i dati sui dischetti rigidi dato che aveva avuto l'autorizzazione dal responsabile Fia di scaricare la centralina dalla vettura incidentata. La Ecu originale, invece, è risultata vuota in quanto utilizzata dalla Renault per prove al banco di un motore. I periti avrebbero messo l'accento sulla leggerezza di una Casa come la Renault nel gestire la Ecu originale.

CENTRALINA. Quella Williams posizionata sul lato destro della scocca (proprio la parte che ha urtato contro il muro) è risultata inutilizzabile per la rottura di componenti di base. A tal proposito è stata chiesta la consulenza del professor Marco Spiga che ha confermato le informazioni raccolte in precedenza, anche se ha posto in evidenza quanto sia curioso che elementi strutturali e l'involucro della centralina risultassero meno deteriorati delle memorie interne al contenitore. Lo specialista, vista la difficoltà e il costo di ricostruire i dati ha consigliato di non approfondire ulteriormente l'analisi sulla centralina montata dalla Williams di Ayrton Senna.

L'INCIDENTE. I motivi tecnici che possono aver causato l'uscita di pista, visto che si esclude il malore del pilota per il suo comportamento lucidissimo possono essere così delineati:

- rottura dello sterzo
 - rottura anomala della sospensione anteriore o posteriore
 - anomalo inizio di bloccaggio delle ruote destre
 - differenziale bloccato con frenatura sulla parte destra
 - gomma anteriore o posteriore forata
 - modifica del sistema aerodinamico
- Dopo l'analisi delle parti e delle riprese televisive è stato possibile escludere buona parte delle ipotesi enunciate. Le possibilità si sono ridotte a tre cause:
- piantone tranciato a circa 225 mm dal volante
 - braccio superiore della sospensione posteriore sinistra
 - pressione anomala degli pneumatici.

LE GOMME. La minima altezza da terra e una determinata pressione delle gomme sono causa delle spacciate della monoposto al suolo come è stato testimoniato anche da Schumacher. Tale comportamento che genera forti variazioni dei carichi aerodinamici fra anteriore e posteriore al Tamburello può aver determinato quegli scarti rispetto alla traiettoria. I periti ritengono che si possa considerare una concausa dell'incidente, ma non quella primaria in considerazione della perizia mostrata da Senna nel controllo della monoposto, girando in un tempo di 1'24"92. Non solo ma problemi agli pneumatici non avrebbero permesso decelerazioni di 4,4 G.

SOSPENSIONE. Le leva posteriore superiore realizzata in carbonio ha ceduto nell'attacco al telaio. Questo pezzo denuncia interventi di irrigidimento poco ortodossi con lamiere incollate e inchiodate con viti. Tali problemi denunciano problemi di rigidità

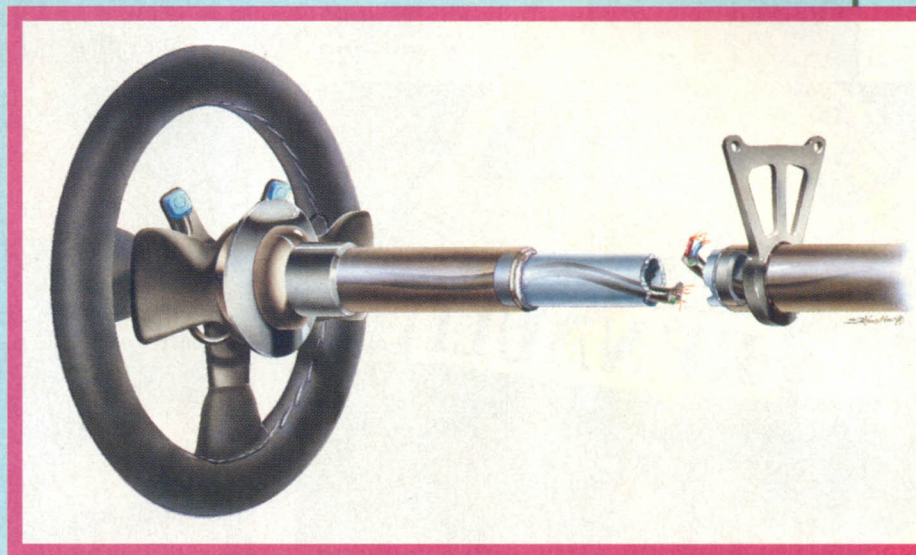
all'attacco, per altro già verificati in precedenza nei test all'Estoril. Pur criticando l'intervento su tale parte i periti ritengono che la rottura si sia verificata per i carichi elevati dovuti all'impatto contro il muro. Diversamente non sarebbero stati possibili le decelerazioni già descritte prima.

PIANTONE. La rottura dello sterzo è quella che meglio spiega l'incapacità di controllo della Fw 16 da parte di Senna. La Williams attraverso Patrick Head, nella prima parte delle indagini, aveva presentato una memoria agli inquirenti nella quale si sosteneva che il piantone non si sarebbe potuto rompere per fatica. E come prova hanno prodotto alcuni test estremamente severi effettuati al banco dinamico della Williams: i risultati erano inequivocabili. Il piantone non si poteva essere rotto prima dell'impatto contro il muro. Peccato che tutti i rilievi siano stati fatti con il piantone originale in un pezzo unico e non con quello di tipo modificato! I periti, invece, esaminando i pezzi hanno potuto notare che la rottura del piantone si è verificata immediatamente prima del supporto di attacco al telaio, dove si evidenzia una modifica che ha permesso di ridurre il diametro del piantone a 18 mm, probabilmente per modificare la posizione del volante richiesta forse dal pilota stesso. Il pezzo riportato su un piantone originariamente in pezzo unico è stato realizzato con uno spessore di solo 1,2 mm nella zona di riduzione del diametro a 18 mm. Per l'equipe diretta da Forghieri la rottura per flessione-torsione è avvenuta proprio nella zona del raggio di raccordo di 1 mm circa.

ANALISI LABORATORIO. Per verificare i dubbi i periti hanno disposto delle analisi presso l'Istituto di Metallurgia dell'Università di Bologna. Il 28 giugno 1994 sono state effettuate delle prove di laboratorio alla presenza dei periti di parte. Le verifiche sono state fatte su entrambe le parti del piantone rotto. Sono state effettuate l'analisi chimica Eds; le prove di rugosità superficiale sulla parte interna ed esterna del tubo; misura della durezza sulla superficie esterna. Sullo spezzone relativo al volante si sono notate striature da fatica che sono risultate decisive per attribuire appunto la rottura alla fatica. Nella parte di tubo del lato scatola guida dai rilievi sono emerse tre aree: nella prima ci sono solo segni di fatica, nella seconda la rottura è di tipo duttile con microbuche allungate tipiche del sovraccarico; la terza zona è la più danneggiata per urto e sfregamento. Il direttore dell'Istituto di Metallurgia pertanto ha concluso che le analisi hanno permesso di individuare la causa del cedimento: la presenza di striature di fatica è superiore al 60 per cento della sezione del tubo. La rottura del piantone è avvenuta per fatica a flessione e torsione. Questa è iniziata prima del sinistro per un difetto presente nell'area di raccordo dove si verificano alti valori di sforzo come conseguenza del disegno del pezzo.

PRATICA DI MARE. I periti hanno cercato anche una controverifica inviando il piantone (lato scatola guida) al Centro dell'Aeronautica Militare di Pratica di Mare con sede a Pomezia. Dall'esame microfrattografico si è dedotto che sulla parte meno danneggiata del piantone l'area di fatica era di circa il 50 per cento dell'intera circonferenza. La fatica si è innescata al bordo esterno dove sono presenti numerosi «denti di sega». La superficie di frattura

Ecco come si è rotto il piantone dello sterzo, causa del grave incidente che è costato la vita ad Ayrton Senna: ha ceduto per fatica del materiale



Il piantone dello sterzo si è rotto perché era stato modificato con un pezzo di minor diametro che non aveva i requisiti per resistere agli sforzi a cui era sottoposto!



DOSSIER SENNÀ

Il casco di Ayrton è rimasto intatto: il braccetto della sospensione ha perforato la visiera e si è infilato fra la guarnizione in gomma e la calotta. Sarebbero bastati pochi millimetri per salvare il campione brasiliano...



La Williams sta analizzando le perizie per disporre contro-prove in vista del dibattimento che verrà istruito se il Gip riterrà sufficienti gli elementi emersi finora. Improbabile l'archiviazione...

◀ restante presenta le caratteristiche tipiche per sovraccarico a microbuche allungate. Nella zona più danneggiata sarebbero emerse due aree di fatica che interessano anche la parte interna, tanto che i tecnici hanno potuto stabilire nel 70 per cento della circonferenza l'area compromessa. Pertanto la ricerca conclusa dal gruppo militare diretto da Giovanni Cardini ha totalmente confermato gli esiti bolognesi.

CONCLUSIONE. Anche Forghieri e Carletti arrivano a delineare con grande precisione quanto è accaduto alla Williams di Senna nonostante alcuni dati mancanti di telemetria: la causa dell'incidente è dovuta alla rottura del piantone. In precedenza era stata allargata anche la scocca nella zona volante mediante asportazione del bordo telaio. Tali modifiche erano imposte per permettere al pilota di manovrare il volante con facilità. I tecnici Williams non avrebbero quindi tenuto conto, apportando la modifica, delle sollecitazioni elevate di flessione, che sono dovute alle ridotte altezze da terra della monoposto e ai dossi presenti sul la pista. Il pezzo è risultato mal progettato per la fatica, in particolare per il ridotto raggio di raccordo, dove mostrava anche segni di utensile. Inoltre si è provveduto a una riduzione di diametro proprio nella sezione di massimo momen-

to flettente con un materiale, l'En14, che risulta di caratteristiche inferiori a quello utilizzato nel piantone originale. I periti hanno fatto notare altresì che le F.1 adottavano altezze da terra così ridotte, non controllate dai regolamenti, che l'unico molleggio era quello dato dai pneumatici. Questo per quanto riguarda la causa dell'incidente, mentre per la causa della morte di Ayrton sono stati più precisi i medici legali Ricci e Romanelli che hanno accertato come un corpo solido (la punta del braccio della sospensione anteriore inferiore), disposto in modo trasversale abbia colpito la regione anteriore destra del casco, prima scivolando e poi conficcandosi. L'energia doveva essere molto elevata per aver provocato lo sfondamento non solo della visiera ma anche della volta cranica con gravissime irradiazioni traumatiche nelle vicinanze.

ANALISI. Fin qui gli stralci e le indiscrezioni sulle perizie che si sono raccolte in questi dieci lunghi mesi. Il lavoro, come si è visto, è stato condotto in modo scientifico. Adesso si entra nella seconda parte: la Williams produrrà le sue contro-prove e chiederà delle contro-perizie nel dibattimento per omicidio colposo. Ma nessuno ci restituirà Ayrton. Il più grande... ■



ALEZRA



ANALISI

UN MONDO IN CRESCITA

TURISMO

senza frontiere

Si attenuano le barriere tra i vari campionati. L'integrazione procede non solo in chiave europea, ma addirittura mondiale. I regolamenti vanno via via uniformandosi, così come il livello dei piloti, che risulta in crescita costante...

FABIO RAVAIOLI





ALEZRA

Che sia la volta buona? Tutti si augurano che la normativa approvata dalla Fia sull'aerodinamica delle vetture Superturismo, riesca ad abbattere le frontiere fra i vari campionati nazionali della categoria. Se così sarà, gli «interscambi» fra nazioni diverranno più intensi e Costruttori, team e piloti, potranno pianificare «visite di cortesia» al di fuori dei propri programmi ufficiali, senza l'incubo di dover ogni volta adattare la vettura al regolamento particolare di questo o quel campionato. I motivi di interesse per la stagione '95 sono parecchi: dall'arrivo in Europa della Honda, che con l'Accord correrà in G.B., Germania e Belgio; al volto nuovo della serie francese, sopravvissuta al rischio di estinguersi, dall'ulteriore attacco che il Superturismo tedesco porterà alla popolarità del Dtm; alla crescita esponenziale dei campionati australiano, sudafricano e spagnolo.



ALI DISCUSSE. Proprio dal Sud Africa, la cui stagione è partita un mese fa, arrivano le prime polemiche che riguardano (che novità!) le appendici aerodinamiche. La Federazione locale ha infatti ammesso alle prime prove l'uso di ali più ampie di quelle deliberate dalla Fia, col risultato che Opel e Ford ne hanno tratto grande vantaggio, mentre la Bmw, già in regola con le nuove norme, ha dovuto inghiottire qualche amaro boccone. La situazione sarà normalizzata anche laggiù a partire dal 1. aprile, ma si è partiti col piede sbagliato. Comunque rimane la convinzione che tutti stanno lavorando nella stessa direzione, per essere pronti e competitivi al via dei rispettivi campionati e, soprattutto, per vincere la Coppa del Mondo che quest'anno sarà organizzata in Francia. Vediamo allora cosa proporrà il Superturismo '95 al di fuori dei confini italiani. ■

GIRO DEL MONDO IN DIECI CAMPIONATI

Dal Giappone all'Europa

Ecce una breve analisi sui vari campionati Turismo in programma nel '95.

GIAPPONE. Decisa a conquistare il titolo sfuggitogli nel '94, la Bmw ci riprova con le 318is di Schnitzer e Steve Soper che, di volta in volta sarà appoggiato da Winkelhock e Kox. La Toyota risponde con la nuova Exiv, alla cui guida sono confermati Sekiya (campione uscente), Tom Kristensen e il neo-ingaggiato Michael Krumm. Terzo incomodo è l'Opel, con la Vectra del velocissimo Anthony Reid; outsider Nissan, Honda e Mazda.

AUSTRALIA. Per difendere il titolo, la Bmw ha ingaggiato Geoff Brabham che torna in patria, dopo 18 anni e tante vittorie negli Usa, per af-

fiancare Paul Morris nel team Logamo. Altri pretendenti sono Gregg Hansford (Ford Mondeo) e Charlie O'Brien (Bmw 318is), ma non vanno sottovalutate le Audi 80 Quattro affidate al cinque volte campione nazionale Turismo Brad Jones e al giovane neozelandese Gregg Murphy.

SUD AFRICA. Michael Briggs e l'Opel Vectra hanno dominato le prime gare, ma la concorrenza è agguerrita, a cominciare dalle Bmw 318is del Campione '94 Shaun Van der Linde e Deon Joubert. Le Ford Mondeo sono affidate a Sarel Van der Merwe e Ben Morgenrood, le Nissan

ORSI

Warwick, a destra, ennesima star di F.1 trasmigrata nel Turismo, gareggerà in Inghilterra per l'Alfa. La Laguna con cui Menù si cimenterà nella serie inglese, sopra a sinistra, e la Peugeot di Alliot destinata a quella francese. A sinistra, una partenza del campionato giapponese



◀ Sentra a Nic de Waal e al giovanissimo Giniel De Villiers, le Toyota Camry a Mike White e Anthony Taylor, speranza del motorismo nazionale, le Audi 80 Quattro a Terry Moss e Chris Aberdein. Per ora, George Fouche ha rinunciato a schierare un'Alfa 155 Ts per mancanza di budget.

BELGIO. La Bmw schiera le 318is ufficiali del team Valier, per il campione uscente Thierry Tassin e Marc Duez, più quella di Patrick Slaus. L'Audi a Philippe Adams affianca Vincent Vosse, stella emergente della Formula Ford (entrambi guidano l'80 Quattro). Eric Bachelart e Philippe Verellen sono i piloti della Peugeot 405 Mi16 ufficiali, mentre Pierre-Alain Thibaut porta in pista un'Opel Vectra. Ma l'attesa maggiore è per il superteam Honda, con Bertrand Gachot e l'ex iridato di motociclismo Didier De Radigues.

FRANCIA. Viene abbandonata la formula delle due manche con classifica finale per somma di tempi e si abbraccia quella della doppia gara. Nella difesa del titolo, Laurent Aiello ha come compagno Philippe Alliot, ma ci si chiede se le Peugeot 405 Mi16 siano competitive senza i parafanghi «gonfiati» del '94. A contrastarle ci sono le Opel Vectra preparate da Sno-beck (per Alain Cudini, Olivier Thevenin e Jac-

A fianco, la nuova Audi A4 che sarà impiegata in Italia e Germania. Sotto, alcune stelle del Super Turismo, da sinistra: David Brabham, e la coppia Ford per il campionato tedesco Boutsen, e il «pivellino» Patrese. Si riconoscono poi Alliot e Capelli con il suo patron Beppe Lucchini

ques Laffite), la Bmw 318is dell'Oreca (per Yvan Muller) e l'Alfa 155 Ts ufficiale di Philippe Gache. E non è escluso addirittura l'arrivo di Prost con una Laguna.

GERMANIA. Audi, Bmw, Ford e Nissan schierano degli squadroni, mentre la Honda fa debuttare l'Accord nelle esperte mani di Armin Hahne e Klaus Niedzwiedz. Ingolstadt affida le A4 a Frank Biela e Tamera Vidali (Roc), Hans Stuck e Altfrid Heger (Schneider). La Bmw risponde con le coppie Joachim Winkelhock-Peter Kox (Schnitzer), Roberto Ravaglia - Alexander Burgstaller (Bigazzi) e Harald Grohs-Jörg Müller (Isert). Ford e Nissan passano alla trazione integrale: le Mondeo sono affidate a Riccardo Patre-



PHOTO4

se e Thierry Boutsen (Schübel), Roland Asch (Eggenberger) e Kris Nissen (Wolf), mentre le Primera della Scuderia Italia a Ivan Capelli, Kieth O'Dor e Sascha Maassen. Questa serie adotta la doppia gara, ma la griglia della seconda è stabilita in un apposito turno di prove invece che dall'ordine d'arrivo della prima.

GRAN BRETAGNA. Riuscirà l'Alfa a difendere il titolo? La coppia Derek Warwick-Giampiero Simoni è all'altezza del compito, ma deve fare i conti con Johnny Cecotto e David Brabham (Bmw Warthofer), John Cleland (Vauxhall Cavalier), Patrick Watts (Peugeot 405 Mi16), Julian Bailey (Toyota Carina), ma, soprattutto, col «kiwi volante» Paul Radisich (Ford Mondeo) e le Renault La-

guna Williams di Alain Menu e Will Hoy. Le incognite sono la Honda Accord di David Leslie e le Volvo 850 berlina di Rickard Rydell e Tim Harvey.

SCANDINAVIA. Il campionato nordico prenderà il via solo il 18 giugno, per cui è presto per fare anticipazioni. Per ora si sa solo che si articolerà su tre prove in Norvegia (Rundskoggen), Svezia (Falkenberg) e Finlandia (Hämnenlinna).

SPAGNA. Alfa Romeo, Bmw, Ford, Nissan e Opel rinnovano l'impegno e si aspetta l'Audi che potrebbe schierare un paio di 80 Quattro. L'Alfa affianca Giorgio Francia ai confermati Adrian Campos (campione uscente) e Luis Villamil; conferme anche in Ford

per Carlos Palau e Jesus Pareja alla guida delle Mondeo e in Nissan per Luis Perez Sala. A questi si aggiunge Eric Van de Poele con una seconda Primera. Tutto nuovo il duo delle Opel Vectra. Conrero: Alex Caffi e Jordi Gene, mentre Antonio Albacete guida la Bmw 318is di Teo Martin.

SVIZZERA. Bernard Thuner, campione '94, ha preferito le Gt e la Peugeot ha ingaggiato l'esperto Rolf Kuhn. Altre vetture ufficiali sono l'Opel Vectra preparata da Dellembach e affidata al campione nazionale di F. 3 Rudi Schurter, la Mitsubishi Lancer di Edy Kamm e la Toyota Carina di Philip Müller. A completare le griglie ci sono una mezza dozzina di privati.

ORSI



ALEZRA



PHOTO4



NOTIZIARIO CSAI

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

N.S. 10 - CIVT - ELENCO VETTURE AMMESSE

L'elenco di tali vetture si trova alle pagine 360 e seguenti dell'Annuario Csaì 1995. Sul Notiziario Csaì 2/95 è stato pubblicato un elenco di vetture che integra o modifica quanto pubblicato sull'Annuario Csaì. Purtroppo, a causa di un errore tipografico, tale elenco sul Notiziario 2/95 è incompleto: pertanto si riportano qui di seguito le parti mancanti:

N° FIA	MARCA MODELLO	CILINDRATA	PESO MIN.	RUOTE
CLASSE N/4				
aggiungere				
5419	Peugeot 309 Gti 16	1994.5	890	
CLASSE N/5				
aggiungere				
5468	Citroën Zx 16V	1998	1050	
	Peugeot 306 16S	1998	1050	

Inoltre, si pubblica qui di seguito una ulteriore integrazione (indipendente da quanto riferito al Notiziario 2/95) dell'elenco pubblicato sull'Annuario Csaì 1995:

CLASSE A/3				
aggiungere				
5528	Felicia/Kit	1490.9	845	8,5"
CLASSE A/4				
depennare				
5281	Lancia Y10 Turbo	1049	680	7,5"

Pertanto, l'elenco presente sull'Annuario Csaì 1995 e quanto pubblicato sul notiziario Csaì n° 2/95 e in questa sezione forniscono il quadro completo (aggiornato alla presente data) delle vetture ammesse al Civt 1995.

RIF.: N.S. 10 - CAP XIV CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ MONTAGNA CATEGORIA SUPERTURISMO SALITA

ART. 12 - Peso minimo (pag. 490 Annuario Csaì 1995)

Modificare l'articolo in:

Le vetture di cilindrata nominale geometrica inferiore ai 2000 cc. saranno ammesse con un peso minimo determinato come segue: - 300 grammi per ogni cc. di scostamento dal 2000 cc.

Vetture aspirate

sino a 2000cc.	(2 ruote motrici) 850 kg.
sino a 2000cc.	(4 ruote motrici) 900 kg.
da 2001cc. a 3000cc.	(2 ruote motrici) 950 kg.
da 2001cc. a 3000cc.	(4 ruote motrici) 1000 kg.

Vetture Turbo

2000cc. **	(2 ruote motrici) 950 kg.
2000cc. **	(4 ruote motrici) 1000 kg.

** cilindrata nominale (geometrica)

GIUDICE SPORTIVO CSAI

PROVVEDIMENTI DISCIPLINARI
Rally di Montecatini
e Valdinievole 1994

Sentenza n. 4

Artino Giuseppe
e Bindi Roberto
Opposizione decreto n. 2/95:
opposizione respinta con conferma della sanzione inflitta (180 giorni decor. 16/1/95 per vettura sottopeso).

Sentenza n. 5

Garavani Paolo
e Mucci Modiano

Opposizione decreto n. 1/95:
opposizione respinta con conferma della sanzione inflitta (90 giorni decor. 16/1/95 per vettura sottopeso).

ALLEGATO J - ART. 275.15.3.4 (pag. 163)

Sostituire l'articolo in:
«275.15.3.4. - La parte più anteriore dei cassoni, su 30 cm, non è necessario sia parte integrante della cellula di sopravvivenza, ma dovrà essere solidamente fissata.

NS I - CAP. V - PAGINA 138 ANNUARIO CSAI 1995

AGGIUNGERE

Art. 6 - Trofeo Csaì Fiat Cinquecento Rally Under 23

a) Sono ammessi i partecipanti al Trofeo Fiat Cinquecento Rally nati dopo il 31/12/1971.

b) Le gare valevoli sono quelle del Trofeo Fiat Cinquecento Rally esclusa la finale;

c) In ogni gara, sulla base di una classifica stralcio riservata agli equipaggi i cui componenti siano entrambi nati dopo il 31/12/1971 sarà assegnato il seguente punteggio: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1;

d) La classifica finale sarà stabilita sommando i migliori risultati conseguiti da ciascun conduttore prendendo in considerazione un numero di risultati pari alla metà più uno delle gare regolarmente disputate (arrotondamento per eccesso).

SESSIONI DI VERIFICA PER VETTURE GR. SPECIALE SLALOM PER IL RILASCIO DEL PASSAPORTO TECNICO

Di seguito a quanto pubblicato sulla pagina CSAI di Autosprint n. 8 del 21-27/2, si comunica che sono previste oltre due sessioni di verifica per il rilascio dei Passaporti Tecnici per vetture Gr. Speciale Slalom e precisamente:
— Autodromo di Varano giorno 11/3/95 dalle ore 14.00 alle ore 18.00

— Autodromo di Pergusa giorno 11/3/95 dalle ore 9.00 alle ore 12.00

Si ricorda ai Sigg. concorrenti di presentarsi muniti del Passaporto Tecnico.

CAMPIONATO ITALIANO 2 LITRI

A causa di un errore, l'elenco delle vetture ammesse al Campionato Italiano 2 Litri, pubblicato nella Pagina Notiziario Csaì su Autosprint 8/95, risulta incompleto.

Pertanto, scusandosi per l'involontaria omissione, si comunica che alle Marche presenti nell'elenco in oggetto, va aggiunta la NISSAN.

COEFFICIENTI CAMPIONATO ITALIANO TOUT TERRAIN

Nella pagina Notiziario Csaì su Autosprint 5/95 è stato pubblicato l'elenco delle gare del Campionato Italiano Tout Terrain, abbinate ai rispettivi coefficienti. A parziale modifica di tale elenco, si comunica che è stato deciso di commutare il coefficiente alle seguenti gare elevandolo da coeff. 2 a coeff. 3:

Latina - Trofeo Monti Aurunci Ausoni (1/2 aprile)

Mantova - Mantova Trophy (22/23 aprile)

Palermo - Endurance Conca d'Oro (30 settembre/1. ottobre)

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

Nella Pagina Notiziario Csaì su Autosprint 3/94 si rendeva nota una decisione della Fia riguardante la partecipazione alle gare nell'ambito dei Paesi Cee, i cui licenziati hanno da quella data la facoltà di concorrere a gare organizzate nell'ambito dei Paesi CEE medesimi senza dover più chiedere l'autorizzazione della propria A.s.n. e potendo partecipare anche alle competizioni classificate come Nazionali. Successivamente (come riportato nella Pagina Csaì su Autosprint 34/94), tali benefici venivano estesi alla Svizzera e al Principato di Andorra. Recentemente vi è stata in seno alla FIA un'ulteriore decisione che allarga il numero dei Paesi in cui vige la libera circolazione anche alla Norvegia e a San Marino. Si ritiene pertanto opportuno pubblicare integralmente l'elenco dei Paesi in cui vigono le norme di cui sopra:

ANDORRA - BELGIO - DANIMARCA - FRANCIA - GERMANIA - GRAN BRETAGNA - GRECIA - IRLANDA - ITALIA - LUSSEMBURGO - NORVEGIA - OLANDA - PORTOGALLO - SAN MARINO - SPAGNA - SVIZZERA



**NON È
TUTTO
GALLO
QUEL CHE
LUCCICA**



MONDIALE RALLY STRATEGIA GIAPPONESE

Dietro la supremazia di Subaru, Toyota e Mitsubishi si nascondono la tecnologia e l'organizzazione di scuderie europee

■ MAURIZIO RAVAGLIA

Preannunciata alla fine degli Anni 80 dagli exploit della Toyota, la supremazia dell'industria automobilistica giapponese nei rally è oggi una realtà. Basta scorrere l'elenco delle ultime 25 gare di campionato del mondo perché la superiorità del «made in Japan» appaia evidente, perfino schiacciante. Dal Montecarlo '93 al recente rally di Svezia, la Toyota, la Subaru e la Mitsubishi si sono spartite 18 vittorie contro le 7 della Ford, unica esponente dell'industria occidentale rimasta sul campo a tempo pieno dopo il ritiro della Lancia. Nel palmarès del Giappone rallistico sono finiti anche i 6 titoli mondiali conquistati dalla Toyota negli ultimi cinque anni, quattro nel campionato Piloti e due consecutivi nel Costruttori. Giapponese è pure l'inizio della stagione '95, col successo della Su-

baru al «Monte» e lo strepitoso uno-due della Mitsubishi sulle strade svedesi. Tuttavia, dietro i primati a catena delle Celica, delle Impreza e adesso anche delle Lancer, il «giallo» non è, paradossalmente, il colore che risalta. Non soltanto perché le Gruppo A della Toyota, della Subaru e della Mitsubishi sono letteralmente costruite e successivamente sviluppate in Europa, ma anche perché europee sono le organizzazioni che le schierano nei rally di più alto livello. Il «made in Japan» si riduce perciò al flusso di denaro, quindi di yen, verso i partner occidentali. Basta considerare che l'ambiziosa avventura della Subaru è in realtà una faccenda tutta in mano al team inglese Prodrive, e che tutti i particolari meccanici della Impreza, dal motore al telaio, alla trasmissione, ai sistemi e ai dispositivi elettronici sono

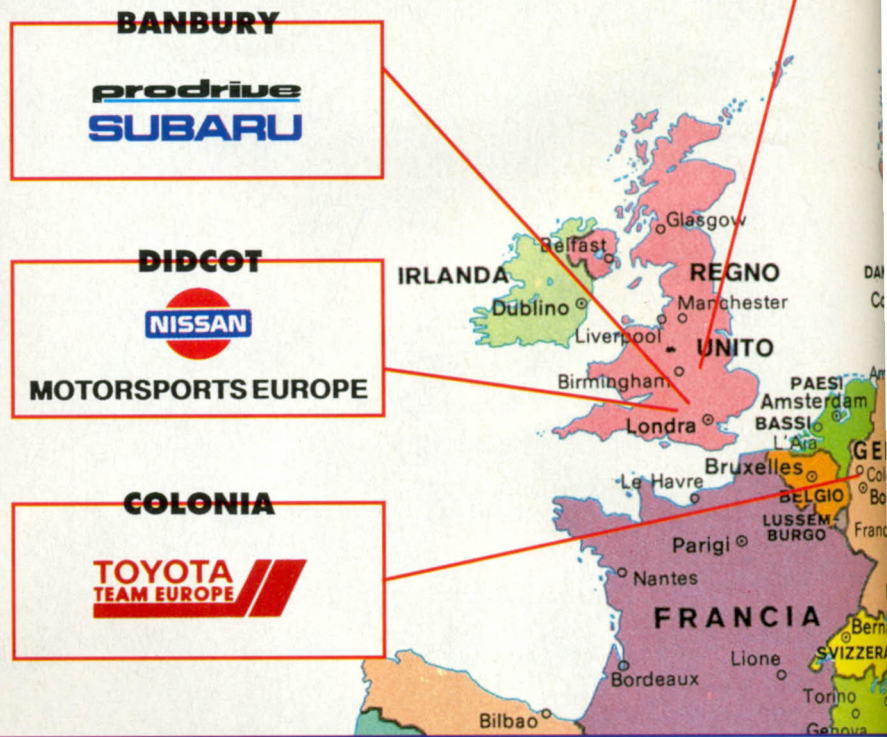
La Impreza Wrx, qui l'esemplare affidato a Liatti al rally di Montecarlo '95, è interamente «made by Prodrive»: l'engineering inglese progetta, realizza e sviluppa tutti i particolari meccanici della berlina Subaru, occupandosi anche della partecipazione al mondiale

progettati e realizzati da questa struttura all'avanguardia, per comprendere il fenomeno in maniera inequivocabile. La Prodrive, comunque, è soltanto l'ultimo atto delle partnership lungo l'asse Europa-Giappone. Già a metà degli Anni 70 la Toyota aveva gettato una testa di ponte nei dintorni di Bruxelles, in Belgio, allestendo una base per l'attività nei rally e affidandosi a personale europeo. Successivamente trasferito in Germania, il Toyota Team Europe è passato sotto il totale controllo di Toyota Motor Corporation un paio di anni fa, rimanendo comunque un'azienda tedesca. Anche la Mitsubishi ha scelto il vecchio continente quale centro tecnico e organizzativo della sua attività nel mondiale, stabilendo in Inghilterra il quartier generale della RalliArt Europe. Altrettanto ha fatto la Nissan, dapprima per l'impegno nelle corse Sport Gruppo C, quindi per i rally e per le competizioni Turismo.

ESPERIENZA. È dunque l'Europa con la sua esperienza e la sua tradizione nelle corse su strada ad aver attratto l'industria giapponese. Applicando la stessa strategia con la quale avevano aggirato le barriere e il contingentamento delle vetture provenienti da Tokyo, imposti dai governi europei per difendere i prodotti nazionali, i nipponici hanno realizzato veri e propri «transplant» da rally, piattoforme dalle quali compiere il balzo verso la vetta della specialità. Appoggiandosi a organizzazioni già con le mani in pasta, Toyota, Subaru e Mitsubishi hanno certamente accorciato i tempi per arrivare al successo. Ma il vantaggio è stato reciproco; senza la pioggia di yen caduta a tratti anche abbondante, alcuni team europei probabilmente non avrebbero raggiunto posizioni leader e qualche manager aumentato il suo giro d'affari. Tuttavia, a vincere, quindi ad apparire, è il «made in Japan». Che l'operazione abbia dato risultati interessanti, lo dimostra il coinvolgimento sempre più diretto delle Case giapponesi nei confronti delle organizzazioni europee. La Toyota è diventata proprietaria del Toyota Team Europe, la Mitsubishi ha rilevato la quota di maggioranza della RalliArt Europe mentre la Nissan è arrivata a controllare interamente la Motorsport Europe. Ma sul ponte di comando e alla direzione dei reparti tecnici è restata gente europea; i giapponesi stabiliscono il budget, decidono le aree sulle quali intervenire e le strategie a medio termine, tenendosi quindi alla larga dalle scelte sportive. Considerare il campionato del mondo rally come la glorificazione del «made in Japan» è dunque affermare una mezza verità. Per sbancare sotto tutte le latitudini, anche il Giappone che ha inventato il futuro è costretto a servirsi del modello rallistico europeo, dei suoi uomini e della sua tecnologia. ■

E si parla inglese

Ecco, nella piantina, dove si trovano le basi delle quattro organizzazioni europee che hanno un rapporto di partnership o dipendono direttamente dai Costruttori giapponesi maggiormente impegnati nei rally internazionali



COCKPIT

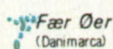


LA BASE EUROPEA PUNTA SUI MODELLI 2 LITRI

Task force Nissan

Con una quarantina di persone soltanto assunte «full time», la Nissan Motorsport Europe è impegnata in tre diversi settori: i rally con la Sunny Gti-R Gruppo A (nella foto), le corse del SuperTurismo britannico con la Primera — entrambi i modelli utilizzano lo stesso tipo di motore 2 litri — e il Challenge monomarca riservato alla Micra. Ma è alla preparazione delle Sunny per i rally del campionato di Gran Bretagna, e per alcune gare del mondiale 2 Litri, oltre agli esemplari per i clienti, che il personale della Nme dedica il tempo maggiore. Passata sotto il controllo totale di Nissan Motor, dalla quale dipende dunque al 100 per 100, e amministrata da un ex navigatore, Dave

Whitlock, l'organizzazione ha il suo quartier generale a Didcot, in quella parte d'Inghilterra soprannominata anche la «Silicon Valley» delle corse automobilistiche: nel raggio di poche miglia si trova infatti la più alta concentrazione di team, ma anche di ditte specializzate nella costruzione di componenti meccaniche, d'Europa. Le strutture proprie dell'engineering consentono alla Nissan Motorsport Europe l'indipendenza tecnologica dal Giappone: l'intera fase di allestimento delle Sunny Gruppo A, così come anche la progettazione e lo sviluppo dei particolari meccanici, tra i quali il traction control di prossima applicazione, sono eseguiti dai tecnici di Didcot. ■



NOR

OLTRE 200 PERSONE E ALTA TECNOLOGIA

Per Toyota stile tedesco

Fondato nel 1972 dal fuoriclasse svedese Ove Andersson, allora pilota Toyota, che riuscì a mettere in piedi una squadretta di 6 persone, il Toyota Team Europe rappresenta la punta più avanzata e più spettacolare della penetrazione giapponese nei rally. Da un paio d'anni controllato totalmente da Toyota Motor Corporation, il Tte è oggi

l'organizzazione più consistente, economicamente e tecnologicamente, tra quelle impegnate nelle corse su strada. Un dato è eloquente. Nel moderno edificio in vetro e cemento a Marsdorf, nella cintura industriale di Colonia, in Germania, il personale supera quota 200, mentre nel 1990 i dipendenti erano già un centinaio. Il trend di crescita è sta-

to dunque vertiginoso, e non pare essersi ancora fermato. Negli ultimi due anni, sotto la spinta dell'ingegnere Dieter Bulling la squadra nippo-tedesca ha investito soprattutto in tecnologia, ampliando il campo d'azione con la realizzazione del dipartimento Research Development, l'avanzato reparto per la ricerca e lo sviluppo presso il quale lavorano una trentina di tecnici altamente specializzati. Altri 20 si occupano dei motori, 10 sono addetti ai sistemi di trasmissione mentre una dozzina è impegnata nel settore calcoli. Dividendo la struttura in tante sezioni, ciascuna delle quali con precisi campi di intervento (motori, sospensioni, trasmissione, elettronica) l'ingegnere Bulling ha modificato profondamente l'organizzazione del Tte imitando, con questa selezione delle mansioni, il metodo introdotto dalla Honda ai tempi dell'avventura in Formula 1, e successivamente ripreso da altre organizzazioni: la super specializzazione, dunque un ingegnere per ogni particolare. Oggi, il Toyota Team Europe è in grado di eseguire in proprio l'intero ciclo di costruzione della Celica Gruppo A, di progettare e di sviluppare nuove soluzioni per la coupè schierata nel mondiale rally, ma anche di dedicarsi a nuove iniziative: l'allestimento della Carina per il campionato SuperTurismo britannico e la preparazione della Celica versione Gruppo N, per la quale è stato approntato uno speciale reparto. ■



PHOTO4



La «factory» del Toyota Team Europe, in alto, sorge alla periferia di Colonia e occupa una superficie di 10mila metri quadrati. Oggi tutte le componenti meccaniche della Celica 4Wd, sopra quella di Auriol, sono realizzate in Germania



LA PRODRIVE È UN'ENGINEERING **Partita vinta investendo in «high tech»**

Ex coequipier di classe internazionale, campione di Gran Bretagna di volo in elicottero e abile uomo d'affari, David Richards impersonifica il manager da rally degli Anni Novanta: scaltro nella pianificazione aziendale e quindi nel trasformare le corse in un'industria e attento alle pubbliche relazioni. L'organizzazione messa in piedi da questo 43enne inglese, la Prodrive, è oggi la seconda potenza nei rally di più alto livello. Coinvolgendo la Fuji Heavy Industries e investendo anzitutto in sofisticate apparecchiature, dal 1990 la società di Richards rappresenta la Subaru nel campionato del mondo, occupandosi anche del programma Asia-Pacifico; dapprima con la Legacy e in partnership con la Subaru Tecnica International, successivamente con la Impreza e realizzando l'intera vettura, dalla scocca al motore, nella «factory» di Banbury, a poche miglia da Oxford, in Inghilterra. La Prodrive, infatti, non è soltanto una organizzata squadra corse ma soprattutto un centro tecnologico avanzato, capace dunque di progettare, di costruire e di sviluppare nuove soluzioni. Alla tecnologia e ai prodotti «made by Prodrive» è ricorsa, nel '93, anche l'Alfa Corse utilizzando sulla 155 Ts SuperTurismo il differenziale anteriore viscoso

studiato dai tecnici di Banbury e realizzato in collaborazione con la Ferguson. Diretta dall'ingegnere David Lapworth, la engineering inglese dispone di una quindicina di tecnici, in maggioranza di «top level», di livello massimo, mentre il numero dei dipendenti, spartiti tra team corse, reparto ricerca, amministrazione e settore pubbliche relazioni rasenta quota cento persone. Scarsissima la presenza giapponese, limitata a un quartetto di tecnici-supervisori della Subaru Tecnica International soltanto in occasione dei rally del mondiale e del campionato Asia-Pacifico.

SOLDANO-DPPI



PHOTO4





Rinunciando alla formula del percorso misto asfalto-terra, gli organizzatori del rally del Portogallo '95 hanno confezionato una gara con fondo tutto sterrato, la prima della stagione su questo tipo di terreno. È anche, la trasferta sulle sponde dell'Atlantico, un'occasione importante, se non già determinante per Didier Auriol, Carlos Sainz e Francois Delecour per riprendere quota in campionato, dopo i ritiri che tutti e tre hanno conteggiato in una delle due prove precedenti, mentre lo scozzese Colin McRae è addirittura a zero punti, a causa del doppio kappad a Montecarlo e in Svezia. L'edizione '94 del rally del Portogallo è stata vinta da Juha Kankkunen, risultando dunque l'ultimo successo dell'asso finlandese.

Il campionato

Il 28. rally del Portogallo, che da un paio d'anni ha ripreso anche la denominazione di Tap Rally, è valido quale terza gara del campionato del Mondo Piloti e Costruttori, del mondiale Marche riservato alle vetture a 2 ruote motrici e con motore aspirato 2 Litri, e della Coppa Fia Piloti Gruppo N. Ecco le classifiche provvisorie.

PILOTI - 1. Makinen punti 25; 2. Kankkunen 22; 3. Sainz, Eriksson 20; 5. Delecour 15; 6. Thiry 14; 7. Radstrom 12; 9. Auriol 8; 9. Aghini 6; 10. Blomqvist, Ragnotti 4; 12. Liatti, Jansson 3; 14. Schwarz, Camandona 2; 16. Holderied, Backlund 1.

CONSTRUTTORI - 1. Mitsubishi punti 100; 2. Ford 75; 3. Toyota 71; 4. Subaru 46.

MARCHE 2 LITRI - 1. Opel punti 89; 2. Renault 65; 3. Peugeot 36; 4. Skoda 33; 5. Ford 21.

COPPA GR. N - 1. Backlund, Camandona punti 13; 3. Holderied, Walfridsson 10; 5. Madeira, A. Radstrom 7; 7. Samuel, Blomqvist 5; Grassner, Frederiksson 4.

Il programma

Mercoledì 8 marzo

Prima tappa: Figueira da Foz-Povoa, km 726 con 11 prove speciali pari a km 177.

Giovedì 9 marzo

Seconda tappa: Povoa-Viseu, km 463 con 10 prove speciali pari a km 147.

Venerdì 10 marzo

Terza tappa: Viseu-Figueira da Foz, km 516 con 12 prove speciali pari a km 156.

Percorso totale: km 1705 con 33 prove speciali (tutte su fondo sterrato) pari a km 480.

I principali iscritti

N.	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	GR.
2	Kankkunen-Grist	Toyota Celica 4Wd	SF-GB	A
5	Sainz-Moya	Subaru Impreza Wrx	E-E	A
7	Delecour-Francois	Ford Escort Cosworth	F-F	A
1	Auriol-Occelli	Toyota Celica 4Wd	F-F	A
4	McRae-Ringer	Subaru Impreza Wrx	GB-GB	A
8	Thiry-Prevot	Ford Escort Cosworth	B-B	A
3	Schwarz-Wicha	Toyota Celica 4Wd	D-D	A
6	Burns-Reid	Subaru Impreza Wrx	GB-GB	A
9	Fiorio-Brambilla	Ford Escort Cosworth	I-I	A
10	Holderied-Thornor	Mitsubishi Lancer Evo2	D-S	N
11	Recalde-Christie	Mitsubishi Lancer Evo2	RA-RA	N
12	Madeira-Silva	Mitsubishi Lancer Evo2	P-P	N
14	Peres-Caldeira	Ford Escort Cosworth	P-P	A
15	De Mevius-Fortin	Nissan Sunny Gti	B-B	A
16	Gronholm-Silander	Toyota Celica 4Wd	SF-SF	A
17	Weber-Hiemer	Seat Ibiza Gti	D-D	A
18	Macedo-Borges	Renault Clio Maxi	P-P	A
19	Sibera-Gross	Skoda Felicia 1.5	CZ-CZ	A
20	Bin Sulayem-Morgan	Toyota Celica 4Wd	UAE-IRL	N
21	Camandona-Crausaz	Ford Escort Cosworth	CH-CH	N
22	Triner-Stanc	Skoda Felicia 1.3	CZ-CZ	A
25	Bica-Sena	Lancia Delta Hf	P-P	A
32	Kamioka-Gormley	Subaru Impreza Wrx	J-GB	N

Gli altri italiani: 40 Navarra-Casazza (Toyota Celica 4Wd Gr.N.); 53 Recordati-Delorme (Lancia Delta Hf Gr.A.); 57 Deila-Scalvini (Peugeot 306 16V Gr.A.); 77 Marchisio-Manuzzi (Ford Escort Cosworth Gr.N.).

ALLESTITE IN INGHILTERRA LE LANCER GR.A

Mitsubishi gioca a... Rugby

Le prestazioni al Montecarlo e subito dopo la spettacolare doppietta al rally di Svezia hanno rilanciato le quotazioni della Mitsubishi RalliArt Europe, e della Lancer realizzata a Rugby, in Inghilterra. Avviata dall'ex rallyman scozzese Andrew Cowan,

l'organizzazione inglese appartiene oggi alla Mitsubishi Motorsport Group, dalla quale dipendono le strategie delle RalliArt sparse nel mondo: Europe, impegnata nel mondiale e nell'Asia-Pacifico, Germany, che si occupa dell'operazione Lancer Gruppo N nel campionato del mondo, Australia, Thailandia, Malaysia e Hong Kong. A differenza del Toyota Team Europe e della Prodrive, che agiscono autonomamente dal Giappone, la RalliArt di Rugby è ancora dipendente dal dipartimento tecnico-corse della Casa madre, nonostante la ristrutturazione avviata l'anno scorso abbia rafforzato la base inglese. Il motore della Lancer Gruppo A è preparato dai tecnici di Mitsubishi Motorport al quartier generale di Okasaki; provenienti dal Giappone sono anche il sistema di trasmissione, con gli efficaci differenziali anteriore e

centrale a controllo elettronico, e i propulsori Lancer in versione Gruppo N. Comunque, la produzione di tutti gli altri elementi meccanici della berlina Evo2 è eseguita in Inghilterra dal personale della RalliArt Europe — una quarantina tra ingegneri, tecnici, impiegati e meccanici che si alternano tra officina e campi di gara — come pure lo sviluppo e la messa a punto della vettura. Tra le organizzazioni euro-nipponiche impegnate nel mondiale, il team di Rugby è anche il meno florido economicamente. Come ha confermato la decisione di Mitsubishi Motorsport Group di non elevare il budget della RalliArt Europe, dunque di rinunciare alla trasferta al rally di Portogallo con le Lancer Gruppo A, nonostante la sorprendente leadership nel campionato Costruttori, ma anche in quelli Piloti col finlandese Makinen. ■

Nella foto grande, la Subaru Impreza di Sainz in azione al rally di Montecarlo '95: la vettura è allestita dai tecnici della Prodrive nella factory di Banbury, nell'altra pagina in alto con in primo piano l'elicottero del team inglese. Al centro, Iwao Kimata, responsabile di Mitsubishi Motorsport Group da cui dipende l'attività della RalliArt Europe, l'organizzazione britannica che schiera nel mondiale la Lancer Gruppo A, a lato al rally di Svezia '95

Felicitazioni a...papà Kankkunen!

Proprio alla vigilia del rally del Portogallo, Juha Kankkunen ha ottenuto la sua vittoria più bella ed è diventato papà di un bel maschietto dato alla luce dalla sua compagna, Piro. Come vuole la tradizione finlandese, al piccolo non è stato ancora dato un nome e questo verrà scelto solo dopo i primi sei mesi di vita. Quando papà Juha potrebbe avere a portata di mano o comunque essere in lotta per il suo quinto titolo mondiale...

■ **TORNA CLARK.** Roger Clark torna a correre! Oggi 55enne, il campione inglese che si è aggiudicato due volte il Rac (nel '72 e nel '76 con le Ford Escort) sarà infatti nuovamente al volante di una vettura da corsa in occasione del rally del Galles che apre la stagione britannica. Il più famoso dei piloti inglesi da rally sarà al via con una Subaru Impreza Gruppo N di quelle utilizzate dai piloti ufficiali della Prodrive per le ricognizioni nelle gare di mondiale e poi rimessa a nuovo nell'officina del figlio di Roger Clark, Matthew. Anche quest'ultimo sarà in gara nel Galles, anche lui su una Impreza Gruppo N, per una sfida tra padre e figlio carica di significati. (m. h.)

■ **DELECOUR.** Anche Francois Delecour prenderà parte al rally del Galles che dà il via alla stagione britannica. Delecour sarà in gara al volante di una Ford Escort del team di Malcolm Wilson principalmente con lo scopo di provare le prove speciali del rally del Galles, normalmente inserite nel Rac di fine stagione valido per il campionato del mondo. Malcolm Wilson ha dichiarato che intende avvalersi di altri top driver per le successive prove della serie britannica. Nell'elenco dei nomi sono compresi, oltre ad Ari Vatanen (per il quale pare già decisa la presenza nel Pirelli International Rally di fine aprile con Fabrizia Pons), anche Biasion e Cunico. (m. h.)

■ **MONTEBELLUNA.** Sono state prorogate al 10 marzo le iscrizioni al rallysprint Città di Montebelluna, in programma domenica 19 marzo con tre prove speciali da ripetere, per un totale di 22 km su 140 complessivi. La gara è organizzata dal Motor Group e chi è interessato può telefonare allo 0423-300600 oppure allo 0337-504990.



PHOTO RACING

PER LA CONCOMITANZA CON LE ELEZIONI...

Piancavallo cambia data

Le elezioni amministrative comunali e provinciali in programma il 23 aprile stanno mettendo in seria difficoltà gli organizzatori del rally di Piancavallo, terza prova del Campionato Assoluto, e potrebbero costringerli a chiedere lo spostamento della gara. In molti comuni delle province di Udine e Pordenone interessati dal passaggio del rally, il 23 aprile si voterà e questo significa che le forze dell'ordine non avranno uomini da destinare alla gara, che prevede verifiche sabato 22, prima tappa domenica 23, seconda tappa lunedì 24. A questo punto, a meno di un improbabile slittamento delle elezioni, il Piancavallo dovrà essere spostato. Quando? La prima ipotesi prevede lo svolgimento del rally nei giorni 25 e 26 aprile, dunque una collocazione festiva e infrasettimanale decisamente poco gradita per ovvi motivi, anche economici, agli organizzatori. Un'altra possibilità è quella di passare al 15-17 settembre nel caso il rally d'Abruzzo, che oggi

occupa quella data, non si dovesse effettuare. A proposito però l'organizzatore, Fiorello Vicci, si è dichiarato fiducioso e confida anzi nel ritorno della Siv, sponsor «storico» della sua gara, per salvare l'Abruzzo. Se anche questa possibilità dovesse «saltare», per gli uomini del

Piancavallo si profilerebbe un'altra soluzione; quella dello spostamento del rally a novembre, con la gara che diventerebbe prova conclusiva del Campionato Assoluto e ultima prova a massimo coefficiente dell'Europeo. Una voce, trova allora credito; quella che vuole il Pian-

cavallo a novembre, «agganciato» all'Avianrally, con una tappa su asfalto e l'altra su terra e con questa frazione valida anche quale prova conclusiva della serie sterrata. Come i più ricorderanno, già tre anni fa la seconda tappa del Piancavallo faceva parte del Trofeo Terra...

CON OREILLE NEL TEAM RENAULT INGLESE

Una Clio per Head

È Robbie Head (a sinistra nella foto sotto) il compagno di squadra di Alain Oreille nel team dei concessionari Renault britannici che schiererà due Clio Williams Gruppo A ufficiali nella principale serie rallistica britannica. A partire dal rally del Galles e per tutto il «Mobil 1-Top Gear», così si chiama il campionato, Head e Oreille saranno presenti con le gialle Clio della AutoMeca, preparatore di riferimento per Renault Sport. A proposito di



Oreille, a destra nella foto, non correrà più in coppia con Jean Marc Andrié e per la sua sostituzione si è fatto il nome di Daniel Grataloup, sino alla scorsa stagione coéquipier di Delecour. Il team, che sarà diretto da Michel Giguou, avrà a disposizione due Clio Maxi in occasione del Rac.

Martin Holmes

HOLMES

FORSE SARÀ ABOLITO IL TITOLO MARCHE

Il Mondiale torna...Coppa?

Elevata quest'anno allo status di campionato del mondo Marche, la serie riservata alle vetture a due ruote motrici e con motore aspirato di cilindrata massima di 2000 cc (nella foto la Renault Clio Maxi), nel '96 tornerà alla denominazione di Coppa Fia 2 Litri. La richiesta di ripristinare il termine Coppa, decisa in una recente riunione della commissione rally della Fia, sarà sottoposta all'attenzione del prossimo consiglio mondiale dello Sport, che potrebbe anche non accogliere la proposta, e rientra nel pacchetto di iniziative già discusse dagli uomini della



PHOTO 4

Federazione, quali la decisione di mantenere almeno fino all'anno 2000 l'attuale regolamentazione tecnica delle vetture del campionato

del mondo, quindi Gruppo A, e anche Gruppo N, a trazione integrale e motore turbo.

(m.rav.)

TRE CINQUECENTO SPORTING NELLA SERIE

Fiat da «Terra»

Alla presenza del presidente della Csa Alberto Librizzi, si è svolta sabato 4 marzo, presso lo stabilimento Abarth di Chiavasso, la premiazione dei protagonisti del Trofeo Cinquecento 1994. Per Valter Ballestrero, alessandrino di Basaluzzo, vincitore del Trofeo '94, il 1995 porterà un programma ancora con la scuderia Supergara, che lo vedrà impegnato con la Cinquecento «Kit» nel Trofeo Tradizione Terra, mentre non mancherà sicuramente qualche puntata anche nel Campionato Assoluto. Programma analogo per Marco Caviglioli (nella foto), che proprio la scorsa settimana ha raggiunto, in via anco-



PHOTO RACING

ra verbale ma pressoché definitiva, un accordo con la Supergara per partecipare anche lui al Trofeo Terra con la Cinquecento «Kit» e per alcune uscite nei rally di Campionato Assoluto. Marco

Ascheri utilizzerà (a sua volta) la Cinquecento «Kit» messagli a disposizione dalla Scuderia Astra ed andrà a sfidare Caviglioli e Ballestrero nel Trofeo Terra.

Massimo Dellepiane

NEL CAMPIONATO CECO E NELL'EUROPEO

Bertone in Toyota

Enrico Bertone e Massimo Chiapponi saranno al via del Corte Inglés, la prima prova del Campionato Europeo con massimo coefficiente, ancora con la Toyota Celica con la quale hanno vinto lo scorso anno il rally Catalunya-Costa Brava valido per la Coppa Fia 2 Litri (nella foto). Il 36enne torinese e il suo navigatore parteciperanno ad altre prove a massimo coefficiente della serie continentale (Zlatni, Piancavallo, Polonia) mentre il loro obiettivo primario sarà il successo nel campionato ceco al quale hanno preso parte già lo scorso anno. Nell'interessante programma con la Celica assistita dalla scuderia Grifone, Bertone e Chiapponi potrebbero poi inserire il rally dell'Acropoli e nuovamente il Catalunya-Costa Brava.



BISHOP

SPECIAL STAGE

Tra i pretendenti al successo di Gr. N in Portogallo c'è anche **Philippe Camandona**. Dopo Montecarlo vuole il bis...

LAURENT MISSBAUER

Tra i protagonisti del rally del Portogallo in programma questa settimana ci sarà anche lui, Philippe Camandona, 37enne svizzero che con il successo in Gruppo N a Montecarlo ha attirato su di sé un po' delle luci della ribalta abitualmente riservate ai big. E che, in Portogallo appunto, torna di scena nel mondiale dopo aver disertato la Svezia. Campione elvetico rally nel '90, Camandona corre con una Ford Escort Cosworth della Gto Evolution di Gérald Teotill.

— In Portogallo gli avversari non mancheranno davvero...

«Io parto con l'idea di racimolare qualche punticino, magari concludendo fra i primi tre di Gruppo N, il che mi permetterebbe di restare al comando della classifica di Coppa Fia. Solo così posso sperare di convincere i miei sponsor a mandarmi anche al Tour de Corse e, perché no? a disputare un programma mondiale completo».

— Sposato con la sua ex navigatrice, Francine, impegnato nella vita di tutti i giorni dal lavoro di geometra nell'impresa familiare di costruzioni edili, Philippe Camandona ha stupito tutti a Montecarlo per aver battuto Isolde Holderied in una durissima lotta che si è conclusa in volata, con Camandona dietro di otto secondi al via dell'ultima speciale e poi vincitore.

«Come accadde a Didier Auriol nel suo incredibile rush finale nel '93, non ero più me stesso. Ero in stato di grazia. Ho fatto un po' di jogging all'ultima assistenza, poi sono risalito in macchina deciso a tutto. Ho guidato al limite e a volte anche oltre e devo ringraziare Dio, che sicuramente mi ha dato una mano. Sul verglas del Col de Bleine non so neanche io come ho fatto a non volare fuori strada».

— E adesso c'è il Portogallo, un rally che Comandona ha già disputato e che quindi non gli è sconosciuto...

«Infatti. Ho già corso nel '93 ed ero terzo di Gruppo N, anche allora con una Escort della Gto Evolution, prima di essere bloccato da due rotture successive al cambio che mi hanno costretto al ritiro. Allora i guasti mi furono fatali ma quest'anno l'Escort ha raggiunto un livello di sviluppo e di mes-



FERRETTI

Sarei contento di arrivare fra i primi tre. Così potrei sperare di correre in Corsica

sa a punto tale da farmi ben sperare. Anche se so benissimo che sarà dura. Del resto, basta dare una rapida occhiata all'elenco degli iscritti per capire che la vita non sarà facile in Gruppo N nel rally del Portogallo: le tre Mitsubishi Lancer di Recalde, Madeira e della Holderied, le Toyota Celica Gt-Four di Bin Sulayem e Navarra. Come si vede, sono almeno cinque le vetture che possono tranquillamente puntare in alto».

Molto seguito dagli appassionati di rally elvetici, Philippe Camandona si è sempre segnalato sinora per il suo stile di guida decisamente spettacolare, capace di infiammare anche il tradizionalmente freddo e compassato pubblico rossocrociato. E il rally del Portogallo potrebbe anche finire con un miracolo. In fondo, Fatima non è poi così lontana dal percorso...

■ **FINLANDIA.** Il Punaaraita Rally, seconda prova del campionato finlandese, ha visto il successo di Marcus Gronholm con la Toyota Celica. Gronholm, impegnato questa settimana nel rally del Portogallo con una delle Celica della scuderia Grifone, ha battuto suo... cugino Sebastian Lindholm, attardato da problemi di motore sulla Ford Escort. Terzo, primo di Gruppo N con la Mitsubishi Lancer Evo II, Jouko Puhakka. La sorpresa è venuta dalla «F.2», dove i super favoriti Mokkonen (Nissan) e Laukkanen (Vw Golf) si sono visti sopravanzare dalla Opel Astra di Harri Rovanepera, ottavo assoluto. (e.i.)

■ **MARCHISIO.** Nonostante il forfait per il rally del Portogallo di questa settimana, dove doveva essere della partita, Raul Marchisio sarà ancora presente in alcune prove del mondiale con vetture di Gruppo N dopo aver corso a Montecarlo con una Escort. Sempre appoggiato dalla scuderia Ateoneo, il pilota cuneese sarà sicuramente schierato al Tour de Corse e in due prove della Mitropa Cup (per questioni di sponsor). La vettura potrebbe ancora essere la Ford, ma esiste la possibilità di fornire a Marchisio una Mitsubishi Lancer della Ralli Art Germany. Marchisio, che sarà anche alla via del Campionato 2 Litri come si legge a fianco, ha inoltre l'opportunità di disputare il 1000 Laghi con una vettura di Gruppo N.

■ **FRANCIA.** Le Renault Clio Maxi ufficiali troveranno in Francia pane per i loro denti. Nella serie nazionale transalpina, che prende il via a fine marzo con il Grasse-Alpin, saranno infatti della partita due Peugeot 306 S16 schierate dai concessionari francesi e affidate a Fabien Doenlen e Gilles Panizzi. Inizialmente Gruppo A, le vetture diventeranno poi delle 306 S16 Gruppo A «kit» non appena la versione Maxi sarà stata omologata e sarà diventata competitiva.

■ **NISSAN-CMA.** Per Alessandro Battaglin, il forte pilota vicentino che lo scorso anno portò al debutto la versione «italiana» della Nissan Sunny Gti a due ruote motrici, potrebbe esserci quest'anno un programma di presenze in rally di prestigio ancora con una delle vetture della Cma. Battaglin potrebbe infatti essere schierato al Piancavallo e in qualche prova di mondiale.

L'INEDITO TRICOLORE TROVA UN ALTRO BIG

Travaglia nel «2 Litri» con la Clio

Manca l'atto formale della firma, ma ormai tutto lascia intendere che si rinnoverà nel Campionato italiano 2 Litri lo splendido duello fra Travaglia (nella foto sotto in gara sulla Clio lo scorso anno) e Andreucci, duello che ha animato la «F.2» del Campionato Assoluto '94. Renato Travaglia si è infatti accordato nuovamente con la Papini Auto&Sport e quindi si ritroverà di fronte il toscano, tornato alla Peugeot nei quadri della Auto Sport Italia. I due piloti affileranno le armi in vista del rally di Torino, prova di apertura del Campionato 2 Litri, partecipando al 1000 Miglia valido per l'Assoluto. Travaglia ha annunciato che sarà alla via della gara bresciana con la Clio che per lui Papini ha rilevato direttamente alla Renault, mentre Andreucci dovrebbe recupera a Brescia

PHOTO4

la mancata partecipazione al Ciocco con la Citroën Zx di Nocentini. Con l'arrivo di Travaglia si va definendo sempre più lo schieramento delle Clio nel Campionato 2 Litri. Si tratta di un vero e proprio squadrone, che tuttavia ha nuovamente «perso» Giovanni Russo. L'impossibilità del torinese a partecipare a tutta la serie (ma a Torino vorrebbe comunque esserci) ha infatti indotto la Autorel a rinunciare a schierarsi nel «2 Litri». A tutt'oggi questo è l'elenco delle Clio Gruppo A impegnati nel nuovo campionato: Renato Travaglia, Nico Caldarola, Raul Marchisio (Papini Auto&Sport), Romeo Deila (Balbosca), Emanuele Garosci (2G Corse), Andrea Saggio e Cantamessa (Con-

ti-Bp), Alessandro Brega (De Stefanis), «Apy» (Automotive), più una vettura ancora da assegnare da parte di Munaretto. Annunciate anche, con le Clio Williams Gruppo N, le partecipazioni di Gianni Gomba e Pier

Francesco Verbilli (Munaretto) e Gabriele Tognozzi (Balbosca). Con la Opel Calibra di Conrero, infine, Domenico Guagliardo aggiungerà un tocco di insolito sin dal rally Città di Torino.

Gianni Cogni

AVRÀ LA PEUGEOT IN VERSIONE 1600

Fassitelli sale sulla nuova 106

Decorrerà dal 1. aprile, giusto in tempo per il rally di Torino, l'omologazione della versione 1,6 litri della Peugeot 106 Xsi. La vettura, molto attesa, ha già trovato due

portacolori di punta sia in chiave Gruppo A che Gruppo N: Ludovico Fassitelli e Demitri Brunello. L'ex campione Promozione dovrebbe debuttare con la vettura Gruppo A





LASCIA LA CITROËN PER LA SUNNY GTI Viale passa alla Nissan «F.2»!

urata dalla Stylcar già a Torino, mentre Brunello vincitore di altrettanti monomarca Peugeot nelle ultime due stagioni) si affiderà alla versione Gruppo N. Fassitelli, che correrà con i colori Renault-Autodoc, disputerà tutto il «2 Litri» con questa vettura, con il duplice obiettivo del campionato e della Peugeot Cup.

Sono definitivamente scaduti gli ultimi dubbi sulla partecipazione di Nissan e Citroën al Campionato italiano 2 litri: la Sunny Gti e la Zx 16V andranno così ad affiancarsi alle già certe Bmw 318 is, Opel Astra, Corsa e Calibra, Peugeot 306 S16 e 106 Xsi e Renault Clio Williams. La scorsa settimana la Cma ha siglato un accordo con Antonio Viale per schierarlo già a Torino con la Sunny Gti (nella foto) ed a buon punto sono le trattative per affiancarlo anche una seconda vettura per Manuel Villa. La Cma, inoltre, ha provveduto di persona al versamento della quota

necessaria per entrare a far parte del Pool Promozionale Rally. Operazione analoga per Mauro Nocentini che, «abbandonato» proprio da Viale, si è accordato per affidare la Citroën Zx a Lucio Guizzardi, il quale correrà in coppia con Monetti. A Guizzardi potrebbe aggiungersi Mario Stagni, tuttora in ballottaggio fra Citroën e Peugeot. Con la Peugeot 306 S16 Gr.A, infine, è annunciata la presenza di Andrea e Michele Crestani mentre una terza vettura sarà per Vidori. Tali automobili si affiancheranno a quelle della AutoSport Italia per Andreucci e Zampani.

CORRERÀ CON LO PSEUDONIMO

Guizzardi onora Cianci

Il nome di Daniele Cianci, il navigatore ligure tragicamente scomparso poco più di un mese fa, figurerà ancora negli elenchi iscritti dei rally italiani di questa stagione. La toccante iniziativa è di Lucio Guizzardi, che proprio con lo sfortunato Cianci ha mosso nel lontano 1977 i primi passi come pilota prima di iniziare la sua carriera di professionista nel ruolo di navigatore, a fianco di Dario Cerrato. Per questa stagione, il simpatico pilota di Novi Ligure ha «staccato» la propria licenza con lo pseudonimo «Cianci»: davvero un bel gesto. «Eravamo tutti molto affezionati a Daniele, ed io in particolare — ha detto Guizzardi — per questo ho pensato che sarebbe stato bello ricordarlo in qualche modo: ho trovato quello dello pseudonimo. Mi auguro faccia piacere a tutti gli sportivi».

ALTA TENSIONE

L'uscita di strada al Ciocco costerà a **Piero Longhi** la partecipazione a Brescia E adesso il suo tricolore...

GIANNI COGNI

Perché l'hai fatto? Il primo dei tanti a porsi questa domanda è stato proprio lui, Pierino Longhi. Il suo debutto con la Ford Escort del Jolly Club è stato quasi (c'è pur sempre lo scratch in una speciale come contentino) il peggiore che si potesse fare: sei prove disputate aperte da una foratura e chiuse da una rovinosa uscita di strada nella quale ha irrimediabilmente danneggiato la vettura. Tanto da impedirgli di partecipare al prossimo 1000 Miglia. L'avventura di Longhi nel tricolore ripartirà, dunque, solo da Piancavallo.

— **Stagione già compromessa?**

«Mi auguro proprio di no: il campionato, comunque, si gioca su cinque o sei risultati. Ma certo non ci voleva e le mie prospettive in chiave '95 si sono fatte già diverse. Speravo di prendere confidenza con la vettura al Ciocco e poi andare in crescendo ed iniziare a dare il massimo da Piancavallo. Ora invece ho di fronte l'eventualità di partire da zero in Friuli e con l'obbligo di non commettere altri errori. Questa volta mi hanno perdonato, ma non potrei certo aspettarmi altrettanta magnanimità in caso di bis immediato. Se poi Cunico vincerà anche a Brescia vedrò di diventare il suo perfetto scudiero, rimandando al '96 le mie ambizioni di titolo. So che Cunico punta al mondiale ed io spero di «ereditare» da lui i galioni di capitano del Jolly per il tricolore del '96».

— **Che cosa è successo al Ciocco?**



«Veramente di tutto. Sulla prima prova, lo si è visto con le riprese della camera car, la pioggia ha portato un sasso sulla strada ed io ci sono passato sopra, forando. Sulla seconda sono entrato piano nel guado che ha fatto poi annullare la speciale, ma non è bastato e la mia macchina si è spenta. La terza, magari anche grazie ai testacoda di Cunico e Liatti, l'ho vinta. Nella quarta sono andato in testacoda. Prima dello start della quinta avevo una gomma forata: ho potuto cambiare il pneumatico in neutralizzazione, ma di scorta ne avevo uno differente. Non solo. La sosta ha fatto appannare i vetri della vettura limitandomi la visibilità».

— **Poi, il disastro...**

«Stavo andando molto bene quando ho sbagliato una frenata, troppo violenta, e sono uscito. Credo siano stati due i fatti che mi hanno tradito. Sull'asciutto mi sono trovato a mio agio con la vettura e forse mi sono concesso troppe confidenze sul bagnato. Inoltre, il pedale del freno della Escort è molto più morbido di quella della Toyota: così ho ripetuto l'errore commesso a novembre alla Targa Florio».

fotografie ZINI



Due immagini che documentano l'uscita di Longhi con l'Escort al Ciocco. Come si vede nella foto in alto i danni sono notevoli...

RALLY-RAID
SECONDA EDIZIONE

Si riparte per Pechino

Tre anni dopo la prima edizione, René Metge è pronto per una nuova avventura con la maratona che inizia a Parigi. E che quest'anno attraversa anche la Mongolia

PAOLO BOMBARA

PARIGI — Se preferite le incognite dell'avventura piuttosto che la tranquillità del dolce far niente, annullate subito il soggiorno programmato al mare o in montagna e preparatevi a trascorrere il mese di agosto sulle tracce di Gengis Khan e di Michele Strogoff. Al posto di crogiolarsi al sole, sulla sabbia di qualche spiaggia, suderete sette camicie calcando l'erba del deserto dei Gobi e, dopo 10.000 chilometri di percorso e sedici giorni di corsa, arriverete a Pechino, tappa finale della seconda edizione della Parigi-Mosca-Pechino che René Metge ha presentato la scorsa settimana a Parigi. Rispetto alla prima edizione, disputata nel 1992 e vinta da Pierre Lartigue su Citroën Zx, il percorso è integralmente nuovo: la gara toccherà quest'anno anche la Mongolia e la sua capitale, Ulan Bator. Sponsorizzata dalla società russa Master, che ha siglato un contratto di cinque anni, il raid partirà da Parigi il 6 agosto e giungerà a Pechino il 26 dello stesso mese. A dire il vero, dopo

una comoda trasferta sino a Kiel in Germania e l'attraversamento del Mar Baltico in battello (il trasferimento via mare durerà due giorni) le cose inizieranno a farsi serie il 10, da San Pietroburgo. Dalla città degli zar, i concorrenti partiranno alla volta di Vladimir facendo sosta a Mosca, all'ombra del Cremlino e nel cuore dei festeggiamenti per il cinquantenario della vittoria nella seconda Guerra mondiale. Dopo una sosta presso Naberezhnyy Celný, sede della società di camion Kamaz (i cui stabilimenti si estendono su un'area di ben 125 km quadrati, in proporzione con le gigantesche dimensioni della Russia imperiale) il rally entrerà nel Kazakistan. Quattro giorni più tardi, dopo una breve incursione in Siberia, sarà la volta della Mongolia, dove i concorrenti rimarranno sei giorni. In seguito gli equipaggi valicheranno la famosa Muraglia cinese. «Quella vera — precisa Metge — non quella rifatta, restaurata per i turisti. Il colpo d'occhio sarà fenomenale». La Grande Muraglia diverrà familia-

re ai concorrenti che giungeranno al traguardo. Nei tre giorni di gara in Cina, infatti, la incroceranno in tre occasioni. Il ritmo di gara sarà di una prova speciale al giorno da San Pietroburgo a Pechino, tenendo conto che la giornata del 18 agosto sarà quella prevista per il riposo, a Ulan Goom in Mongolia. Le speciali saranno mediamente lunghe da 300 a 400 chilometri, con un primato di 590 chilometri per la prova nella steppa del Kazakistan. L'organizzazione effettuerà numerosi sforzi per permettere che il maggior numero di concorrenti riesca a giungere all'arrivo. Come durante la prima edizione del raid, molta attenzione sarà dedicata ad evitare di lasciar detriti e veicoli abbandonati dietro alla carovana di gara. Un sistema di recupero tramite camion sarà organizzato con l'aiuto della Kamaz. Ogni sera a fine tappa, grazie all'organizzazione di Georges Groine sarà montato un tendone degno di un... circo che servirà al bivacco ed al ristoro dei concorrenti e che potrà ospitare oltre 800 persone. ■





 **FORMULA INDY**
GARA A MIAMI

DEGNO DEL PADRE



Ha corso alla Prost nei primi due terzi di gara. Poi, quando ormai era chiaro che la vittoria era un fatto personale fra lui, Gugelmin e Rahal, Jacques Villeneuve ha smesso i panni del Professore per vestire quelli della tigre e ha stupito tutti

PHOTO4

Con una grinta pari a quella di Gilles, a soli ventitré anni Jacques Villeneuve ha ottenuto il suo secondo grande successo. Peccato per Andretti, buttato fuori da Salazar mentre dominava

■ **CESARE MARIA MANNUCCI**

MIAMI — È un campione vero, completo. Che ha il suo punto di forza in un eccezionale visione tattica della corsa. Che sa gestire nel migliore dei modi tutte le varie fasi della gara, e che quando è necessario, sa attaccare con una determinazione degna della tradizione di suo padre. Jacques Villeneuve ha dimostrato a Miami di fare parte ormai di diritto del gruppo dei grandi della

F. Indy. Ha ottenuto la sua seconda vittoria, correndo alla Prost, cosa ancora più sorprendente per un ragazzo di appena ventitré anni, alla sua seconda stagione in F. Indy. Un'impresa quasi leggendaria, considerando che piloti di ben maggiore esperienza sono usciti di pista o sono rimasti coinvolti in collisioni. Il tracciato poi era un autentico inferno, con l'asfalto che si sgretolava giro dopo giro, per non parlare poi dei nuovi pneumatici approntati dalla Goodyear che si sono rivelati molto incostanti nel rendimento tra un set e l'altro. Nonostante queste difficoltà, Villeneuve non ha mai commesso il minimo errore, adeguando la sua condotta di gara in funzione di chi lo precedeva. Quando ormai era chiaro che la vittoria era un fatto personale tra lui, Gugelmin e Rahal, il pilota del team Green ha smesso i panni del «Professore» per vestire quelli della «Tigre». Ha marcato Gugelmin giro dopo giro, poi quando il brasiliano è entrato ai box per l'ultimo rifornimento lo ha seguito come un'ombra. Ai box lo ha aiutato un autentico miracolo effettuato dai suoi meccanici, che sono riusciti a effettuare il cambio gomme e a rifornire la stessa quantità di metanolo di Gugelmin, risultando quasi quattro secondi più rapidi. Davvero una grande impresa dei meccanici del nuovo team Green, risorto come un'Araba Fenice dopo il burrascoso divorzio di fine anno con Jerry Forsythe. L'impresa di Villeneuve acquista ancor più valore nella considerazione che su questa pista, le Reynard avevano dimostrato un rendimento forse inferiore rispetto alle Lola.

ANDRETTI. Chi avrebbe meritato di salire sul gradino più alto del podio insieme a Villeneuve, era Michael Andretti. Tornato nel team Haas, Michael ha messo in evidenza la grinta dei giorni migliori. Ha ottenuto la pole e per quarantanove giri ha comandato la gara con grande autorità, prima di aver la sfortuna di incontrare sulla sua strada Eliseo Salazar che, senza guardare minimamente gli specchietti, lo ha «schiacciato» contro il muro, costringendolo al ritiro. Sino a quel momento Andretti aveva dato l'impressione di essere imprendibile. Nessuno era riuscito a insidiarlo da vicino e la vittoria era ormai nelle sue mani. Più di dieci anni fa, sempre con il suo comportamento irresponsabile, Salazar tolse la vittoria di un Gp di Germania a Nelson Piquet. In quell'occasione il brasiliano lo prese a pugni. Probabilmente avrebbe meritato lo stesso trattamento da parte di Michael Andretti; deve solo ringraziare che il pilota americano è forse più pacato e ha preferito non alimentare la polemica. È stata comunque la corsa dei nuovi nomi, a dimostrazione che la fase di ricambio in Indycar è già cominciata. I piloti brasiliani sono stati grandi protagonisti. Da Gil De Ferran, eccellente in qualifica e nelle fasi iniziali di gara, a Gugelmin, finalmente tornato sul podio dopo una gara estremamente incisiva. Se avesse avuto dei meccanici più rapidi nell'effettuare l'ultimo rifornimento,



EMPICS

probabilmente oggi Gugelmin festeggerebbe la sua prima vittoria. Resta comunque la soddisfazione per aver dimostrato di poter correre con il passo dei primi, risolvendo a proprio favore anche l'impegnativo confronto con il compagno di squadra Danny Sullivan.

PENSKE KO. E le Penske? Che cosa è successo alle vetture che lo scorso anno avevano vinto dodici gare su sedici? Una corsa da dimenticare per Unser e Fittipaldi. Le nuove gomme realizzate dalla Goodyear si sono rivelate del tutto inadatte al nuovo telaio Penske. Fittipaldi ha il sospetto che le gomme siano state cambiate alla vigilia di Miami, in quanto nei test privati, i problemi di mancanza di grip meccanico si erano evidenziati, ma non in forma così evidente come a Miami. Sulla vettura '94 di Johansson queste difficoltà sono apparse ma in modo meno palese ed è comunque sorprendente che in due giorni di prove la Penske non sia riuscita a risolvere questo problema. In gara, poi, sia Unser che Fittipaldi sono stati rallentati da noie all'elettronica e al motore. Lo avevamo detto anche alla vigilia. Per la prima volta nella sua storia, la Penske si è presentata alla vigilia della prima gara di campionato con solo duemila miglia di collaudi,

quando in passato aveva effettuato percorrenze ben maggiori. Il nuovo motore Mercedes e la nuova elettronica hanno fatto il resto e Roger Penske non avrebbe certamente pensato a un risultato del genere alla vigilia della prima gara. Ci sono poi state altre cose interessanti. Dal debutto in F. Indy di Christian Fittipaldi, all'eccellente prova di Danner, settimo al traguardo con una vecchissima Lola T 93. Bisogna poi sottolineare la crisi che ha colpito Paul Tracy nettamente uscito a pezzi dal confronto con il suo compagno di squadra. Il week end di Tracy è stato quasi comico, per essere generosi nei suoi confronti. Tra prove e gara ha collezionato ben otto uscite di pista, molte delle quali a dir poco sconcertanti. Al primo giro è riuscito a centrare in pieno la catasta di gomme che limitava la chicane. Il tutto sotto gli occhi esterrefatti di Paul Newman e Carl Haas. Lo scorso anno si disse che Tracy commetteva molti incidenti perché sottoposto a una grande pressione da parte di Penske. La cosa si sta ripetendo adesso con una sconcertante sequenza e il problema è forse nella testa e nei nervi di Tracy, piuttosto di chi gli sta vicino. E sempre un'uscita di pista è stata alla base del ritiro di Alessandro Zampedri e di Teo Fabi. Un debutto sfortunato per i due piloti italiani in gara. ■

LA GARA □ SECONDO SENZA ERRORI

Gugelmin impeccabile

MIAMI — Quasi ottantamila spettatori sotto un caldo terrificante. Il via è regolare con Andretti che va al comando davanti a Gugelmin, De Ferran, Tracy, Boesel e Sullivan. Alla chicane in fondo al rettilineo Paul Tracy distrugge la sua Lola colpendo in pieno la barriera protetti-

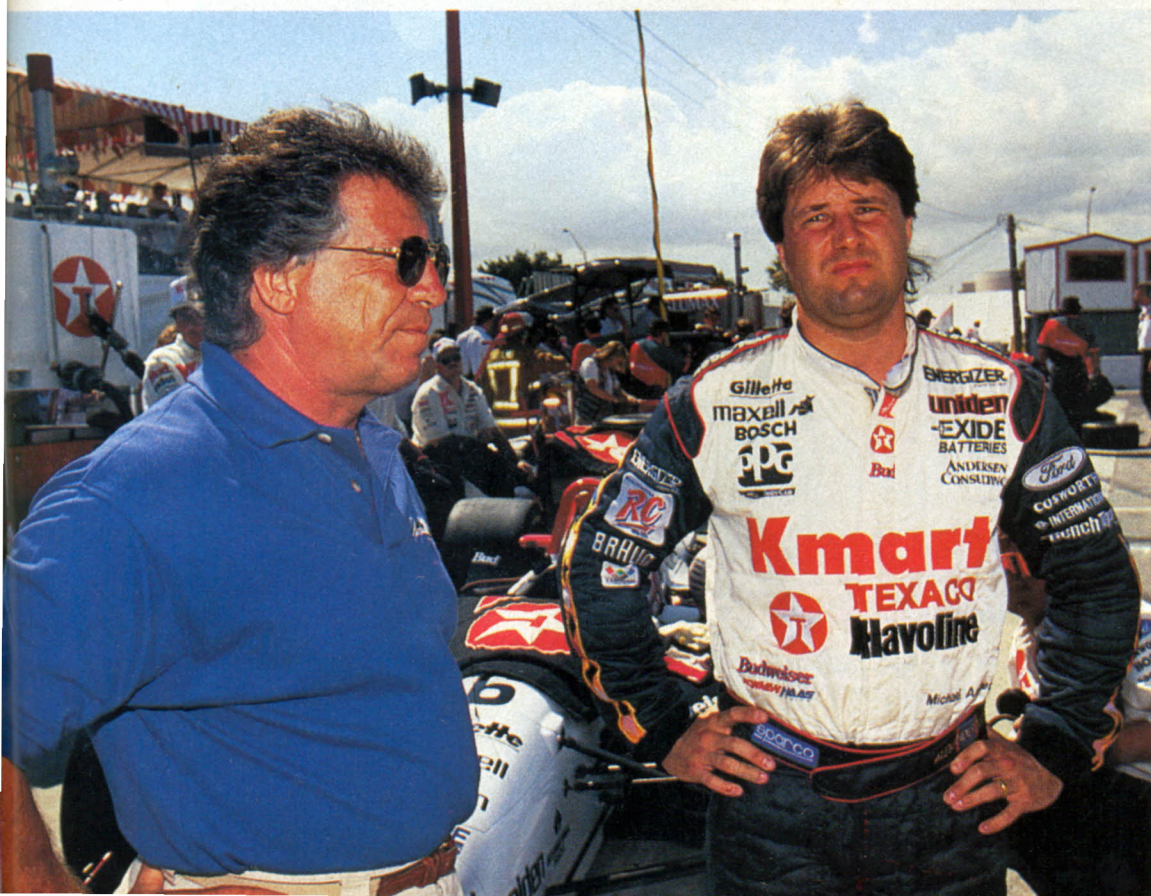
va. Alle sue spalle riescono ad evitarlo quasi tutti, ma in un tamponamento provocato probabilmente da Cheever, Zampedri perde un giro. La gara è appena partita e c'è già in pista la pace-car. Al quinto giro la corsa riparte nuovamente con Andretti al comando davanti a Gugelmin, Sullivan, Ch-

ristian Fittipaldi e Villeneuve. Si ritira De Ferran, in quel momento terzo, a causa della rottura del cambio. Al decimo giro Andretti dispone di tre secondi di vantaggio su Gugelmin, sei su Sullivan e sette su Fittipaldi. Si ferma ai box Unser per problemi al cambio. Riparte ma viene fermato con la bandiera nera per l'eccessiva velocità nella corsia box. Si ferma ai box Christian Fittipaldi, ma nel ripartire colpisce la sua ruota appena smontata, con il risultato di danneggiare la convergenza. Al ventesimo giro Andretti sempre al comando con nove secondi di vantaggio sulla coppia del team PacWest, Gugelmin e Sullivan. A diciotto secondi segue Villeneuve, davanti a Pruett, Boesel, Rahal, Gordon, Vasser e Johansson. Iniziano i rifornimenti. Fernandez e Ribeiro entrano in collisione. Al venticinquesimo giro si ferma ai box Emerson Fittipaldi per problemi al motore: per il brasiliano è il ritiro. Bandiera nera per il nipote Christian, penalizzato con uno stop and go. Entra la pace-car poi la corsa riparte con Andretti davanti a Gugelmin, Villeneuve e Sullivan. Al Unser continua nelle sue soste ai box e ora lamenta noie di elettronica. Vitolo sbatte contro il muro e rientra la pace-car. Un giro dopo la corsa riparte e Andretti ha un leggero contatto con Christian Fittipaldi. Al trentesimo giro Andretti è tallonato da Gugelmin, poi a due secondi segue Villeneuve, quindi Sullivan, Pruett, Rahal e Gordon. Zampedri esce di pista al trentaseiesimo giro, dopo essere risalito sino alla tredicesima posizione. Al



fotografiePHOTO4

Gara da dimenticare per tre top driver. In alto a sinistra Unser jr., afflitto da noie tecniche. Sopra Tracy, finito subito contro le barriere protettive. Sotto, Michael Andretti messo ko in gara da Salazar, è assieme al padre Mario



box

Rahal e Shell pro bambini sudamericani

Filantropica iniziativa di Bobby Rahal e della Shell, che hanno deciso di dare vita ad una fondazione a scopo benefico che ha come obiettivo la costruzione di edifici scolastici per bambini provenienti dall'America latina. La Shell verserà al fondo 5 dollari per ogni miglio che le vetture del team Rahal percorreranno nelle 14 gare in programma negli Stati Uniti.

■ **GRECO.** Ai sei brasiliani attualmente presenti in F. Indycar presto se ne aggiungerà un settimo. Si tratta di Marco Greco, che dovrebbe fare il suo rientro a partire dalla gara di Phoenix, con una Lola, del team Galles.

■ **PNEUMATICI.** Le nuove regole in materia di pneumatici sembrano aver creato per il momento uno stato di non aggressione tra Firestone e Goodyear. Oltre ai provvedimenti anticipati sul precedente numero di As, la Cart ha comunicato che un pilota potrà passare, dopo le prove, da un costruttore all'altro di pneumatici, ma dovrà partire dal fondo dello schieramento. Se il cambiamento avverrà tra una sessione e l'altra, i tempi ottenuti saranno separati, come se si trattasse di due vetture diverse.

■ **LAUDA.** Visto ai box della F. Indy anche Niki Lauda. L'austriaco era presente per lanciare la sua linea di charteraggio, che punta molto sugli scali di Miami e Orlando. La pubblicità della Lauda Air era presente in grande quantità sui muretti del circuito. Niki ha voluto chiarire che non c'era nessun legame tra la sua presenza e il ruolo che ricopre alla Ferrari.

■ **ANDRETTI.** Un po' a disagio Mario Andretti nella nuova veste di consulente speciale per il figlio Michael. Qualche privilegio Mario lo conserva, comunque, come poter camminare nella pit lane in pantaloncini, sebbene le rigidissime regole della Indycar lo vietino espressamente. Mario ha poi passato lunghe ore a firmare bottiglie di sauvignon, con la speciale etichetta «Arrivederci Mario»: un business che ha portato alla famiglia Andretti numerosi milioni di dollari.

quarantesimo giro Andretti dà l'impressione di controllare ogni fase della gara. Dispone di due secondi su Gugelmin e quattro su Villeneuve, ma nessuno alle sue spalle dà l'impressione di poterlo attaccare. Al quarantasettesimo giro si ritira Johansson per rottura del cambio. Il giro successivo si verifica il ritiro di Andretti. Nel doppiare lo scorretto Salazar, Michael viene schiacciato contro il muro dall'irresponsabile cileno. Si piegano entrambe le sospensioni e la leadership della gara passa a Gugelmin, per la prima volta al comando di una gara di Indycar. Al cinquantesimo giro il brasiliano conduce con meno di un secondo

di vantaggio su Villeneuve che lo «studia» a ogni curva. Più distanziati seguono Sullivan, Pruett, Rahal e Vasser. Ribeiro e Bachelart si ritirano per due uscite di strada. Al cinquantaseiesimo giro Gugelmin rifornisce; subito dopo entra la pace-car e al cinquantanovesimo giro, quando la corsa riparte, Villeneuve è ora al comando con Gugelmin a sei decimi. A un secondo di distacco segue Rahal, poi Pruett, Sullivan e Gordon. Esplode il motore di Vitolo, mentre Christian Fittipaldi tocca il muro ma riparte. La pista e le gomme sono ormai al limite dell'aderenza. Ne fanno le spese anche Teo Fabi e Danny Sullivan. Si ritira Salazar

per rottura del motore, imitato da Fabi che abbandona per la rottura dello scarico. Entra nuovamente la pace-car. Esce di pista anche Brian Herta, che danneggia la sospensione. Nuovamente corsa interrotta, poi è la volta di Robby Gordon a finire in mezzo alle gomme di protezione, probabilmente per un cedimento alla sospensione posteriore. Nuova neutralizzazione; poi a tre giri dalla fine la gara riprende con Villeneuve saldamente al comando davanti a Gugelmin e Rahal che evitano di attaccarlo perché appagati dal risultato. Eccellente la corsa di Danner che con una vecchia Lola T93 riesce a terminare al settimo posto. ■

fotografiePHOTO4





Mauricio Gugelmin, a sinistra, giungendo secondo con la Reynard del team Pac-West ha ottenuto il suo miglior risultato da quando milita in F. Indy. Positivo anche il debutto di Christian Fittipaldi, sopra, settimo in prova e quinto in gara con la Reynard di Walker. Bobby Rahal ha portato sul podio la prima delle Lola: la sua vettura è stata la più veloce tra quelle motorizzate Mercedes. Il pilota dell'Ohio ha preceduto di tre posizioni il compagno di squadra Boesel



A PENSKE I MOTORI TOP E AGLI ALTRI QUELLI ILMOR

Mercedes in forze

MIAMI — Presente tutto lo stato maggiore della casa di Stoccarda per la gara di apertura. La presenza fissa di Norbert Haug nei box della Penske ha sancito di fatto una realtà nota a tutti, ossia che una cosa saranno i motori a disposizione della Penske e un'altra i propulsori a disposizione delle squadre clienti. In funzione degli impegni della Ilmor su più fronti, si è anche provveduto a una ridistribuzione delle responsabilità. Mario Illien si occuperà a tempo pieno della F.1, Paul Morgan della F. Indy. La Mercedes ha deciso inoltre di utilizzare anche per la 500 miglia di Indianapolis lo stesso motore (ribattezzato Ic 108) impiegato in tutte le prove del campionato, abbandonando così il propulsore ad aste bilancieri che aveva vinto lo scorso anno, perché troppo penalizzato dai nuovi regolamenti in vigore a Indianapolis. Rispetto al propulsore Ilmor D, numerose le modifiche apportate. Ridisegnate le teste così come il polmone

di alimentazione, avendo ottenuto un sensibile aumento di velocità nella pressurizzazione della miscela aria-metanolo. I motori in versione clienti hanno beneficiato in buona parte di queste modifiche e le prestazioni, rispetto all'ultima evoluzione dei motori Ford, sono adesso analoghe. Norbert Haug ha poi chiarito la posizione Mercedes in merito alla guerra Cart-Irl: «Non è nell'interesse di nessuno che ci siano due campionati. In qualunque modo, ma è necessario trovare un accordo. Anche nel Dtm abbiamo avuto problemi con la Fia, poi tutto si è risolto in maniera onorevole per entrambi. Entro un mese bisogna trovare un compromesso. Certo, se dovesse passare la regola del motore 2.2 litri, per la Mercedes sarebbe il terzo motore da realizzare in meno di due anni di competizione. Non siamo prevenuti verso nessuna delle parti, ma devono dirci in tempo che regolamento ci sarà».

box

■ **HERD.** Si annuncia decisamente ambizioso il programma di Forsyte in F. Indy. In esclusiva per la nuova squadra americana lavorerà Robin Herd e il suo ufficio di consulenza tecnica che sino allo scorso anno progettava e costruiva la Larrousse di F.1. Robin Herd si occuperà dello sviluppo tecnico e della costruzione di pezzi modificati, sia per le sospensioni che per la veste aerodinamica. Nel '96, poi, Forsyte organizzerà un'altra squadra, sempre di sua proprietà, con l'apporto finanziario della Player's, che abbandonerà il team Green. Di grande importanza è anche lo sponsor che appoggia quest'anno il team Forsyte. Si tratta della Combustion Engineering, di proprietà della Brown Boveri, che fornisce circa il sessanta per cento del totale dell'energia elettrica e nucleare per gli Stati Uniti.

■ **USAC-IRL.** Il mese di aprile sarà determinante per sapere cosa succederà nella guerra tra Cart e Irl, in merito alla rivalità tra i due campionati. Nelle prossime settimane saranno pianificati numerosi incontri tra i costruttori di motori, di telai, tra Tony George e i vertici della Cart. Paul Morgan, della Ilmor, ha dichiarato che se passerà la regola del motore a 2,2 litri sarà necessario comunicarlo entro aprile, altrimenti non ci sarà abbastanza tempo per procedere alla progettazione e alla costruzione dei motori del '96. Più che un problema tecnico, emerge comunque il fatto, giorno dopo giorno, che il contenzioso è soprattutto di natura finanziaria. Se Haas e Penske non sono disposti a concedere più spazio a Tony George, difficilmente si arriverà a un compromesso.

■ **FITTIPALDI.** Per molti piloti, il Gp di Miami è stato come correre nelle strade di casa. Fittipaldi e Boesel avevano poi una comodità in più, in quanto raggiungevano i box a bordo di due potenti motoscafi.

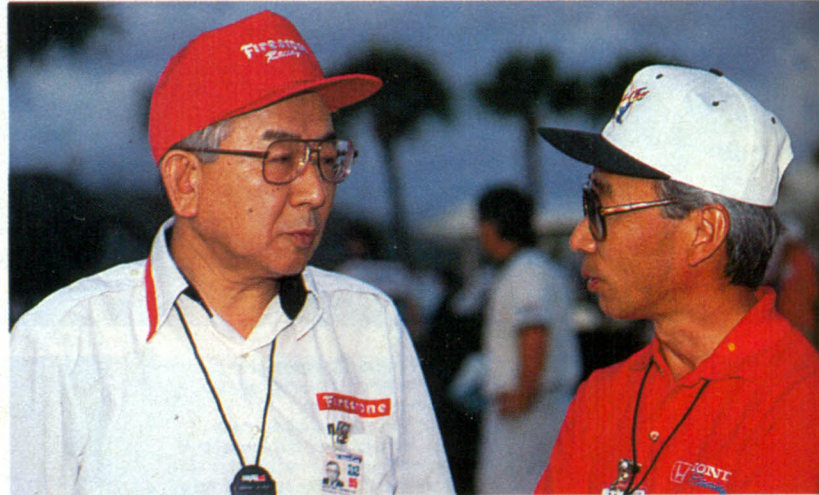
■ **DACCÒ.** Visto ai box Guido Daccò. Il milanese è in trattativa con il team Indy Project per disputare alcune gare di campionato, con la Reynard 94i, o in alternativa con la Lola T93.

Dopo il 19. tempo in prova Zampedri, in alto a destra, purtroppo ha perso quasi subito un giro per essere rimasto intrappolato nella mischia creatasi in seguito a uno dei tanti incidenti iniziali. Al 34. giro è poi uscito di pista dopo essere risalito sino alla 13. posizione. Ecco al centro due tecnici giapponesi della Firestone (marchio Bridgestone) che al suo rientro in F. IndyCar ha ottenuto subito con Pruett il 4. posto e il giro più veloce in gara in 1'05"89. Davvero un peccato per Gil de Ferran che ha rotto il cambio al 14. giro



EMPICS

PHOTO4



PROBLEMI PER IL SENSO DI MARCIA INVERTITO

Non è piaciuto correre al contrario

MIAMI — I piloti dell'Imsa sono più coraggiosi di quelli della F. Indy? Sembra di sì, a giudicare da quello che è successo con la creazione — decisa solo il giorno prima delle prove — di una chicane alla fine del Biskayne Boulevard, il lungo tratto rettilineo che da sempre caratterizzava il tracciato cittadino di Miami. Solo alla vigilia, gli uomini della Cart si sono accorti che avendo invertito il senso di marcia, le F. Indy sarebbero arrivate al punto di frenata a una velocità di circa 310 kmh. Un valore sicuramente eccessivo, anche se, quando correvano le vetture Imsa — in particolare le potentissime Turbo Gtp, nel senso opposto del rettilineo — si raggiungeva una velocità analoga e nessuno aveva mai richiesto una chicane. La Cart

ha invece insistito per la chicane, ricavata grezzamente con dei profilati plastici, sebbene gli organizzatori inizialmente si fossero opposti. I piloti da parte loro avevano comunque sostenuto che complessivamente il circuito di Miami era troppo veloce per gli standard abituali dei circuiti cittadini dove si corre la F. Indy. Negli altri tracciati la velocità di percorrenza nelle curve più lente è di circa 50 kmh, mentre a Miami le curve più lente avevano una percorrenza minima di 95-100 kmh. I piloti che avevano corso con il vecchio senso di marcia, hanno dichiarato che era migliore e che rendeva il circuito più interessante. Per il tracciato di Miami ci sono comunque altri problemi. Il piano regolatore per l'espansione della zona portuale prevede una al-

largamento proprio dove ora si sviluppa il circuito. A fine '95 sarà pronto il nuovo tracciato ovale che Ralph Sanchez sta costruendo a trenta miglia da Miami. Si chiamerà Homestead e sarà formato da un ovale di un miglio e mezzo e da un tracciato interno della lunghezza di

tre chilometri e mezzo. Le vetture della F. Indy correranno sull'ovale, che sarà comunque inaugurato il 3 novembre di quest'anno con l'ultima gara del campionato Busch Grand National, alla quale in via eccezionale, parteciperanno tutti i piloti più importanti della Nascar.



PROVE □ POLE AD ANDRETTI MA...

La sorpresa è de Ferran

MIAMI — Probabilmente Chip Ganassi si sarà mangiato il fegato nel vedere i suoi due piloti dello scorso anno occupare la prima fila nella griglia di partenza. Eccellente la prestazione di Michael Andretti, tra i pochi a non aver mai toccato i muretti o essere andato in testacoda. Andretti ha ottenuto la pole quasi al termine della sessione di sabato, anche se il suo primato è stato agevolato dall'errore che ha commesso Gil de Ferran. Il brasiliano era stato lo splendido protagonista delle qualifiche del venerdì, risultato a sorpresa il più veloce. C'erano tutti i presupposti per cui si ripetesse anche il sabato, ma poi è venuta l'uscita di pista che gli ha impedito di migliorare il tempo di venerdì. Semplicemente allucinante Paul Tracy, autore di ben sette uscite di pista, cinque delle quali nella stessa curva. Anche Robby Gordon ha «picchiato» duramente e in un primo momento si è anche pensato di portarlo all'ospedale per i controlli di routine. In grande difficoltà le Penske, afflitte da mille problemi con il telaio. Sia Unser che Fittipaldi non sono stati in grado di trovare un assetto accettabile, lamentandosi del fatto che la nuova vettura sia stata ultimata con troppo ritardo. Divisi da pochi centesimi Fabi e Zampedri, quest'ultimo il più veloce tra i piloti che disponevano di vetture del '94. ■



MIAMI GRAND PRIX

Miami (Usa), 5 marzo
1. prova del campionato di F.IndyCar

COSÌ (IN 27) AL VIA E (IN 15) AL TRAGUARDO

Michael Andretti (Lola T 95-Ford) 1'03"25	Mauricio Gugelmin (Reynard 95i-Ford) 1'03"63
Raul Boesel (Lola T 95-Mercedes) 1'03"68	Gil de Ferran (Reynard 95i-Mercedes) 1'03"77
Paul Tracy (Lola T 95-Ford) 1'03"79	Danny Sullivan (Reynard 95i-Ford) 1'04"12
Christian Fittipaldi (Reynard 95i-Ford) 1'04"21	Jacques Villeneuve (Reynard 95i-Ford) 1'04"25
Al Unser Jr (Penske Pc 24-Mercedes) 1'04"40	Scott Pruett (Lola T 95-Ford) 1'04"54
Bobby Rahal (Lola T 95-Mercedes) 1'04"58	Jimmy Vasser (Reynard 95i-Ford) 1'04"60
Stefan Johansson (Penske Pc 23-Mercedes) 1'04"61	Robby Gordon (Reynard 95i-Ford) 1'04"62
Andre Ribeiro (Reynard 95i-Honda) 1'04"70	Emerson Fittipaldi (Penske Pc 24-Mercedes) 1'04"83
Adrian Fernandez (Lola T 95-Mercedes) 1'04"99	Teo Fabi (Reynard 95i-Ford) 1'05"21
Alessandro Zampedri (Lola T 94-Ford) 1'05"29	Bryan Herta (Reynard 95i-Ford) 1'05"37
Christian Danner (Lola T 93-Ford) 1'06"11	Eddie Cheever (Lola T 95-Ford) 1'06"54
Eliseo Salazar (Lola T 95-Ford) 1'06"72	Eric Bachelart (Lola T 94-Ford) 1'07"46
Hiro Matsushita (Lola T 95-Ford) 1'08"25	Dean Hall (Lola T 95-Ford) 1'09"71
Dennis Vitolo (Reynard 94i-Mercedes) 1'09"77	

- Jacques Villeneuve**
(Reynard 95i-Ford Xb)
90 giri in 1.59"16"863
media 133,227 kmh
- Mauricio Gugelmin**
(Reynard 95i-Ford Xb) a 1"022
- Bobby Rahal**
(Lola T95-Mercedes) a 1"351
- Scott Pruett**
(Lola T95-Ford Xb) a 2"030
- Christian Fittipaldi**
(Reynard 95i-Ford Xb) a 5"082
- Raul Boesel**
(Lola T95-Mercedes) a 5"230
- Christian Danner**
(Lola T93-Ford Xb) a 15"720
- Jimmy Vasser**
(Reynard 95i-Ford Xb) a 54"446
- Danny Sullivan**
(Reynard 95i-Ford Xb) a 1 giro
- Bryan Herta**
(Reynard 95i-Ford Xb) a 3 giri
- Adrian Fernandez**
(Lola T95-Mercedes) a 4 giri
- Dean Hall**
(Lola T95-Ford Xb) a 4 giri
- Robby Gordon**
(Reynard 95i-Ford Xb) a 7 giri
- Eddie Cheever**
(Lola T95-Ford Xb) a 9 giri
- Al Unser Jr**
(Penske Pc24-Mercedes) a 11 giri

Giro più veloce: **Scott Pruett** (Lola T95-Ford Xb), 1'05"89, media 160,739 kmh



fotografiePHOTO4



LA CLASSIFICA DOPO LA 1. PROVA

FORMULA INDY	INDYCAR RACES													TOTALE PUNTI				
	MIAMI 5/3	SURFERS PARADISE 19/3	PHOENIX 2/4	LONG BEACH 9/4	NAZARETH 23/4	INDIANAPOLIS 28/5	MILWAUKEE 4/6	DETROIT 11/6	PORTLAND 25/6	ELKART LAKE 9/7	TORONTO 16/7	CLEVELAND 23/7	BROOKLYN 30/7		LEXINGTON 13/8	LOUDON 20/8	VANCOUVER 3/9	LAGUNA SECA 10/9
1. Villeneuve	20																	20
2. Gugelmin	16																	16
3. Rahal	14																	14
4. Pruett	12																	12
5. Fittipaldi C.	10																	10
6. Boesel	8																	8
7. Danner	6																	6
8. Vasser	5																	5
9. Sullivan	4																	4
10. Herta	3																	3
11. Fernandez	2																	2
Andretti Michael	2																	2
13. Hall	1																	1



L'anno scorso le mamme e i papà dei ragazzi che correvano in F. Alfa Boxer lo hanno letteralmente odiato. Lui, Tony Kanaan, era il «mostro», il ragazzo venuto dal Brasile, l'implacabile intruso che avrebbe castigato senza pietà i loro rampolli. Così è stato. E ora tocca alla F.3, un ambiente difficile e selettivo che Tony affronterà al volante di una Dallara 395-Fiat schierata dalla Tatuus. E a giudicare dai risultati dei test invernali è probabile che anche stavolta qualche zelante genitore finisca con l'arrabbiarsi...

«Mah, vedremo. Nelle prime gare della passata stagione i papà dei miei colleghi mi avevano tolto il saluto e la cosa mi aveva dato davvero fastidio. Poi, ripensandoci, mi ha fatto solo piacere. Mi sono detto... "se si comportano così vuol dire che qualche qualità ce l'ho".

Dopo un paio di corse gli animi si sono calmati e tutto è andato per il verso giusto!».

Già, quest'anno tuttavia sarà meno facile recitare la parte della lepre.

«Ne sono perfettamente consapevole. So che alla prima stagione di F.3 è impossibile fare miracoli, ma ci proverò. I miei avversari più temibili saranno Paglicci e Rangoni, mentre un gradino più sotto metto Biagi e Pacchioni, anche loro comunque molto veloci ed esperti».

È stato Catella della Rc a portare in Italia Kanaan, dandogli la possibilità di muovere i primi passi nell'ambiente delle corse. Nella prossima edizione del Tricolore di F.3 proprio il team Rc sarà uno degli avversari più ostici. Non è un po' imbarazzante?

«Sarò sempre grato a Catella per quello che ha fatto per me quando non avevo neanche una lira. La rivalità in pista tra Tatuus e Rc non ci impedirà certo di restare amici: qualunque cosa accada continueremo ad andare a cena insieme almeno una volta alla settimana!».

Cosa si aspetta concretamente Kanaan da questa prima stagione in Formula 3?

«Realisticamente spero di vincere qualche gara e di lottare sino alla fine per disputare una bella stagione: quel-

LE NOZZE DI KANAAN

Dopo aver portato il giovane Tony al successo in Formula Europa Boxer nel '94, la Tatuus ci riprova schierandolo nel tricolore di Formula 3. Il sodalizio tra squadra e pilota prosegue dunque senza problemi e non è escluso che il team brianzolo possa accompagnare il brasiliano sino alla soglia della Formula 1...

■ MARIO DONNINI

lo che verrà in più sarà tanto di guadagnato. Con la Tatuus il programma è a lunga scadenza: il team ha la professionalità e il potenziale per accompagnarmi anche in formula cadetta. Il mio futuro dipenderà dai risultati e dal budget».

L'anno scorso Kanaan ha svolto un positivo test al volante dell'Alfa 155 Ts. È stato forse il preludio di un possibile debutto in gara con le vetture turismo?

«Sin da bambino ho coltivato, come tutti, il sogno della F.1, ma più passano i giorni e più è difficile trovare i mezzi e le opportunità per arrivare alla massima formula. Per questo non ho il chiodo fisso delle monoposto. Ragiono da professionista e sono pronto a sfruttare senza pregiudizi tutte le possibilità che si presenteranno. Con l'Alfa mi sono molto divertito e mi piacerebbe riprovare! Poi, non lo nego, ho un mio sogno segreto.....».

Quale è questo sogno?

«Partecipare ad un Mondiale in kart. Dovevo farlo nell'88, ma poi è morto mio padre e tutto è finito lì. Ho attraversato un bruttissimo periodo e solo grazie all'aiuto del papà di Ruben Barrichello ho potuto continuare. Proprio coi kart ho disputato una delle mie gare più belle, arrivando a... battere il grande Senna. Ayrton nel '91 decise di organizzare una corsa per beneficenza

nel kartodromo che aveva fatto costruire nella sua azienda a Tatuus, in Brasile. Assieme a lui c'erano anche Moreno, Gugelmin e molti kartisti del vivaio nazionale. Al termine delle prove ero in pole e Ayrton venne da me dicendomi "visto che sei stato il più veloce partirai per ultimo". Risposi di sì, a patto che anche lui si fosse schierato accanto a me in coda al gruppo. Ayrton accettò. Fu una gara stupenda: dopo venti giri mi portai in testa e lui era sempre dietro di me, come un'ombra. Lo battei in volata per pochi decimi e poco dopo mi si avvicinò dicendo: "sei forte, un giorno arriverai in F.1". Con me, in seguito, si è sempre comportato da vero signore. In suo ricordo porto una "S" stampata sul casco».

Quale è stato sinora il più forte pilota che ha mai incontrato nella sua carriera in monoposto?

«Non ho alcun problema a rivelarlo: finora quello che mi ha dato più filo da torcere è stato Magnussen. In F. Opel era un vero e proprio marziano e contro di lui non c'era niente da fare».

Kanaan è molto legato anche a Barrichello Junior: l'anno prossimo è più probabile una vittoria in un Gp di Ruben o l'affermazione nel tricolore di F.3 di Kanaan?

«Mmmhh... resti tra noi: è più facile che io vinca il tricolore!».

ASR

PHOTO4



Nome	Tony
Cognome	Kanaan
Nato il	31 dicembre 1974
Dove	Salvador de Bahia (Brasile)
Segno	Capricorno
Altezza	1.68 cm
Peso	60 kg.
Hobby	Pattinaggio, kart
Auto stradale	Volkswagen Golf Gti
Curriculum	Debutta nei kart nell'83 successivamente si impone per cinque volte nel campionato brasiliano. A 16 anni passa alle auto, cogliendo un 5. posto nella classifica generale della F. Ford brasiliana. Nel '92 gareggia in F. Chevrolet (la F. Opel brasiliana), mentre l'anno successivo approda in Italia su interessamento di Ernesto Catella. Debutta in F.3 con la Rc e poi corre nell'Euroseries di F. Opel sostituendo alla Practice l'infortunato Cazzago: a fine anno è 10. in campionato. Nel '94 si aggiudica il titolo di F. Europa Boxer che gli consente di effettuare il salto in F.3.

PAINTED BY SID

STIM

F.EUROPA BOXER
SEGNII DI RIPRESA

PUNTO DI SVOLTA

Grazie agli incentivi posti dall'Alfa Romeo la serie può ora compiere l'atteso salto di qualità con un buon numero di partecipanti

MARIO DONNINI

Dopo alcune annate davvero negative, caratterizzate da schieramenti piuttosto sguarniti e da uno scarso riscontro promozionale, il campionato di F. Europa Boxer si avvia verso la sua ultima stagione di vita accompagnato da diversi segnali di vitalità. L'Alfa Romeo si è difatti mossa con decisione per salvare la serie ritoccando il montepremi (portato ora a 425 milioni) e fornendo alcuni validi incentivi che sembrano aver suscitato un certo interesse, coinvolgendo un maggior numero di piloti e di team. L'inventiva di Giorgio Pianta, gran Capo dell'Alfa Corse, e l'impegno del responsabile della serie, Gianni Turchetti, sono stati determinanti. Ogni iscritto al campionato può infatti fruire da quest'anno di un motore in omaggio, mentre ad ogni gara ciascun pilota riceverà un premio di un milione di lire. Una ventata di dinamismo è stata poi portata dalla Peroni Promotion, che per la prima volta si occuperà di curare l'organizzazione e l'immagine del campionato. Le novità riguardano anche la composizione del calendario, che prevede ben due trasferte... fuori confine in concomitanza con il Dtm, a Donington il 9 luglio (per una gara

a inviti) e a Magny Cours il 6 agosto. Ma non finisce qui. In ogni gara all'interno del paddock l'Alfa Romeo garantirà una zona d'accoglienza e un reparto «Hospitality» che fungerà da punto di riferimento per i piloti. Al di là di questi dati, dietro alla ripresa di un campionato che sembrava oramai ad un passo dalla fine ci sono anche dei fattori congiunturali positivi che stanno provocando una crescita di interesse nei confronti della F. Europa Boxer. Un vero e proprio «patto di ferro» tra i team ha permesso di bloccare per un anno la costruzione di nuove monoposto, calmierando i costi. Nel frattempo la crisi economica attraversata dalla F.3 ha scoraggiato molti potenziali debuttanti che hanno così preferito restare ancora un anno nella serie promozionale dell'Alfa piuttosto che intraprendere senza grandi mezzi economici il rischioso salto di categoria. Inoltre la contemporanea lievitazione dei costi nei kart ha consigliato diversi giovanissimi piloti a pensare direttamente al debutto in auto, sfruttando la norma Csaì che consente ai sedicenni di gareggiare in F. Europa Boxer. Ecco quindi che, bloccate le «fughe» verso la F.3 e accolti a braccia aperte i giovanissimi ex kartisti, il pad-

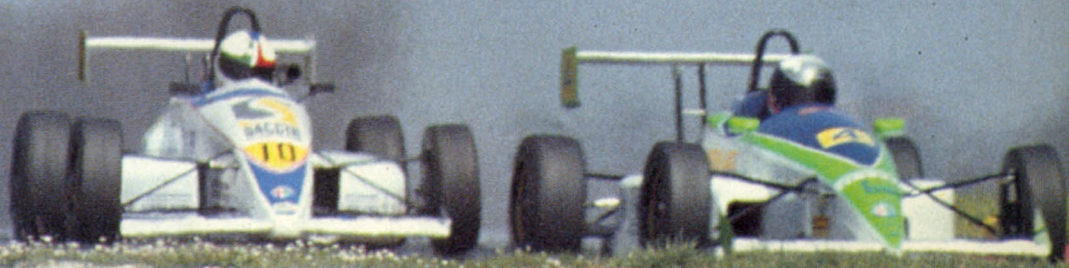
dock della categoria può finalmente registrare un sufficiente afflusso di partecipanti. Sono infatti attese ben 20 monoposto per la gara d'apertura a Vallelunga il 2 aprile, mentre lo scorso anno la stagione era iniziata con 14 vetture. Non solo. Già in occasione dei test svolti a Varano è stato possibile registrare dei segnali di vivacità con ben dieci vetture in pista ad un mese dall'inizio del campionato e due sedicenni, Galeffi e Rossetti, autori dei migliori tempi. In attesa della nuova F. Italia... ■

DUE GARE ALL'ESTERO

Data	Circuito
2 aprile	Vallelunga
17 aprile	Magione
21 maggio	Varano
9 luglio	Donington (a inviti*)
23 luglio	Mugello
6 agosto	Magny Cours
3 settembre	Binetto
17 settembre	Imola
24 settembre	Misano
22 ottobre	Magione

* non valida per il campionato

STUDIO COLOMBO





STUDIO COLOMBO

I MANAGER DEI TOP TEAM SONO CONCORDI

Dovrebbe essere la volta... buona!

Dopo alcune annate di... buia rassegnazione, negli ambienti della F.Europa Boxer si ricomincia a sentire qualche commento ottimistico. Rosei, Lucidi e Verduci, responsabili dei tre team al top della categoria nella scorsa stagione, sono concordi nel registrare una netta ripresa d'interesse nei confronti della serie. «Sino ad ora la F.Europa Boxer è stata sottovalutata — dichiara Gabriele Lucidi — ma ora ci sono tutte le basi per sperare in un positivo salto di qualità. D'altra parte la nostra è l'unica vera formula addestrativa nel panorama motoristico nazionale, visto che la F.3 è ormai riservata soltanto ai piloti

professionisti. Prima c'era la "moda" di passare subito in F.3, ora i costi proibitivi della categoria hanno indirizzato molti giovani verso più miti consigli». Gli fa eco Marcello Rosei, responsabile della Cram-Tatuus che ha vinto il titolo nel '94 con Tony Kanaan: «Gli incentivi dell'Alfa e l'arrivo di alcuni giovani kartisti ci autorizzano a credere nel futuro della serie. Quest'anno c'è un solo punto negativo da registrare, relativo alla cancellazione dal calendario della tradizionale gara a Monza. Mi sembra assurdo correre due volte a Magione e saltare un appuntamento come quello monzese, molto importante dal

punto di vista promozionale. Inoltre, visto che la nostra è una categoria formativa, credo che la pista di Monza rappresenti un banco di prova validissimo per le capacità dei giovani piloti». «Ci sono ancora diversi aspetti da migliorare — sostiene Rocco Verduci — ma noto una certa vivacità che era assente nelle scorse stagioni. L'azione dell'Alfa Romeo e della Peroni hanno sortito degli effetti positivi, così come il patto tra i vari team che hanno rinunciato a schierare nuove vetture in luogo dei modelli '94. A giudicare dallo stato attuale delle cose ci dovrebbe attendere un'annata di piena ripresa».

IN VENTI AL VIA

TEAM	PILOTI
Verduci	Colombo, Galeffi, Piccolo?, Rossetti
Cram	Bernoldi, Anapoli
Albatros	Piccini, ?
Adm	Mastronardi?, Bellarosa?
Lucidi	Cadei, Addis?
Alan Racing	Rovini
Bea	Marelli, Minervini
Meroni	Barindelli?
Trivellato	Mamprin, Mucignato
Nord Racing	Zanella?

I pochi partecipanti del '94, in basso, dovrebbero lasciare il passo a schieramenti molto più forti, sopra. Tra i favoriti c'è anche il giovanissimo Nicky Cadei che correrà per Lucidi



PHOTO4

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

SCAMBA SUBITO MESSAGGI IN DIRETTA **NUOVO**

ZAP SUBITO AMORE

144.11.40.39

PRONTORACOLO

Tarocchi, magia, astrologia.

DAL VIVO

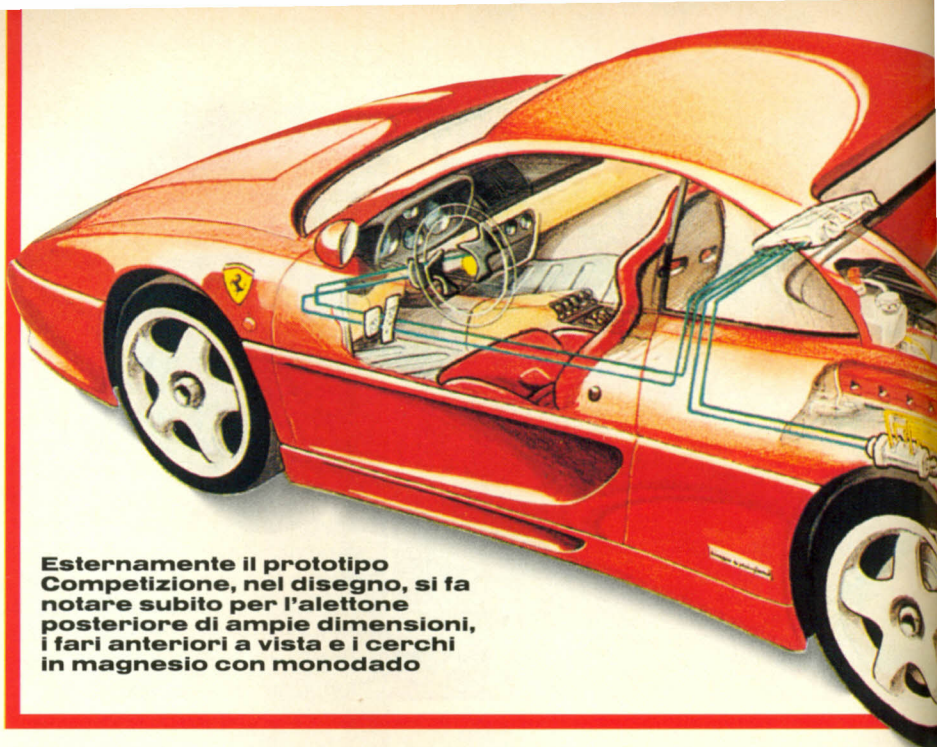
Il tuo 1995... Chiedi e ti sarà svelato!

LOTTO! 144.11.40.22
Tantucci ti dà i numeri vincenti!

144.11.40.36

24 ORE SU 24 7 GIORNI SU 7

Che la F355 fosse qualcosa di più di una «semplice» sportiva lo si era intuito subito, già nel corso del suo primo test in pista con Nicola Larini, nel dicembre scorso. Che la sua vera vocazione siano le corse ora è certo. La Ferrari ha attinto in modo diretto dall'esperienza in F.1 e ha sviluppato un prototipo Competizione della vettura con un cambio elettroidraulico. Si tratta di un sistema concettualmente derivato da quello che fu sperimentato e utilizzato per prima volta sulla monoposto 639 dell'89. Risultato: una F355 che consente passaggi di marcia con una rapidità di innesto che non supera il decimo di secondo. È sparito il pedale della frizione, è stato adottato un circuito elettroidraulico che agisce sul selettore del cambio, che di base è sempre quello meccanico a 6 marce della F355. Ora ogni variazione di rapporto viene comandata manualmente, tramite due leve, una per le scalate e l'altra per gli avanzamenti di marcia. Le leve sono poste simmetricamente sui due lati del volante ma rispetto a questo sono fisse, in quanto solidali con il supporto del piantone dello sterzo. Tirandole a sé, in un sol colpo, si comandano con tre millesimi di secondo di anticipo l'innesto della frizione, quindi la variazione di marcia e in ultimo il rilascio della frizione, ancora con un ritardo minimo di tre millesimi di secondo; il tutto in un decimo di secondo. Ogni operazione è completamente controllata da due centraline, poste nell'abitacolo. Un'unità della Magneti Marelli provvede alla gestione del sistema idraulico, che agisce sul selettore del cambio. Questa si interfaccia quindi con quella



Esternamente il prototipo Competizione, nel disegno, si fa notare subito per l'alettone posteriore di ampie dimensioni, i fari anteriori a vista e i cerchi in magnesio con monodado

della Bosch (la 5.2, che ha sostituito la 2.7) che controlla il motore, cosicché ogni variazione di rapporto avvenga con la massima rapidità e la minor caduta del regime di giri del propulsore. Ad ogni azionamento delle leve attualmente corrisponde un solo passaggio di marcia ma, tramite semplice variazione dei programmi delle centraline, è allo studio anche la possibilità di abilitare operazioni di cambiate multiple, per ora non previste unicamente per ragioni di sicurezza di guida considerando che la vettura è destina-

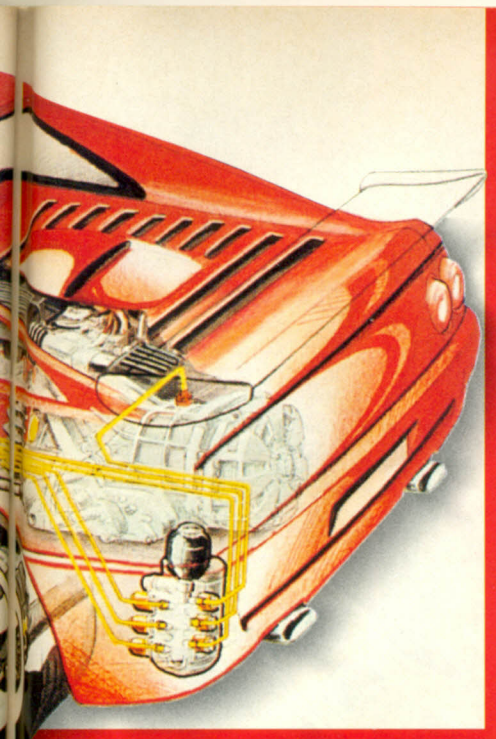
ta a clienti sportivi. Tramite un pulsante è invece possibile variare la velocità di cambiata: si può passare infatti da quella del decimo di secondo, per una guida decisamente agonistica, a quella di 3/4 decimi di secondo per una guida sempre molto sportiva ma un po' meno impegnativa. È possibile inoltre inserire anche la funzione di cambiata completamente automatica, lasciando quindi alle centraline elettroniche il controllo di tutte le variazioni di marcia che vengono così ottimizzate in funzione dell'angolo di apertura

SPECIALE **FERRARI F355**

Che cambio di... marcia!

Si chiama Competizione il prototipo che la Casa di Maranello ha sviluppato per puntare al Gran Turismo. È dotato di sistema semiautomatico per il comando della trasmissione. La soluzione deriva dalla F.1 e consente innesti rapidissimi

MARCO RAGAZZONI



RIVISTI ANCHE ASSETTO E AERODINAMICA

Sospensioni e freni derivano dalla F40 Lm

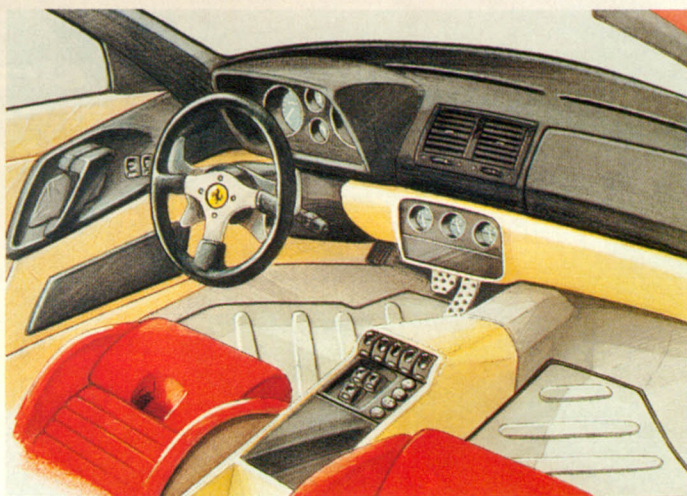
La nuova Ferrari F355 Competizione, che sarà presentata in veste di prototipo al prossimo salone di Ginevra, si distingue dalla F355 «base» anche per altre importanti soluzioni. Le principali riguardano le sospensioni e l'impianto frenante. Bracci, dischi dei freni e relativi caliper derivano infatti direttamente da quelli sviluppati per la F40 Le Mans, mentre sono

stati adottati cerchi in magnesio con monodado anteriori da 8"1/2 x 18" (gomme Pirelli da 305/645) e posteriori da 11" x 18" (gomme Pirelli da 345 x 645). Per quanto riguarda invece la carrozzeria, le principali modifiche consistono nell'adozione di un alettone posteriore di dimensioni piuttosto ampie, portiere e paraurti in composito, vetri in Lexan e

bocchettone di rifornimento rapido. L'abitacolo è stato inoltre spogliato dei rivestimenti «stradali» e dotato di sedili monoscaocca in carbonio, cintura con attacco a 6 punti, roll-bar, pannello di rivestimento ignifugo e impianto antincendio. Il peso minimo della vettura scende così a 1100 kg, resta invariata la potenza, di 380 cv a 8.500 g/m. ■

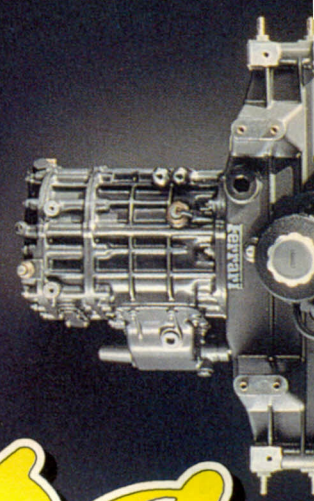
delle farfalle di aspirazione, del regime di giri del motore e della velocità della vettura. Ed è importante sottolineare che in questa situazione il programma delle centraline è stato studiato per avere comunque il miglior freno motore nelle fasi di arresto e decelerazione, contrariamente a quanto accade normalmente sulle vetture stradali dotate di cambio automatico. Quale futuro agonistico si prospetta per questa vettura? Il suo obiettivo naturalmente sono le competizioni Gran Turismo, con il naturale inserimento nella classe Gt2. La possibilità di impiego di cambi a controllo elettronico, pneumatico o idraulico oggi non è comunque ancora prevista dal regolamento Fia. Tale uso è invece consentito dal regolamento Aco-Le Mans Gt2 (per la 24 Ore di Le Mans), a patto che la vettura sia stata regolarmente omologata — anche in esemplare unico — con questo dispositivo entro il 1. febbraio antecedente la classica maratona francese. ■

Niente più frizione né leva del cambio. Con il nuovo sistema elettroidraulico di comando della trasmissione, sulla F355 i passaggi di marcia si effettuano tramite due leve poste ai lati del volante e solidali al supporto del piantone dello sterzo, a destra



LA NOVITÀ
FERRARI F50

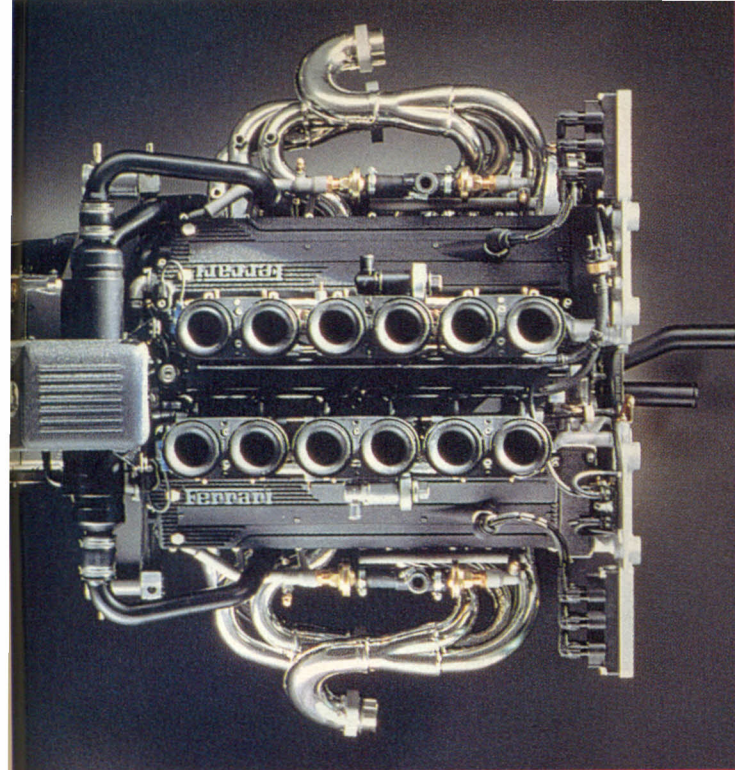
ANIMA *da corsa*



**L'ultima Rossa stradale, potentissima
e raffinata, affascina e promette emozioni
degne di una vettura da competizione**

ARTURO RIZZOLI





MOTORE. Dodici cilindri a V stretta questa l'architettura del 4,7 litri da 520 cv. Per rendere il potentissimo propulsore adatto all'uso stradale, viene impiegata una valvola di parzializzazione sullo scarico. Il gruppo motore-cambio è ancorato direttamente al telaio con funzione portante.

FRONTALE. Spiccano le prese d'aria con l'uscita sul cofano adottate per ottenere un flusso che schiacci la vettura a terra

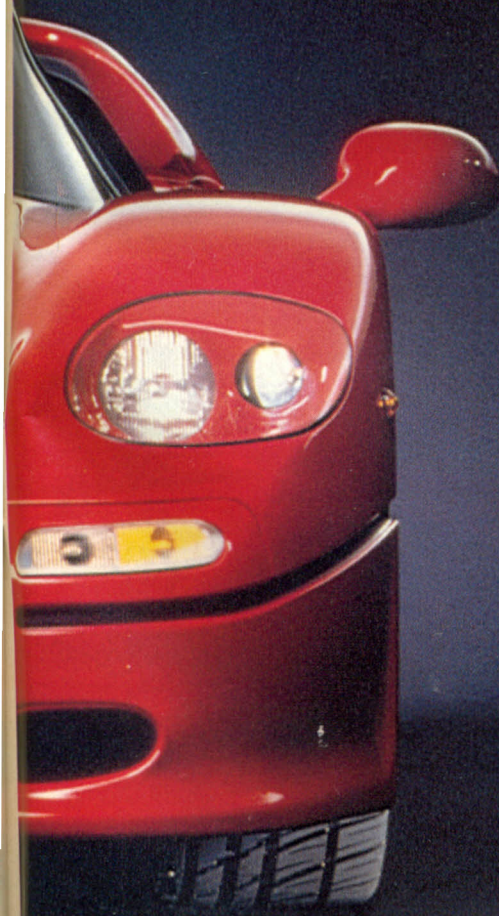
Finalmente è arrivato il momento del battesimo della Ferrari F50, conosciuta fino ad ora soltanto con la sigla di progetto F130. Infatti nella presentazione tenuta a Ginevra, presso il museo del Palaexpo, sono caduti tutti i veli che la celavano. Questa auto arriva all'approssimarsi del traguardo (ricordato nella sigla della vettura) dei primi cinquant'anni di vita della Ferrari, e riprende lo spirito delle prime vetture del Cavallino che, con pochi adattamenti, potevano passare dalle competizioni all'uso stradale. Sulla carta si tratta di un concetto affascinante, ma tenuto conto che l'ultimo mezzo secolo di storia dell'automobile (di cui la Ferrari è stata indubbiamente protagonista di prima grandezza e soggetto propulsivo) ha fatto registrare un'evoluzione notevolissima dei contenuti tecnici delle vetture da corsa, l'identità tra i mezzi da competizione e i modelli stradali si è spesso rivelata più formale che sostanziale. La neonata F50, entusiasmante fin dalle forme, è invece un'auto dai contenuti tecnici ereditati direttamente dalle corse e dalla ricerca avanzata della F.1. L'elenco delle scelte costruttive contiene una successione di elementi forti, sempre più importanti da vero... crescendo rossiniano. Vediamo di analizzare punto per punto questa affascinante Ferrari F50.

STILE. Nella vista frontale la nuova Rossa esprime tutta la carica aggressiva di una Sport pensata per mordere l'asfalto delle piste: le forme rappresentano un richiamo immediato ai prototipi del Mondiale Marche. Al di là del primo impatto emotivo che suscitano queste linee, si nota che i volumi della carrozzeria so-

no stati ridotti al minimo necessario per avvolgere telaio e meccanica. Le esigenze aerodinamiche hanno poi trovato nei tratti disegnati da Pininfarina un buon equilibrio di forme interrotte da prese d'aria di dimensioni importanti, come quelle del cofano motore che ricomprendono la doppia funzione di smaltimento dell'aria calda, che passa attraverso il radiatore, e di contributo ai flussi dinamici per il miglioramento dell'effetto di schiacciamento; tutto ciò si traduce in un Cz, coefficiente di deportanza, di 0,372 e un Cx di circa 0,30. Non può poi essere trascurato il fatto che la carrozzeria è realizzata interamente in materiali compositi con fibra di carbonio, Kevlar e nido d'ape in Nomex. È inoltre da sottolineare che la F50 nasce come una barchetta trasformabile in una coupé. È infatti sufficiente rimuovere i due roll-bar e montare il tettuccio rigido per avere a disposizione una seconda vettura.

TELAIO. È stata scelta una soluzione da vera e moderna auto da corsa: la scocca ha un nucleo centrale in fibra di carbonio della Cytec, dal peso contenuto in 102 kg. Il serbatoio del carburante, che è in tessuto gommato e viene realizzato con tecniche aeronautiche, è sistemato in un vano protetto del telaio alle spalle dell'abitacolo. Alla monoscocca viene poi ancorato direttamente il gruppo motore-cambio che svolge funzione portante. La ripartizione del peso vede il 42% gravare sull'avantreno e il restante 52% sul retrotreno, un risultato ottenuto con una posizione di guida molto avanzata che, a propria volta, ha portato alla realizzazione di un parabrezza a ridotta curvatura, molto arrotondato e avvolgente, assai simile a quelli delle vetture di Gruppo C.

MOTORE. L'indirizzo della F.1 attuale prevede propulsori aspirati plurivalvole, così la F50 monta un'unità 12 cilindri, con la V stretta e testate con cinque valvole per cilindro: tre di aspirazione e due di scarico. La ricerca di prestazioni d'eccellenza ha portato alla definizione di un motore di 4700 cc capace di una potenza di 520 cv, che si traducono in un valore specifico di 111 cv/litro. La cubatura di 4,7 litri ha inoltre permesso di sposare ragguardevoli picchi di potenza a una buona guidabilità nell'impiego stradale. Per raggiungere questo risultato è stato utilizzato un sistema di parzializzazione dello scarico. Per la precisione una valvola a farfalla, comandata dalla centralina Motoronic, permette di disporre di due lunghezze dell'apparato di scarico. La prima soluzione è studiata per migliorare i valori di coppia a tutti i regimi. La seconda, attraverso la riduzione della contro-



LA NOVITÀ FERRARI F50

pressione allo scarico, permette di ottimizzare il rendimento agli alti regimi.

TRASMISSIONE. Il cambio è a sei rapporti dotato di sincronizzatori a doppio cono. La scatola del cambio è costruita in lega di magnesio. Il differenziale dispone di un autobloccante a lamelle con percentuale di bloccaggio differenziata a seconda che operi in tiro o in rilascio.

SOSPENSIONI. Qui troviamo uno schema push-rod con doppi triangoli sovrapposti. I gruppi molla-ammortizzatore operano abbinati a un sistema elettronico di taratura dello smorzamento che, attraverso una centralina, determina la risposta più appropriata in funzione delle accelerazioni laterali, dell'angolo di sterzata e delle decelerazioni longitudinali. Infine, per ottenere un comportamento sostanzialmente sottosterzante, è stata scelta una carreggiata anteriore maggiore di quella posteriore.

RUOTE. I cerchi Speedline, in lega di magnesio, sono stati fusi in struttura monolitica per ottenere una riduzione di peso nell'ordine del 25%. Il diametro delle ruote è di 18 pollici, mentre il canale è di 8 pollici davanti e di 13 dietro. Queste generose dimensioni hanno permesso di alloggiare all'interno dischi dei freni di 355 mm sull'anteriore e 335 posteriormente, con pinze a quattro pompanti su entrambi gli assi. Su questi cerchi vengono montati i pneumatici Goodyear Fiorano, appositamente progettati per la F50.

INTERNO. Già dai sedili, in materiali compositi rivestiti in pelle Connolly e tessuto traspirante, si capisce come nella F50 si sia cercato di coniugare raffinatezza e contenuti sportivi. In più i sedili sono disponibili in due misure (media e grande). La pedaliera ha i tre comandi regolabili. La vettura è inoltre predisposta per il montaggio del roll-bar omologato Fia e delle cinture di sicurezza a quattro punti. Gli strumenti del cruscotto sono gestiti da un microprocessore che, sulla falsariga degli apparati di telemetria delle auto da corsa, ha la possibilità di memorizzare dati e intervenire sulle regolazioni.

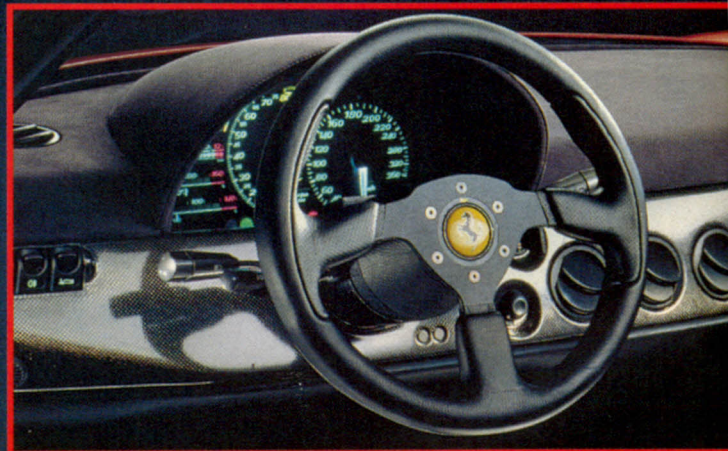
PREZZO. Per mettere i clienti al riparo dalle fluttuazioni che le valute stanno subendo in questi tempi, la F50 sarà acquistabile anche in Ecu, l'unità di conto europea: chi sceglierà questa divisa dovrà sborsare 350.000 Ecu, pari a circa 800 milioni di lire. La F50 sarà prodotta, nei prossimi tre anni, in 349 esemplari. ■

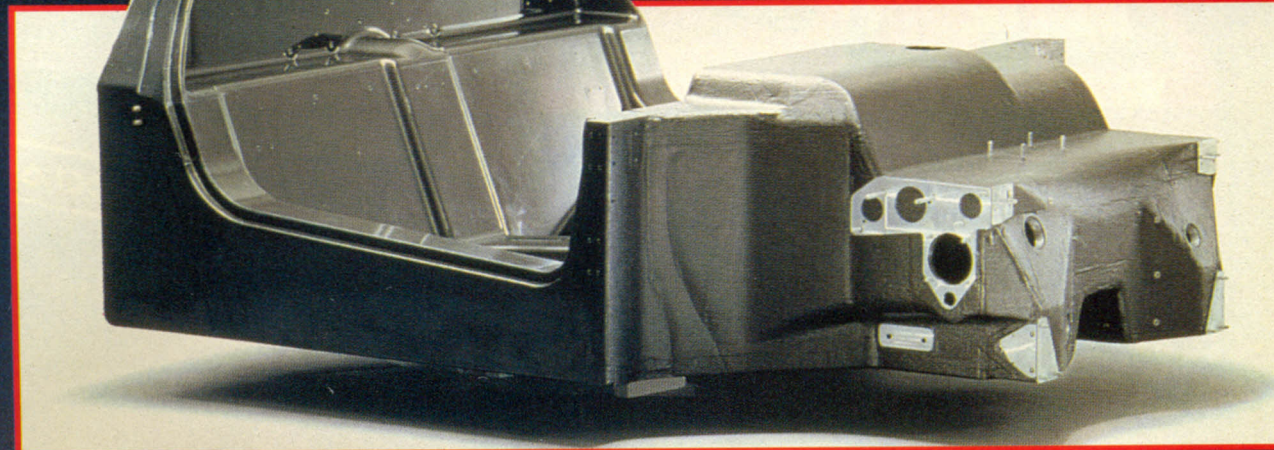
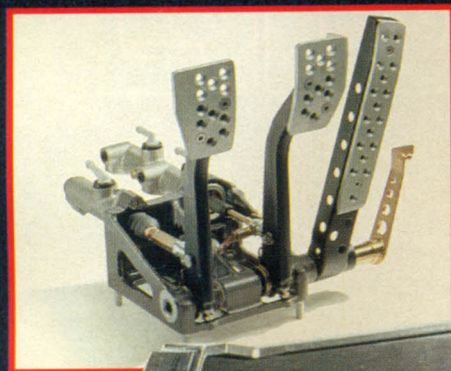
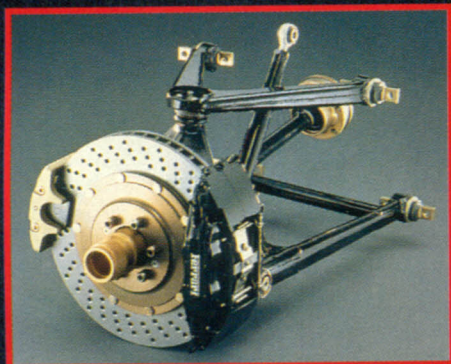


INTERNO. I sedili sono in materiali compositi

CRUSCOTTO. Gli strumenti vengono gestiti da un microchip che memorizza dati e può variare le funzioni.

BARCETTA. La F50 nasce come vettura scoperta, che può essere facilmente trasformata in una coupé. Basta togliere i due roll-bar e montare il tettuccio rigido





La scheda TECNICA

MOTORE: centrale longitudinale 12 cilindri a V di 65 gradi; *cilindrata* 4700 cc; *alesaggio* x *corsa* 85 x 69 mm; *cilindrata unitaria* 391,6 cc; *rapporto di compressione* 11,3:1; *distribuzione* due alberi a camme per ogni bancata di cilindri con cinque valvole per cilindro; *alimentazione* iniezione elettronica Bosch Motronic 2.7; *accensione* elettronica statica Bosch; *potenza massima* 520 cv; *potenza specifica* 111 cv/litro; *coppia massima* 48 kgm a 6500 giri; *peso motore* 198 kg.

TRASMISSIONE: trazione posteriore; cambio meccanico a sei marce; differenziale autobloccante; frizione bidisco a secco a comando idraulico.

AUTOTELAIO: struttura interamente in fibra di carbonio; carrozzeria in materiali compositi con fibra di carbonio, kevlar e nido d'ape in Nomex; sospensioni anteriori e posteriori a doppi triangoli sovrapposti con schema push-rod; freni a disco sulle quattro ruote con pinze a quattro pistoncini; cerchi in lega di magnesio anteriori 8 x 18 pollici, posteriori 13 x 18; pneumatici 245/35 Zr 18 posteriori 335/30 Zr 18.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza 4480 mm; larghezza 1986 mm; altezza 1120 mm; passo 2580 mm; carreggiata anteriore 1620 mm, carreggiata posteriore 1602; peso 1230 kg; capacità serbatoio 105 litri.

PRESTAZIONI: velocità massima 325 kmh; accelerazione da 0 a 100 kmh 3"87.

SOSPENSIONI
Come sulle auto da corsa troviamo doppi triangoli sovrapposti, con schema push-rod

PEDALIERA
Tutte e tre le leve possono essere regolate

TELAIO. La scocca è interamente in fibra di carbonio, e pesa solo 102 kg.



LA PROVA

DAEWOO NEXIA

DEBUTTO IN SOCIETÀ



Il livello degli allestimenti e il rapporto tra contenuti tecnici e prezzo sono le carte vincenti di questa vettura che rappresenta un interessante biglietto da visita per la Casa coreana appena sbarcata nel nostro Paese proponendo al pubblico anche una berlina di classe medio-superiore

Prezzo (chiavi in mano): 21.980.000 lire; **Cilindrata:** 1498 cc

Potenza max: 90 cv; **Velocità max:** 170 kmh;

PRO: funzionalità, prezzo, ricca dotazione di serie

CONTRO: motore piuttosto rumoroso

CARLO MASSAGRANDE

E entrato da pochissimi anni nel mercato automobilistico mondiale, il marchio coreano Daewoo fa il suo debutto anche nel nostro Paese con due modelli: l'Espero e la Nexia. Disponibile in due versioni, berlina a quattro porte e Liftback due volumi a tre e cinque porte, la Nexia è una vettura che punta molte delle sue chance sul prezzo estremamente competitivo, sull'affidabilità, sulla ricerca della sicurezza (Abs e air-bag lato guida sono di serie) e sulla ricca dotazione di accessori. Abbiamo provato la Nexia cinque porte Gtx che è equipaggiata, come del resto gli altri modelli della gamma, dallo stesso propulsore: un 1.5 litri in grado di erogare una potenza massima di 90 cv con valore di coppia di



FATTURA 56.000 MILIARDI

Che colosso la Daewoo!

Con sede nella Corea del Sud, la Daewoo è un colosso dell'industria, nata nel 1967 come azienda tessile e poi sviluppatasi in campi molto diversificati tra loro. Attualmente la Daewoo (che nella lingua madre significa «intero universo») spazia dal settore elettronico a quello delle telecomunicazioni, dal campo petrolifero a quello della finanza, e si estende anche nella cantieristica navale, nell'informatica e nella robotica industriale. Attualmente occupa il 33. posto nella classifica delle aziende più importanti nel mondo. Il suo fatturato, nel 1993, è stato di 34 miliardi di dollari (56.000 miliardi di lire); i suoi dipendenti sono 79.000. Nel settore auto, dopo aver collaborato con Toyota e General Motors, ha prodotto 660.000 vetture nel solo '94. Ma è una produzione in rapida espansione visto che attualmente la Daewoo è già al terzo posto delle unità prodotte dopo Hyundai e Kia. La Daewoo Motor Italia Spa è composta al 50% con capitale Daewoo Corporation e al 50% con capitale del Gruppo Fattori. Le previsioni di vendita per il nostro Paese sono di 6500 unità, 5000 Nexia e 1500 Espero. In Europa la Daewoo ha già creato un centro stile in Gran Bretagna e un centro tecnico a Monaco di Baviera. ■

La scheda TECNICA

Motore: anteriore 4 cilindri in linea, cilindrata 1498 cc, alesaggio × corsa 75,6 × 81,5 mm; rapporto di compressione 9,2:1; alimentazione a iniezione elettronica multipoint; distribuzione doppio asse a camme in testa, quattro valvole per cilindro; poten-

za massima 90 cv a 4800 giri; coppia massima 13,9 kgm a 3400 giri.

Trasmissione: trazione anteriore; cambio manuale a cinque rapporti; frizione monodisco a secco.

Autotelaio: scocca autoportante; sospensioni anteriore a ruote indipendenti tipo Mc Pherson, posteriore a bracci interconnessi; impianto frenante con dischi anteriori autoventilanti e posteriormente a tamburo, servoassistito, Abs di serie; sterzo a pignone e cremagliera con

servocomando; cerchi in lega 5,5 J × 14"; pneumatici 185/60 R 14 H.

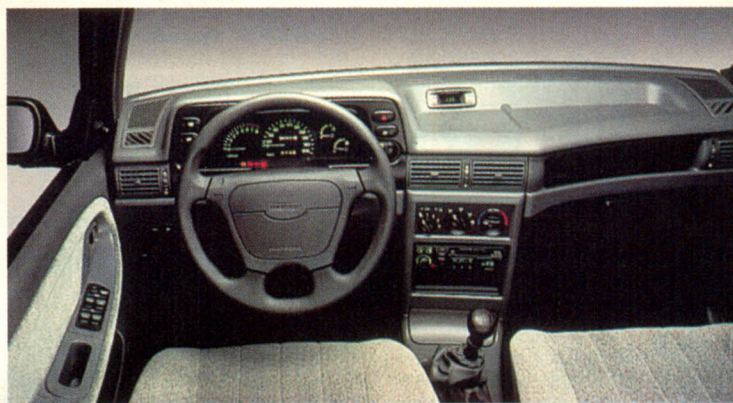
Dimensioni e peso: lunghezza 4256 mm; larghezza 1662 mm; altezza 1393 mm; passo 2520 mm; carreggiate anteriore 1400 mm e posteriore 1406 mm; volume bagagliaio da 390 a 950 litri; serbatoio carburante 50 litri; peso a vuoto 1068 kg.

Prestazioni e consumo: velocità massima 170 kmh; accelerazione da 0 a 100 kmh 12"2; consumo a 120 kmh 14,5 km/litro.

13,9 kgm a 3400 giri. Il tempo di accelerazione da 0 a 100 kmh è 12,2 secondi. È un motore twin-cam plurivalvole, discretamente brillante che consente una guida snella e confortevole. Un discorso particolare va riservato, invece, al confort acustico visto che già a 4000 giri si avverte un rumore piuttosto evidente che viene dal motore. Avendo provato la Nexia in una giornata di pioggia, le nostre impressioni sulle prestazioni sono forzatamente parziali. Viceversa abbiamo potuto apprezzare le qualità relative alla funzionalità della Nexia: l'impianto frenante è misto dischi e tamburi e vanta l'Abs di serie. Da sottolineare il lato sicurezza, molto curato nella produzione Daewoo; l'air-bag lato guida è an-

ch'esso di serie, inoltre troviamo le barre alle portiere e paraurti a forte assorbimento di energia. Ampia la garanzia triennale (o per 100.000 km) offerta dalla Daewoo al momento dell'acquisto che «copre» tutte le parti meccaniche e non, quali batteria, pneumatici e altri accessori. Riccamente accessoriata, la Nexia offre sempre di serie l'impianto radio con quattro altoparlanti, il servosterzo, il volante regolabile in altezza, gli alzacristalli elettrici anteriori e posteriori, il regolatore del livello dei fari, l'antifurto, i cerchi in lega e i fendinebbia. Il sedile posteriore è sdoppiato mentre è apprezzabile il (poco usato in Europa) sistema di ricircolo dell'aria interna. Il tutto a fronte di un listino prezzi davvero interes-

sante: per avere la Nexia Liftback Gtx 5 porte occorrono 21.980.000 lire; per la tre porte 20.980.000 lire; per la berlina 4 porte 23.980.000 lire. La Espero, l'altro modello della Daewoo, è una berlina a quattro porte nella quale l'aerodinamica è stata particolarmente curata da Bertone (il Cx è 0,29). È disponibile con due motori da 1.8 e 2.0 litri che erogano, rispettivamente, una potenza massima di 95 e 105 cv. Puntando molto sul confort rispetto alle prestazioni, la Espero è riccamente accessoriata e, di serie, offre anche l'aria condizionata e i retrovisori a comando elettrico e riscaldata. I prezzi vanno da 25.780.000 lire della versione 1.8 litri a 27.280.000 della 2.0 litri. ■



NEXIA. È disponibile sia a tre che due volumi, a sinistra la versione 5 porte. Sopra, il cruscotto.

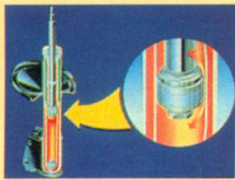
ESPERO. La berlina curata da Bertone, in alto disponibile con motore da 1.8 o 2.0 litri

a cura di
LEONARDO IANNACCI
ARTURO RIZZOLI



Per la Golf diesel iniezione economica

Al Salone di Ginevra, il gruppo Volkswagen presenta la Golf Sdi con un motore diesel aspirato a iniezione diretta 1.9 da 64 cavalli (nella foto, sopra) dai consumi molto ridotti. Infatti rispetto alla stessa motorizzazione con camera di turbolenza, il risparmio di carburante è del 12% e la vettura percorre oltre 20 km con un litro. Velocità e accelerazione sono rimaste praticamente invariate. Il primo valore è sempre di 156 kmh e la progressione da 0 a 100 avviene in 17"6. Pronta per la primavera la prima cabriolet al mondo con motore diesel. È la Golf Cabrio Tdi 1.9 con motore da 90 cv che permetterà una velocità massima di 172 kmh e un consumo medio di circa 20 km/litro.



Ammortizzatore semplice e versatile

L'ammortizzatore Monroe Sensa-Trac è al tempo stesso «intelligente» e semplice. Questo nuovo componente non impiega infatti apparati elettronici e, quindi, i costi risultano contenuti. La prerogativa del Monroe Sensa-Trac è di adattarsi costantemente all'assorbimento necessario, ciò grazie alla regolazione del flusso dell'olio secondo i movimenti della ruota. In pratica, attraverso le piccole scanalature che si trovano nello stelo (nel disegno) passa l'olio che svolge l'azione ammortizzante sufficiente per i percorsi poco accidentati, senza fare intervenire valvole normali, con miglioramento del confort. In caso di un forte scuotimento, causato da una frenata o una sterzata, le piccole scanalature vengono rese inattive, l'ammortizzatore diventa così più rigido mettendo in funzione le altre valvole.



RISTILIZZATA LA GAMMA DELLA 100

Rover vichinga

La Rover 100 aveva bisogno di alcuni ritocchi che la modernizzassero soprattutto dal punto di vista stilistico, rendendola effettivamente più... Rover. E infatti la Casa inglese dal marchio «della nave vichinga», ha lasciato inalterata la meccanica della 100, di per sé funzionale, e ha puntato sul radicale miglioramento dell'impatto visivo. Tutto il frontale è ora, più tondeggiante, aerodinamico e attraente: la nuova mascherina rientra, infatti, nel «family feeling» della Casa, con l'evidente grigliatura verticale e il marchio al centro. Nuovo anche il cofano motore, sagomato in forme tonde che si sposano bene con il nuovo disegno dei fari. All'interno sono stati rinnovati i sedili anteriori, i rivestimenti e il disegno del volante. Due sono i tipi di carrozzeria della Rover 100 (3 e 5 porte) e tre i

livelli di allestimento: Si, Sli e Gsi. È attesa anche la commercializzazione della 111 cabrio. La versione Si di base a nostro avviso non è in linea con il marchio che rappresenta perché, di serie, è sprovvista di alcune soluzioni ormai indispensabili su ogni vettura. Dotazioni che

invece la Sli può vantare: per esempio la versione Si non ha la chiusura centralizzata e gli alzacristalli elettrici o il contagiri, ma soprattutto il sedile posteriore reclinabile (la capacità passerebbe così da 230 a 960 litri), determinante su una vettura cittadina qual è la 100. La parte

meccanica delle nuove Rover 100 è rimasta invariata con sospensioni indipendenti Hydragas, motore di piccola cilindrata (un 1100 cc) da 60 cv ad eccezione della versione con trasmissione a variazione automatica che adotta la motorizzazione 1.4). La 100 è economica nei consumi e consente una velocità massima di 153 kmh con una accelerazione da 0 a 100 kmh in 13"7. Identica la guida, sempre valida la sua vocazione cittadina. Per un mese, con offerta di lancio, i prezzi saranno più bassi di mezzo milione circa. E cioè 15.303.000 e 16.030.000 lire per la 111 3 e 5 porte, con allestimento Si rispettivamente 17.077.000 e 17.804.000 lire per la Sli (3 e 5 porte), infine 20.275.000 lire per la automatica 5 porte 114 GSi che offre inserti in vera radica, secondo il più puro stile Rover.



LINEA. Il frontale della Rover 100 è stato arrotondato e migliorato.

INTERNI. Ridisegnato il cruscotto nei rivestimenti e nel nuovo volante

CON A6 TDI INTEGRALE E A8 SPORT

Audi versione... sprint

L'Audi A6 Tdi Quattro, presentata in prima mondiale al Salone di Ginevra, rappresenta la prima berlina con

propulsore diesel (a iniezione diretta) abbinata a una vettura con trazione integrale permanente. Il motore è il

2.5 T di cinque cilindri da 140 cv, uguale a quello della A6 con trazione anteriore che consentirà alla nuova vettura a quattro ruote motrici di raggiungere comunque una velocità massima di 206 kmh. I prezzi orientativi vengono ovviamente dati in marchi: 61.250 Dm (poco più di 68 milioni di lire) per la berlina e 65.450 Dm per l'Avant. Di immediato impatto il nuovo allestimento sportivo dell'Audi A8 (nella foto, a lato).



PROPOSTA FIAT A GINEVRA

L'elettrica si chiama Zic

Due anni fa al Salone di Ginevra la Fiat presentò la vettura elettrica Downtown, ora sull'importante ribalta svizzera la Casa torinese propone la Zic. A ventiquattro mesi di distanza si possono quindi misurare i progressi sul fronte delle auto elettriche attraverso quest'ultimo prototipo, un veicolo sperimentale sviluppato dal Centro ricerche Fiat nell'ambito del progetto «Materiali speciali per tecnologie avanzate» del Cnr. È nata così la Zic, una vettura 2 porte con 4 posti, particolarmente leggera, con un basso assorbimento energetico e facilmente riciclabile a fine vita. Innovativa è la scocca della Zic: è composta da due sottostrutture, questa scelta ha permesso un risparmio di peso del 30% e, parimenti, un incremento della rigidità del 20%. Tra gli obiettivi «esplorativi» di questo pro-

getto vi era anche quello di realizzare un veicolo con un'ottima accessibilità a tutti gli organi, specie a quelli della trazione, che sono situati sia nella parte anteriore che in quella posteriore. Infine è stata raggiunta un'efficienza del gruppo motopropulsore superiore di circa il 5% rispetto ai tradizionali motori elettrici. Da segnalare che alla manifestazione ginevrina la Casa torinese, assieme alla Zic elettrica, metterà in bella mostra anche il fiore all'occhiello '95 ovvero la Punto, eletta auto dell'anno. Merita di essere ricordata poi la rinnovata gamma Croma, che si contraddistingue per alcuni dettagli di stile fra i quali spiccano il nuovo disegno della mascherina e le minigonne laterali su tutte le versioni. Sono stati inoltre rivisti gli interni e fornito di serie l'airbag per il guidatore.

PER LA NISSAN PRIMERA SRI 1.6 E 2.0

Abito sportivo

La Nissan a Ginevra presenta un paio di versioni della Primera dall'intonazione sportiva (sotto): una è spinta da un motore di 1600 cc capace di 102 cv, l'altra adotta un 2.0 litri da 125 cv, due unità già conosciute e disponibili nell'attuale gamma. Entrambe le vetture sono identificate dalla sigla Sri e sono caratterizzate dalle gomme 186/65 montate su ruote da 14 pollici, dallo spoiler posteriore e dalle minigonne laterali uguali alla Primera 2.0 Gt, che resta comunque la versione top con il suo motore due litri da 150 cv. All'interno troviamo sedili e strumentazione di tono sportivo. Le prestazioni della 1600, infine, non sono mutate (190 kmh di velocità massima e 11"2 nell'accelerazione da 0 a 100 kmh) poiché si è trattato di un lifting estetico.



IN ARRIVO DA MONACO LA STATION WAGON DELLA BMW SERIE 3

Piccola Touring

La rassegna ginevrina sarà teatro di un'interessante prima mondiale: al Salone svizzero verrà infatti presentata la nuova Bmw Touring (la station-wagon) della Serie 3 (nella foto, a lato). Con questa versione le carrozzerie della Serie 3 attualmente in produzione salgono così a cinque: esistono infatti la berlina, la coupé, la cabrio e la Compact. Come la precedente Touring, venduta in 126.000 esemplari dall'88 ad oggi, anche la nuova familiare deriva direttamente dalla sorella a quattro porte. Sull'ultima nata i tecnici bavaresi hanno comunque cercato di sfruttare sempre meglio lo spazio. Ad esempio con cinque persone a bordo, il carico utile sotto alla tendina copribagagli è di 370 litri, quota che sale a 810 litri se sono tre gli occupanti della vettura, mentre abbassando lo schienale posteriore si arriva fino a 1320 litri. Il peso trasportabile è di 500 kg. Inizialmente la Touring sarà disponibile nelle versioni 320i, 328i e 318 turbodiesel, nel corso dell'anno arriveranno poi la 318i e la 325 turbodiesel.



COPPA MILLE DOLLARI

La prima è per Nappi

BINETTO — Piero Nappi su Osella Pa/9-Bmw ha vinto la prima prova della Coppa Mille Dollari, gara organizzata dalla neonata Mototrend di Bari con la partnership della Salerno Corse. Il pilota napoletano ha dominato la gara davanti ad un regolare Fiorillo.

VELOCITA' IN CIRCUITO

Binetto (Ba), 5 marzo 1995

Classifica Assoluta: Nappi (Osella Pa/9-Bmw), 15 giri in 1'48"654 alla media di 120,168 kmh; 2. Fiorillo (Lucchini-Alfa Romeo) in 12'10"317; 3. Palmisano (Dallara 388-Alfa Romeo) in 12'15"972; 4. De Lucia (Reynard 903-Alfa Romeo) in 12'22"254; 5. Popolizio (Dallara 391-Alfa Romeo) in 12'27"615; 6. Santamato (Fiat X1/9) in 13'59"125; 7. Derelitto (Ford Sierra Cosworth) in 14'05"622; 8. Maione (Ford Sierra Cosworth) in 14'11"281; 9. Comegna (Ford Sierra Cosworth) in 14'21"665; 10. Castellano (Volkswagen Scirocco) in 14'26"869.

PAPER COLOUR



Nel rallysprint del Lago di Garda, De Giacomi, nella foto, ha bissato il successo dello scorso anno

AD AGLIANA

Tre Comuni per Deidda

AGLIANA — Inaspettata vittoria per i due giovani pistoiesi Deidda-Capocchi, a bordo di una Renault 5 Gt Turbo, nella 4. edizione del rallysprint dei Tre Comuni. A far salire, per la prima volta sul podio i due è stata la discriminante, avendo concluso la gara a pari merito con Pucci-Carasci. Terzi: De Bellis-Lunardi.

RALLYSPRINT

Agliana (Pt), 5 marzo 1995

Classifica Assoluta: Deidda-Capocchi (Renault 5 Gt Turbo) in 16'50"; 2. Pucci-Carasci (Peugeot 309 Gti 16V) p.m.; 3. De Bellis-Lunardi (Peugeot 205 Gti) a 5"; 4. Lenzi-Bigongnari (Peugeot 309 Gti 16V) a 7"; 5. Russi-Maggioli (Renault 5 Gt Turbo) a 20"; 6. Federighi-Bertuccelli (Peugeot 205) a 21"; 7. Blanc-Scarra (Peugeot 106 Xsi) a 22"; 8. Conti-Pagni (Peugeot 309 Gti 16V) a 37"; 9. Guarducci-Giusti (Renault Clio Williams) a 39"; 10. Pescio-Bertonati (Peugeot 205 Rallye) a 45".

SLALOM SORRENTO

Insigne imprendibile

SORRENTO — Successo di Vittorio Insigne, su una Fiat X1/9 1600, nella 12. Coppa delle Due Costiere, gara di apertura della stagione slalomistica. Piazza d'onore per l'altro pilota locale Luigi Vinaccia, su una Fiat X1/9 2000cc, staccato di un secondo. Quarantasette i piloti al via.

SLALOM

Sorrento (Na), 5 marzo 1995

Classifica assoluta: 1. Insigne (Fiat X1/9 1600) 164,32; 2. Vinaccia (Fiat X1/9-2000) 165,30; 3. Carbone (Fiat X1/9-2000) 171,88; 4. Russo (Peugeot 205 Gti) 178,50; 5. Esposito (A112) 181,47; 6. Guarguilo (Renault 5 Gt Turbo) 182,39; 7. C. Esposito (Peugeot 205 Gti) 183,72; 8. Sbaratta (Renault 5 Gt Turbo) 184,15; 9. Aprea (Peugeot 205 Gti) 184,30; 10. Novielli (Peugeot 205 Rallye) 185,38.

SLALOM A MONZA

La spunta De Micheli

MONZA — Gian Pasquale De Micheli su prototipo Gmg si è imposto nel 21. Slalom della Lombardia che ha aperto la stagione agonistica dell'autodromo di Monza. Alle spalle di De Micheli, Eliseo Noris su Lancia S4 e Fausto Zandonà su Fiat 850.

SLALOM

Monza (Mi), 5 marzo 1995

Classifica assoluta: 1. De Micheli (Gmg) 190,34; 2. Noris (Lancia Delta S4) 200,33; 3. Zandonà (Fiat 850 Coupé) 200,71; 4. M. Tomasini (Opel Kadett Gte) 203,74; 5. Loddo (La3) 204,44; 6. Patete (Fiat X1/9) 205,99; 7. F. Tomasini (Opel Kadett Gte) 210,26; 8. Visioni (Fiat 500) 210,99; 9. Zaniboni (Fiat X1/9) 213,61; 10. Pandolfi (Fiat 500) 213,92.

A LOMBARDORE

Fa il vuoto Giovannone

LOMBARDORE — Con una interessante e combattuta serie di gare, si è aperta la stagione agonistica a Lombardore. Claudio Giovannone con la Bmw M3 è stato l'indiscusso protagonista della giornata aggiudicandosi, con due vittorie, la classe riservata alle vetture Turismo. Nella monoposto vittoria di Segatori.

VELOCITA' IN CIRCUITO

Lombardore (To), 5 marzo 1995

Classifica Monoposto: 1. Segatori (Formula Tre) in 26'34"634; 2. Maggioni (Formula Fiat Abarth) a 30"696; 3. Streuli (F. Panda) a 43"414. **Turismo:** 1. Giovannone (Bmw M3) in 22'15"542; 2. Comandini (Fiat X1/9) a 11"315; 3. Pettenuzzo (Fiat X1/9) a 15"042. **Alfa Giulia:** 1. Moretta in 23'37"519.

BIS SUL GARDA

De Giacomi non perdona

DESENZANO — Pietro De Giacomi in coppia con Stefano Pecori ha bissato il successo dello scorso anno a bordo di una Opel Kadett Gsi nella nona edizione del Rally del Lago di Garda, organizzato dall'Autoconsult e Competition. Il pilota bresciano ha avuto la meglio sul conterraneo Manuel Lo Coco.

RALLYSPRINT

Desenzano (Bs), 5 marzo 1995

Classifica Assoluta: De Giacomi-Pecori (Opel Kadett Gsi) in 11'49"; 2. Lo Coco-Fontana (Renault Clio Williams) a 1"; 3. Gerevini-Dossena (Opel Astra Gsi) a 1"; 4. De Piccoli-Pettinato (Renault Clio Williams) a 4"; 5. Consonni-Pelizzari (Opel Kadett Gsi) a 5"; 6. Biasuzzi-Biasuzzi (Opel Kadett Gsi) a 9"; 7. Visconti-Lodigiani (Peugeot 309 Gti) a 10"; 8. Fornoni-Bosis (Peugeot 306 X 16) a 12"; 9. Bregolato-Ballarini (Opel Kadett Gsi) a 14"; 10. Rossi-Bignotti (Opel Astra Gsi) a 15".

TROFEO D'INVERNO

Secondo round a Di Giuseppe

MACERATA — Il teramano Roberto Di Giuseppe su Lancia Delta Integrale si è aggiudicato la seconda prova del Trofeo d'Inverno di Formula Rally, svoltosi al Foro Boario di Villa Potenza. Pochi i piloti ma tanto pubblico hanno caratterizzato la giornata che ha visto lo sfortunato forfait di Arrigo Tamburi. Al secondo posto Andrea Casalboni.

FORMULA RALLY

Macerata, 5 marzo 1995

Classifica assoluta: 1. Di Giuseppe (Lancia Delta Hf) 2'05"26; 2. Casalboni A. (Proto Fiat 1600) 2'11"95; 3. Paolini (Lancia Delta 16V) 2'13"03; 4. Vellei (Fiat Abarth 1000) 2'13"11; 5. Peroni (Renault 5 Gt Turbo) 2'13"21; 6. Fiorile (Peugeot 205) 2'13"64; 7. Del Cotto (Bmw M3) 2'14"24; 8. D'Eramo (Ford Sierra Cosworth) 2'14"93; 9. Delle Fave (Renault 5 Alpine) 2'15"47; 10. Cingolani (Fiat Cinquecento) 2'15"68.

FORMULA RALLY

Pianezzola re d'Assago

ASSAGO — Un'entusiasmante finale ricca di colpi di scena ha dato a Gilberto Pianezzola (Lancia Delta Hf) la vittoria nella prima edizione del formula rally disputatosi sull'inedito tracciato del Forum di Assago. Seconda migliore prestazione per Riccardo Errani su Lancia Delta Hf prototipo.

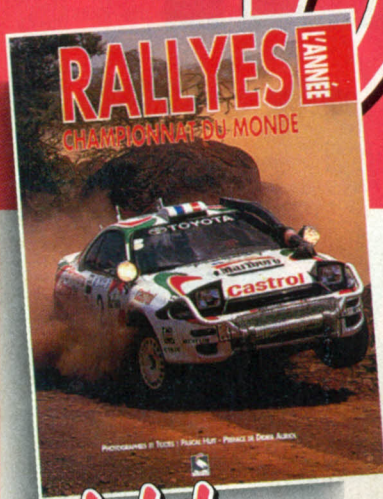
FORMULA RALLY

Assago (Mi), 4 marzo 1995

Classifica assoluta: 1. Pianezzola (Lancia Delta Hf) 3'58"89; 2. Errani (Lancia Delta Hf Proto) 4'01"28; 3. Guizzardi (Toyota Celica) 4'02"11; 4. Burri (Ford Escort Cosworth) 4'04"74; 5. Ottolini (Lancia Delta Hf) 4'08"05; 6. Arduni (Lancia Delta Hf) 4'10"22; 7. Ogliari (Lancia Delta Hf) 4'10"79; 8. Bandierini (Ford Escort Cosworth) 4'16"90; 9. Galli (Toyota Celica) 4'18"88; 10. Silankorva (Ford Escort Cosworth) 4'21"53.

A REA

box



il libro

La grande vittoria nel titolo mondiale '94 di Didier Auriol e Bernard Occelli, la «grandeur» francese che pone il suo sigillo anche sul mondo dei rally e festeggia per la prima volta l'iride nel campionato riservato ai piloti... È questo il motivo dominante di «Rallyes: l'année 1994 - Championnat du monde», il libro scritto da Pascal Huit corredato da 145 fotografie scattate dallo stesso Huit. In 104 pagine l'autore rivive la stagione '94 in tutti i suoi aspetti, fino alla prova decisiva del Rac. Edito da Sézanne Editions, l'opera ha una prefazione di Didier Auriol, e si sviluppa lungo 104 pagine. È in vendita al prezzo di 195 franchi, oltre 60.000 lire, per ora soltanto in Francia, Belgio e Svizzera.

I SEDILI ITALIANI OMOLOGATI DALLA FIA

BELLI COMODI

I sedili del pilota e del co-pilota delle vetture partecipanti alle competizioni nazionali ed internazionali dovranno essere tutti omologati, secondo le norme Fia, con le seguenti decorrenze:

1 gennaio 1996

per i gruppi N/A/B (gare in circuito valide per campionati Fia, campionato del Mondo Rally, gare in salita valida per l'Europeo della Montagna, Rallycross e Autocross).

1 gennaio 1997

per i gruppi N/A/B/T in tutte le gare internazionali e nazionali. Solo fino a queste scadenze sarà possibile partecipare alle gare anche con sedili non omologati. Ecco, comunque, l'elenco aggiornato di buona parte dei sedili di costruzione italiana già omologati dalla Fia (ricordiamo che l'omologazione riguarda la scocca degli stessi e che in questi giorni ne sono in corso di nuove):

MOMO CORSE: modello Nascar vetroresina e carbonio; modello Mille Laghi vetroresina e carbonio; modello Top Nascar vetroresina e carbonio; modello Acropolis vetroresina e carbonio; modello Roo-kie vtr e Tubolar Fream.

SENTITE QUESTA...

«Mi spiace, non potrò mai ingaggiare Vittorio Brambilla per il mio team. Nel corso di una stagione posso permettermi soltanto tre telai, non sei...»
Bernie Ecclestone, patron della Brabham, all'inizio della stagione 1976.

SPARCO: modelli Rev in vetroresina, kevlar e carbonio; modello Pro 2000 in vetroresina, carbonio e kevlar; modello Montecarlo Starter, Montecarlo e Off Road e Montecarlo Racing; modello Driver vtr e carbonio; modello Profi; modello Sprint; modello Monza; modello Trophy e modello America.

OVERDRIVE: modelli Phoenix Od 011 e Phoenix Od 009; modelli Le Mans Od 008 e modello Dakar Od 005.

OMP: modelli Turini, Champion, Ars, Vid 2, Sport, Eco, Evoluzione 1, Evoluzione 1 taglia xl, San Remo.

il menù

- IL LIBRO: RALLY '94
- FORMULA RALLY: NUOVE REGOLE
- CLUB SCHUMACHER
- FIAT COUPÉ DAY
- LE CARDS DI F.1
- PORTOBELLO
- CRUCISPRINT
- DOVE SI CORRE

■ **MOMO.** Tra le cinture omologate dalla Fia per partecipare a gare in circuito o su strada vanno inseriti anche i seguenti modelli della Momo che sono stati omologati di recente: modello 1732 Rally Lusso, 4 punti 3", omologazione Fia B-033 T; modello 1730 Rally Lusso, 4 punti 2", omologazione Fia B-034 T; modello 1737 Rally Lusso, 3 punti 2" omologazione Fia A-035 T.

■ **PEUGEOT.** Il periodico tedesco «Auto, Motor & Sport» ha assegnato alla Peugeot 306 il premio quale miglior vettura dell'anno nel segmento M1, davanti all'Alfa Romeo 145 e alla Renault 19. Singolare la modalità della scelta che, una volta tanto, non è stata fatta da giornalisti o tecnici del settore. I votanti sono stati i lettori stessi che hanno inviato alla redazione del giornale tedesco 125.000 schede di partecipazione al premio.

■ **POLIZIA.** Prima e unica Scuderia su scala nazionale aperta a tutti gli appartenenti delle Forze di Polizia, ai Vigili del Fuoco e alle Forze Armate in Servizio Permanente Effettivo, l'Auto Club Nazionale Forze di Polizia conta attualmente 58 piloti che partecipano alle gare del Challenge delle Polizie e a quelle in calendario Csaì. Chi fosse interessato ad iscriversi (naturalmente facendo parte dei Corpi sopraelencati) o, più semplicemente per avere informazioni, può rivolgersi alla segreteria dell'Acnfp, via Generale Caneva 14, 33100 Udine; telefono 0432- 506513.



● REGOLE ● REGOLE ● REGOLE ● REGOLE ●

FORMULA RALLY

'95

Domenica prossima prenderà il via il Campionato '95 di Formula Rally con la prima gara di Foro Boario (Vicenza). Ricordiamo le principali modifiche regolamentari previste:

● **RAGGRUPPAMENTI.** Divisione dei raggruppamenti: devono avere almeno, ognuno 6 vetture verificate.

— 1. raggruppamento: tutte le vetture a due ruote motrici fino a 1300 cc, escluse le vetture monoposto Vst e Sport Prototipi Slalom. Peso minimo: 650 kg.

— 2. raggruppamento: tutte le vetture a due ruote motrici da 1301 cc a 1600 cc escluse le monoposto Vst e Sport Prototipi Slalom. Peso minimo 730 kg.

— 3. raggruppamento: tutte le vetture a due ruote motrici oltre 1600 cc escluse le Vst e Sport Prototipi Slalom. Peso minimo 780 kg.

— 4. raggruppamento: tutte le vetture a quattro ruote motrici, escluse le Vst e Sport Prototipi Slalom. Peso previsto dai rispettivi regolamenti.

— 5. raggruppamento: le vetture monoposto Vst e Sport Prototipi Slalom a due ruote motrici. Peso previsto dai rispettivi regolamenti.

— 6. raggruppamento: le monoposto Vst e Sport Prototipi Slalom a quattro ruote motrici con peso previsto dai rispettivi regolamenti.

● **TEMPI.** In ogni raggruppamento, i conduttori con i migliori 16 tempi sono assegnati a 4 batterie di 4 conduttori ciascuna. Il numero delle batterie e dei conduttori ammessi a ciascuna di esse può essere ridotto in relazione al numero dei verificati ed alle caratteristiche del percorso accertate in sede di collaudo. Ogni batteria deve svolgersi in due manches: l'ordine di partenza della 1. manche è stabilito in base all'ordine dei tempi ufficiali di qualificazione, quello della 2. manche in base all'ordine di partenza inverso della 1. manche. Per ogni batteria viene stabilita una classifica sommando, per ciascun conduttore, i tempi delle due manches.

● **FINALE.** In finale sono ammessi i migliori 4 tempi di ogni raggruppamento sommando i tempi delle due manche, non importa quale posizione di classifica abbiano occupato nelle batterie stesse.

● **GOMME.** Il limite della larghezza massima delle gomme per le vetture provenienti dal Vst è stato portato da 25 cm a 28 cm.

● REGOLE ● REGOLE ● REGOLE ● REGOLE ●

Doppio ritratto per assi del Circus

Ancora la F.1. E ancora Ayrton Senna e la Ferrari...

La fantasia degli appassionati si scatena davvero attorno a questi due temi davvero molto sentiti, in grado di sviluppare la creatività e l'ingegno dei fans. Questa volta tocca a Fabio Capulli, che ci segnala due ritratti che hanno come soggetti, appunto, Senna e la

Rossa di Berger. Il grande campione brasiliano è ricordato nel suo periodo... Lotus e il quadro riguarda il Gp di Montecarlo del 1987.

La Ferrari, invece, è ritratta nel suo momento più bello del '94, quello della vittoria di Berger ad Hockenheim.

Due opere che sono soltanto gli ultimi anelli di una catena iniziata dallo stesso Capulli una decina di anni fa quando nacque la sua passione per la F.1.



■ **ASTA.** La leggendaria Alfa 1750 Gran Sport con la quale Tazio Nuvolari vinse nel 1930 l'International Tourist Trophy, è stata venduta all'asta la scorsa settimana a Londra. Recuperata recentemente in pessime condizioni in un garage della provincia inglese nel quale era stata dimenticata, la vettura è stata completamente restaurata. Si tratta di un esemplare storico, visto che con questo «gioiello» Tazio Nuvolari umiliò nella classica gara inglese alcune delle concorrenti più temibili dell'epoca, tra le quali le superfavorite Bentley e Mercedes. La vendita della Gran Sport non è stata facile presso Christie, la prestigiosa casa d'aste londinese. Il compratore non ha voluto svelare la sua identità.

■ **COSTIERE.** In Campania è nata la «2 Costiere Racing», un nuovo sodalizio sportivo che si occuperà della promozione e della programmazione del settore Rally, Slalom e Velocità in circuito. Nella

programmazione di quest'anno è prevista la partecipazione nel Civt con i piloti locali, Insigne, Celentano e Langellotto. Per informazioni si può telefonare al seguente numero: 081-533 03 38.



È NATO UN CLUB DELLA SPORTIVA DELLA CASA TORINESE

Gubbio ospiterà il primo Coupé Fiat Day

Il Coupé Fiat è già entrato nella storia dell'automobile e una conferma è venuta dalla nascita di un apposito Club che riunisce tutti i possessori della sportiva della Casa torinese. Domenica prossima, a Gubbio, sarà discusso e approvato lo statuto dell'associazione al termine di una giornata tutta dedicata al... Coupé che si articolerà così:

ore 8,30: raduno in piazza 40 Martiri.
 ore 10: visita della città.
 ore 11,30: dimostrazione delle vetture presenti.
 ore 12,45: aperitivo presso la concessionaria Fiat.

ore 13,30: pranzo.
 ore 16: premiazione e ricordo della manifestazione.
 ore 16,30: visita al Santuario del Patrono.
 ore 17,30: saluti.

Per il futuro, il Club sta organizzando un week-end in pista con tutti gli iscritti. Chi fosse interessato può telefonare allo 0735-632377.

SCHUMMY CLUB!

È nato in Italia il primo Michael Schumacher Fans Club, a testimonianza che la popolarità del pilota tedesco iridato nel '94 è in crescita anche nel nostro Paese. Chiunque volesse aderire o avere informazioni può mettersi in contatto con il coordinatore, Gianluca Piscitelli, telefonando allo 050-543827



«Marcel Laval» è uno dei più conosciuti negozi di modellismo d'Europa. Probabilmente la sua fama è data (anche) dal fatto che si trova ad appena 200 metri dalla curva Source del circuito di Spa-Francorchamps, teatro storico nel mondo dell'automobilismo sportivo. Chi fosse interessato può telefonare allo 0032-87-275031 oppure scrivere a Marcel Laval, rue de Pomard 207, Francorchamps, Belgio.



Le cards della F.1

John Saunders prende la F.1 così, caricaturandola... Nelle sue cards ha disegnato tutti i protagonisti del Circus degli ultimi anni; ci sono Prost, Schumacher, Patrese, Damon Hill... Sono a disposizione due set di «faccione» che si riferiscono alla stagione 1992 e a quella '93, il cui prezzo non supera le 5 sterline l'uno. Per le cards più grandi con vignette e disegni più... seri il prezzo è di 5 sterline ogni pezzo. Chi fosse interessato può telefonare allo 0044-483-747032.



7 GIORNI IN TV

TMC

Cambia orario «Crono - Tempo di motori» che, d'ora in avanti, al mercoledì, andrà in onda alle ore 24,05. Nella puntata di mercoledì 8 marzo Renato Ronco intervisterà Gerhard Berger, in relax nel suo «rifugio» di montagna. Gli altri servizi proposti riguarderanno il Salone di Ginevra e le novità della produzione, la sfida sui kart dei campioni della F.1 svoltasi a Bercy nel dicembre scorso e infine i plastici di F.1 di Giuliano Gasperini, già noto ai lettori di Autosprint poiché spesso abbiamo pubblicato le sue opere. La replica di Crono è prevista sabato 11 marzo alle ore 9,15, mentre Tmc Speed, andato in onda domenica 5 marzo, sarà replicato sempre sabato alle ore 8,45. La nuova puntata di Tmc Speed è prevista per domenica 12 marzo alle ore 20,15 e proporrà un reportage sul Rally del Portogallo e un servizio sul campionato di SuperTurismo.

ITALIA UNO

Appuntamento con Guido Schittone mercoledì notte, nell'ambito di Italia Uno Sport, e con i test di formula 1 svoltisi all'Estoril e che hanno interessato vari team: Ferrari, McLaren, Benetton, Tyrrell, Jordan, Sauber, Williams e Forti.

TELE + 2

Martedì 7 marzo alle ore 10 durante la trasmissione Coast to Coast lo speciale Snow Mobil da Owen Sound, in Ontario, con il commento di Mario Giambuzzi.

ODEON

Mercoledì 8 marzo alle ore 22,45 la seconda puntata di «Racing Time», replicata sabato 11 alle ore 13,15.

RAI UNO

Martedì 7 marzo alle ore 14 «Tg1 Motori» e venerdì 10 su Radio Rai 1 alle ore 19,25 «GR 1 Mondo Motori».

CINQUESTELLE

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

VELOCITA'

11-12 MARZO

PAUL RICARD (F)
GRAN TURISMO EUROPEO BPR
Asa Paul Ricard
Tel. 0033/94/907490

12 MARZO

VALLELUNGA (ROMA)
CHALLENGE ITALIANO
GARE CLUB-F.FORD
Peroni Promotion
Tel. 06/5200306-5200609 fax

FUJI

CAMPIONATO TURISMO
Fuji International Speedway
Tel. 0081/550781234

ATLANTA

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

18-19 MARZO

LE MANS BUGATTI
EUROCUPI FORMULA RENAULT
EUROCUPI RENAULT CLIO
Asaco des 24 Heures du Mans
Tel. 0033/43/725025

18 MARZO

MONZA
FORMULA MONZA
Sias - Autodromo di Monza
Tel. 039/ 24821

18-19 MARZO

12 ORE DI SEBRING
CAMPIONATO IMSA WSC E GT
Imsa Tel. 001/813/8774672

19 MARZO

VALLELUNGA (ROMA)
PORSCHE CLUB ITALIA-
TARGA TRICOLORE PORSCHE
Autodromo Vallelunga
Tel. 06/9041009-90410273

BINETTO (BA)

COPPA MILLE DOLLARI
GARA CLUB
Salerno Corse
Tel. 089/232806-237897

PERGUSA (EN)

GARA CLUB
Ente Autonomo Pergusa
Tel. 0935/541069-541344 fax

SURFERS PARADISE

CAMPIONATO F.INDYCAR
Indycar Tel. 001/313/3348500
SUZUKA
CAMPIONATO GIAPPONESE F.3000
Suzuka Circuitland Co
Tel. 0081/593/781111

SUZUKA

CAMPIONATO GIAPPONESE F.3
Suzuka Circuitland Co
Tel. 0081/593/781111

SEARS POINT RACEWAY

CAMPIONATO TRANS-AM
Scca Tel. 001/3036947222

RALLY

6-11 MARZO

PORTOGALLO (P)
CAMPIONATO MONDIALE RALLY
E 2 LITRI
Automobil Club du Portugal
Tel. 00351/1/769711

9-10 MARZO

UAE
INTERNATIONAL RALLY
Automobil
Touring Club for Uae
Tel. 00971/2/212175

11-12 MARZO

CERVETERI (RM)
RALLY NAZIONALE



Si svolgerà dal 6 all'11 marzo il Rally del Portogallo, 3. prova del mondiale. Sopra Kankkunen vincitore lo scorso anno

Assipromo Competition - Sport
Club Tel. 06/5192425

16-19 MARZO

MILLE MIGLIA (I)
CAMPIONATO EUROPEO RALLY
COEFF. 5
CAMPIONATO ASSOLUTO RALLY
Ac Brescia Tel. 030/37461

16-18 MARZO

WALES (GB)
CAMPIONATO EUROPEO RALLY
COEFF. 2
Caernarvonshire
Tel. 0044/1286/714165

18-19 MARZO

MONTEBELLUNA (TV)
RALLYSPRINT
Gamma Team
Tel. 0432/570188

19 MARZO

PUNTA ALA (GR)
RALLYSPRINT
Maremme Corse
Tel. 0566/43339

VALLI LANZO (TO)

RALLYSPRINT
Pinerolo Sport
Tel. 011/3095098

ALTRE SPECIALITA'

9-12 MARZO

SANREMO RALLY STORICO (IM)
TROFEO CSAI RALLY
AUTO STORICHE
TROFEO D'EUROPA
Sanremo Rally
COPPA DEI FIORI
REGOLARITA'
Tel. 0184/577000

12 MARZO

SAN LEUCIO DEL SANNIO (BN)
SLALOM
Motor Park Parrella
Tel. 0824/42873
VAL SENAGRA (CO)
SLALOM
Promotions & Services
Tel. 031/840182-841480 fax
VALLELUNGA (ROMA)
HISTORIC CLUB

REGOLARITA'

Peroni Promotion
Tel. 06/5200306-5200609 fax
ACIREALE
SLALOM
Ac Acireale
Tel. 095/7647971
FORO BOARIO (VI)
TROFEO NAZIONALE FORMULA
RALLY
Team Padova Cross
Tel. 049/9630465
ACIREALE (CT)
SLALOM Ac Acireale Tel.
095/7647971

19 MARZO

SALERNO
TROFEO DELL'AGRO
SLALOM
Ac Salerno
Tel. 089/232339
MELE-TURCHINO (GE)
SLALOM
Scuderia Valpolcevera
Tel. 010/7856668
ROMAGNANO-AZZAGO (VR)
COPPA CSAI SLALOM 2. ZONA
E AUTOSTORICHE
Classica Tel. 045/509400

TRASMISSIONI VIA SATELLITE

EUROSPORT

Mercoledì 8

12,00 SPEEDWORD
23,00 MOTORS
in questo numero: IndyCar
la prima gara a Miami, i
test di F.1, la 24 Ore di
Daytona e infine le
anticipazioni del
campionato tedesco Dtm
'95.

Giovedì 9

12,30 MOTORS
replica

Venerdì 10

14,00 INTERNATIONAL
MOTORSPORTS REPORT

Sabato 11

1,00 INTERNATIONAL
MOTORSPORT REPORT

Lunedì 13

20,00 SPEEDWORLD

SKY SPORTS

visibile solo con
decoder e smart card
11,00 INTERNATIONAL
MOTORSPORT

Sabato 11

18,00 INTERNATIONAL
MOTORSPORT

Domenica 12

8,00 OPPOSITE LOCK

DSF

Martedì 7

17,00 ACTION 5 :
MONSTER TRUCKS

Mercoledì 8

12,00 ACTION 5:
MONSTER TRUCKS
23,00 DER JAGUAR
1,15 CLASSIC CARS

Giovedì 9

15,00 CLASSIC CARS
17,00 ACTION 5:
MONSTER TRUCKS

Venerdì 10

9,00 CLASSIC CARS
12,00 ACTION 5:
MONSTER TRUCKS
23,45 CLASSIC CARS

Sabato 11

14,00 e 0,15
MOTORSPORT

Domenica 12

9,00 MONSTER TRUCKS

Lunedì 13

12,00 e 24,00 DREAM
CARS

auto



NOVITA'
ECCO CARISMA
LA MITSUBISHI-VOLVO



MARZO '95
MENSILE - L. 7.000



SALONI

DETROIT
LOS ANGELES
LAS VEGAS

PROVE VERITA'

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



HAMANN
BMW 325i
COUPE' EVO RS
HOLZER LANCIA
DELTA 2.0 HF
SORG MOTORSPORT
GOLF 2.0 GTI 16V
CARLSSON MERCEDES C36 RS



*Speciale
Griffe*

32 PAGINE EXTRA SULLE COLLEZIONI
FIRMATE DALLE CASE AUTOMOBILISTICHE



È IN EDICOLA