

FORMULA UNO. Domenica il Gp del Brasile: sogni e ambizioni di un Circus in cerca di credibilità

FERRARI

Luca Cordero di Montezemolo è arrivato a Maranello con il compito di un grande rilancio, ma finora non ha ottenuto grandi risultati. Quest'anno, la Ferrari presenta la «12 T2», che monta un motore a dodici cilindri, ha due pedali (freno e acceleratore) e leggermente più corta, ha un musetto a «formiche»...



BENETTON

Si caratterizza all'insegna delle novità la «B 195» Benetton che riguardano soprattutto il motore, il musetto più alto e affilato l'alettone posteriore, le pance più arretrate. Interessante, in particolare, il lavoro effettuato sulle pance che sono state studiate per migliorare il flusso di aria destinato al raffreddamento dei due radiatori sdoppiati, quello dell'acqua e quello dell'olio. L'altro grande cambiamento riguarda il motore la scelta per la nuova «B 195» è caduta sul «V 10» Renault...

SCUDERIE E PILOTI

Table with 3 columns: SCUDERIA, MOTORE, PILOTI. Rows list teams like Benetton, Williams, Ferrari, McLaren, Tyrrell, Ligier, Sauber, Arrows, Minardi, Larrousse, Simtek, Pacific-Lotus, Forti and their respective engines and drivers for the years 1994 and 1995.

Al via gli orfani di Ayrton

WILLIAMS

La nuova Williams FW 17 ha forma molto affusolata, il musetto alto tipo Benetton e prevede anche il pedale della frizione. Il materiale di cui è costituito il casco per il pilota, è costituito in parte per i lati dell'abitacolo, per aumentare la protezione. Head e Newey hanno lavorato più che altro sull'affinamento delle novità introdotte l'anno passato, evitando scelte ad effetto. Colpisce la soluzione adottata per il muso accentuato in senso longitudinale, il radiatore è stato ridotto a 140 litri. La scuderia britannica punta, quest'anno su Damon Hill e su David Coulthard...

Riparte dal Brasile il Circo della Formula Uno. Domenica prossima prenderà il via il campionato mondiale, con il Gran Premio di Interlagos. Già, si riparte proprio dal Brasile, il paese di Ayrton Senna: strano gioco del destino. Qualcuno aveva ipotizzato di sbollare la Formula Uno, dopo la tragica «due giorni di lutto»: il sabato, in prova, incidente fatale per l'austriaco Roland Ratzenberger, il giorno dopo, la gara, stessa sventura per Senna; campione ammazza-toro in patria. Proprio lui, i familiari di Senna hanno annunciato che non otterranno in giudizio la Williams poiché non ritengono la scuderia responsabile dell'incidente. Nella passata stagione, il successo finale era andato al tedesco Michael Schumacher, favorito anche quest'anno, con la sua fida Benetton. La Fia, ovvero la federazione internazionale dell'automobile, ha rimeschiato le carte, ha cambiato le regole, la nome della sicurezza dei piloti: ridotta la cilindrata massima (da 3500 a 3000 cmc), imposte

varie modifiche tecniche. Ma restano i rifornimenti di carburante durante la corsa, con le pericolose e quindi tenute sotto al box. Tutte le scuderie hanno pretestato, ma la Fia è stata irremovibile. Fiat volentieri sponsor? Chissà. Di certo, quelle pause di pochi secondi con i bolli circondati dai meccanici sono una veltina molto appetita per le aziende che investono nella Formula Uno. Poco importa, poi, se i momenti più pericolosi delle gare sono quelli in cui le macchine in uscita dal box si innestano sul tracciato, dove sfrecciano gli altri concorrenti. La nuova stagione, nelle intenzioni dei dirigenti di Maranello, sarebbe dovuta essere quella del rilancio definitivo della Ferrari. Ma i test effettuati da Gerhard Berger e Jean Alesi, i due piloti delle «rosse», non promettono nulla di buono: pare proprio che sarà l'ennesima stagione ad inseguire auto che già dal primo Gran Premio sembrano aver trovato il giusto assetto.

MCLAREN

La McLaren è una delle scuderie che potrebbe entrare nella lotta per la Coppa del Mondo, anche se parte da un gradino inferiore. Dopo l'abbandono dei motori Honda infatti la casa inglese ha vissuto un periodo di crisi di risultati. Un elemento che può giocare a favore comunque è l'esperienza di uno dei migliori piloti degli ultimi anni, Nigel Mansell, che dalla Williams è passato quest'anno alla McLaren. Sono notevoli i cambiamenti proposti dalla scuderia britannica: la nuova «MP4/10» monta due pedali adotta per la prima volta il motore «V 10» Mercedes che sostituisce il Peugeot. E questo può essere considerato uno svantaggio considerando che lo stesso Mansell ha osservato che il lavoro di collaudo procedeva troppo lentamente rispetto alle altre scuderie.

Gli altri piloti della McLaren sono il britannico Mark Blundell (proveniente dalla Tyrrell-Yamaha) e il finlandese Mika Hakkinen (confermato). Ma l'uomo su cui si punta quest'anno è naturalmente Mansell e proprio il «vecchio leone» ha creato non pochi problemi allo staff della sua nuova casa. Nelle prove in una uscita ha piegato un braccio dello sterzo e poi rientrato al box ha protestato vivacemente per la scomodità dell'abitacolo (protesta condivisa da Mika Hakkinen). Ciò ha causato disappunto nella scuderia e proprio nelle ultime ore è stato reso noto che, per il ritardo nel lavoro di adattamento dell'abitacolo, il pilota britannico non parteciperà alle prime due gare «sudamericane» in Brasile e in Argentina.

Le novità '95: motori 3000 e rifornimenti



Dopo il «travaglio» della passata stagione, fra regole disattese, squalifiche, interpretazioni più o meno arbitrarie delle norme, il nuovo Campionato del mondo di Formula Uno sarà caratterizzato da molte novità, per quanto riguarda i regolamenti. Novità soprattutto di carattere tecnico. Obiettivo garantire maggior sicurezza ai piloti e rendere più facili i controlli da parte del personale preposto a tale attività. La conseguenza più evidente delle modifiche appor-

portate ai regolamenti sarà una diminuzione della potenza delle vetture, ma non è detto che ne risentirà la velocità massima, anche se nei punti «lenti» e più difficili dei tracciati la minor potenza si dovrebbe tradurre in un calo di prestazioni e quindi anche di velocità, mentre nei rettilinei difficilmente le macchine di quest'anno faranno registrare tempi superiori rispetto alla passata stagione. Cilindrata: il cambiamento più grande riguarda la cilindrata delle monoposto. Dopo sei anni, si ritorna a propulsori la cui massima capacità deve essere contenuta in 3000 cmc, a differenza della passata stagione in cui il limite massimo era fissato in 3500 cmc. Rifornimenti: sono confermati (contro il parere di tutte le scuderie) i rifornimenti in pista e questa volta non ci sono limiti alle dimensioni dei serbatoi. Ciò ha permesso una maggiore libertà nella realizzazione delle monoposto e, in definitiva, dà la possibilità di interpretare la gara con maggiore libertà. È sottolineata, dunque, l'importanza del rapporto tra pilota e capacità della vettura e affiatamento nell'equipe. In questo senso, va naturalmente considerata l'efficienza e il coordinamento del lavoro al box. Scalfino: sulla parte inferiore delle auto, si rende obbligatorio, da quest'anno, uno scalfino alto cinque centimetri e largo da trenta a cinquanta centimetri. Lo scalfino si aggiunge così al pattino già introdotto lo scorso anno. Si allontana quindi la parte laterale da terra, con riduzione dell'effetto suolo e conseguente diminuzione delle punte massime di velocità. Alettoni: sono imposte nuove limitazioni alle dimensioni degli alettoni. Si riduce l'altezza di quello posteriore e la profondità di quello anteriore. Cambiano anche le modalità di misurazione dell'altezza degli alettoni da quest'anno, vengono calcolate partendo dallo scalfino e non dal suolo. In questa maniera viene limitata l'altezza complessiva degli alettoni (il nuovo regolamento parla di una distanza massima di 80 cm dal piano base e quindi una riduzione di altezza di 13 cm circa). Inoltre, la nuova definizione dei criteri di misurazione rende più facile il lavoro degli addetti ai controlli. Scocche: consistenti le novità anche per quanto riguarda questo capitolo, poiché è stato considerato fondamentale per garantire la sicurezza dei piloti. Le scocche devono essere rinforzate e, ai lati dell'abitacolo più alte (da 40 a 55 centimetri). La parte anteriore, quella davanti alla pedanera, deve essere raddoppiata nella sua lunghezza e introdotta una zona di assorbimento degli urti ai lati dell'abitacolo. Elettronica: è vietato il ricorso a qualsiasi forma di utilizzazione dell'elettronica per la guida delle monoposto in gara. L'unica eccezione ammessa è quella del kick-off, cioè l'acceleratore senza fili. Premendo sul pulsante, il pilota incrementa o riduce elettronicamente il flusso di carburante.

Alessandro Nannini. Sopra: Michael Schumacher. A sinistra: Berger e Alesi con la nuova Ferrari



L'INTERVISTA. Il pilota senese presenta la stagione: «Non vedo grandi sorprese, ma quel Martini...»

Nannini: «Neanche questo sarà l'anno Ferrari»

È Schumacher il migliore e neanche quest'anno la Ferrari vincerà il campionato del Mondo. Alessandro Nannini presenta il grande Circus della Formula uno che sta per prendere il via e pronostica: prima la Benetton o la Williams.

Tutto può servire, ma è difficile dire in che misura. È certo però che tutte le limitazioni imposte nel corso degli anni sono in qualche modo risultate utili. Se non fossero state prese queste decisioni oggi avremmo dei motori con una potenza spaventosa e quindi canchi aerodinamici, effetto suolo ecc. Tutto ciò avrebbe raggiunto livelli inaccettabili. Pisciamente inaccettabili.

Il anno giusto. Ci saranno quest'anno gare determinanti? Non credo. Il mondiale si dividerà, secondo me, in due parti. È soltanto al termine dei primi tre Gran Premi che avremo un quadro chiaro della situazione. Allora potremo parlare sul serio di gare determinanti.

ROMA «Certo questo sarà un anno diverso dagli altri». È con un velo di amarezza che Alessandro Nannini presenta la stagione di Formula uno 1995. Lui che adesso guarda a quel mondo con più distacco, tenta una radiografia del grande Circus che sta per prendere il via. Ormai mancano solo poche ore alle prove del Gran Premio del Brasile e le scuderie si stanno preparando all'esordio hanno già sperimentato rotolo, collaudato le nuove vetture. Ma proprio in queste ore il pensiero non può non andare alla tragedia di un grande protagonista, un pilota che con le sue straordinarie vittorie ha caratterizzato gli ultimi dieci anni dell'automobilismo e di tutto lo sport.

Quali sono le scuderie favorite in questo momento? Io vedo la Benetton e la Williams sopra le altre. Mi sembra che abbiano svolto un ottimo lavoro in somma in questo momento sono all'avanguardia. Ma bisogna aspettare l'andamento delle prime gare per capire chi realmente è favorito. Adesso siamo ancora in una fase di rodaggio. Aspettiamo e vedremo. E la Ferrari? La Ferrari può lottare, può entrare in competizione. Questo è certo. Però non me la sento di presentarla come una delle favorite. Io lo spero naturalmente, ma credo proprio che nemmeno il 1995 sia

Non ci sono dubbi. Schumacher è il migliore. Parte favorito, ha una grande macchina, un team ottimo in questo momento è il più grande di tutti, non vedo altri de-

Advertisement for the 50th anniversary of the United Nations. It includes the text 'Ufficio di Rappresentanza dell'Onu in Italia', 'Convegno Internazionale Giovedì 30 marzo 1995 - ore 9.30-13.30', and 'Il Futuro delle Nazioni Unite'. It also lists names of speakers and the location: Sala del Cenacolo, Camera dei Deputati, Viale Valdina 3a, Roma.