

ELABORARE

n. 40 MAGGIO 2000 L. 8.500 € 4,38



SUPERCAR

ALFA ROMEO 145 1.6 T.S.
ALFA GTV 2.0 16V
FIAT BRAVO HGT GR. A
VW GOLF IV TDI
MITSUBISHI LANCER EVO VI

IN PISTA
NEW BEETLE RSI
3200 CC 225 CV
FORMULA 1
LARROUSSE FORD
700 CV

**NOVITA'
PNEUMATICI
SPORTIVI**
YOKOHAMA
PIRELLI
MICHELIN
MARANGONI



PROVA completa

RENAULT SPORT CLIO 2000 16V 172 CV



UN SOGNOR?



Inizia l'avventura...





Una di quelle giornate che si ricordano tutta la vita. No, non è la laurea o una vincita al totocalcio, ma forse è anche meglio: una breve esperienza al volante di una vera monoposto di F.1! E senza limiti, se non quelli imposti dalla nostra capacità (o incoscienza?).



Questo è stato il nostro posto "di lavoro": sul display appaiono le informazioni sul regime di giri del motore e su tutte le temperature.

Larrousse LC 94 by

F.1 International

di ROBERTO ARGENTI *argenti@elaborare.it*
foto di ROBERTO VIVA

SONO PRONTO: i meccanici hanno appena fatto rifornimento e l'odore della benzina nell'abitacolo è abbastanza forte. Cerco di rimanere calmo, ma nel gruppetto di gente che circonda la "mia" Formula 1 scorgo un paio di persone che fumano e mi innervosisco ancora di più. Non è che ho paura, ma già sono teso e quelli proprio qui devono stare con le loro maledette sigarette?

Ormai non faccio neanche in tempo a farli allontanare: infatti mi fanno segno di dare il contatto e negli specchietti vedo che là "dietro" stanno per mettere in moto "il mostro". Questione di secondi! Per di più sono legato come un salama e le cinture stringono tanto da impedirmi di respirare completamente: lo accetto volentieri, so che è una cosa inevitabile per poter guidare decentemente senza essere sballottati qua e là, come so tante altre cose al riguardo, ma il fatto è che non ci sono abituato. Nella mia lunga militanza come giornalista sulle piste ho visto di tutto e so bene "come funziona" tutto. Ma ora è completamente diverso: tocca a me, sì, proprio a me... ancora un attimo e potrò tuffarmi in pista al volante di una monoposto di Formula 1! Proprio io e addirittura a Vallelunga, nello stesso autodromo dove venivo da piccolo a sognare, a fare le foto e a registrare sul nastro il rumor... il suono delle Ferrari di F.1 di Ickx e Regazzoni! Io su una F.1 "vera", una Larrousse Ford 3.5 BV del 1994 con ben 700 CV da poter condurre per cinque giri e senza limiti! Un momento: non ho mai preso la licenza e non ho mai corso, mi interesso di auto con passione da quando avevo tre anni ed ho sempre fatto il giornalista e l'organizzatore di manifestazioni, per cui pensavo di poter affrontare questo graditissimo impegno con la necessaria tranquillità. Sarà che provare una F.1 è sempre stato il sogno di una vita e ora che tocca a me (scelto forse proprio perché il più "normale" della redazione e più adatto allo spirito di queste prove per gente comune) sono terribilmente emozionato, quasi "friggo", e di colpo capisco, dopo tanti anni, perché la chiamano "griglia" di partenza... Inoltre un buon centinaio di occhi sono puntati su di me e non è la situazione che preferisco: sono assalito da un indecifrabile sentimento fatto di emozione e soddisfazione, timore e terrore, concentrazione e sogni, come se mi facessero per una volta giocare a calcio in serie A, una cosa terribile per un semplice appassionato giocatore dilettante. Come ahimè sono

Scheda tecnica



Telaio: Larrousse LC 94 - scocca in carbonio
 Peso: 530 kg
 Motore: Ford HB7 8 cilindri a V da 3.500 cc.
 Potenza: 700 CV a 13.800 g/min
 Distribuzione: 4 valvole pneumatiche
 Cambio: a bilanciere con comando al volante
 Elettronica: Bosch
 Pneumatici: ant. 245/635 R13
 post. 315/660 R13
 nel 1994 erano Goodyear; la scuderia usa le Avon
 Ammortizzatori: Quantum
 Freni: Brembo

giro e quando sono nuovamente sul rettilineo del traguardo affondo decisamente la terza e metto anche un "pellino" di quarta prima di frenare all'ingresso del Curvone: lo so che i piloti veri inorridiranno a queste parole ma provate voi, la prima volta che provate una F.1, ad "alzare" semplicemente il gas prima del Curvone di Vallelunga, un punto impegnativo come pochi, dove in molti hanno capito che non è il loro mestiere. Come dite? Per quanto riguarda me io lo sapevo già, non è una sorpresa! Nei giri successivi applico alla lettera le istruzioni ricevute dallo staff e devo riconoscere che ci sanno proprio fare, poiché mettono chiunque in grado di portare, e senza imporre alcun vincolo, una belva a quattro ruote come questa Larrousse da 700 cavalli per poco più di 500 chili di peso: un po' come se vi metteste a cavalchini di un motore da 100 cavalli



CONSEGNA A DOMICILIO IN TUTTA ITALIA

VENDITA DIRETTA
 051-6415194

1850SR11TL P100	100.000	1850SR11TL P100	110.000
1850SR12TL P100	80.000	1850SR12TL P100	80.000
1850SR13TL P100	90.000	1850SR13TL P100	90.000
1850SR14TL P100	100.000	1850SR14TL P100	100.000
1850SR15TL P100	110.000	1850SR15TL P100	110.000
1850SR16TL P100	120.000	1850SR16TL P100	120.000
1850SR17TL P100	130.000	1850SR17TL P100	130.000
1850SR18TL P100	140.000	1850SR18TL P100	140.000
1850SR19TL P100	150.000	1850SR19TL P100	150.000
1850SR20TL P100	160.000	1850SR20TL P100	160.000
1850SR21TL P100	170.000	1850SR21TL P100	170.000
1850SR22TL P100	180.000	1850SR22TL P100	180.000
1850SR23TL P100	190.000	1850SR23TL P100	190.000
1850SR24TL P100	200.000	1850SR24TL P100	200.000
1850SR25TL P100	210.000	1850SR25TL P100	210.000
1850SR26TL P100	220.000	1850SR26TL P100	220.000
1850SR27TL P100	230.000	1850SR27TL P100	230.000
1850SR28TL P100	240.000	1850SR28TL P100	240.000
1850SR29TL P100	250.000	1850SR29TL P100	250.000
1850SR30TL P100	260.000	1850SR30TL P100	260.000
1850SR31TL P100	270.000	1850SR31TL P100	270.000
1850SR32TL P100	280.000	1850SR32TL P100	280.000
1850SR33TL P100	290.000	1850SR33TL P100	290.000
1850SR34TL P100	300.000	1850SR34TL P100	300.000
1850SR35TL P100	310.000	1850SR35TL P100	310.000
1850SR36TL P100	320.000	1850SR36TL P100	320.000
1850SR37TL P100	330.000	1850SR37TL P100	330.000
1850SR38TL P100	340.000	1850SR38TL P100	340.000
1850SR39TL P100	350.000	1850SR39TL P100	350.000
1850SR40TL P100	360.000	1850SR40TL P100	360.000
1850SR41TL P100	370.000	1850SR41TL P100	370.000
1850SR42TL P100	380.000	1850SR42TL P100	380.000
1850SR43TL P100	390.000	1850SR43TL P100	390.000
1850SR44TL P100	400.000	1850SR44TL P100	400.000
1850SR45TL P100	410.000	1850SR45TL P100	410.000
1850SR46TL P100	420.000	1850SR46TL P100	420.000
1850SR47TL P100	430.000	1850SR47TL P100	430.000
1850SR48TL P100	440.000	1850SR48TL P100	440.000
1850SR49TL P100	450.000	1850SR49TL P100	450.000
1850SR50TL P100	460.000	1850SR50TL P100	460.000
1850SR51TL P100	470.000	1850SR51TL P100	470.000
1850SR52TL P100	480.000	1850SR52TL P100	480.000
1850SR53TL P100	490.000	1850SR53TL P100	490.000
1850SR54TL P100	500.000	1850SR54TL P100	500.000
1850SR55TL P100	510.000	1850SR55TL P100	510.000
1850SR56TL P100	520.000	1850SR56TL P100	520.000
1850SR57TL P100	530.000	1850SR57TL P100	530.000
1850SR58TL P100	540.000	1850SR58TL P100	540.000
1850SR59TL P100	550.000	1850SR59TL P100	550.000
1850SR60TL P100	560.000	1850SR60TL P100	560.000
1850SR61TL P100	570.000	1850SR61TL P100	570.000
1850SR62TL P100	580.000	1850SR62TL P100	580.000
1850SR63TL P100	590.000	1850SR63TL P100	590.000
1850SR64TL P100	600.000	1850SR64TL P100	600.000
1850SR65TL P100	610.000	1850SR65TL P100	610.000
1850SR66TL P100	620.000	1850SR66TL P100	620.000
1850SR67TL P100	630.000	1850SR67TL P100	630.000
1850SR68TL P100	640.000	1850SR68TL P100	640.000
1850SR69TL P100	650.000	1850SR69TL P100	650.000
1850SR70TL P100	660.000	1850SR70TL P100	660.000
1850SR71TL P100	670.000	1850SR71TL P100	670.000
1850SR72TL P100	680.000	1850SR72TL P100	680.000
1850SR73TL P100	690.000	1850SR73TL P100	690.000
1850SR74TL P100	700.000	1850SR74TL P100	700.000
1850SR75TL P100	710.000	1850SR75TL P100	710.000
1850SR76TL P100	720.000	1850SR76TL P100	720.000
1850SR77TL P100	730.000	1850SR77TL P100	730.000
1850SR78TL P100	740.000	1850SR78TL P100	740.000
1850SR79TL P100	750.000	1850SR79TL P100	750.000
1850SR80TL P100	760.000	1850SR80TL P100	760.000
1850SR81TL P100	770.000	1850SR81TL P100	770.000
1850SR82TL P100	780.000	1850SR82TL P100	780.000
1850SR83TL P100	790.000	1850SR83TL P100	790.000
1850SR84TL P100	800.000	1850SR84TL P100	800.000
1850SR85TL P100	810.000	1850SR85TL P100	810.000
1850SR86TL P100	820.000	1850SR86TL P100	820.000
1850SR87TL P100	830.000	1850SR87TL P100	830.000
1850SR88TL P100	840.000	1850SR88TL P100	840.000
1850SR89TL P100	850.000	1850SR89TL P100	850.000
1850SR90TL P100	860.000	1850SR90TL P100	860.000
1850SR91TL P100	870.000	1850SR91TL P100	870.000
1850SR92TL P100	880.000	1850SR92TL P100	880.000
1850SR93TL P100	890.000	1850SR93TL P100	890.000
1850SR94TL P100	900.000	1850SR94TL P100	900.000
1850SR95TL P100	910.000	1850SR95TL P100	910.000
1850SR96TL P100	920.000	1850SR96TL P100	920.000
1850SR97TL P100	930.000	1850SR97TL P100	930.000
1850SR98TL P100	940.000	1850SR98TL P100	940.000
1850SR99TL P100	950.000	1850SR99TL P100	950.000
1850SR00TL P100	960.000	1850SR00TL P100	960.000

La "nostra" Larrousse F1 al Gran Premio di Germania di Hockenheim del 1994. In quella stagione le vetture erano pilotate da Erik Comas e Olivier Beretta



premere, ma sì, sfiorare, l'acceleratore su una F.1... Lo scatto in avanti è pazzesco, ma evidentemente devo avere le ruote dritte, perché non mi sono girato! Freno subito come da istruzioni e poi percorro il Curvone abbastanza sciolto perché ormai ho trovato la giusta concentrazione e non devo sbagliare nulla. Verso i Cimini affondo di terza e pesto sui freni all'altezza del binlio di segnalazione in maniera brutale (sempre come da istruzioni) per far scaldare i freni al carbonio che, al contrario di quelli delle vetture "umane", lavorano bene solo quando sono molto caldi. Faccio la stessa operazione prima di affrontare la Trinca e anche al Semaforo. L'assenza dell'antic-spin mi impone di percorrere per la prima volta il Tornantino a velocità (?) vergognosa. In qualche modo finisco il primo

e poi acceleraste al massimo! Ad ogni cambio di marcia il motore ti dà un calcio nella schiena pazzesco, e non cala mai di giri! Ma come diavolo fa? Fra accelerazione spaventosa e frenatone... anche gli altri quattro giri volano via in un attimo: non perché io abbia sfruttato la Larrousse al massimo del suo potenziale, chiaramente, ma perché come tutte le cose belle che finiscono subito, anche questo sogno si conclude quando dal muretto spunta quella odiosa bandiera a scacchi, che mi impone di rientrare. Un ultimo rettilineo percorso in quarta a tavoletta, un'ultima lacerazione alle mie povere orecchie (mi ero anche dimenticato di mettere i tappi, così me lo ricordo un po' più a lungo!) e la corsia dei box mi accoglie a braccia aperte. Tutto OK, mi fanno anche i complimenti, ma credo solo perché la "bestiona" è sana e salva! Ragazzi non so più cosa pensare: sono talmente contento che già mi viene voglia di riprovare!



VASTO ASSORTIMENTO DI PNEUMATICI DELLE MIGLIORI MARCHE PER AUTO SPORTIVE A PREZZI INCREDIBILI