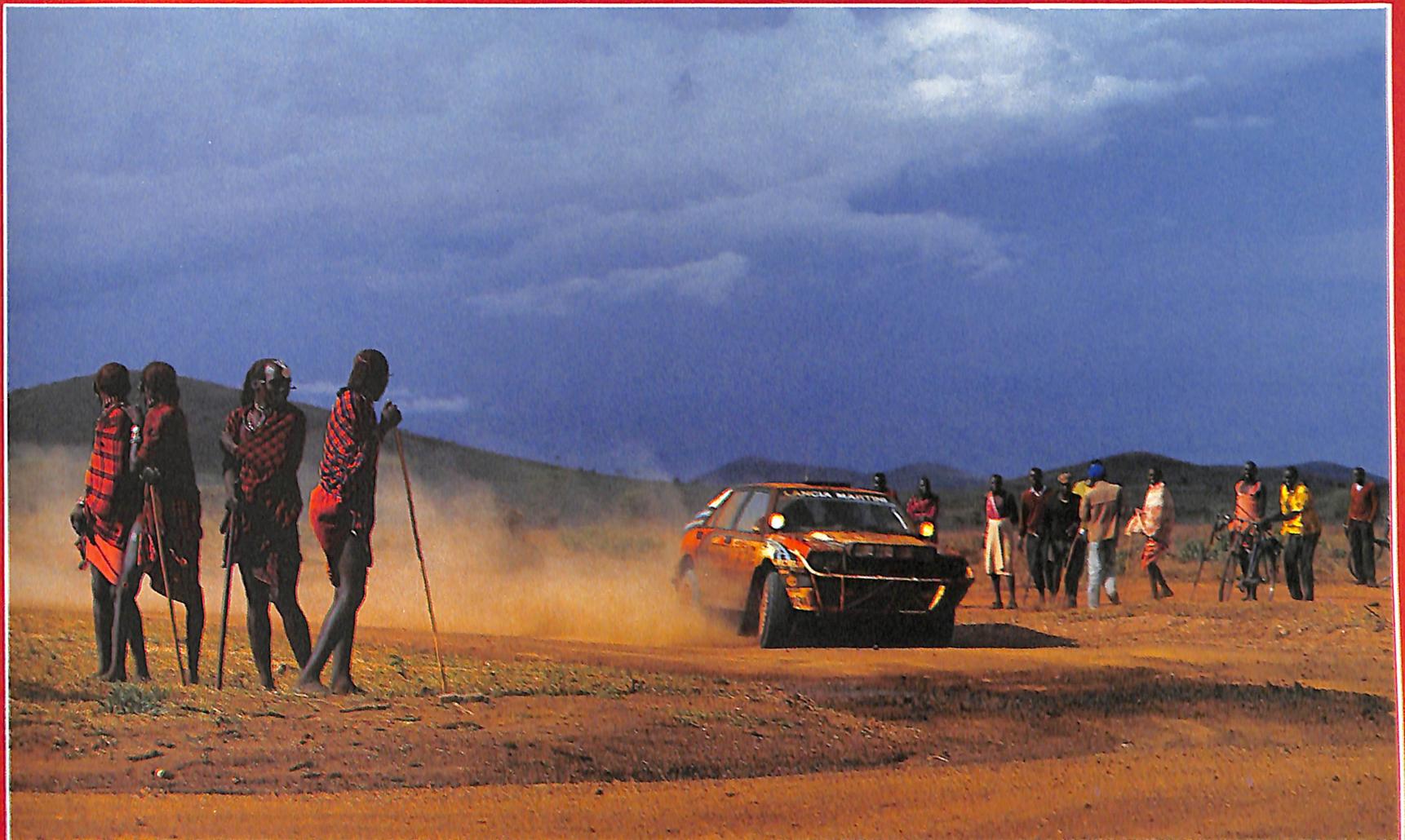




CK
CK

Although the cars and rules have changed, the most fascinating World Championship rally race remains the East African Safari.





Per anni team e vetture del Sol Levante si sono cimentate nella serie iridata senza raccogliere significativi successi. Sino a quando la Toyota non ha deciso di dar vita ad un team con base in Europa, affidando la guida delle sue berline alla guida delle sue berline all'asso spagnolo Carlos Sainz.

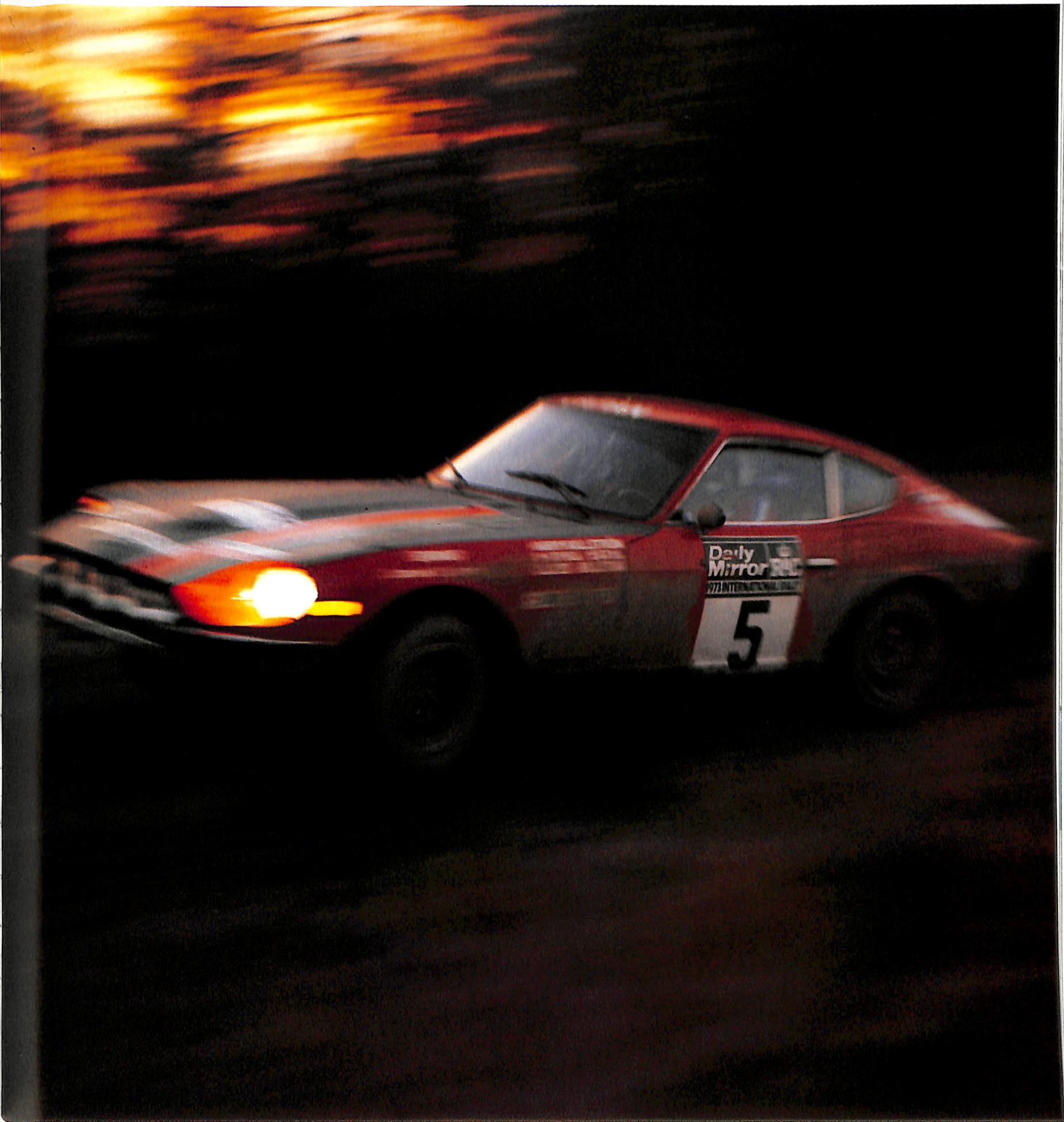
CK

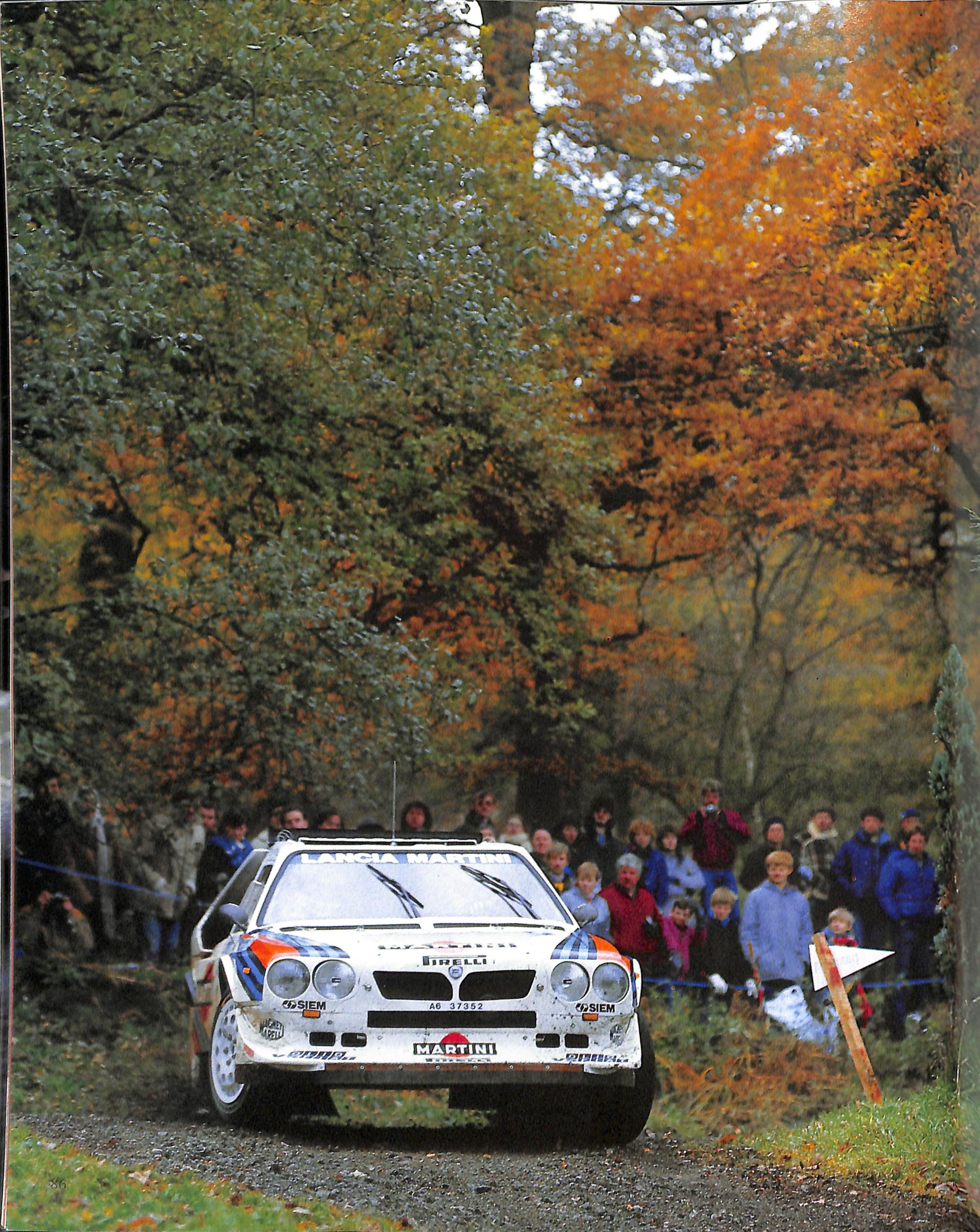


CH



For years Japanese teams and cars had obtained mediocre results in the Rally World Championship. However, things changed when Toyota decided to create a team with headquarters in Europe, choosing the Spanish ace Carlos Sainz as its top driver.





1973 20 1993 MONDIALE RALLY



La morte delle potenti, ma pericolose Gruppo B, coincide con l'inizio dell'era Delta, la versatile berlinetta della Lancia che si è aggiudicata ininterrottamente il titolo costruttori dal 1987 al 1992. Un palmares che neppure la mitica Stratos può vantare e che nel corso di questa stagione potrebbe ulteriormente arricchirsi...

The demise of the powerful but dangerous Group B cars coincided with the beginning of the era of the Delta, Lancia's versatile sedan that won the constructors title every year from 1987 to 1992. This was an achievement that even the legendary Stratos could not vaunt. Moreover, this season Delta may add another accolade to its impressive list.

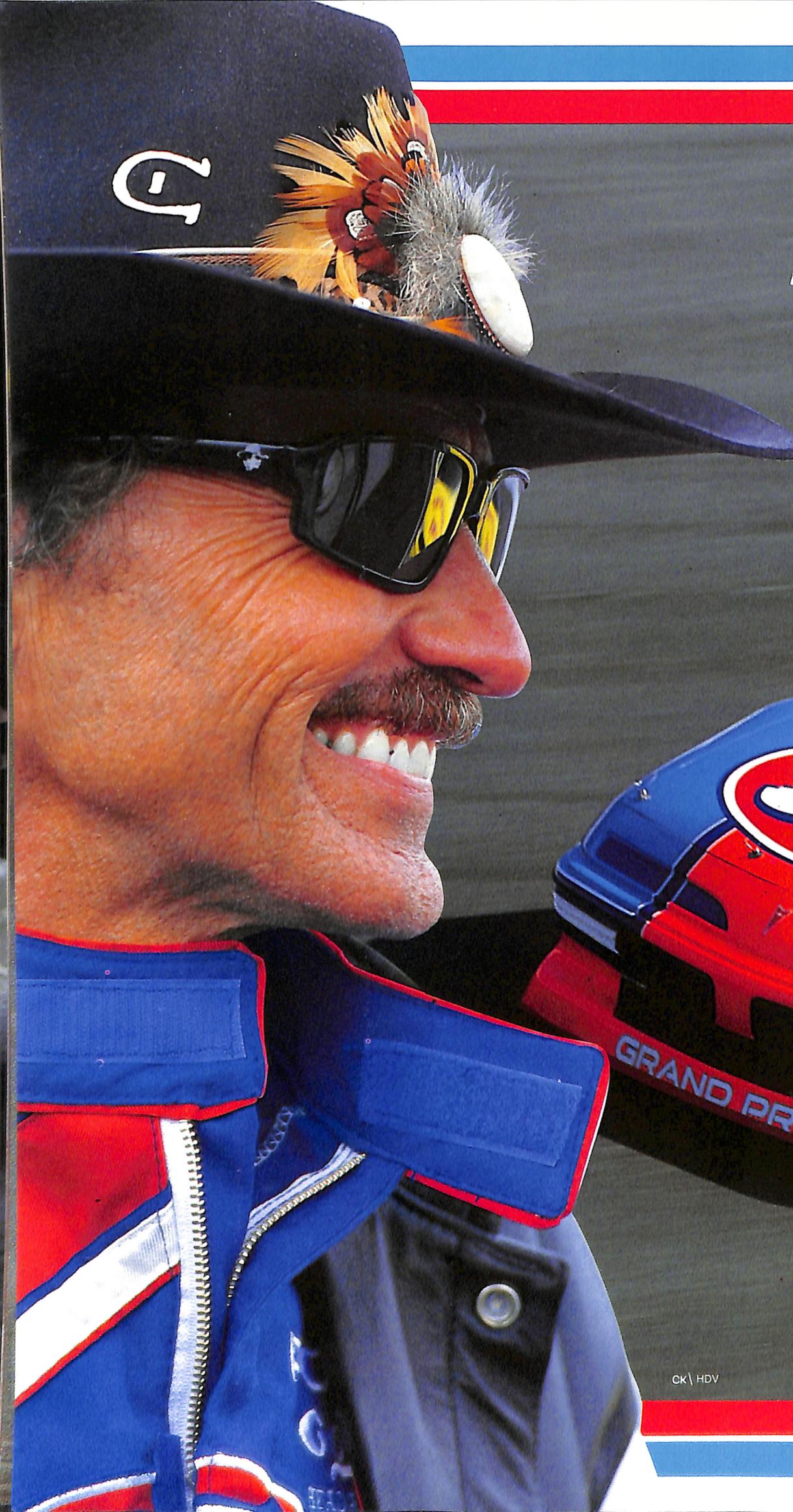
La Lancia Delta si è meritata l'appellativo di McLaren dei rally per la sua grande costanza di rendimento e le sei affermazioni iridate consecutive: un palmares che non ha eguali nella storia del mondiale rally e che difficilmente potrà essere migliorato.

Lancia Delta deserved the phrase "the McLaren of rally racing" thanks to its excellent showings and six consecutive world championship titles. This accomplishment had never occurred before in rally racing and will be very difficult to top.



1973 20 1993
MONDIALE RALLY





Dopo trentacinque anni di attività Richard Petty, il "King" della Nascar ha deciso di appendere il casco al chiodo. Pressoché sconosciuto agli appassionati europei, Petty è una sorta di leggenda vivente dell'automobilismo americano, specialmente negli stati del Sud, dove la popolarità della serie Nascar è incredibile.

After thirty-five years of activity, Richard Petty the "King" of Nascar racing decided to hang his helmet up for good. Practically unknown to European racing fans, Petty is a living legend of American stock car racing, especially in the Southern states where it is incredibly popular.



KING

Testo: L. Manocchia
Foto: Cokpit (CK), H. De Vries (HDV)



PETTY

KING



PETTY

Il "King" ha abdicato. Al termine della spettacolare 500 miglia di Atlanta dello scorso anno nella Georgia, (la corsa numero 1185 della sua carriera) il re delle stock car ha detto addio alle armi e alla incalcolabile schiera di fans che con gli occhi umidi hanno augurato "Farewell" ad un gigante - nel più ampio senso della parola - che chiude un'era dopo aver respirato l'aria delle corse per 35 anni trionfando su 200 ovali, conquistando sette titoli nazionali, e sette 500 miglia di Daytona gui-

ha concesso più di un milione e mezzo di autografi, con pazienza, sempre sorridente disegnava, il suo autografo, simile ad un geroglifico, accompagnandolo con la consueta espressione: "God bless you".

Un esemplare di cortesia e di semplicità, come la gente della sua terra, apparentemente burbera, eppure tanto gentile. Richard Petty ha conservato quelle doti accoppiandole alla devozione religiosa, e al senso altamente umanitario. Infatti nel corso degli anni ha

"Assegna la somma ad un'organizzazione bisognosa" ordinava il re al suo P.R. consegnandogli il ricavato della vendita dei cappelloni.

Ovviamente Petty non cederà mai il prezioso orologio donatogli dal re d'Inghilterra" Accetti un pensiero da un re ad un altro re", gli disse il monarca, e nemmeno il condominio donatogli dallo speedway di Daytona o i tre fucili della Guerra Civile. "Sono ricordi preziosi per me, a prescindere dal valore intrinseco" spiega Richard.



Per salutare "The King", che nella primavera del 1992 ha disputato la sua ultima 500 Miglia di Daytona, nel celebre catino della Florida era arrivato anche l'ex-presidente degli Stati Uniti Bush George. Neanche in Formula 1 si è arrivati a tanto...

Even former President George Bush came to Daytona to salute "The King" during his last Daytona 500 race. Things like this never happen in Formula 1.....

dando la fedele Pontiac sponsorizzata per 21 anni dalla STP.

Appesi per sempre la chiave ed il casco al chiodo si occuperà d'ora in avanti del suo team in veste di "patron".

Richard Petty, nato il 2 luglio 1937 a Level Cross nella Carolina del nord, una cittadina messa sulla mappa dal suo cittadino illustre, distante 5 km da Randleman dove sorge la Petty Enterprise, è il pilota che ha firmato più autografi di qualsiasi altro pilota del firmamento automobilistico.

Gli amanti di statistiche calcolano che sino all'ultima corsa in Georgia, Richard

fatto costruire palazzi per bambini abbandonati, un ospedale in Charlotte, nella Carolina e dal tour di dieci mesi compiuto in vari stati d'America da un furgone carico di "memorabilia" del campione, ha ricavato circa 22 milioni di dollari, mezzo milione dei quali è stato assegnato ad un'istituto del suo paesino natio che non dimentica.

Per comprendere veramente chi è Richard, "King" Petty basti pensare che qualche suo "fans" ha pagato anche cinque mila dollari per acquistare uno dei tanti cappelli da cow boy con autografo che Richard colleziona.

Un mito, una leggenda, un leone dal cuore d'oro, ecco cos'è il pluridecorato delle stock car.

A salutarlo, nel Georgia Dome di Atlanta, dove aveva luogo un concerto con cantanti celebri e gli Alabama, accorrevano 30 mila aficionados, mentre sull'ovale della Georgia 155 mila appassionati e 800 giornalisti, 500 più del solito, vedevano la Pontiac bianco rosso blu della STP reggere agli spunti dei "giovani" Elliott, Kulwinski, che egli stesso un giorno indirizzò alle corse. Poi alla 95 passata il re veniva tamponato e la sua Pontiac finiva sul





CK

prato avvolta dalle fiamme prontamente domate dagli addetti. Richard scendeva salutando la folla, ma più tardi rientrava con la macchina rabberciata per concludere gli ultimi giri della sua fulgida carriera.

Il "re" non è morto, soltanto riposa", ripeteva incredula una folla che ha dato più importanza all'addio alle corse di Richard che al "passaggio" dal trono repubblicano a quello democratico della Casa Bianca.

Qualcuno l'ha definita "Pettymania", ma la verità risiede nel palmares, nella lista del suo libro d'oro, nel numero di corse vinte e cariche di aneddoti.

David Pearson altra celebrità della categoria Nascar ricorda: "Richard amava ripetere ai meccanici, dopo aver spiegato il difetto della macchina: "Hai capito cosa voglio dire?"

Un giorno, dice Pearson, dopo aver spiegato i miei "guai" chiesi al capo meccanico: Hai capito cosa voglio dire? Egli mi rispose di no. "Ma come, replicai, quando Richard dice così tutti si muovono e accomodano la vettura", al che il capo meccanico disse: "Sì, ma tu sei David non Richard".

Richard Petty debuttò il 18 giugno del 1963 a



Toronto (Canada) piazzandosi diciassettesimo ed incassando 115 dollari. Un anno dopo arriva il primo successo mentre il 18 febbraio 1964 vinceva la prima 500 miglia di Daytona ricevendo 33.000 dollari. Ma il primo agosto 1971 in Atlanta Petty dopo 551 corse raggiunge il milione di dollari, somma mai vinta, prima di allora, da un atleta.

Il suo record di 200 vittorie, l'ultima ottenuta a Daytona il 4 luglio 1984 alla presenza dell'ex Presidente Reagan, non è stato ancora battuto. David Pearson, soprannominato la "Volpe d'argento" per i suoi precoci capelli bianchi ne vanta 105.

Nel 1992, alla presenza dell'ex presidente Bush, a Daytona non ha bissato, comunque va detto che agli anni avvertiti dal suo robusto fisico, vanno aggiunti quelli di una macchina che egli stesso ha definito "nonnina", candidata a finire nel Museo dei grandi di Talladega in Alabama. Masticava tabacco sin dalla giovane età, seduto dinanzi al negozio di frutta e verdura di Level Cross, o nei garages durante il lavoro di preparazione. Ma il medico gli riscontrò un'ulcera e Richard decise

allora di stringere tra i denti, durante la gara, un fazzoletto bagnato che un addetto cambiava al suo ritorno al box per il cambio delle gomme ed il pieno.

Il pluridecorato delle stock car ha vinto tutto quello che c'era da vincere. È stato votato dalla stampa specializzata nove volte campione dell'anno e "driver degli ultimi 25 anni" nel 1991.



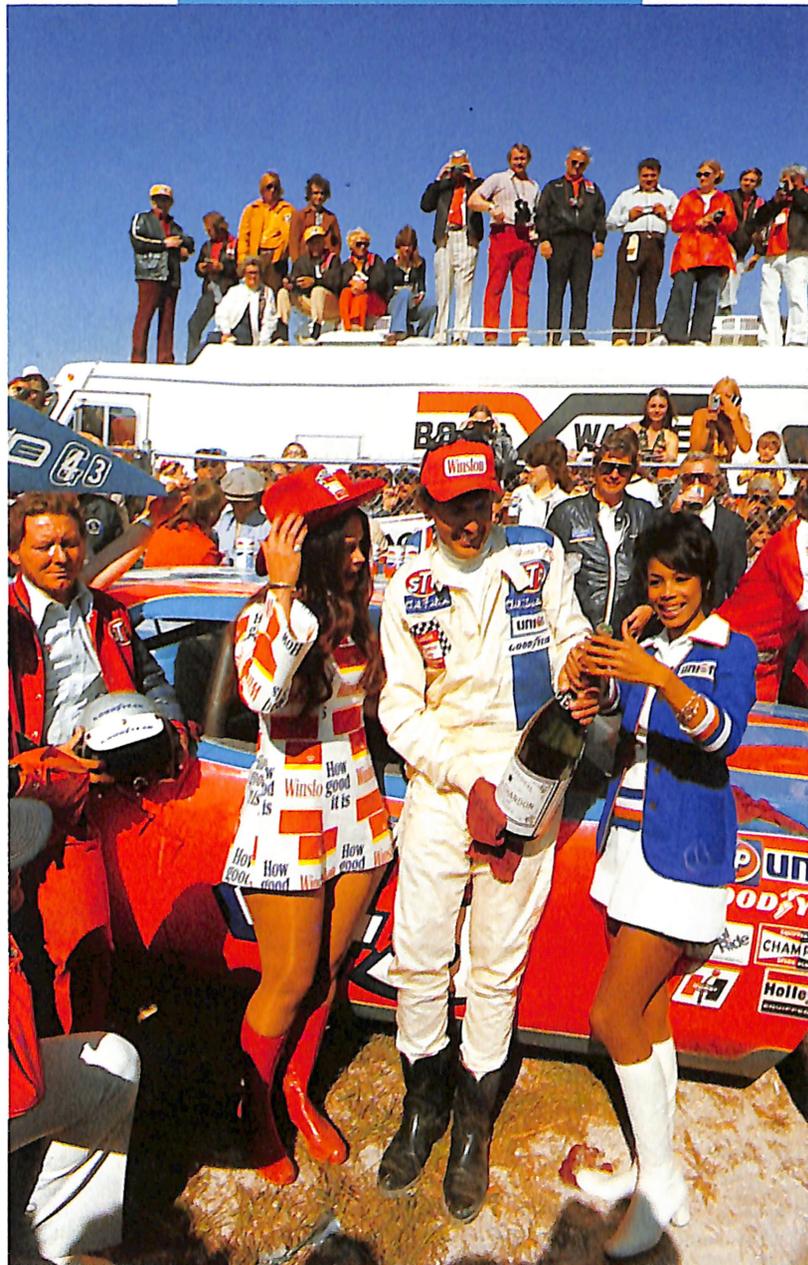
CK



Lo scorso anno si è poi piazzato secondo dietro a Mario Andretti, un altro mito, ma di un altro pianeta (la cart). Ora un'altro compito lo attende, ugualmente difficile, impegnativo che però non impressiona il "pensionato" di Randleman che intende iniziare la nuova carriera "dalla base" affidando la sua Pontiac al più giovane della muta: Rick Wilson, un rookie che gli ricorda la sua passata gioventù. "Con Rick, dice Richard, arriveremo molto lontano". Qualche volta è bello sognare. Ma il "King" era tutta un'altra cosa...!

The King has abdicated his throne. At the end of the spectacular Atlanta 500 in Georgia (the 1,185th race of his career), the king of stock car racing said goodbye to his numerous fans who, with a teary eye, bid farewell to a giant that was closing an era after having triumphed for 35 years on the oval circuits, winning seven national titles and seven Daytona 500 races aboard his faithful Pontiac sponsored by STP for the past 21 years. Having definitely hung up his keys and helmet, from now on he'll be the manager and "patron" of his team. Richard Petty, who has signed more autographs than any other driver in the history of automobile racing, was born on July 2, 1937 in a town called Level Cross in North Carolina which is located just 5 km from Randleman, the headquarters of Petty Enterprises. As a matter of fact, number-crunching aficionados have calculated that up until this last race in Georgia Petty has patiently signed more than one million and a half autographs that resemble a hiero-

L'effigie di Petty e le sue mitiche vetture contraddistinte dal numero 43 hanno dato il via alla creazione di una variopinta oggettistica, che va letteralmente a ruba presso gli appassionati della categoria Nascar. Ecco alcuni esempi:



Portraits of Petty and his legendary car number 43 can be found on various souvenirs that sell like hotcakes.



Richard Petty - 7 Time Grand National Champion

glyphic and are accompanied by his usual expression "God Bless You".

An example of courtesy and simplicity, Petty resembles the people of his hometown, apparently gruff yet kind. Richard Petty has conserved those qualities, combining them with his religious devotion and a highly humanitarian outlook on life. In fact, over the years he has funded the construction of centers for orphans as well as a hospital in Charlotte, South Carolina. As a result of a ten-month tour throughout various states aboard a truck full of memorabilia, he has earned more than 22 million dollars that have been assigned to various charities (five hundred thousand dollars were also assigned to an institute in his hometown). Some of his diehard fans have even paid five thousand dollars for one of his autographed cowboy hats. "Give this money to charity", the King would tell his P.R. man as he handed over the amount he received for his ten-gallon hats. Obviously, Petty will never give up the precious watch given him by the King of England. "Accept this gift from one king to another", said the English monarch. Other special gifts are the condominium that the Daytona Speedway gave him and the three rifles from the Civil War era. "Apart from their actual value,

CK these souvenirs are very precious to me," explained Richard the legend, the lion with a heart of gold.

More than thirty thousand fans came to honor him in the Georgia Dome in Atlanta where a megaconcert with famous singers and the Alabama team was held. Meanwhile, on the oval circuit in Georgia 155.000 fans and 800

KING



PETTY



reporters (500 more than usual) saw the red, white, and blue STP Pontiac resist the onslaughts of “youngsters” like Elliott and Kulwiki to whom Petty introduced stock car racing.

On the 95th lap, the King’s Pontiac was hit from behind and ended up on the green engulfed in flames that were immediately extinguished by the track’s fire brigade. Richard got out to wave to the crowd, and later on he would get back into his crumpled car to conclude the last laps of his brilliant career.

“TheKing isn’t dead, he’s only taking a rest”, said



the incredulous crowd that was more interested in Petty’s farewell to racing than in the Democrats’ victory in the Presidential race. Someone called it “Pettymania”, but the truth lies in the long list of victories in his golden

book.

David Pearson loves to tell this story: “Richard would always say to the mechanics ‘You know what I mean?’ after explaining the problems he was having with the car.

One day after explaining the problems I was having with my car I said to the head mechanic, ‘You know what I mean?’, and he said, ‘No’. ‘Wait a minute!’ I replied, ‘when Richard says that everyone gets moving and fixes the car.’

The mechanic responded, ‘Yeah, but you’re David, not Richard.’”

Richard Petty made his debut on June 18, 1958 in Toronto (Canada), where he took 17th place and earned 115 dollars. One year later in Columbia (South Carolina) he won his first race, and on February 18, 1964 he won his first Daytona



500, with a first prize of 33,000 dollars. On August 1, 1971 in Atlanta, Petty, after participating in 551 races, reached his first one million dollars, an amount never won before by a stock car driver.

His record of 200 victories, the last of which won in Daytona on July 4, 1984 in the presence of former President Reagan, has not yet been beaten. David Pearson, a.k.a "the Silver Fox" due to his prematurely gray hair, has only won 105 races.

This year, in the presence of former President Bush, Petty did not win at Daytona. Petty and his car (that he calls "Grandma" and will probably end up in the Stock Car Museum in Talladega, Alabama) both feel the weight of the passing years.

Petty used to chew tobacco as a young man while he sat in front of the fruit and vegetable stand in Level Cross or in the garages while the car was being prepared. However, when his doctor discovered an ulcer, Richard decided to grit his teeth. In fact, to put up with the pain during the race he would bite down on a wet handkerchief that a pit stop attendant would replace when he came back to to change the tires and fill the gas tank.

This victorious stock car champ has won everything there was to be won. The specialized press has elected him the Champion of the Year nine times, and in 1991 it voted him the "Best Driver of the Past 25 Years". This year he came in second behind Mario Andretti, another legendary figure in racing. Now an equally difficult and arduous task awaits him, although the "retiree" from Randleman isn't worried. He intends to start out on his new career from the "bottom up", handing over his Pontiac to Rick Wilson, the youngest one on the team and a rookie that reminds Petty of himself when he was young.

"With Rick," says Richard, "we're going to go far." Sometimes it's nice to be able to dream.

Negli Stati Uniti per celebrare i grandi campioni dello sport si è soliti a non più assegnare il loro numero di gara ad altri concorrenti. Ecco perché d'ora in poi nelle gare Nascar non vedremo più il mitico 43 che fin dagli esordi ha accompagnato Richard Petty.

In the United States the numbers of great champions are usually "retired" in their honor. Therefore, from now on Petty's legendary number 43 has been "retired" and will no longer be seen during Nascar races.



CK



76

WALKER
LUMMA

WALKER
LUMMA

BUD
BUDWEISER

KODIAK

WALKER
LUMMA

WALKER
LUMMA

WALKER
LUMMA

STP

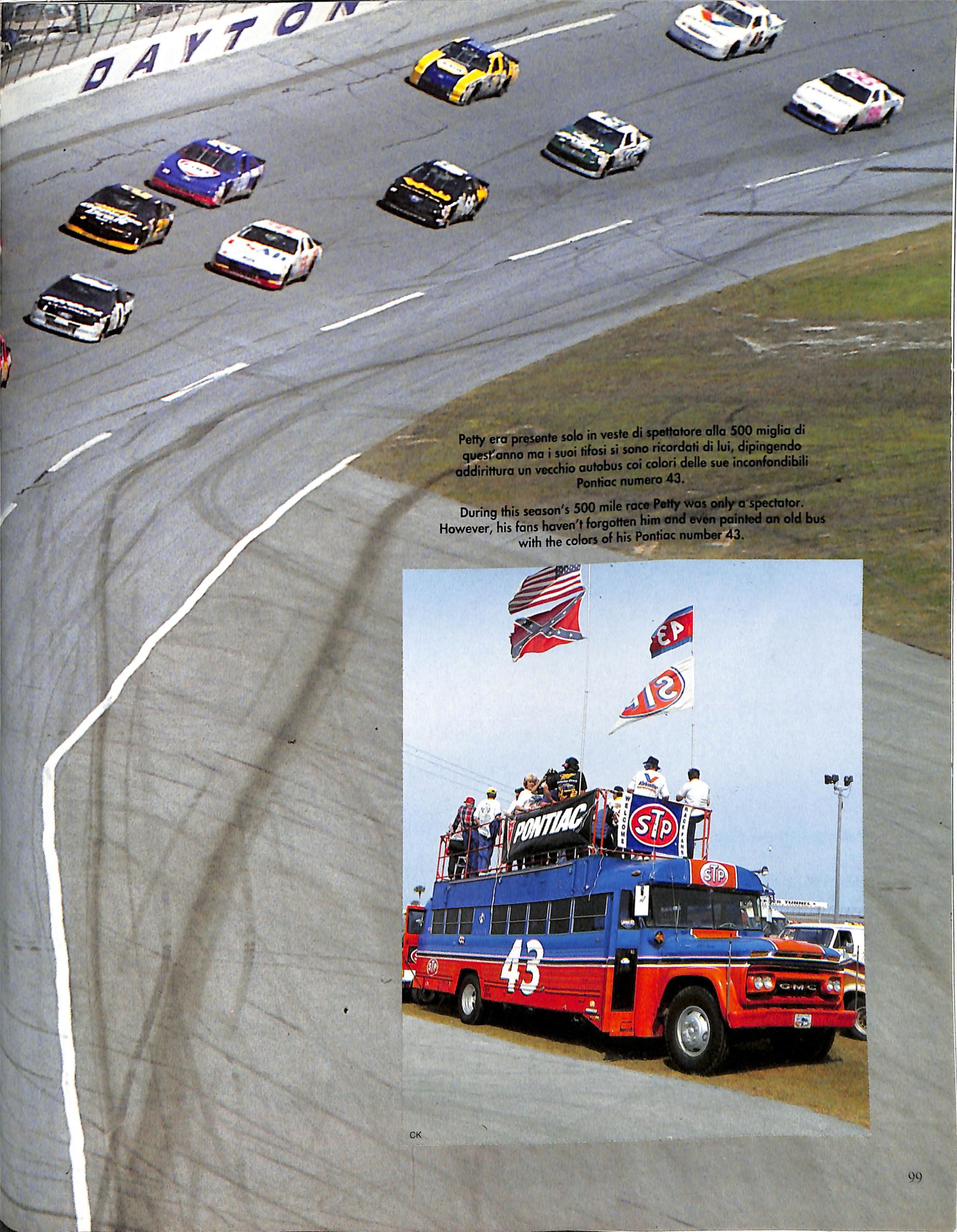
WALKER
LUMMA

WALKER
LUMMA

WALKER
LUMMA

PEPPERONI

WALKER
LUMMA



Petty era presente solo in veste di spettatore alla 500 miglia di quest'anno ma i suoi tifosi si sono ricordati di lui, dipingendo addirittura un vecchio autobus coi colori delle sue inconfondibili Pontiac numero 43.

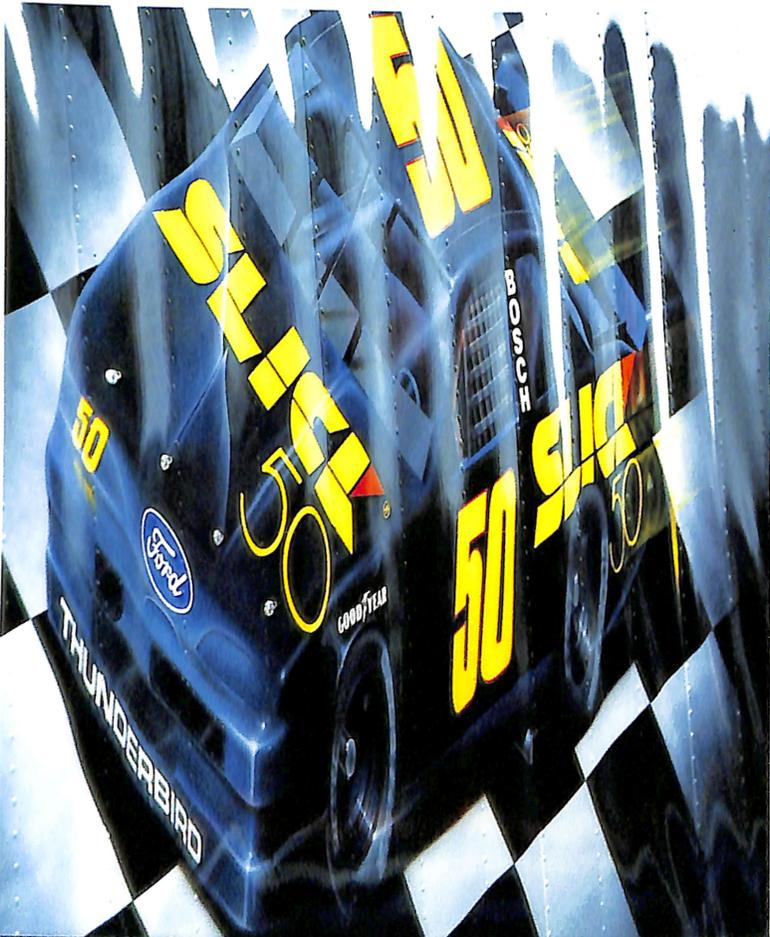
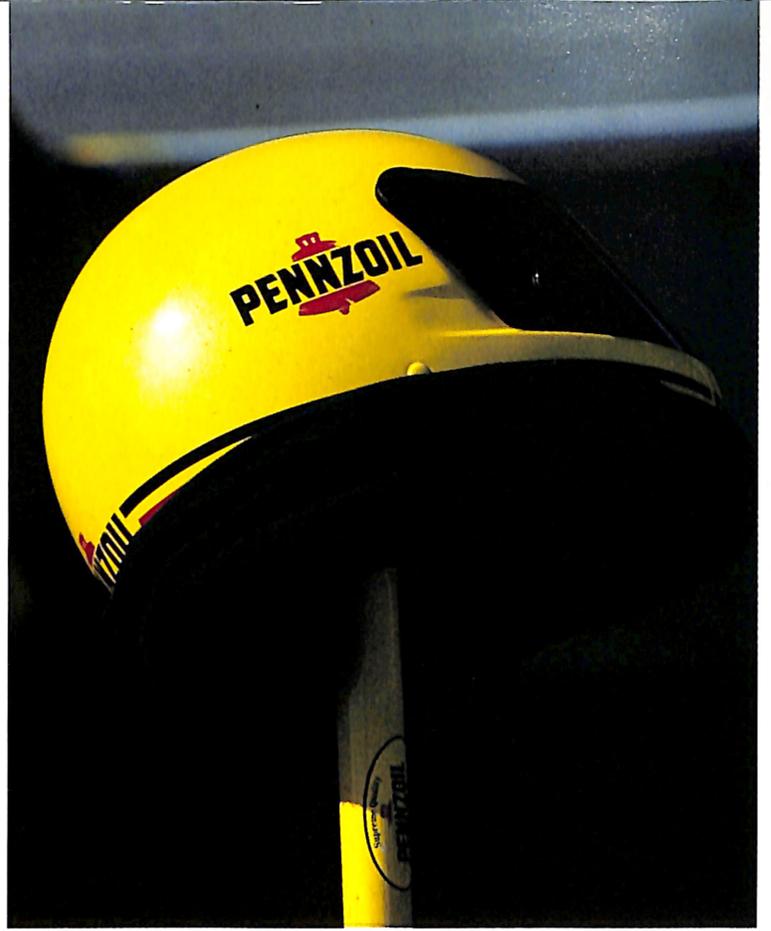
During this season's 500 mile race Petty was only a spectator. However, his fans haven't forgotten him and even painted an old bus with the colors of his Pontiac number 43.



CK

16

Wally Penzback, Jr.





La categoria Nascar non brillerà certamente per gli elevati contenuti tecnici insiti nelle ingombranti berline americane, ma non ha rivali in fatto di colore e spettacolarità. Per rendersene conto basta dare un'occhiata alle accattivanti immagini di queste pagine.

Richard Petty ha appeso il casco al chiodo, ma non ha sicuramente abbandonato il mondo delle gare Nascar. Il suo ruolo ora è quello di preparatore e team manager della giovane promessa Rick Wilson che corre con una Pontiac dagli inconfondibili colori rosse e azzurro, in tutto e per tutto simile alla macchina usata dal "King" lo scorso anno. Ad eccezione del numero: il 44.

Richard Petty has retired from racing, but he certainly hasn't abandoned the world of Nascar competitions. In fact, now he has become team manager and trainer of promising young Rick Wilson who drives a red and blue Pontiac that looks exactly like "The King's" car except for the number: 44.



The Nascar category certainly isn't famous for the technical quality of its bulky American cars, but it can't be beat for its colorful and spectacular entertainment. Just take a look at these photographs to understand why.....

NUOVA TIPO.

Bella, vero? E' la nuova Tipo, a 3 o a 5 porte. Bella nel suo nuovo design, bella nelle sue parti più nascoste, nuova Tipo è l'auto progettata col pensiero rivolto alla vostra sicurezza.

Struttura rinforzata a deformazione programmata, barre laterali di protezione, i più severi crash test di collaudo: nulla è stato trascurato per

salvaguardare abitacolo e occupanti in caso di urto. Airbag e cinture anteriori con pretensionatore sono disponibili per la massima garanzia di chi siede al volante.

A bordo siete accolti dalla sua grande abitabilità e da ogni comfort: cinture regolabili in altezza su tutte le versioni; alzacristalli elettrici (di



NUOVA

NATA SICURA.

serie a partire dalla Tipo SX e sulla Tipo 3p S); cristalli atermici e chiusura centralizzata (di serie dalla Tipo SX); condizionatore d'aria per i più esigenti; spazio per tutto e per tutti.

L'idroguida (di serie dalla Tipo SX) asseconda dolcemente i movimenti al volante, mentre l'ABS assi-

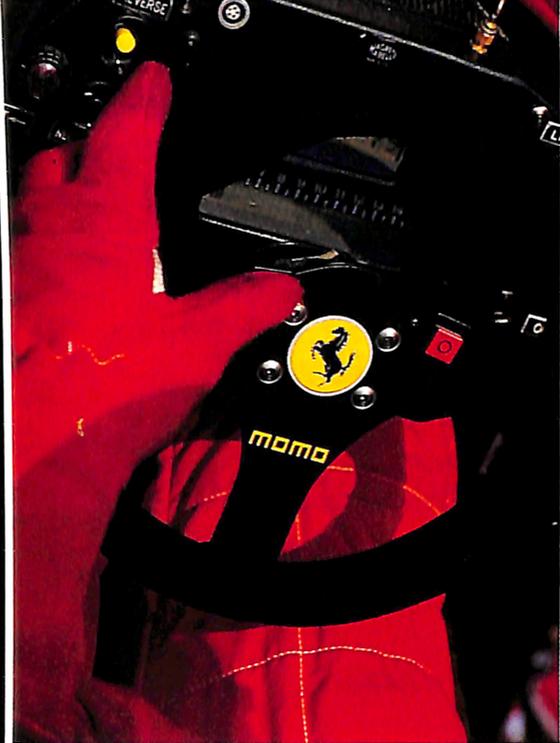
cura frenate perfette e la miglior tenuta di strada. I motori, da 1400 a 2000 cc, sono l'ideale per rispondere alle diverse esigenze di guida.

Nella sua nuova versione 3 porte, brillante e sportiva, come in tutte le 15 versioni della gamma, nuova Tipo è l'auto nata sicura. Sicura, soprattutto, di piacervi.



Lubrificazione specializzata Fiat Lubrificanti

TIPO, 3 E 5 PORTE. FIAT



La MOMO CORSE distribuisce tutti i volantini MOMO per le competizioni, a partire dal modello F1, montato anche dalla FERRARI.

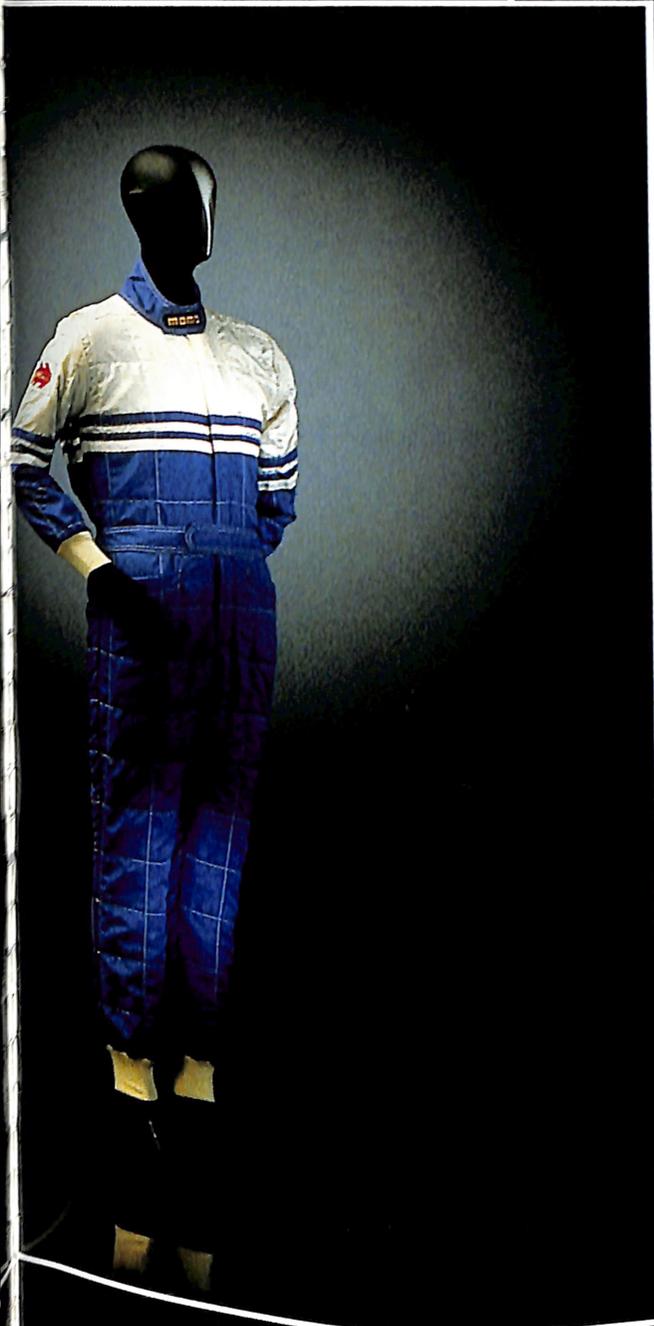
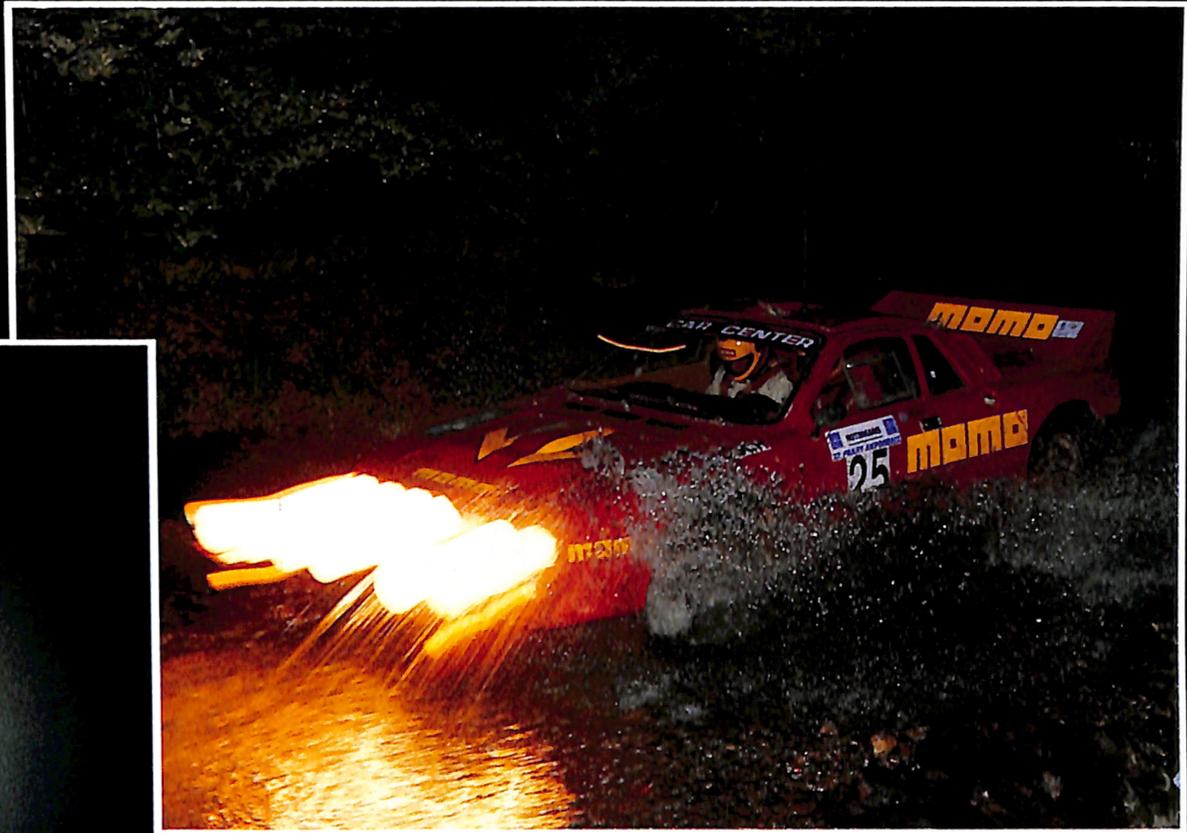
MOMO CORSE distributes all of its MOMO steering wheels for the racing sector, starting with its Formula 1 model also mounted by FERRARI.



Fanno parte della linea MOMO CORSE anche le cinture di sicurezza a sgancio rapido, obbligatorie nelle competizioni; le tute ignifughe, ed i set per l'elaborazione dell'assetto.

Also included in the MOMO CORSE line are required fast-release safety belts, fireproof racing suits, and set-up kits.

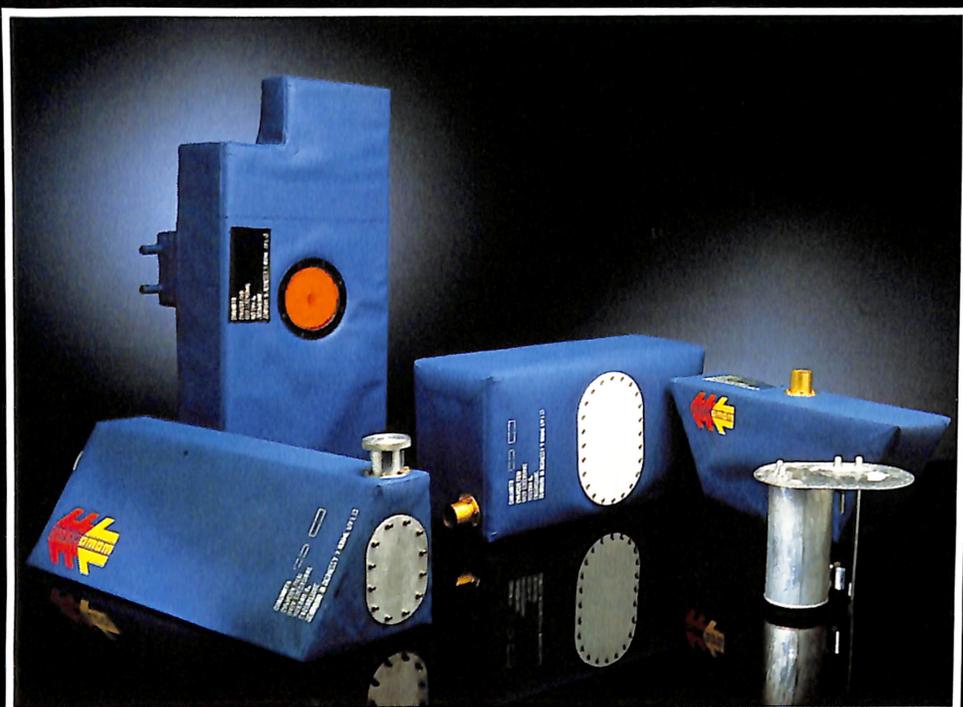




MOMO
CORSE
NATA
DALLE

COMPETIZIONI

MOMO CORSE/ESPECIALLY CREATED FOR THE RACING SECTOR



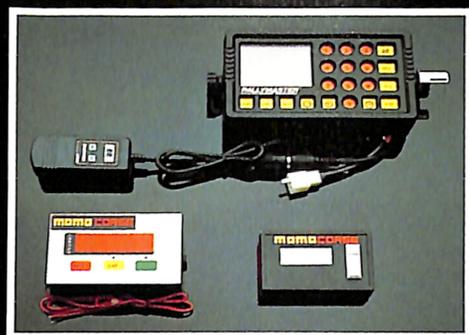
MOMO CORSE è un costruttore omologato FIA per la costruzione di serbatoi di sicurezza secondo le omologhe FT3 e FT5.

MOMO CORSE is a FIA approved manufacturer. Its safety fuel tanks have been built according to FT3 and FT5 standards.



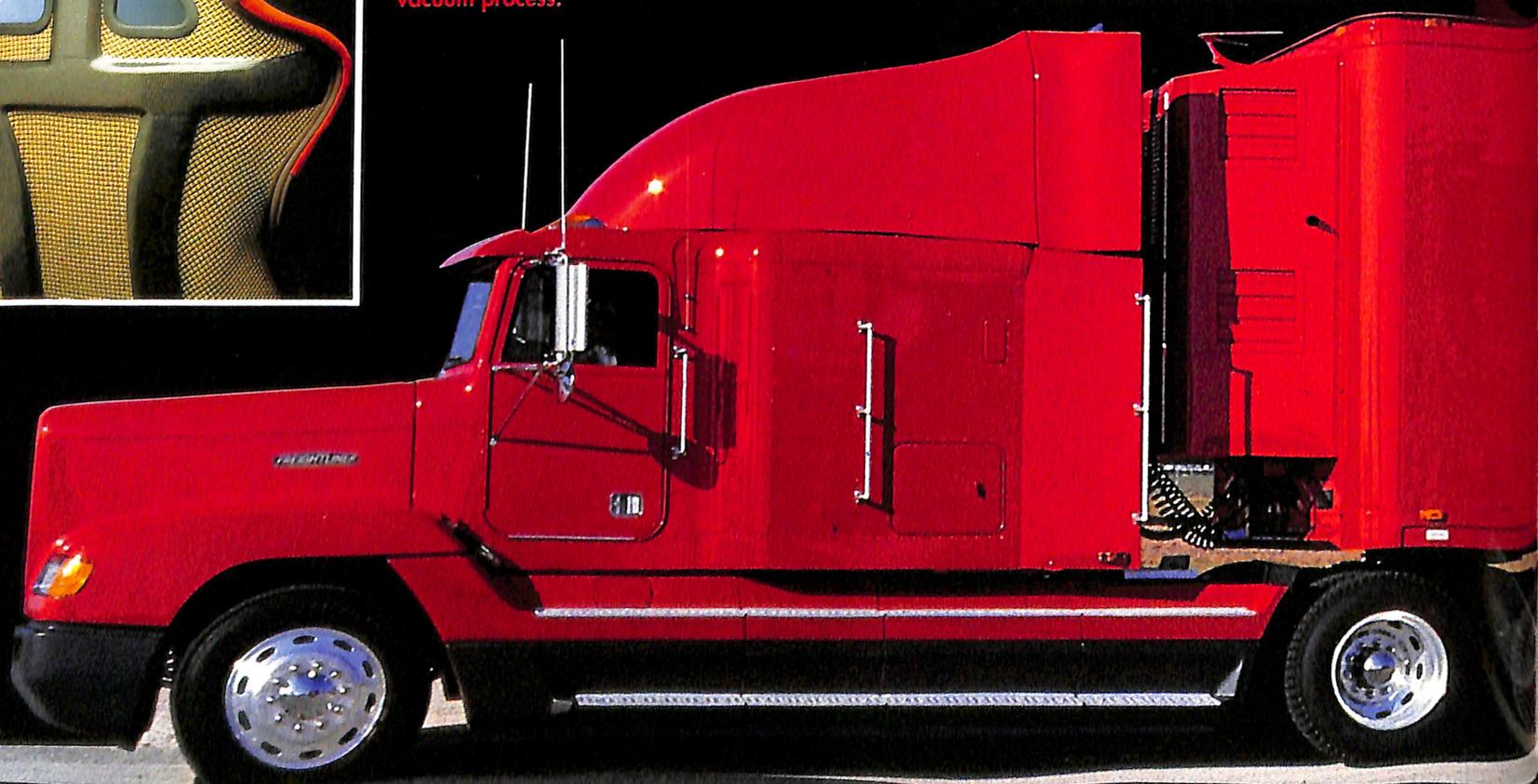
I sedili competizione sono realizzati con procedimento sottovuoto e in VTR

Racing seats are built in VTR using the vacuum process.



Nel 1964 la Ferrari vince il Campionato del mondo di F1 con un volante progettato da Giampiero Moretti. È il primo volante MOMO ed il primo successo di un marchio destinato a conquistare decine di titoli mondiali in ogni categoria, dalla F1 al campionato del mondo di rally, dalle vetture Sport e IMSA ai gruppi A fino alle categorie propedeutiche. Da queste affermazioni e dall'esperienza maturata dalla collaborazione con aziende del calibro di Ferrari, Lancia, Alfa Romeo, Porsche, Jaguar, Toyota, Lotus e Benetton sono nati i nuovi prodotti appositamente concepiti per l'impiego agonistico.

La MOMO CORSE si inserisce nel panorama delle competizioni internazionali sia come distributore, che come produttore di una vasta e sofisticata linea di prodotti che vanno dalle tute ignifughe ai serbatoi di sicurezza, dai caschi ai sedili anatomici, dalle cinture di sicurezza ai roll bars, senza dimenticare ovviamente i classici prodotti distribuiti dalla Casa madre i celebri volanti della MOMO. In un momento di estrema sofisticazione ed esasperata tecnologia, sostiene Giampiero Moretti, presidente della Momo e non gentleman driver - era indispensabile offrire un servizio di questo tipo a quanti si cimentano nelle competizioni automobilistiche di tutto il mondo, dai privati alle squadre ufficiali. A differenza di altre società operanti in questo settore, la MOMO CORSE non si limita comunque alla sola distribuzione di prodotti presenti sul mercato, ma grazie al suo reparto produttivo interno è in grado di realizzare particolari inediti, costruiti in materiali compositi ed eseguiti sulla base dei disegni tecnici forniti dai singoli clienti. Un qualificato "centro delle competizioni" insomma, dove trovare tutto ciò che è necessario per chi intende correre o anche solo per chi desidera trasformare la propria vettura in un mezzo dalle caratteristiche spiccatamente corsaiole.



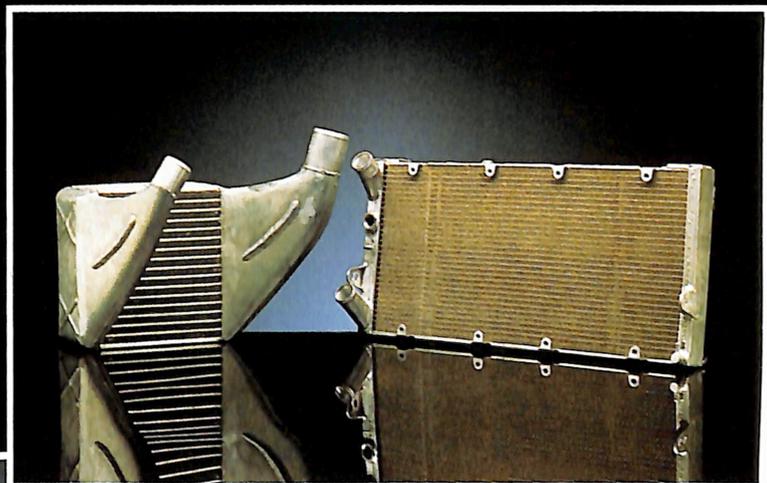


In 1964 the Ferrari that won the Formula 1 Championship mounted a steering wheel designed by Gianpiero Moretti. This was the first MOMO steering wheel and the first success of a trademark destined to conquer numerous world titles in every category, from Formula 1 to the Rally World Championship, from Sport and IMSA cars to Group A cars and other categories. The new products of the MOMO CORSE line, especially created for the racing sector, have been created as a result of these successes and the experience obtained from collaborations with important auto makers such as Ferrari, Lancia, Alfa Romeo, Porsche, Jaguar, Toyota, Lotus, and Benetton. MOMO CORSE is present on the international scene as a distributor and manufacturer of a vast, avant-garde line of products ranging from fireproof racing suits to safety fuel tanks, from helmets to anatomically-designed seats, and from safety belts to roll bars, not to mention the classic products distributed by the parent company: the world-famous MOMO steering wheels. "In an era of extreme sophistication and exasperated technology", says Gianpiero Moretti, President of MOMO and well-known gentleman driver, "it was paramount that we offer this kind of service to all those participating in racing events worldwide, from individual clients to official teams. Therefore, MOMO CORSE, unlike other companies in this sector, is involved in other activities besides the distribution of products on the market. In fact, thanks to its production division, it can create custom-made articles manufactured with composite materials and created on the basis of technical designs furnished by the client. In short, MOMO CORSE is a qualified "racing center" that has everything necessary for the racing sector and for those who only want to transform their car into a vehicle with decidedly sporty racing details.



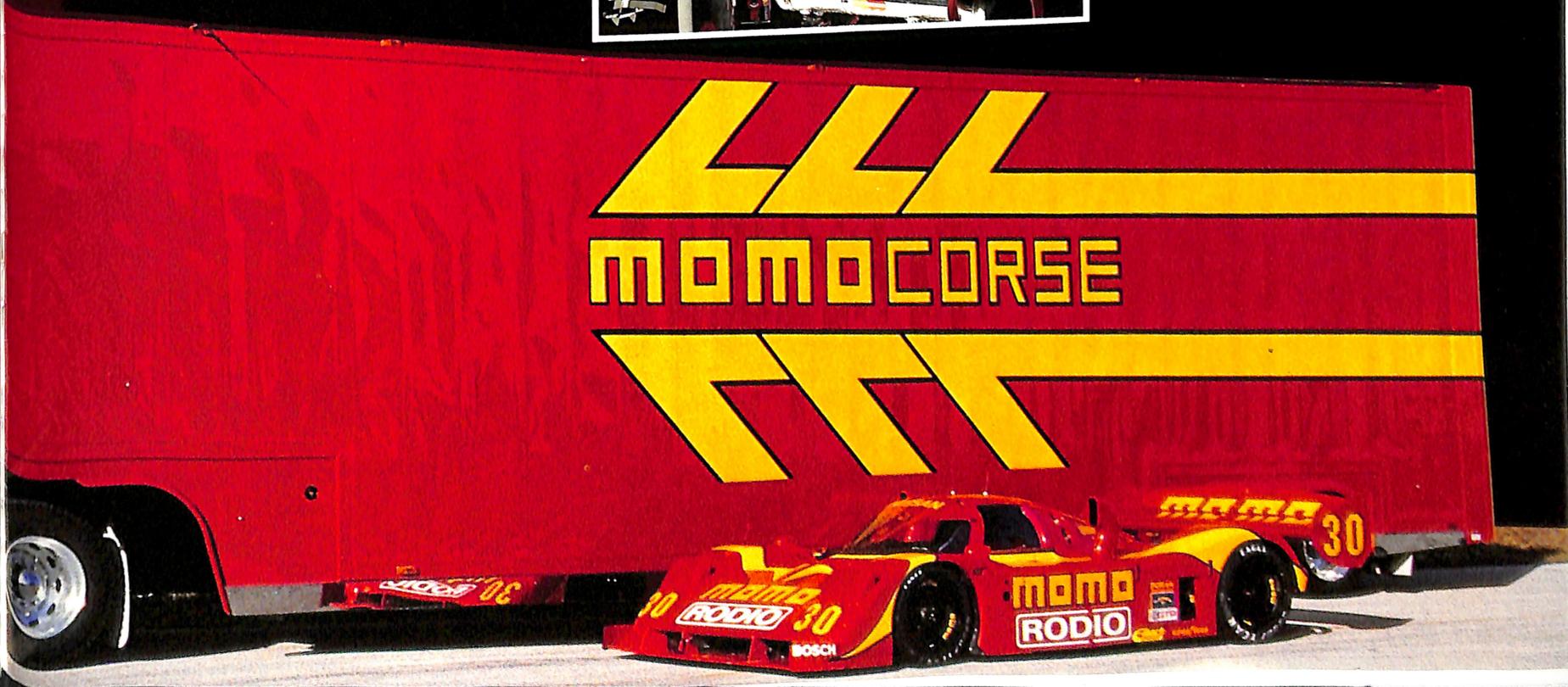
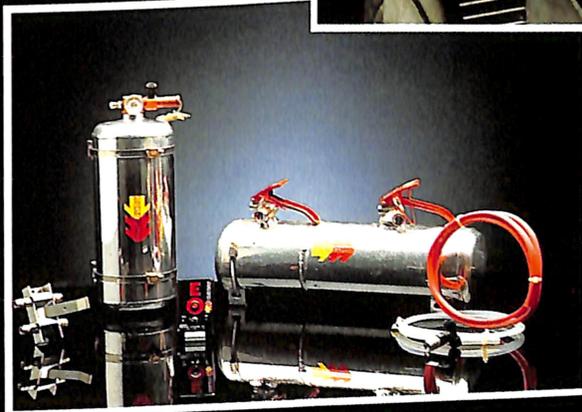
La linea accessori della MOMO CORSE comprende naturalmente telai multipli e roll-bar costruiti secondo le nuove normative FIA.

The MOMO CORSE accessory line includes multiple frames and roll bars constructed according to FIA regulations.



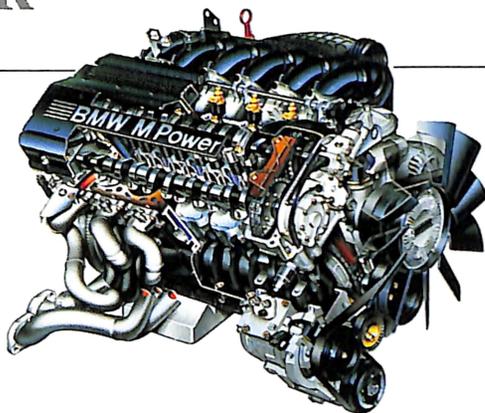
Gli estintori rispettano le norme FIA e sono disponibili nei modelli alluminio e acciaio.

Fire extinguishers are manufactured according to FIA regulations and are available in aluminum or steel versions.



Dovevamo andare sulle strade della famosissima Targa Florio per rilevare due dati importanti: la realtà industriale che caratterizza l'attività attuale della MOTORSPORT BMW AG e la conferma dei contenuti tecnologici presenti nella nuova serie M che comprende praticamente quattro modelli: la M3, la M5, la M5 Touring e la 850 CSI.

L'incontro con i responsabili della Motorsport in terra siciliana e la conseguente prova delle vetture sulle strade del celebre circuito infatti ci ha dato la possibilità di mettere a dura prova i quattro modelli citati e, come si diceva, di conoscere più a fondo anche la realtà industriale della Motorsport che, nata nel 1972 con poche persone, vanta oggi un fatturato superiore ai 300 milioni di marchi. Uno sviluppo accelerato e progressivo che ha fatto conoscere in tutto il mondo il suo logo come la M più potente. Ma ciò che più conta è che questa Azienda, affiancando la BMW, è riusci-



ta nell'intento di dare un'immagine di prestigio anche alle vetture di serie prodotte dalla BMW grazie ai risultati ottenuti sulle piste dalla gloriosa M1.

Per queste ragioni, nonostante la crisi, la Motorsport guarda al prossimo futuro con una certa serenità, consapevole che la produzione limitata delle vetture nell'anno possa trovare una clientela ben disposta.

A titolo informativo la produzione del 1993 sarà di poche migliaia di unità, circa 6.000. Ed è quanto ci ha confermato il

direttore della Società, l'Ing. Kalbfell. Ma vediamo nel dettaglio queste splendide quattro stelle così diverse l'una dall'altra, ma così ricche di "doti".

La nuova "M3", di misure contenute (4,43 m. di lunghezza) pesa poco meno di 15 quintali.

Due primi dati che fanno subito intuire da un lato la sua maneggevolezza sui circuiti tortuosi come appunto quello delle Madonie e dall'altro la potenza del suo motore, un 6 cilindri di 3 litri con 4 valvole per cilindro in grado di scaricare 286 CV a 7.000 giri al suolo, non ultimo proprio grazie a un rapporto equilibrato tra peso e potenza.

In realtà questo 6 cilindri è un propulsore straordinario che vanta una coppia di 32,6 Kgm. che si mantiene costante dai 3.500 ai 6.000 giri, garantendo un'elasticità davvero apprezzabile.

Una vettura per pochi eletti in grado di domarla: in realtà una simile vettura invita l'utente a cercare i suoi limiti che

ALLA MOTORSPORT SI ALLEVANO SOLO





CAVALLI DI RAZZA

lasciano per la verità grandi margini di sicurezza. E con ciò intendiamo dire che le velocità che si raggiungono sulla M3 non costituiscono un grave pericolo per sé e per gli altri in virtù di tutta quella tecnologia ispirata alla sicurezza insita nel progetto.

Insomma la nostra idea, che è poi quella di coloro che hanno dimesticato per la tecnica, è quella che la velocità di per sé non deve essere demonizzata, ma verificata in rapporto alle capacità del mezzo di gestire in tutta sicurezza le potenze generose di un propulsore come quello della M3 appunto.

Della M5, di cui esiste anche la versione Touring, abbiamo rilevato i seguenti dati: propulsore 6 cilindri in linea con 4 valvole per cilindro, cilindrata 3.795 cm³, potenza 347 CV a 6.900 giri, coppia 400 Newton a 4.700 giri/m., peso della vettura nella versione berlina quintali 16,5, nella versione Touring



quintali 17,20, va detto che quest'ultima deve essere considerata la Station Wagon più potente del mondo.

Dulcis in fundo, la 850 CSI, il coupè che molti desidererebbero possedere se, per via del prezzo che sfiora i 180 milioni, non fosse riservato a pochi.

Ha un motore di 12 cilindri in grado di erogare una potenza di 381 CV a 5.800 giri, e nonostante il peso della vettura che sfiora i 19 quintali è soprattutto in grado

di offrire all'utente una guida agevole anche sulle strade tortuose, là dove anche il peso di una vettura normale sarebbe condizionante.

Dal nostro punto di vista l'intervento della Motorsport è tanto più apprezzabile su questo modello proprio perchè le problematiche da risolvere erano certamente più complesse. Intendiamo dire che trovare un equilibrio tra peso, potenza e lunghezza della vettura al punto di trasformarla in una vettura estremamente maneggevole, non

era certamente impresa facile. Merito anche di un ottimo telaio.

Che dire di più? Che la M3, chiavi in mano, costa 80 milioni (un prezzo interessante e forse non spropositato per i suoi contenuti), che la M5 berlina costa invece 121 milioni; ma queste informazioni sono forse quelle per il tipo di clientela cui sono destinate le vetture della serie M sono un dato meno rilevante.

C'È UN PO' DI GIAP

Di fronte alla nuova Opel Corsa sorge spontanea una prima considerazione: quanto di giapponese c'è nella vettura dal punto di vista dello stile o quanto di europeo.

Naturalmente la risposta è soggettiva e ciascun lettore trarrà le proprie conclusioni. Dal canto nostro non possiamo non evidenziare il fatto che le rotondità della carrozzeria sono tipiche di una tendenza del Japan Style che premia appunto le curve.

Anche se ci sono alcuni particolari che ne ricordano le origini europee. Evidentemente Hideo Kodama il suo designer, giapponese di nascita, ma tedesco di adozione, considerando che vive in Germania da quasi 30 anni ha cercato in qualche modo una mediazione tra le due scuole rispettando in pieno l'obiettivo della OPEL di presentare sul mercato un prodotto gradito alla vecchia Europa ma anche alle popolazioni dell'estremo

Oriente. Il fatto è che la vettura piace a prima vista ed è altrettanto convincente a livello del suo abitacolo nel quale ci si sente a proprio agio anche se forse un po' sacrificati. Evidentemente la struttura esterna a uovo, ha penalizzato lo spazio interno.

Le motorizzazioni della nuova Opel Corsa sono ben sei: quattro a benzina, un 1200 da 45 cv, un 1400 da 60 cv, un 1400 da 82 cv e un 1600 da 109 c.v. e due Die-

OP COR



LO NELLA NUOVA

DEL CORSO

sel, un 1500 aspirato da 50cv, e un 1500 sovralimentato da 67 cv. La novità principale comunque è rappresentata dal nuovo quattro cilindri di 1600 cm³ con distribuzione monoalbero, 2 valvole per cilindro.

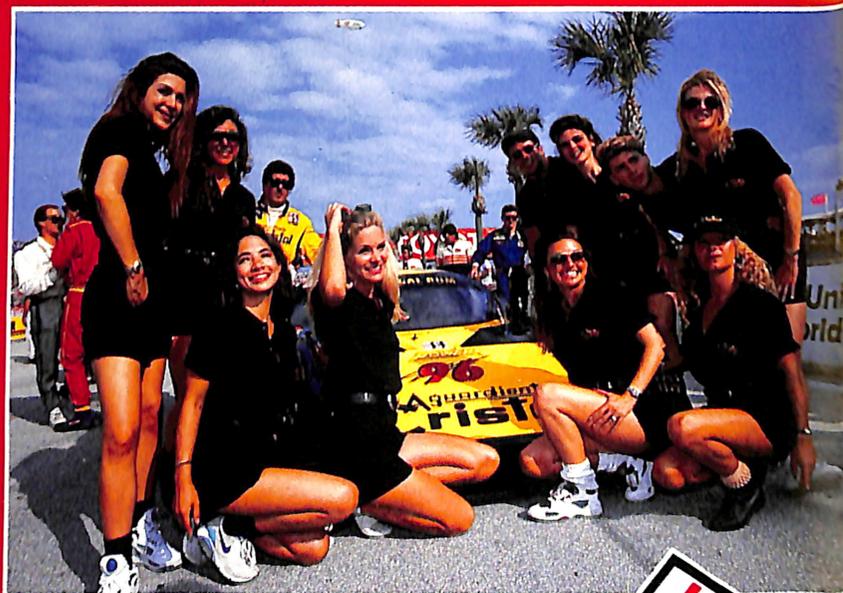
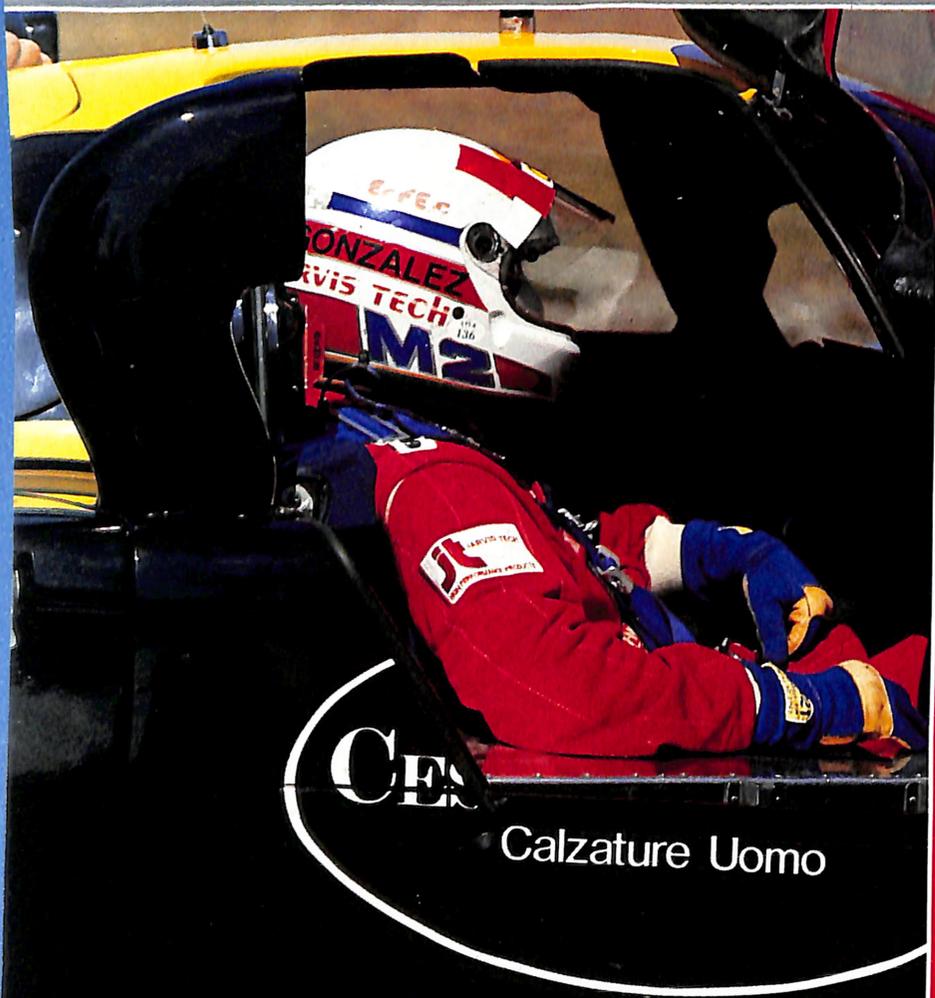
Un propulsore estremamente elastico oltre che potente (109 cv, come si diceva) con una coppia massima di 15,3 chilogrametri a 3000 giri al minuto che fa sentire i suoi effetti già a partire dai 1000 giri. Naturalmente la Corsa GSI 16v è il top

della sua gamma e perciò completa di ABS, servosterzo, radio, cambio a cinque marce. All'esterno spicca lo spoiler posizionato nel lunotto posteriore, un appendice che contribuisce a rendere un tono grintoso e ad esaltare la personalità.

A proposito di prestazioni: la velocità massima raggiunge i 200 km/h, l'accelerazione da 0 a 100 km/h registra 9",5, la ripresa da 80 a 120 in quinta solo 13". I consumi 20 km/litro e 9 orari, 14 a 120 km/h. Da dire che gli obiettivi della Opel per l'Europa sono 400.000 unità all'anno che verranno prodotte in parte in Spagna e in parte in Germania. Mentre la General Motors Italia prevede un assorbimento di 40.000 Corsa nel 1993 di cui 8.000 del vecchio modello.

Il modello più richiesto? Le previsioni del marketing indicano la versione 1400 con motore da 60 cv., secondo il marketing.



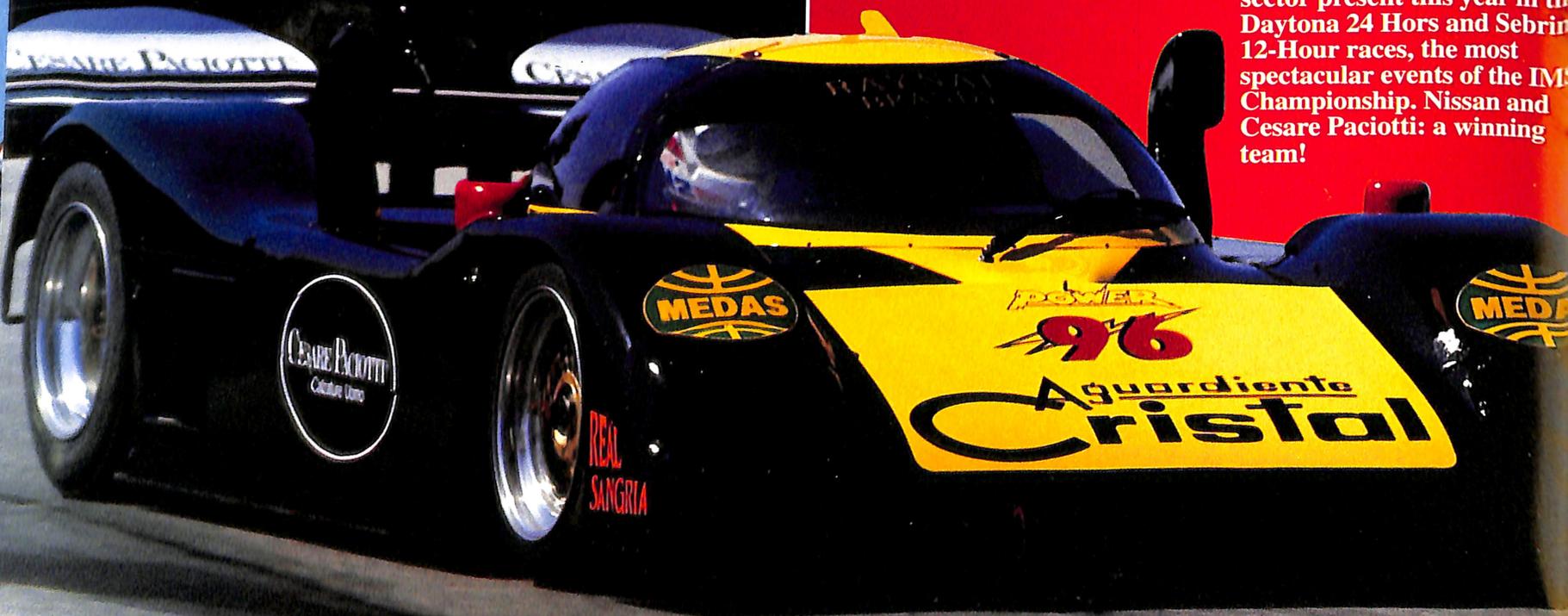


CESARE PACIOTTI

Un marchio protagonista nella moda e anche quest'anno presente nelle più spettacolari gare del Campionato americano IMSA: 24 ore di Daytona, 12 ore di Sebring: Nissan Npt90 - Cesare Paciotti, un binomio vincente!



A leading brand in the fashion sector present this year in the Daytona 24 Hours and Sebring 12-Hour races, the most spectacular events of the IMSA Championship. Nissan and Cesare Paciotti: a winning team!



MILANO - via Sant'Andrea 8 - ROMA - via Bocca di Leone 92



CESARE PACIOTTI

**Le auto cambiano,
cambiate lubrificante.**



Sint Catalyst. Il lubrificante per auto catalizzate.

In un'auto l'evoluzione non può fermarsi al motore. Per le auto catalizzate, Agip ha creato Sint Catalyst, il nuovo lubrificante specifico a basso tenore di fosforo. Così la marmitta resta pulita, per funzionare meglio e più a lungo.

Per rispettare l'ambiente non disperdete gli oli esausti.



Agip