



UN GIORNO DA LEONE SULLA ARROWS A18

Abbiamo provato sulla pista di Monza la Arrows A18 pilotata nel Mondiale F1 del 1997 dal campione iridato Damon Hill. Emozioni indescrivibili, cui tutti possono accedere, grazie a Puresport, con una ragionevole spesa [di Alessandro Rigatto](#)

Nella sua lunga storia, la scuderia di Formula 1 Arrows (dalle iniziali di Franco Ambrosio, Alan Rees, Jackie Oliver, Dave Wass e Tony Southgate) si è fregiata del numero 1 solo nella stagione 1997, quando approdò al team allora diretto da Tom Walkinshaw il neo-campione del mondo Damon Hill, "scaricato" dalla Williams con cui aveva appena vinto l'iride piloti. Nel 1997 la monoposto del team inglese si chiamava A18 ed era motorizzata con un 10 cilindri Yamaha; assieme a McLaren e Minardi la Arrows era l'unica squadra a utilizzare le gomme giapponesi

Bridgestone, che per la prima volta partecipava a un Campionato del Mondo di Formula 1. La A18 era una monoposto piuttosto convenzionale e, nelle mani di un esperto come Damon Hill, avrebbe potuto offrire un buon rendimento. A mancare fu l'affidabilità. Un primo campanello d'allarme suonò proprio nell'installation lap prima della partenza del Gran Premio d'Australia del 9 marzo, gara d'esordio della stagione, quando Hill non riuscì a raggiungere la griglia di partenza per il "via!" a causa di noie tecniche. Il primo punto nel Mondiale 1997 per



Hill arrivò il 13 luglio nel GP di casa, a Silverstone, dove si piazzò sesto. La gara della svolta doveva essere il Gran Premio d'Ungheria. E qui è d'obbligo una parentesi, che spiega anche il motivo di questo servizio. Fin dall'anno della sua fondazione, il 1978, sono sempre stato un tifoso della Arrows. In primo luogo perché c'era un simpatico quasi-debuttante pilota italiano a condurla, Riccardo Patrese. In seconda istanza, perché, durante il Gran Premio del Sudafrica di quell'anno, a Kyalami, Patrese menò le danze al comando della gara per parecchi giri, ma il telecronista RAI Mario Poltronieri quasi gli tifava contro, preferendogli Niki Lauda su Brabham-Alfa Romeo. Questo episodio fece aumentare la mia simpatia per Riccardo e la Arrows. In terzo luogo perché di lì a poco la Arrows fu al centro di un'indagine giudiziaria in quanto la FA1 (dalle iniziali di uno dei fondatore, il finanziere italiano Franco Ambrosio) era stata praticamente copiata dalla Shadow DN9. E quella che agli occhi di un ragazzino allora dodicenne era apparsa come una simpatica "marachella" non fece altro che legarmi di più al team Arrows. La Arrows sfiorò più volte la vittoria in un Gran Premio, ma il giorno in cui arrivò più vicina all'obiettivo fu il 10 agosto 1997, sul circuito dell'Hungaroring, alle porte di Budapest. Dopo una breve leadership di Michael Schumacher, partito dalla pole-position con la sua Ferrari, all'11° giro Hill prende il comando delle operazioni e sembra destinato a cogliere lo storico successo: sarebbe stato il primo della Arrows, il primo di un





REGALARSI IL SOGNO DI PILOTARE UNA FORMULA 1 SU CIRCUITI DI PRESTIGIO COME QUELLO DI MONZA È BEN PIÙ ACCESSIBILE DI QUANTO SI SIA PORTATI A IMMAGINARE. IL PROGRAMMA WARM-UP (CHE INCLUDE 10 GIRI DI PISTA AL VOLANTE DI UNA DALLARA MUGEN-HONDA DI FORMULA 3 PER IMPRATICHI RSI CON CIRCUITO E GUIDA DI UNA MONOPOSTO) PREVEDE NELLA VERSIONE "BASE" 3 GIRI SULLA ARROWS A18 PER 3.000 EURO, IN QUELLA "AVANZATA" 5 GIRI PER 3.800 EURO E 5.000 EURO NELLA "EVOLUTION" DA 10 GIRI (PREZZI IVA ESCLUSA). PER INFORMAZIONI: WWW.PURESPO R T.IT TEL. 0362915549. PROSSIME DATE A MONZA: 26-27 SETTEMBRE E 11-12 OTTOBRE.

Calatisi nell'abitacolo dell'Arrows A18 e trovata la posizione di guida ideale mediante l'impiego di supporti in gomma morbidi (l'alternativa è farsi confezionare un sedile da Formula 1 su misura), un minimo di scoramento pervade l'aspirante pilota di fronte alla miriade di tasti, levette e spie di segnalazione disposti sul volante e attorno alla plancia. La faccenda sembra poi complicarsi quando il volante stesso prende vita animandosi con le indicazioni sul display digitale. In realtà non c'è nulla di cui preoccuparsi, perché la messa in moto è gestita da un paio di tasti (e comunque è il personale di Puresport a occuparsene), mentre al pilota è sufficiente tenere d'occhio il potenziometro e mantenere una pressione del 12% sull'acceleratore nella fase di stacco della frizione, aumentando via via il gas.



DA UNO SCORBUTICO V10 A UN TRATTABILE V8

Due i particolari non originali sulla Arrows A18 provata da AutoCapital: il volante e il motore. Per offrire ai clienti Puresport la possibilità di guidare una monoposto non troppo difficile nelle reazioni, il V10 Yamaha (di cui peraltro non si troverebbero più i ricambi) è stato rimpiazzato con un 8 cilindri a V Cosworth AC di 3 litri di cilindrata, accreditato di circa 500 CV. Ha il vantaggio di garantire un'affidabilità totale, può essere

aggiornato con ricambi e parti speciali e permette agli aspiranti Schumacher di cimentarsi in tutta sicurezza con un'unità motrice potente ma trattabile al tempo stesso. Rosario Campagna e i tecnici della Puresport consigliano di utilizzare il gas in modo sempre progressivo, perché se da un lato è vero che la monoposto è dotata di controllo di trazione, dall'altro l'utilizzo "on-off" dell'acceleratore mal di adatta alla guida di questa A18. Perfetto

l'accoppiamento con il cambio sequenziale a 6 rapporti ad azionamento pneumatico. Sia nelle fasi pre-partenza, sia durante i giri in pista si percepiscono nettamente gli "sbuffi" del sistema di innesto pneumatico dei rapporti. Nonostante casco, sottocasco e tappi fonoassorbenti nelle orecchie il latrato del V8 Cosworth è sempre ben percettibile. Le cambiate non sono fulminee come ci si

potrebbe aspettare: una 458 Italia stradale è più rapida quando si scende di marcia. Le richieste di scalata trasmesse mediante il bilanciario destro al volante sono acquisite dal sistema elettronico e attuate pneumaticamente al momento opportuno, evitando tra l'altro casi di fuorigiri. Lo si sperimenta soprattutto in prima variante, quando si scalano quattro-cinque marce di fila e la seconda (o la prima) entra solo all'ultimo momento...



motore Yamaha, il primo per le gomme Bridgestone. Mi trovavo negli Stati Uniti in vacanza e stavo assistendo alla gara, trasmessa dalla CBS, nella mia camera d'albergo. Era quasi mezzanotte e ricordo ancora le parole del commentatore a pochi giri dalla bandiera a scacchi "Damon Hill is leading the Hungarian Grand Prix in his Arrows. I cannot believe it". Che gufata! Dopo 62 tornate in testa, nell'ultimo giro la Arrows rallenta, quasi si ferma. C'è un problema al cambio. La Williams del futuro campione del mondo Jacques Villeneuve la supera nelle ultime curve e la precede di 9"079 sul traguardo. Secondo posto, primo podio per la Yamaha, ma il target mai conquistato in 25 stagioni in F.1, era così vicino! Quando conobbi Rosario Campagna, titolare della Puresport, e venni a sapere che una A18 era di sua proprietà e veniva utilizzata per eventi incentivi e prove in pista di appassionati, mi diedi un obiettivo: riuscire a pilotare un giorno quella monoposto. Lo scorso 25 maggio quel sogno è diventato realtà. Nel mattino, a Monza, 10 giri di pista su una Dallara Mugen-Honda di Formula 3 per ripassare le traiettorie, impraticarsi con il cambio sequenziale e...verificare se stessi. Poi, ore 14.05, il grande momento. I meccanici smontano il cockpit e salgo a bordo. Trovo la posizione ideale, che poi viene adeguata alla mia statura con cuscinetti fissati al

retro dell'abitacolo. Avviano il motore che, per opportunità e facilità d'uso non è più il V10 Yamaha ma un V8 Cosworth da 500 CV circa. Ripasso la procedura di partenza: frizione completamente abbassata, gas costante al 12%, rilasciare dolcemente la frizione, che ha una corsa di un paio di centimetri, alzare il regime progressivamente per non far spegnere il motore. Il primo tentativo fallisce, non il secondo. La pit-lane di Monza scorre veloce in prima, corsia di accelerazione, giù il gas, dentro seconda, terza, quarta e in un attimo sono alla prima variante. Transito evitando i cordoli e solo quando mi ritrovo a ruote dritte, accelero, giù tutto ancora, il curvone con un minimo di circospezione, poi altra staccata alla Roggia. Seconda, terza, quarta verso la prima di Lesmo, via una marcia, poi ancora quarta verso la seconda di Lesmo. Il Serraglio mette paura, le irregolarità dell'asfalto fanno scartare l'auto di mezzo metro, ma bisogna stare concentrati per la Variante Ascari: terza, quarta, lasciar scorrere la A18 verso l'esterno e giù tutto in direzione della Parabolica. L'aria che travolge il casco sembra staccarti la testa. Sesta piena, via due marce per la frenata. Traiettoria interna, poi allargare verso l'inizio del rettilineo dei box. Quinta, sesta. Quasi 300 all'ora. Tre giri così. Un sogno. Grazie Rosario. Grazie A18.

