

Italiaracing MAGAZINE .net

n.15

1 dicembre 2008



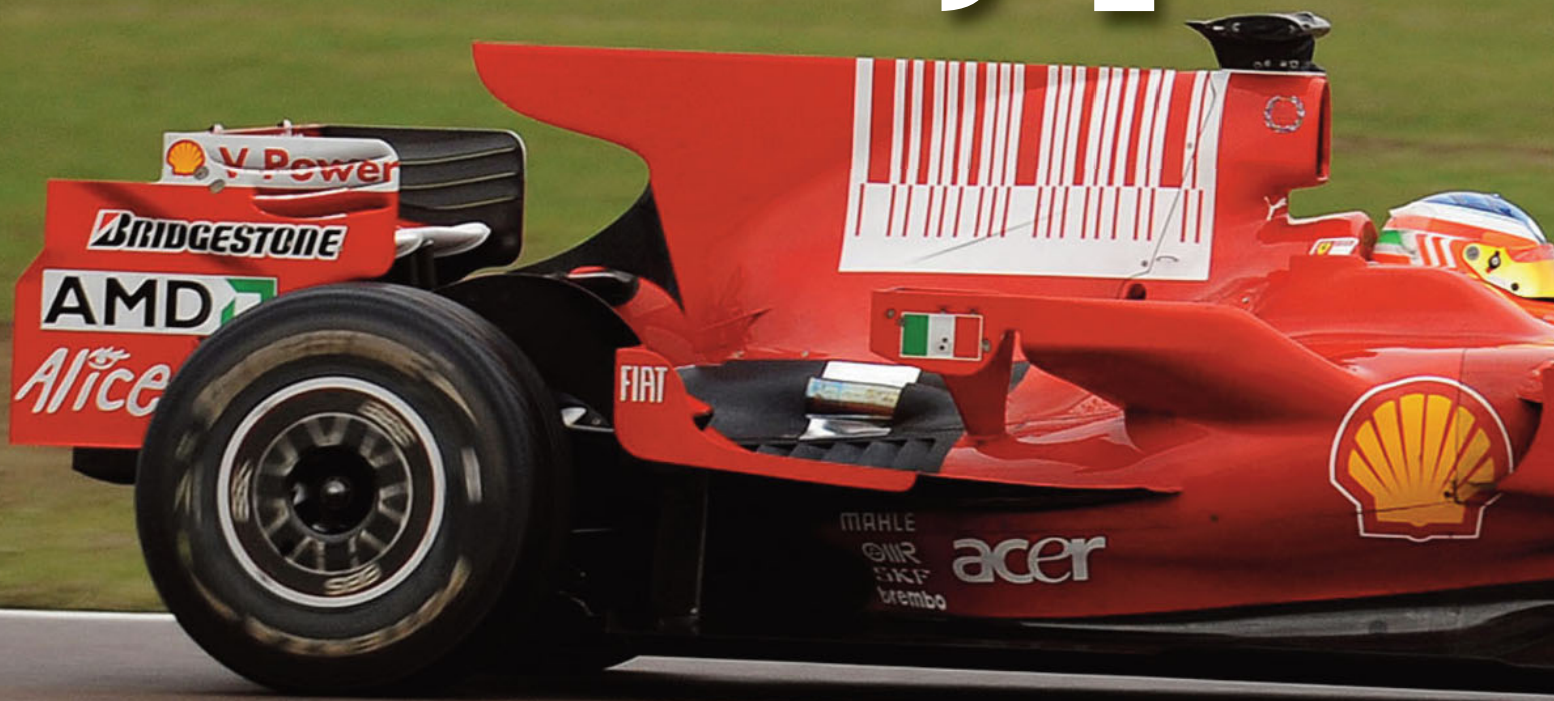
Ferrari

Una volta non basta

BORTOLOTTI

Il pilota trentino è stato il migliore nel test organizzato dalla Rossa a Fiorano per esaminare i giovani italiani più promettenti. La strada è stata aperta, ora bisogna insistere

Bortolotti? Ferrari, prov



di Massimo Costa

La Ferrari ha scoperto che anche i giovani piloti, per di più italiani, sanno guidare una F.1 senza commettere errori e che realizzano pure il record del tracciato di casa, per quanto riguarda la F2008. Ci sono arrivati per ultimi, in quanto tutti gli altri team presenti nel campionato del mondo danno spesso la possibilità a ragazzi in attività in formule minori di coronare il sogno di una carriera. Ma l'hanno fatto e questo è decisamente importante. Lo scorso 26 novembre, la Ferrari ha accolto sulla pista di Fiorano

Mirko Bortolotti, Edoardo Piscopo e Salvatore Cicitelli, rigorosamente in ordine di prestazione cronometrica. Il test è stato reso possibile grazie all'interessamento della CSAI che, per promuovere ulteriormente il campionato italiano di F.3, ha permesso ai primi tre classificati della stagione 2008, di affrontare questo incredibile test. Tutti e tre i piloti se la sono cavata egregiamente, ancora di più Bortolotti. Il quale ha finito per segnare il record del tracciato per la Ferrari F2008, che apparteneva al tester Andrea Bertolini. Certo, Felipe Massa e Kimi Raikkonen a Fiorano

con la Ferrari che ha corso quest'anno, ci hanno fatto pochissimi chilometri, appena uno shake down in quanto la monoposto è stata sviluppata al Mugello e sui più caldi circuiti spagnoli e ad Al Sakhir. Ma questo non toglie che Bortolotti ha compiuto una impresa notevole. Perché era la prima volta che guidava una monoposto di F.1. Perché una vettura con una potenza superiore ai 270 cavalli l'aveva provata solamente per un giorno nella sua vita, a Magione, e si trattava di una Lola di F.3000. Perché nonostante l'enorme pressione che doveva sentire sulle sue giovani spalle, il trentino



vallo ancora



non ha sbagliato una virgola. Perché non aveva mai visto prima Fiorano. Siamo dunque davanti ad un fenomeno o le monoposto di F.1 permettono oggi di raggiungere subito prestazioni rilevanti se al volante c'è un pilota che ha un minimo di capacità, come ha ricordato il collega della RAI Bortolotto in un servizio andato in onda sul TG1 delle ore 20 lo scorso martedì 26 novembre? Senza nulla togliere al bravo trentino, sappiamo bene che ogni qualvolta un ragazzo debuta su una macchina di F.1, questi avvicina i tempi dei piloti ufficiali. C'è una decisa standardizzazione nelle prestazioni,

permesse dalla tipologia delle moderne vetture di F.1. La differenza la si vede dopo, nell'utilizzo delle gomme, nella tenuta fisica, nel togliere quei decimi di secondo che tracciano la linea che separa l'Alonso dal Piquet. Storia nota e vecchia. Ma questo non toglie che se fossimo nella Ferrari, porteremmo Bortolotti al prossimo test previsto a Jerez, tanto per metterlo ulteriormente alla prova. E dare un senso a quella giornata di Fiorano. Entriamo nel campo delle ipotesi, ma se il campione italiano di F.3 dimostrasse poi di andare forte anche in Spagna, allora sarebbe giusto fargli subito

firmare un contratto e portarlo a correre nella F.3 Euro Series. Così fanno in tanti, di solito, quando incocciano in un pilota interessante. Ricordate Peter Sauber con Kimi Raikkonen? Il primo test al Mugello lo pagò il manager del finlandese, Steve Robertson, poi il team manager svizzero lo rimise alla prova a sue spese e se ne innamorò portandolo subito al debutto in F.1. O Ron Dennis, che ha finanziato la carriera di Lewis Hamilton fin dal karting. La Ferrari è abituata a prendere campioni già affermati e svezziati da altri, potrebbe essere questo l'inizio di un nuovo corso?



Cicatelli

“Sono rimasto molto impressionato all'inizio per la potenza, poi ho iniziato a prendere confidenza. Non avevo mai provato una vettura così potente. È stato molto difficile all'inizio abituarci anche alla frenata, ma con il passare dei giri diventava tutto più facile. Prima di salire in macchina provavo molta emozione, poi mi sono calmato ed ho pensato solo a guidare bene e a non commettere errori”.

Cicatelli 1'01"243 – 33 giri



Bortolotti

"L'inizio è stato molto difficile perché la pista era umida e guidare per la prima volta una monoposto di F.1 in quelle condizioni... Poi mi sono trovato a mio agio perché la macchina ti trasmette subito confidenza. Non è paragonabile a nessun'altra vettura e le maggiori difficoltà le ho trovate nello sfruttare al meglio la frenata. Alla fine è arrivato anche il record e meglio di così non poteva andare, ma devo dire che anche senza sarei stato contento lo stesso".

Piscopo

"È una macchina molto impegnativa che però ti invoglia ad andare forte perché è molto ben bilanciata. È una F.3 in grande, l'impostazione è la stessa anche se è tutto amplificato dal carico aerodinamico, alla frenata, alla accelerazione, alla velocità. È stato bellissimo, un sogno si è avverato e spero anche se ho potuto fare solo 29 giri ed in condizioni ancora difficili. Spero che un giorno mi sia data ancora la possibilità di mostrare il mio talento su una Formula 1. Meglio se Ferrari, naturalmente".

Bortolotti 59"111 — 40 giri

Piscopo 1'00"336 — 29 giri



Dove il rookie è di casa

di Massimo Costa

Per chi non segue abitualmente la F.1, il test "giovani" che la Ferrari ha sostenuto a Fiorano con i primi tre classificati della F.3 italiana rappresenta una novità assoluta per la categoria. Non è così. Per esempio, per diverse stagioni, la Toyota ha offerto una giornata di test al vincitore del campionato spagnolo di F.3, cosa che non fa più da due stagioni perché preferisce puntare sui propri giovani allevati nel Toyota Driver Program, come Kamui Kobayashi (tester) o Kazuki Nakajima, fatto accasare alla Williams. La BMW regala al campione della sua piccola formula un vero test con la monoposto di F.1. E Mario Theissen, sarà circondato da strateghi pessimi per quanto riguarda la conduzione dei GP, ma di coraggio ne ha parecchio. Lui ha silurato Jacques Villeneuve per far posto a Robert Kubica, lui ha fatto debuttare Sebastian Vettel dopo averlo voluto come

tester. Anche in casa Renault si dà spazio ai giovani. Intanto viene sempre organizzata una prova per chi vince la World Series Renault, poi piloti come Heikki Kovalainen e Nelson Piquet sono stati portati in F.1 da Flavio Briatore, che ha anche dato fiducia a Lucas Di Grassi come collaudatore. La Honda affida la sua RA109 a chi si classifica al primo posto della Formula Master e due settimane fa non ha esitato nel provare Bruno Senna e Di Grassi. Il programma giovani Honda quest'anno ha coinvolto Luca Filippi e Mike Conway, prima ancora James Rossiter e Adam Carroll. La Red Bull di tanto in tanto porta uno dei suoi protetti o sulla Toro Rosso o sulla vettura principe. È stato il caso di Sebastien Buemi nei mesi passati, di Brendon Hartley e Jaime Alguersuari recentemente. Ma il capolavoro lo ha compiuto con Vettel (poi diviso con BMW), seguito fin dai tempi del karting. La Williams ha sempre spinto la politica giovani e da 12 mesi ha come tester Nico Hulkenberg (nella foto), poi due mesi fa laureatosi campione della F.3 europea. E sempre la Williams non ha avuto esitazioni nel far debuttare Nico Rosberg o prendere Nakajima via Toyota. Quello che ha compiuto la McLaren con Lewis Hamilton è da... film, ma grazie anche alla Mercedes, Ron Dennis ha sempre dato una possibilità ai giovani vedi Gary Paffett o Darren Turner, utilizzati come tester. La McLaren poi, viene guidata dal vincitore del tradizionale Autosport Award, il premio messo in palio dal settimanale inglese.



Europa addio?

“Se continuerà così, la F.1 scomparirà non solo da Hockenheim, ma da tutta la Germania. Finiranno per organizzarla solo nei paesi Arabi”. Amarezza, sarcasmo, dispetto, nelle parole di Karl-Josef Schmidt, proprietario del circuito di Hockenheim.

Il land del Baden Wuerttemberg minaccia di tagliare i fondi, addio Gp. Quest'anno Hockenheim, che si alterna con il Nurburgring nell'organizzazione del Gran Premio di Germania, è andato sotto di 5.3 milioni di euro. Nel 2010 potrebbe scomparire, e dal Nurburgring hanno già fatto sapere che loro non sarebbero in grado di reggere due edizioni di fila. Bye Bye Circus. E' già accaduto a Imola e al GP di Francia, potrebbe di nuovo capitare a Spa. Anche Silverstone, il decano dei circuiti di F.1, da anni non se la passa bene, Ecclestone in passato ha già mandato avvertimenti ai suoi connazionali. Sempre meno europea – per non parlare degli Usa,

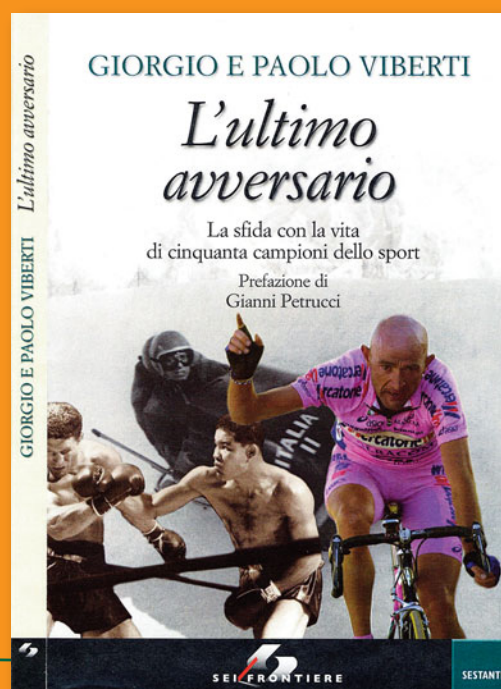
dove non è stata mai amata - la F.1 in compenso ha scoperto una vocazione orientalista: da Singapore a Shanghai (che pure economicamente è un mezzo flop), dalla Turchia alla Malesia, dagli Emirati Arabi al Bahrein. E' il business, sciocconi, direbbe Bernie. Chi ha soldi, organizza. Chi li ha finiti, resta a guardare. Ma siamo poi sicuri che l'unica cosa che conta è il tallero? Il calcio e altri sport stanno scoprendo che forse equiparare lo sport al commercio non è giustissimo, che riempire i palinsesti e vuotare gli stadi, alla lunga, rischia di rendere anemico l'interesse di tutti. Michel Platini, l'Ecclestone del pallone, lo ha detto a chiare lettere: non svendiamo lo sport come se fosse solo uno show catodico, salvaguardiamo i nostri valori. Ecclestone ha in mente una F.1 con 20 gare, tutte o quasi in location esotiche, finanziate da paperoni asiatici o medio-orientali, con le gare in notturna e le medaglie al

posto dei punti. Uno show vagamente plastificato, messo in scena su piste senz'anima, con un pubblico volubile. Quelli del calcio si sono già accorti che l'inflazione di partite trasmesse in tv non rende, che a fare audience sono pochi grandi eventi, coltivati con cura, e possibilmente con una grande tradizione alle spalle. Nel tennis i tornei nascono e muoiono – e dopo 4 anni così così dal 2009 il Masters di fine anno traslocherà da Shanghai a Londra – ma i veri blockbuster rimangono i quattro Slam. I più vecchi e prestigiosi. Soprattutto Wimbledon, che ha saputo evolversi senza stravolgersi, e dopo 130 anni si gioca ancora sull'erba, con fragole e panna di contorno. E' l'Asia a trainare l'economia mondiale, certo. Ma lo sport è nato nella Vecchia Europa. Siamo proprio sicuri di poterne fare a meno? Certe bolle, ci ha insegnato la finanza, fanno in fretta a sgonfiarsi. E sono pericolose come una gomma forata.



I circuiti già abbandonati

Anderstorp
Brands Hatch
Digione
Imola
Jarama
Le Castellet
Magny-Cours
Zandvoort
Zeltweg
Zolder



Un particolarissimo viaggio nella storia dello sport attraverso il racconto delle gesta di cinquanta campioni quasi invincibili sul campo o in pista ma poi sorpresi e a volte battuti dal destino nella sfida con la vita. Da Achille Varzi a Jarno Saarinen, da Marco Pantani a Lou Gherig, da Fausto Coppi a George Best, da Joe Louis a Eugenio Monti: una carrellata di emozioni e sentimenti tra l'apoteosi del personaggio e la crisi dell'uomo.

In tutte le migliori librerie.

L'ULTIMO AVVERSARIO

di Giorgio e Paolo Viberti
prefazione di Gianni Petrucci
editrice SEI Torino

Rossi e Pedrosa



che temponi!



di Alberto Cani

Chiusi i test di Jerez, la MotoGP va in letargo senza offrire grandissime novità, almeno dal punto di vista sportivo. Chi pensava che il nuovo regime di monogomma potesse scombinate un po' le carte è rimasto deluso: nelle fredde prove andaluse, Valentino Rossi e Dani Pedrosa, autori dei due migliori tempi e separati alla fine da un soffio (18 millesimi), hanno lasciato il resto della truppa ad (almeno) un secondo netto. Facile prevedere come sarebbe finita se in pista fosse sceso anche Casey Stoner (l'australiano era a Jerez, ma ovviamente non ha girato dato che è in convalescenza dopo l'operazione al polso sinistro).

stro): anche il "canguro" molto probabilmente sarebbe rimasto a ridosso di Vale e Dani. Il pesarese otto volte iridato e lo spagnolo hanno svolto un ottimo lavoro sulle rispettive moto 2009, e in fondo hanno anche dato spettacolo, spingendo fino alla fine per raccogliere l'ultima "pole" dell'anno, quella che ti manda in vacanza col sorriso. L'ha spuntata il "Dottore" per una manciata di millesimi: un risultato forse poco significativo visto che si è soltanto all'inizio dei test invernali, ma molto importante a livello psicologico. Pedrosa si è presentato a Jerez in gran forma, la HRC gli ha dato man forte schierando ben due versioni della RC212V 2009, con un motore che già sembra fare faville, ma alla fine il piccolo fantino di Sabadell si è dovuto ritirare ancora una volta con la coda tra le gambe, mentre dall'altra parte Rossi se la rideva: *"Dite che questo miglior tempo non conta niente? Beh, da un certo punto di vista forse sì, ma è comunque bello chiudere l'anno davanti a tutti! E poi probabilmente qualcosa conta, dato che alla fine Dani ha provato a battermi... Purtroppo però non c'è riuscito"*.

segue a pag 4



Dani Pedrosa "vola" nella prima giornata di test: Valentino Rossi, risponde da par suo e sorride...

A consolazione di Pedrosa resta però un "run" molto buono: cinque giri tutti sotto il muro di 1'40", cosa che invece non è riuscita a Rossi (mai più di due giri consecutivi sotto 1'40"). "In effetti Dani ha fatto un run un po' più buono del nostro - ha commentato Valentino - la Honda non va assolutamente sottovalutata, anzi mi fa paura". A far paura però è più che altro il tempo siglato sia da Rossi sia da Pedrosa, 1'39"4: basti pensare che il record in gara segnato dallo stesso Dani lo scorso aprile, nel GP di Spagna vinto da dominatore, è di 1'40"1. Temponi che dimostrano il gran lavoro di sviluppo fatto sia in casa Yamaha sia in casa HRC.

I maggiori progressi sembrano essere stati compiuti sul fronte dell'accelerazione, nell'elettronica e nella stabilità in frenata, che era comunque già molto buona. La Honda ha come di consueto portato tantissimo materiale; Pedrosa ha provato due differenti versioni della RC212V 2009, una delle quali riconoscibile per la diversa presa dinamica del motore: non più unica, posizionata nella zona del radiatore, ma sdoppiata ai lati del cupolino. Una soluzione che lascia pensare a una importante modifica del telaio a livello del canotto di sterzo, dato che in questo modo i condotti dell'airscope non devono passare centralmente attraverso

devo ancora capire il limite delle Bridgestone, e poi Rossi aveva già il nuovo motore, io invece no. Mi sono trovato molto bene con il telaio 2009: la moto impenna di meno e ciò mi aiuta ad aprire meglio il gas in uscita di curva". Dal terzo al dodicesimo, tutti i piloti sono risultati racchiusi in soli sei decimi: se Valentino e Pedrosa per ora appaiono di un altro pianeta, questo livellamento fa sperare in gare molto più combattute nella prossima stagione. Particolarmente vicini a Lorenzo hanno chiuso i test Elias, De Angelis e Hayden, divisi da una manciata di millesimi, con il sammarinese e Kentucky Kid che hanno addirittura segnato lo stesso identico

non posso che essere ottimista!".

Hayden subito bene con la Ducati

Assente Stoner, a sostenere la bandiera del team ufficiale Ducati ci ha pensato Nicky Hayden, che in effetti non ha sfigurato, risultando il più veloce con la nuova Desmosedici GP9, che questa volta era a disposizione anche di tutti gli altri Ducatisti: Kallio, Canepa e Gibernau. Hayden girando su buoni tempi ha contribuito a sfatare il luogo comune secondo cui la ducatonina sia una moto ostica per tutti quelli che non si chiamano Stoner. Cosa che ha fatto anche il sorprendente Mika Kallio, capace di inserirsi in settima posizione a soli 78 millesimi da Hayden nonostante il debuttante ex pilota KTM in 250 fosse soltanto al secondo test su una MotoGP. Più indietro invece Niccolò Canepa, che non ha espresso lo stesso miglioramento mostrato dal compagno di squadra dal primo al secondo giorno: il genovese, autore del 12° tempo, non ha comunque voluto forzare, concentrandosi sull'utilizzo della leva del freno posteriore al manubrio (Niccolò porta il 44, e fatica a frenare col pedale nelle curve a destra) e facendo i primi "esperimenti" di assetto, cosa che non sempre aveva il tempo di fare quando provava a valanga le gomme con il test team Ducati-Bridgestone.

Ottavo e nono tempo per la coppia del team Yamaha Tech3, con Edwards e Toseland che erano entrambi al debutto con le Bridgestone (non aveva partecipato ai test di Valencia di un mese fa). Ultimo tempo per il rookie Yuki Takahashi: il giapponese ha girato piano, in 1'42"9, a quasi tre secondi e mezzo dalla vetta, ma va detto che era l'unico in pista con la "vecchia" Honda RC212V satellite che, a questo punto è chiaro, era veramente una spanna al di sotto della moto ufficiale 2008, utilizzata in questi dagli altri piloti dell'Ala presenti, Elias e De Angelis (De Puniet era assente per infortunio). Il giudizio su Yuki, quindi, è rimandato a Sepang.



Nicky Hayden

La M1 2009, provata il primo giorno da Rossi e poi nel secondo anche da Jorge Lorenzo (anche se il maiorchino avrà il nuovo motore soltanto a febbraio, a Sepang) rappresenta per Iwata un altro passo avanti: "Chiaramente non credo che sarà possibile compiere lo stesso salto prestazionale compiuto dal 2007 al 2008 - ha detto Valentino - però questa moto è senza dubbio migliore della precedente. Lo dimostra il fatto che già da subito sono andato veloce. E' soltanto una evoluzione della moto 2008, però cambia nel telaio, nel motore, e anche nella distribuzione dei pesi, perciò va guidata in maniera leggermente differente".

il telaio, ma lo aggirano ai lati.

Lorenzo calmo De Angelis "satellitare"

Per tutti gli altri i test di Jerez hanno rappresentato una sorta di apprendistato, dovendo alcuni piloti adattarsi a una moto totalmente nuova, e altri, quelli in arrivo da un'esperienza con le Michelin, alle gomme Bridgestone. È stato così per Jorge Lorenzo, primo dei "normali" con il terzo tempo, staccato però di un secondo. "Non sono preoccupato del divario dai primi - ha detto Jorge -

crono al millesimo. Alex De Angelis alla fine delle prove era raggiante: dopo aver passato una stagione in sella a una Honda satellite poco competitiva, la RC212V uguale all'ufficiale 2008 (anche se spinta dal V4 con valvole a molla) lo ha letteralmente gasato. "E' una moto fantastica, non solo perché il motore sembra andare il doppio, ma anche perché tiene molto meglio la linea in ingresso di curva. Sono stato veloce nonostante dovessi stare attento, perché avevo una sola moto a disposizione: una scivolata avrebbe potuto compromettere tutti i test. Se penso che la moto satellite 2009 avrà anche il motore a valvole pneumatiche,

Partenza diesel per Dovizioso

Nei test di Jerez, Andrea Dovizioso è potuto salire per la prima volta sulla Honda RC212V ufficiale versione 2009: mentre dall'altra parte del box Pedrosa si spingeva già più avanti, provandone due differenti versioni, il forlivese non ha messo troppa carne al fuoco, concentrandosi sul suo apprendistato. Che, al momento, sembra procedere un po' a rilento, anche se non è il caso di creare allarmismi: "Dovi" ha sempre affrontato le nuove situazioni prendendosi con calma, fregandosene del cronometro, ma badando più che altro a comprendere al meglio tutti gli aspetti (fino ai minimi dettagli). *"Questa moto è molto differente da quella che ho utilizzato nel 2008 - ha spiegato il neo-pilota HRC - perciò prima devo conoscerla meglio, dopodiché darò il massimo. In particolare, c'è più potenza a disposizione, e il telaio è più rigido. Un mix che rende la moto più difficile da sfruttare al massimo"*. Dovizioso ha chiuso i test di Jerez con l'undicesimo tempo su 14 piloti scesi in pista: aldilà della partenza da... diesel che non deve preoccupare, qualche difficoltà evidentemente c'è stata. Andrea del resto oltre che abituarsi a team e moto, deve prendere anche confidenza con le Bridgestone, *"che effettivamente richiedono un assetto molto diverso dalle Michelin: ora capisco perché Pedrosa non è andato fortissimo appena le ha avute, e anche perché Rossi non fosse al cento per cento all'inizio del campionato..."*, ha spiegato. Siamo comunque convinti che in questi test Dovizioso, come suo solito, abbia lavorato con metodo: nei test di Sepang, a febbraio 2009, aspettiamoci di vedere il suo nome ben più avanti nella lista dei tempi...



Andrea Dovizioso

I tempi del 1° giorno di test, mercoledì 26 novembre 2008

- 1 - Dani Pedrosa (Honda) - Honda - 1'39"525 - 41 giri
- 2 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 1'40"135 - 39
- 3 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - 1'41"163 - 51
- 4 - Colin Edwards (Yamaha) - Tech 3 - 1'41"390 - 49
- 5 - Alex De Angelis (Honda) - Gresini - 1'41"468 - 53
- 6 - James Toseland (Yamaha) - Tech 3 - 1'41"539 - 50
- 7 - Andrea Dovizioso (Honda) - Honda - 1'41"655 - 48
- 8 - Toni Elias (Honda) - Gresini - 1'41"679 - 75
- 9 - Niccolò Canepa (Ducati) - Alice Team - 1'42"074 - 50
- 10 - Nicky Hayden (Ducati) - Ducati - 1'42"098 - 69
- 11 - Mika Kallio (Ducati) - Alice Team - 1'42"837 - 64
- 12 - Sete Gibernau (Ducati) - Onde 2000 - 1'42"943 - 40
- 13 - Vittoriano Guareschi (Ducati) - Ducati - 1'43"642 - 36
- 14 - Yuki Takahashi (Honda) - JiR - 1'44"360 - 64

I tempi del 2° giorno di test, giovedì 27 novembre 2008

- 1 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 1'39"429 - 54 giri
- 2 - Dani Pedrosa (Honda) - Honda - 1'39"447 - 47
- 3 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - 1'40"426 - 58
- 4 - Toni Elias (Honda) - Gresini - 1'40"448 - 56
- 5 - Alex De Angelis (Honda) - Gresini - 1'40"486 - 49
- 6 - Nicky Hayden (Ducati) - Ducati - 1'40"486 - 70
- 7 - Mika Kallio (Ducati) - Alice Team - 1'40"564 - 54
- 8 - Colin Edwards (Yamaha) - Tech 3 - 1'40"604 - 39
- 9 - Sete Gibernau (Ducati) - Onde 2000 - 1'40"856 - 48
- 10 - Andrea Dovizioso (Honda) - Honda - 1'40"966 - 46
- 11 - Niccolò Canepa (Ducati) - Alice Team - 1'41"077 - 48
- 12 - James Toseland (Yamaha) - Tech 3 - 1'41"740 - 45
- 13 - Vittoriano Guareschi (Ducati) - Ducati - 1'42"906 - 46
- 14 - Yuki Takahashi (Honda) - JiR - 1'42"918 - 60





Casey Stoner fermo al box con Cristian Gabarrini

Gomme promosse ma Rossi voleva tre mescole

A Valencia, nei test immediatamente successivi al GP di chiusura della stagione, la Bridgestone non poteva certo sbagliare la primissima fornitura del monogomma: la Casa giapponese mise infatti ai disposizione praticamente le stesse coperture utilizzate il giorno prima. I test di Jerez hanno perciò rappresentato il primo vero banco di prova per il nuovo monogomma. Il risultato è stato tutto sommato positivo, considerato anche che il circuito è stato recentemente riasfaltato, perciò la Bridgestone non aveva dati a disposizione per confezionare una gomma adatta alla pista che potesse nel contempo soddisfare tutti i piloti. *"E' andata abbastanza bene - ha infatti confermato Rossi - devo dire che alla fine anche con meno pneumatici si riesce a fare un buon lavoro sulla moto. Credo in ogni caso che in alcuni circuiti la Bridgestone si troverà in difficoltà a portare le gomme più adatte, anche se non mi preoccupa più di tanto, hanno tanta esperienza e sapranno come lavorare al meglio. Il vero problema però, è che sono pochi i tipi di gomma che abbiamo a disposizione, soltanto due: una più dura e una più morbida. Noi abbiamo chiesto che nel regolamento fossero previste almeno tre mescole, ma abbiamo perso la battaglia. Credo che in alcune piste sarà dura"*.

Il pilota endurance della Peugeot e il cinque volte campione del mondo rally si sono scambiati le loro auto. Ecco come è andata, nelle parole dei due protagonisti



 S.SARRAZIN
 S.LOEB

DOPI



E dopo il test Endurance, Loeb 3° in coppia con la moglie

Olivier Quesnel, il grande boss della Citroën, lo ha definito "bulimico", e come dargli torto. Prima il test con la Red Bull di F1, poi quello con la Peugeot 908 Hdi a Le Castellet, e per non farsi mancare niente Sébastien Loeb ha terminato in bellezza gareggiando al Rallye du Var con a fianco la moglie Séverine. E chi pensava che per l'alsaziano fosse poco più di un gioco dovrà ricredersi. Al termine di tre tiratissimi giorni di gara, la "strana" coppia a bordo della piccola Citroën C2 Super 1600 ha terminato addirittura al terzo posto finale.



O MISTO



Sébastien Loeb

“La 908 Hdi è molto diversa dalle altre vetture che ho provato sino ad ora, soprattutto per via del motore Diesel e della incredibile coppia che obbliga ad una particolare attenzione in fase di accelerazione. Nonostante questo sono rimasto colpito dall’aderenza nei curvoni veloci e dalla frenata molto efficace. Stéphane mi ha confermato che nella curva di Signes, la Peugeot transita alla stessa velocità di una monoposto. Incredibile...”





Stéphane Sarrazin

“Ma perché invece di un test lo scambio non lo facciamo per una gara vera? Seb in una gara d’Endurance e io nei rally? A parte gli scherzi, sono rimasto davvero colpito dall’equilibrio generale della Citroën C4 Wrc. Rispetto alle altre auto da rally che ho avuto modo di guidare ne ho apprezzato soprattutto la facilità d’inserimento in curva. Un’efficacia davvero notevole”

Prima delle due sessioni di test, Loeb e Sarrazin hanno fatto qualche giro di studio a fianco del collega. Nella pagina a fianco è Loeb che si accomoda in una 908 appositamente preparata per accogliere un passeggero a bordo



Tunnel sul mondo

di Marco Cortesi

E' un fenomeno storico e già da tempo consolidato quello che è avvenuto nelle competizioni dedicate alle monoposto. In un mondo prima dominato da costruttori inglesi, il terremoto portato dal successo dell'azienda Italia ha sovvertito un equilibrio che sembrava intoccabile. Artefice di questo successo, oltre alla Dallara di cui ci siamo occupati nel numero scorso del nostro Magazine, è la Tatuus. Con più di 1000 telai costruiti negli ultimi 7 anni, la factory di Concorezzo è parte di questo successo. Duemilacinquecento metri quadrati, comprensivi di una galleria del vento in scala 1:3 hanno sede nella campagna brianzola, non molto lontano dall'Autodromo Nazionale di Monza. Gianfranco De Bellis ci accoglie pochi giorni dopo che Italiaracing ha dato la notizia esclusiva, certamente non gioiosa per lui, che la Tatuus dal 2010 non sarà più il costruttore delle vetture della F.Renault 2.0, appalto finito a Caparo ed Epsilon Sport. "Sicuramente ci dispiace, dopo 10 anni e 800 vetture costruite che hanno dato la possibilità a molti ragazzi di consolidare le loro doti. Ma non ci possiamo lamentare, perché questa avventura ha contribuito a farci progredire nel corso degli anni", spiega De Bellis. La storia da costruttore, iniziata in Formula Junior da Artico Sandonà (la cui prima vettura venne ribattezzata Tatuus dal soprannome "Tato") ha avuto nella Formula Renault uno snodo fondamentale, senza dimenticare le esperien-

ze con la Formula Alfa Boxer e, come team, nella Formula 3, oltre ad un'avventurosa esperienza statunitense. "Nel 1995, quando venne approvato un nuovo regolamento da parte di Renault Sport per la loro formullina, decidemmo di entrare nella serie come costruttori confrontandoci con altre realtà. Il progetto si rivelò immediatamente azzeccato, ed in grado di portarci al successo fin da subito. Nel giro di pochi anni, arrivammo a fornire oltre il 70 per cento delle vetture in gara in molti campionati". Quattro titoli Eurocup ed undici titoli nazionali: un bottino troppo importante per essere ignorato dalla casa madre. E fu così che quando, nel 2000, il costruttore francese decise che era tempo di passare ad un vero e proprio monomarca, la scelta si orientò verso il nome più vincente, rendendo Tatuus monopolista in una categoria che, già diventata un punto di riferimento, si avviava a diventare un "must" nella carriera di ogni pilota. Oltre ai numeri della produzione, ad impressionare è la quantità di categorie nate nel corso degli anni, in quattro continenti, a dimostrare la bontà del progetto sia per quanto riguarda la parte prettamente tecnica, che quella logistico-funzionale. E ora? "Innanzitutto, continueremo con il programma ufficiale Renault Sport per tutto il 2009. Inoltre, siamo convinti che in molti campionati a livello locale non si passerà subito alle nuove vetture, continuando ad utilizzare telai Tatuus. Poi, ovviamente, abbiamo Formula Master, Formula Toyota e FC106".

segue a pag 31

Un impegno
globale
in ben 27 Paesi
di 4 continenti
diversi



*Il cuore dell'attività Tatuus:
la galleria del vento.
Un grande investimento
e un grandissimo
valore aggiunto*



Tatuus e la Master pensando alla GP3

Se il progetto F.Master è noto al pubblico europeo, non si può dire altrettanto per gli altri due, che hanno riscosso un grande successo rispettivamente in Nuova Zelanda e Giappone. Per quanto riguarda il capitolo F.Master, è già realtà il kit evolutivo 2009, con l'obiettivo di migliorare ulteriormente le prestazioni del 2008. "La vettura è migliorata molto quest'anno, principalmente grazie al lavoro di LMR Motors sul motore, e agli aggiornamenti al cambio. La nuova elettronica Magneti Marelli ha spazzato via ogni inefficienza, aumentando ancora il contenuto di qualità della Formula Master" spiega ancora De Bellis, che pensa anche alla GP3: "Eravamo stati contattati per il 2009, poi è stata presa la decisione di posticipare di un anno, ma credo che saremo tra i costruttori presi in considerazione".

Dalla scocca al campo di gara

Il lavoro di un costruttore come Tatuus non si limita a progettare, sviluppare e costruire. Occorre che effettivamente le cose funzionino in maniera perfetta. In particolare dove le vetture sono identiche e l'esperienza costituisce un fattore determinante, una parte importante del lavoro avviene sui campi di gara. "Un conto è progettare le auto, un conto è renderle affidabili e gestibili in pista da parte dei team", ci spiega De Bellis. "E' proprio per questo che siamo così presenti sul campo, e lo stesso vale per le fasi iniziali di un progetto. Come è capitato con diversi campionati F.Renault 2.0, con i nostri uomini che sono stati per molto tempo all'estero per le fasi di start-up". Ciò che inizia bene, insomma, ha ottime possibilità di continuare meglio...



Gli elementi cardine delle attività di un costruttore, il reparto produttivo (sotto), ed il tunnel, cuore della galleria del vento (sopra). Una volta pronte le componenti, si passa all'assemblaggio (a destra)





Tatuus varca i confini nazionali

Meno conosciuto in Europa, il campionato neozelandese Toyota ha rappresentato per Tatuus un traguardo importante, sia per la qualità mostrata sul campo sia per i successi ottenuti dai piloti impegnati. "Il progetto Toyota Racing Series è nato grazie alla forte tradizione e passione di un paese in cui il motorsport è molto sentito. In Toyota volevano dare la possibilità a dei giovani di talento di trovare le stesse caratteristiche con cui avrebbero avuto a che fare una volta sbarcati in Europa. Anche in quel caso abbiamo assistito la serie direttamente sul posto per le prime gare: i nostri uomini sono rimasti sul in Nuova Zelanda più di tre mesi, per preparare ed assemblare le vetture insieme ai team. I risultati sono stati importanti. Una nazione da quattro milioni di abitanti che ha prodotto, in pochissimo tempo, talenti capaci di impressionare anche

in Europa come Brendon Hartley, Chris Van der Drift ed Earl Bamber, o come Chris Pither, futura stella del V8 Supercars. Come avviene per la Formula Renault 2.0, il minimo comune denominatore per il successo di una categoria è il supporto della casa costruttrice, derivante, oltre che dal budget, dall'effettiva volontà di "crederci". E questa è proprio, da sempre, una caratteristica dell'automobilismo giapponese. "E' stata proprio la volontà da parte di Honda, Nissan e Toyota di trovare e promuovere piloti giapponesi a far partire il progetto FC106, con 30 vetture identiche sponsorizzate in pari numero dalle tre case". Progetti ben impostati, finanziati ed organizzati, per permettere ai giovani talenti del posto di essere immediatamente competitivi una volta entrati nel palcoscenico internazionale. Per il futuro, la ricetta è sempre quella di investire. "Stiamo pensando di espanderci anche verso altri ambiti, ma prima occorre crescere tecnicamente. Questi sono stati anni di sacrificio, e non vogliamo farlo senza gli strumenti tecnici necessari per avere successo..."



Il successo di ogni progetto dipende da come è gestito sul campo di gara. In Nuova Zelanda, l'approccio è stato condiviso da tutti i team (sopra a destra, le vetture in fase di assemblaggio ad Auckland). Sopra, le monoposto di Formula Master, e a destra le vetture Tatuus impegnate in Gran Bretagna





Una lunga vita da corsa

Il destino di una monoposto riuscita non si ferma al campionato per cui è stata creata. Una volta portato a termine il ciclo stabilito dal committente (spesso di tre o cinque anni) è raro che le vetture impiegate vengano definitivamente accantonate. Quello che è avvenuto, in grande, per la GP2 con il campionato asiatico, avviene anche per le vetture di potenze inferiori. Ed è così che le Formula Renault V6 della Tatuus riprendono vita nel ruggente panorama asiatico. Ma non solo. Sono molti i campionati club e challenge che continuano ad utilizzare le varie versioni delle F.Renault 2.0. Come la gloriosa RC99, vincitrice dell'Eurocup con Gianmaria Bruni, ancora impegnata nella serie club organizzata da Renault Sport UK. E anche quando la vita agonistica su circuito è terminata, rimane la porta delle gare in salita che, grazie a regolamenti più flessibili, offrono una pensione "racing" alle monoposto più datate.



Formula Master

Telaio: Monoscocca in carbonio

Motore: 2.000 cc Honda K20A, 250 cv

Cambio: Sequenziale, 6 marce, cambio al volante

Sospensione ant: Push rod, monoammortizzatore

Sospensione post: Push rod, due ammortizzatori

Freni: Brembo, 278mm x 16mm

Peso: 560 kg



Formula Challenge Japan

Telaio: Monoscocca in carbonio

Motore: 2.000 cc 200 cv

Cambio: Sequenziale, 6 marce

Sospensione ant: Push rod, monoammortizzatore

Sospensione post: Push rod, due ammortizzatori

Freni: 274 x 17.5 mm

Peso: 480 kg



Formula Toyota NZ

Telaio: Monoscocca in carbonio

Motore: 1.800 cc Toyota 2ZZ6E, 200 cv

Cambio: Sequenziale, 6 marce

Sospensione ant: Push rod, monoammortizzatore

Sospensione post: Push rod, due ammortizzatori

Freni: Alcon, 274 x 17.5 mm

Peso: 470 kg

Formula Renault 2.0

Telaio: Monoscocca in carbonio

Motore: 2.000 cc Renault F4RS 194 cv

Cambio: Sequenziale, 6 marce

Sospensione ant: Push rod, monoammortizzatore

Sospensione post: Push rod, due ammortizzatori

Freni: 274 x 17.5 mm

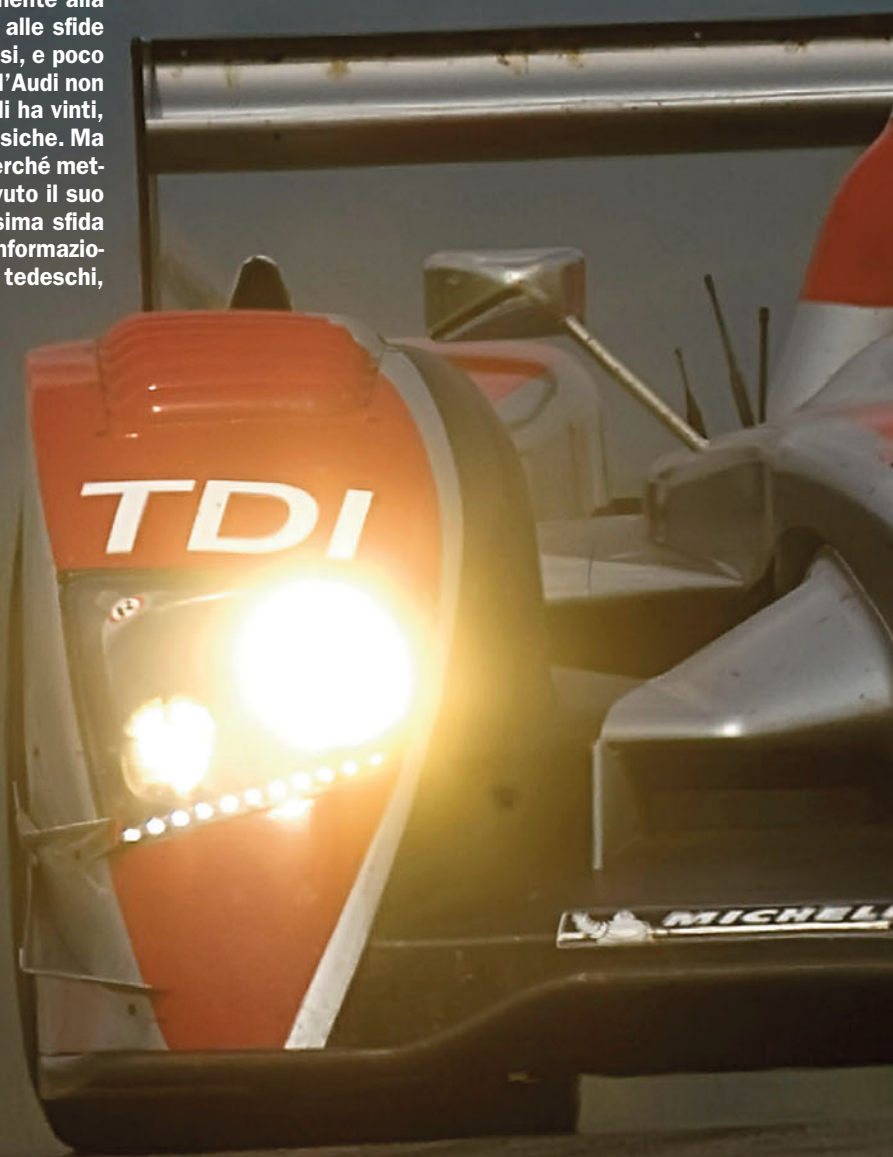
Peso: 480 kg



Terremoto

“Il 2008 è stato un anno pieno di soddisfazioni per l’Audi, che ha vinto la 24 Ore di Le Mans, i campionati Le Mans Series e American Le Mans Series oltre al DTM. Nel 2009 continueremo il nostro impegno nel mondo delle corse, ma alla luce della crisi finanziaria mondiale è chiaro che il motorsport deve contribuire a ridurre ulteriormente i propri costi. Abbiamo quindi trovato una via per proseguire con due importanti progetti, il nuovo prototipo per Le Mans e la continuità nel DTM. A questi va aggiunto una nuova iniziativa, la GT3 clienti per il programma sportivo. Questo dimostra quanto per Audi sia importante lo sport motoristico”. Queste le parole di Wolfgang Ullrich, responsabile del reparto sportivo della Casa tedesca. Che ha cercato di rendere meno indolore possibile la notizia che in realtà, la nuova R15 che andrà a rimpiazzare la vincente R10, non parteciperà al campionato Le Mans Series, e nemmeno alla American Le Mans Series. Ma le nuove LMP1 che usciranno da Ingolstadt, saranno in pista solamente alla 12 Ore di Sebring e alla 24 Ore di Le Mans. Basta alle sfide a lunga durata con la Peugeot o a quelle statunitensi, e poco produttive, con le LMP2 Acura e Porsche. Del resto l’Audi non deve dimostrare nulla, entrambi i campionati 2008 li ha vinti, dunque può anche concentrarsi solamente sulle classiche. Ma l’uscita di scena dell’Audi è comunque clamorosa perché mette al tappeto la LMS. La categoria Endurance ha avuto il suo massimo splendore quest’anno offrendo una bellissima sfida tra Audi e Peugeot. Che ha attirato molti mezzi di informazione. Ma privata della presenza ufficiale dei prototipi tedeschi,

forse qualche squadra privata potrà far correre le R10, la Le Mans Series rischia seriamente di tornare nell’oblio. Ora sarà interessante capire come si regolerà la Peugeot, che è ancora intenta a leccarsi le ferite infertegli dall’Audi. Cosa farà la Casa francese? Ripeterà la LMS per combattere contro se stessa come nel 2007, spendendo milioni di euro per nulla? O farà come l’Audi preferendo risparmiare e dunque concentrarsi su alcuni appuntamenti in preparazione di quella che è la gara clou dell’anno, la 24 Ore di Le Mans? Se i grandi costruttori usciranno dalla LMS, tireranno un sospiro di sollievo i piccoli “artigiani”, veri amanti della categoria la cui partecipazione non è mirata a fini commerciali. Stiamo parlando di Pescarolo, Courage, Lola, Epsilon eccetera. Equivalendosi nelle prestazioni, si avrebbero gare più combattute e anche loro potrebbero finalmente godere di un po’ di gloria, altrimenti “rubata” da chi può investire dieci volte tanto.



Audi

Nel 2009 al via solo alla 12 Ore di Sebring
e alla 24 Ore di Le Mans con la nuova R15



“La crisi più grave”

Capello, si aspettava questo taglio?

“E’ la crisi mondiale. Si sente anche in Audi, anche se guardando i dati di vendita noi ne soffriamo meno di altri. A noi piloti il taglio era già stato annunciato, purtroppo sono le leggi dell’economia, il motorsport non è isolato dal resto del mondo. Sicuramente è la crisi più grave che vivo da quando ho iniziato a correre”.

Ci saranno ripercussioni serie sul futuro delle corse?

“Questo non posso dirlo, perché non è una semplice crisi di settore. Servirebbe la palla di cristallo. Comunque non mi stupirei se anche la Peugeot annunciasse qualche provvedimento nei prossimi giorni”.

Con Le Mans e poco altro in calendario, a voi piloti sarà più difficile adattarsi alla nuova macchina?

“Intanto qualche speranza di recuperare le gare negli Usa c’è. L’America per noi è un mercato importante. Per il resto siamo professionisti: ci adatteremo. E comunque i test non mancheranno”.

A Le Mans potrebbe tornare Loeb, il pentacampione dei rally mondiali. Preoccupato?

“No, perché Loeb è un fuoriclasse, che fra l’altro ha già dimostrato di saper fare bene nell’Endurance e a Le Mans in particolare (2° con la Pescarolo nel 2006, ndr). Sarebbe il benvenuto, la sua presenza, specie in Francia, non potrebbe che aggiungere interesse alla gara”.

Ha già pensato a come riempire i buchi del calendario?

“Se davvero ci fossero molte date libere potrei correre in Italia nel GT, con la nuova R8 GT3 che è appena stata presentata. Per me sarebbe una bella alternativa, se effettivamente ci sarà il tempo per percorrerla”.

“Se ci sarà tempo potrei correre nel GT italiano con la nuova R8”



La vita degli altri

di Dario Sala

Di solito sono poco inquadrati e la gente li vede solo come macchine buone per riempire lo schieramento a vantaggio dello spettacolo. Ma gli Indipendenti nel WTCC giocano spesso un ruolo molto importante e sottovalutato dal grande pubblico. E' vero, servono anche per riempire lo schieramento e difficilmente possono puntare alla vittoria assoluta, ma spesso (il caso del Proteam è lampante) tolgono punti agli avversari a vantaggio del marchio che ne beneficia nel Mondiale Costruttori. Lo scorso anno, proprio grazie ai podi ottenuti dalla squadra di Valmiro Presenzini, la BMW riuscì a vincere in extremis il titolo riservato alle case. Quest'anno i bavaresi hanno perso, ma i punti ottenuti da Sergio Hernandez e Stefano D'Aste, podio compreso, sono comunque serviti alla causa. Questo da solo basterebbe a giustificare la presenza e far sì che le Case ufficiali guardassero a loro non solo come a dei semplici clienti. Eppure non è così. I listini prezzi restano invariati, si paga alla consegna e i ritardi non sono ammessi se riguardando chi in gara ha aiutato i piloti ufficiali facendosi da parte. A volte su esplicita richiesta, a volte capendo da soli la situazione. E allora cosa spinge un team ad entrare negli Indipendenti visto che non si è seduti in prima fila nella lussuosa vetrina? "Non è proprio così" - spiega Daniele Leone direttore sportivo del Proteam - "far parte del WTCC significa far parte di un campionato assolutamente importante. Più il livello della serie è alto, più si accede con facilità a sponsor che vogliono avere una visibilità mondiale. Guardate ad esempio la Exagon e Corthals. Mi sembra che la loro Seat avesse scritte importanti così come il Team Engstler. E questo aiuta senza dubbio i team a crescere e a vive-

segue a pag 34





Montepremi stagionale 384.000 euro
Montepremi ad appuntamento 32.000 euro
Al vincitore di ogni gara 12.000 euro



La BMW 320si del tedesco Franz Engstler, pilota e team manager della sua squadra

re nonostante non si faccia parte di un programma ufficiale. La gente viene in autodromo per vedere il WTCC e tu ne fai parte. Gli sponsor sono gratificati perché non sono relegati in un altro paddock o divisi da qualche rete metallica”.

Indubbiamente la parte commerciale ha il suo peso, ma esiste una parte sportiva che deve pur essere considerata. “Quando si entra in una famiglia, come ad esempio la BMW, ma anche Seat o Chevrolet, bisogna sapere accettare le regole del gioco. Ma attenzione, se vengono a chiedere di farti da parte è perché tu sei davanti a loro e quindi vuol dire che sei nelle zone alte dello schieramento. Essere lì davanti significa far vedere che la squadra sa lavorare bene e può essere un trampolino di lancio per il pilota che viene notato dalle Case ufficiali”. A questo va aggiunto che anche sul fronte del montepremi gli Indipendenti non se la passano male visto che il totale prevede 384.000 euro divisi nei dodici appuntamenti, per un totale di 32.000 euro ad evento. Il primo classificato ne vince 12.000, il secondo 8000 e così via fino al sesto. Non solo. La KSO concede delle agevolazioni sui trasporti oltreoceano e stipula un'assicurazione speciale sui circuiti cittadini per venire incontro ai probabili danni che si verificano in questo tipo di tracciati. Certo non è tutto rose e fiori perché un campionato del mondo ha comunque dei costi elevati. I team chiedono cifre paragonabili, se non superiori, a categorie in monoposto che effettuano meno gare e in territorio europeo, ma qui si entra nel campo delle possibilità economiche del pilota. Di solito le giornate di test sono poche perché, soprattutto in Italia, i prezzi sono abbastanza proibitivi, così come si cerca di risparmiare sulle revisioni dei motori. Un motore BMW riesce comunque a fare fino a 2500 km e con i pochi giri che si fanno in un fine settimana di gara significa riuscire portarlo avanti per qualche appuntamento. Però il tutto resta sempre legato ai soldi del pilota o degli sponsor e alla situazione della squadra. “Nonostante si sia sempre al limite - prosegue Leone - è bello per un team essere in questo contesto. La sfida è enorme e bellissima. Con l'esperienza si riesce a capire come ottimizzare il lavoro e in quali aree è meglio intervenire. Con pochi mezzi è l'ingegno che deve venire in aiuto e qui non manca di certo. Crescere e ottenere risultati nel WTCC, magari piazzandoti davanti a marche avversarie, ma ufficiali regala una sensazione speciale. E' come battere un gigante pur essendo piccoli”.



8 team per 9 Paesi

Team Engstler – Germania – BMW

Wiechers Sport – Germania – BMW

Sunred – Spagna – Seat

Borusan Otomotiv – Turchia – BMW

Poulsen Motorsport – Danimarca – BMW

Golden Motors – Russia – Honda

Petrol GT – Bulgaria – BMW

Proteam – Italia – BMW

Volvo Olsbergs – Svezia – Volvo

Exagon – Francia – Seat



La BMW ufficiale di Zanardi in sandwich tra le due 320si private di Huisman e Tielemans, entrambi del team Wiechers

*Carl Edwards lanciato alla caccia
della pole sul tracciato
di Phoenix in Arizona*



Tutto
in un minuto

Cosa si decide nella caccia alla pole

Tutti effettuano due giri lanciati in solitaria, formando un'unica classifica. I piloti delle vetture top-35 in campionato mantengono la loro posizione, così come i primi 8 tra coloro che ne sono al di fuori. Gli altri non entrano in griglia, indipendentemente dalla posizione conquistata, facendo "scalare" verso l'alto eventuali top-35 alle loro spalle. Se un ex campione se non si qualifica, può "rubare" l'ultimo posto disponibile, diminuendo i posti disponibili a 7

di Marco Cortesi

La qualifica come miraggio per aver salva la giornata e, a volte, la stagione: dopo i tempi d'oro della Formula 1, con tante vetture al via da essere costretti alle prequalifiche, un dilemma mai più visto in Europa. Dilemma che invece si trovano ad affrontare ad ogni corsa numerosi piloti NASCAR anche d'alto livello che, a causa di sfortuna, incidenti o problemi di ogni tipo, non possono garantirsi un posto al via. Su ogni schieramento di partenza della Sprint Cup infatti, 35 posti sono assegnati ai migliori della classifica a squadre (per squadra si intende la singola vettura), e uno, l'ultimo, è assegnato al più recente ex campione a non essersi altrimenti qualificato. Questo per garantire sia i top-team, che hanno effettuato investimenti milionari, che i tifosi, costretti dai molti sold-out prenotare con largo anticipo i biglietti per assistere alla corsa del loro beniamino. Con otto posti al via da poter conquistare con il tempo di qualifica (43 partenti), una prestazione di buon livello può non bastare per superare la "tagliola": "uno pensa che non sarà poi tanto difficile, se si presentano 50 vetture, essere più veloce di 7 di queste se hai una buona macchina", ci spiega Max Papis, "però in molte gare la lotta per entrare in griglia è così al limite che puoi aver fatto il nono tempo, ma se davanti a te ci sono 8 macchine senza il diritto di partenza, tu vai a casa". Non finisce qui. Altre due insidie possono presentarsi: "in alcune gare, team che non sono nei top-35 mettono in macchina un ex campione, riducendo a 7 i posti disponibili e... se in qualifica viene a piovare, partono solo i primi 43, quelli che corrono tutto il campionato. Per chi, come noi, ha un programma parziale, vuol dire tornare a casa".

In questo gioco, le prime cinque gare assumo-

no un'importanza fondamentale, perché vedono la top-35 bloccata sulla classifica finale della stagione precedente. Imperativo quindi, per chi ha il "jolly" della qualifica automatica e non è sicuro di ottenere prestazioni di primo piano, non commettere errori, o non finire a muro, per evitare di vedersi scavalcato. Per chi invece deve giocare il tutto per tutto, le difficoltà iniziano dalle libere: "Il weekend inizia il venerdì, quando si parte con un'ora e mezza di prove

Il rebus della Daytona 500

La qualifica per la 500 Miglia di Daytona è uno dei procedimenti più complessi nel mondo del motorsport. Come in ogni gara NASCAR, i top-35 (usando la classifica finale dell'anno precedente) ed un ex-campione hanno un posto al via garantito, ma la sessione di qualifica "blocca" solo pole position e seconda piazza. Per comporre lo schieramento, si usano i risultati di due gare di qualificazione, i Duel: ciascuna stabilisce la griglia per le piazzole pari (Duel 1) o dispari (Duel 2). Inoltre, i primi due classificati di ciascun Duel a non avere un posto in griglia sicuro (non top-35 o non qualificati in prima fila), conquistano l'accesso alla corsa. In questa fase, devastanti possono essere errori o contatti, specie per i team al debutto, e decisivi possono essere gli aiuti di scia ottenuti da compagni di squadra o altri concorrenti. A questo punto, a seconda di chi ha conquistato la prima fila, i posti disponibili sono da due a quattro: per assegnarli, si ritorna ai migliori tempi della sessione di qualifica. Tenendo conto della quarantatreesima posizione, conquistata come di consueto dal più recente detentore del titolo che non si sia altrimenti qualificato.

libere, seguite da 2 giri di qualifica", spiega ancora Papis. "La cosa più difficile è che nelle libere, se non sei tra i top-35, devi partire in qualify mode, con una macchina ed un set-up completamente diversi da quelli da gara, e con cui puoi fare solo 2 giri lanciati alla volta, visto che si chiudono tutte le prese d'aria. Per me vuol dire entrare in una pista che non ho mai visto, e poter fare solo 3 giri per volta, mentre i top-35 hanno il tempo di lavorare sul set-up della gara. Alla fine, in qualifica, ti ritrovi con 75 secondi da quando accendi il motore a quando prendi la bandiera a scacchi, senza possibilità di riprovarci se sbagli...".

Con un'eventualità così pesante davanti, un team si trova costretto a prendere le decisioni più disparate. Così, in casa Red Bull, si è deciso all'ultima gara di invertire i due piloti, lasciando a Scott Speed una vettura automaticamente qualificata, e mettendo nelle mani del più esperto Brian Vickers i destini dell'altra auto. Anche da Penske si è giocato con i numeri. Per il 2008, Sam Hornish si è visto "girare" la posizione top-35 di Kurt Busch nelle prime 5 gare, contando sul titolo vinto nel 2004 da quest'ultimo e che lo avrebbe automaticamente messo in griglia. Gli esiti? Altalenanti: se a Brian Vickers il miracolo è riuscito, Sam Hornish non è stato così fortunato. Dopo aver preso il via nelle prime 5 gare, le sue prestazioni l'hanno penalizzato, spingendolo ben presto oltre il fatidico "taglio" e mettendolo in una pessima posizione per lo start del 2009. La tattica non sarà infatti più ripetibile: Tony Stewart, autore con il suo nuovo team dello stesso calcolo ma campione nel 2005, soffrirebbe il quarantatreesimo posto a Busch in caso di problemi ad entrambi... Un rischio che chi lotta per il titolo non può prendere.



Nicolas

l'orgoglio di papà Prost

Nicolas Prost del Bull Racing è il nuovo campione della Euroseries 3000. Il momento decisivo si è verificato al decimo passaggio della seconda gara in programma a Magione, l'ultima della stagione, quando il più diretto avversario di Prost nella rincorsa al titolo, l'anglo-pakistano Adam Khan, è uscito di scena mentre occupava la quinta posizione. Alla fine delle 36 tornate Nicolas Prost ha tagliato il traguardo al settimo posto e tanto gli è bastato per firmare l'albo d'oro della categoria. Il francese ha 27 anni ed ha iniziato a cor-

rere piuttosto tardi in quanto il padre prima aveva preteso che terminasse gli studi e perché non lo vedeva particolarmente motivato nel tentare la carriera di pilota. Poi le cose sono cambiate, Prost ha iniziato la consueta trafila correndo in F.Renault, poi nella F.3 spagnola dopo un tentativo nella World Series Renault. Quest'anno ha giocato la carta della Euroseries 3000 ed è arrivato il successo al primo colpo. Nicolas sa che a 27 anni è difficile poter bussare alle porte di team di F.1, ma il francese ci crede e ci proverà. Il

padre Alain (a destra), non mancherà di aiutarlo. La vittoria in gara 2 è andata nuovamente a Fabrizio Crestani della GP Racing. Partito dall'ottavo posto, è stato autore di una straordinaria partenza che lo ha lanciato fin dalle prime battute al comando della gara. Dietro a Crestani, Romanini, Gonzalez, Onidi, Giammaria, Razia, Zapata e Khan. I giudici sportivi penalizzavano Luiz Razia con un drive through e al rientro in pista il brasiliano occupava l'ultima posizione alle spalle di Prost. Khan è risalito, riuscendo ad agguan-

tare la quinta piazza, mentre Gonzalez si è portato al secondo posto superando Romanini, il quale ha poi ceduto anche a Onidi. Il milanese della GP Racing, grazie ad una serie di giri veloci, recuperava terreno sul compagno di scuderia Crestani fino a raggiungere i suoi scarichi. Nelle retrovie, Razia si è reso protagonista di una bella rimonta, risalendo fino alla sesta piazza dopo aver sopravanzato il compagno di squadra Fabio Beretta, mentre il neo campione Prost aveva la meglio su Leal e Beretta. Al 23° passaggio, Giammaria



ha scavalcato Gonzalez completando così l'ultimo podio stagionale della F.3000 insieme al duo GP Racing. Onidi è risultato il vice campione europeo dell'Euroseris 3000 con 58 punti, ad appena due lunghezze da Prost.

La prima corsa di Magione aveva offerto emozioni a non finire. Protagonista assoluto il meteo che nell'arco delle 28 tornate è cambiato diverse volte rimescolando le carte passaggio dopo passaggio. Nelle ore precedenti il via aveva piovuto e al momento della partenza, nonostante la

presenza del sole, la direzione gara ha emesso il cartello wet race. Alla partenza subito il primo colpo di scena: Nicolas Prost alla seconda curva è stato costretto ad abbandonare la corsa in seguito ad un incidente a catena insieme al altre tre vetture. Luiz Razia (Bull Racing), partito dalla pole position ha mantenuto la testa della corsa, seguito da Fabrizio Crestani, Raffaele Giammaria, Fabio Onidi e Adam

khan. Al quarto passaggio Crestani ha commesso un errore ed è sfiliato al nono posto: Giammaria passa così secondo alle spalle del leader Razia, seguito da Onidi e Khan. Giammaria si trovava a 2" da Razia ed ogni qualvolta migliorava il proprio responso cronometrico, il brasiliano rispondeva a suon di giri veloci. A 11 giri dalla fine è tornata la pioggia sul tracciato umbro, costringendo così tutti i piloti a rientrare ai box per cambiare le gomme. La GP Racing ha deciso di fermare subito Crestani che nel frattempo era riuscito a rimontare fino al quinto posto. Proprio questa strategia ha dato

la possibilità all'italiano di recuperare il gap, andando a conquistare così la vetta della classifica davanti al compagno di scuderia Onidi e a Razia. Ultime tornate ancora ricche di colpi di scena: Onidi finisce per perdere la seconda posizione a vantaggio di uno scatenato Gianmaria che passava così sotto la bandiera a scacchi al secondo posto dietro il vincitore Crestani e davanti al brasiliano Razia, che completava il podio. Quarto e quinto posto rispettivamente per Onidi e Kahn, ma i giudici di gara mettevano sotto indagine la vettura dell'italiano per un taglio di chicane. Onidi è stato penalizzato di 25' perdendo così la quarta piazza in favore dell'angolo-pakistano.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 30 novembre 2008

- 1 - Fabrizio Crestani - GP Racing - 28 giri 38'38"935
- 2 - Raffaele Giammaria - Support Race - 32"219
- 3 - Luiz Razia - Bull Racing - 33"208
- 4 - Adam Khan - TP Formula - 59"318
- 5 - Fabio Onidi - GP Racing - 1'16"698
- 6 - Fabio Beretta - Bull Racing - 1 giro
- 7 - Diego Romanini - Sighinolfi - 1 giro
- 8 - Juan Ramon Zapata - Emmebi - 2 giri
- 9 - Matteo Cozzari - Support Race - 2 giri

Giro più veloce: Fabio Onidi 1'07"829

Ritirati

- 0 giri - Bruno Mendez
- 0 giri - Omar Leal
- 0 giri - Rodolfo Gonzalez
- 0 giri - Nicolas Prost

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 30 novembre 2008

- 1 - Fabrizio Crestani - GP Racing - 36 giri 39'43"986
- 2 - Fabio Onidi - GP Racing - 1"174
- 3 - Raffaele Giammaria - Race Support - 2"297
- 4 - Rodolfo Gonzalez - Sighinolfi - 10"996
- 5 - Bruno Mendez - Sighinolfi - 30"453
- 6 - Luiz Razia - Bull Racing - 31"005
- 7 - Nicolas Prost - Bull Racing - 45"375
- 8 - Fabio Beretta - Bull Racing - 1'02"493
- 9 - Omar Leal - Durango - 1'03"321
- 10 - Matteo Cozzari - Race Support - 1'05"922
- 11 - Juan Ramon Zapata - Emmebi - 1 giro
- 12 - Diego Romanini - Sighinolfi - 2 giri

Giro più veloce: Fabio Onidi 1'04"796

Ritirato

- 10° giro - Adam Khan

Il campionato finale

- 1. Prost 60; 2. Onidi 58; 3. Khan 55; 4. Razia 52; 5. Crestani 49; 6. Leal 38; 7. Beretta 32; 8. Rodriguez 26; 9. Guimaraes 16; 10. Giammaria, Piccione 12.



Rischio autogol

di Massimo Costa

Sulla linea di porta è stato sventato un terribile autogol. La Superleague aveva rischiato di non vedere disputata l'ultima prova del suo primo mini campionato, poi svoltasi regolarmente lo scorso 23 novembre sul circuito di Jerez. E' accaduto che i team, dalle rispettive sedi e in contatto telefonico, avevano bloccato le bisarche in partenza per l'Andalusia. Tutti a casa perché i premi relativi alla tappa di Valledlunga, e che risultavano determinanti per le tasche delle squadre, non erano arrivati alla data promessa. Si è quindi dovuti giungere allo scontro, al braccio di ferro, per costringere gli organizzatori della Superleague a inviare ai team impegnati nel campionato il bonifico atteso. Soltanto dopo aver visto il foglio, giunto via fax, dell'avvenuto pagamento, i camion hanno potuto accendere i motori e partire per il sud della Spagna il merco-

ledi antecedente il fine settimana di gara. In occasione della prova italiana di Valledlunga, era emerso che la categoria non navigava in buone acque, il futuro non appariva roseo come si voleva far credere. Le enormi cifre investite nel 2008 per far partire il campionato non potranno essere nuovamente spese nel 2009, occorre l'intervento deciso da parte degli sponsor. Fino ad ora però, gli investitori del mondo del calcio, a parte quelli arabi dell'Al Ain, hanno semplicemente osservato. Si sa che gli organizzatori hanno osato parecchio prevedendo che gli sponsor del pallone, entusiasti della Superleague, interverranno pesantemente nel campionato. Ma se questo non accadrà? Sarà indispensabile comunque trovare altri sponsor perché le squadre dovranno sostenere i costi di una stagione intera con una monoposto complicata e dispendiosa. Si era parlato di nove appuntamenti per il 2009, poi si

è tornati a più miti consigli e forse le date in calendario non saranno che sei. Si dice di andare solo su circuiti "amici", in pratica autodromi che non chiedono l'assegno, ma che ben felici di ospitare tale evento collaboreranno attivamente con la Superleague. In questo campionato di prova, la categoria ha portato pubblico solamente a Estoril e Jerez, un po' di gente si è vista a Zolder, qualche centinaio di persone hanno varcato i cancelli di Valledlunga, ma Donington e Nurburgring sono stati dei flop. Notevole invece la copertura mediatica, sia stampa sia televisiva. Va dato comunque atto che la Superleague ha lavorato benissimo per promuovere il proprio progetto, realizzando tra l'altro un sogno che pareva impossibile. Ora, il difficile sarà ripeterlo. Da Jerez, il boss Andreu era ottimista, annunciando l'ingresso di nuovi club di calcio e nuovi finanziamenti. Siamo i primi a sperare che ciò si avveri.



SUPERLEAGUE FORMULA

PSV EINDHOVEN

HT

as roma.

22

as roma.

22

SUPERLEAGUE FORMULA

as roma.

22

ELIN

as roma.

22

as roma.

22



Un Ocean di ottimismo

di Massimo Costa

L'ingresso in GP2 di un nuovo team è motivo di ottimismo per tutto l'ambiente motoristico. In un momento di crisi economica mondiale importante come quello che stiamo vivendo, poter constatare che c'è comunque l'entusiasmo di lanciarsi in una nuova avventura, certamente dispendiosa e difficile, è di grande motivazione. Il merito è tutto della famiglia Monteiro, il padre Edmar ed il figlio Tiago, e dell'uomo di affari Jose Manuel Guedes che un mese fa (come anticipato in esclusiva da Italiaracing) hanno avviato una trattativa per rilevare il team BCN di Enrique Scalabroni, in grave

crisi economica. Tiago Monteiro, portoghese di 32 anni, ha corso per due stagioni in F.1 (2005-2006) dopo una lunga militanza nelle serie minori quali la F.3 francese, la F.3000, l'americana Champ Car, la World Series by Nissan. Ora Monteiro è da due anni pilota ufficiale della Seat nel WTCC, ma questo non gli ha impedito di trasformarsi anche in team manager. Una idea che da qualche tempo gli frullava in testa, ma che come ha dichiarato, non pensava di poter concretizzare in tempi così brevi. Monteiro ha battezzato il suo team, il primo a cimentarsi con le monoposto in campo internazionale ad avere il passaporto del Portogallo, Ocean Racing Technology.

Recuperato in fretta il materiale umano necessario, Monteiro non ha perso tempo e si presenterà al via già questo fine settimana della seconda prova della GP2 Asia, a Dubai. Un pilota è stato messo sotto contratto: Yelmer Buurman, olandese, in GP2 con la Arden nel 2008 finché non è rimasto senza volante a metà stagione, poi protagonista della Superleague per il club PSV Eindhoven. La base del team potrebbe essere vicino al nuovo circuito di Portimao, nell'Algarve, ma Monteiro non esclude di poter far sorgere la propria sede nel centro Europa, per una maggiore facilità nell'affrontare le trasferte e perché il personale proviene da varie nazioni del continente.



Monteiro e Guedes nella conferenza stampa d'investitura

5 cambi di proprietà in quattro anni

L'ingresso della Ocean al posto della BCN rappresenta il quinto cambio di gestione di un team nel campionato GP2, nato nel 2005 in sostituzione della F.3000 Internazionale. Poche settimane fa, Adrian Campos ha ceduto l'intero pacchetto azionario della sua squadra al socio Alejandro Agag, uscendo completamente dal mondo GP2. Altri passaggi erano avvenuti in precedenza. Il Piquet Sports è stato rilevato da un paio di anni da Tancredi Pagiaro, il team DPR di David Price è da dodici mesi nelle mani della famiglia Herck, mentre prima dell'avvio della stagione 2006, Giancarlo Fisichella e il suo manager Enrico Zanarini sono entrati nel Coloni Motorsport cambiando il nome in FMSI, acronimo di Fisichella Motor Sport International.

BCN ➔ Ocean
Campos ➔ Agag
DPR ➔ Herck
Piquet ➔ GP Racing
Coloni ➔ FMSI

Segnali trici

*Edoardo Piscopo a Valencia
con la Dallara del team Draco*



colori



di Massimo Costa

Festa tricolore a Valencia. L'ultima sessione di test collettivi della World Series Renault, prima del letargo invernale, ha proposto nelle prime tre posizioni tre team italiani: RC Motorsport, Prema e Draco. Quattro invece i piloti azzurri presenti, quasi un record considerando la pochezza degli ultimi anni: i debuttanti Edoardo Mortara e Edoardo Piscopo, Federico Leo che già aveva assaggiato la Dallara-Renault a Le Castellet, e l'esperto Pasquale Di Sabatino. I test di Valencia sono stati decisamente più significativi di quelli di Le Castellet, dove notoriamente la maggiore facilità del tracciato livella eccessivamente i valori in campo. Il circuito spagnolo rappresentava anche un banco di prova importante per la RC Motorsport, che ha deciso di invitare un pilota esperto e veloce per verificare la bontà delle proprie monoposto dopo un anno burrascoso. Dapprima era stato contattato il campione in carica Giedo Van der Garde, alla fine la scelta è ricaduta su Andy Soucek. La squadra italiana nel corso della stagione è stata messa sotto accusa dai suoi piloti Borja Garcia, Aleix Alcaraz e in seguito Paolo Nocera, che hanno poi finito per lasciare il team di Carlo Migiavacca creando non pochi problemi. Ma come andiamo dicendo da diverso tempo, in World Series Renault il valore delle tredici squadre iscritte alla categoria si equivale, la differenza vera la fa il pilota, spesso il legame e i sottili equilibri che nascono con gli ingegneri di pista. Già a Le Castellet si era visto come Epsilon e KTR, reduci da annate deludenti, con piloti veloci e diversi da quelli utilizzati nel campionato, si fossero piazzate ai primissimi posti della graduatoria. A Valencia si è avuta una ulteriore dimostrazione di questo, con la RC Motorsport che con Soucek ha occupato per due giorni consecutivi il primo posto in classifica. Lo spagnolo, che nel 2008 aveva anche seguito Alcaraz come coach driver, dopo i primi giri ha affermato: *"Pensavo di dover lavorare parecchio per sistemare le cose visto come era andato il team nel corso dell'anno, invece ho trovato una monoposto che di base ha un ottimo assetto e sono convinto che potrò ottenere ottimi tempi"*. Detto fatto, Soucek è risultato imprevedibile. A conferma della bontà delle vetture RC, anche la prestazione del rookie Stefano Coletti. Mai salito su una Dallara-Renault, in arrivo direttamente dalla F.3 se si esclude un'oretta di prove con la Ferrari della A1 Grand Prix a Sepang, il monegasco ha lasciato una grande impressione, realizzando il terzo tempo nel terzo turno e risultando decimo assoluto nella graduatoria finale. Curioso notare che chi a Valencia è salito per la prima volta sulle vetture della WSR, ha ottenuto alla fine risultati molto simili: è il caso di Coletti, Mortara e Piscopo, racchiusi in 340 millesimi tra il decimo e il dodicesimo posto. Vicini a loro Jaime Alguersuari (nono) e Oliver Turvey (tredicesimo), anche loro debuttanti, ma che già avevano percorso chilometri nei test precedenti di Le Castellet. Segno inequivocabile, considerando che stiamo parlando di piloti di qualità come il campione inglese della F.3 o il vice campione europeo della F.3, che la categoria non concede sconti e che l'esperienza non la si compra. Quella l'hanno messa in campo, come detto sopra, Soucek, ma pure Molina, velocissimo sia con Prema sia con KTR, e Marco Barba, atteso a un 2009 da protagonista. Ha avuto un buon rientro in WSR il russo Daniil Move che dopo essersi tolto la ruggine accumulata in qualche mese di stop, con la Dallara del team campione, il P1 Motorsport, ha piazzato il quarto tempo. Di Sabatino ha conosciuto la Epsilon lavorando molto sugli assetti mentre Leo ha proseguito l'apprendistato con la monoposto e i 500 cavalli del motore Renault.



Jaime Alguersuari



Nigel Mansell "accudisce" il figlio Greg

La sorpresa del test è Stefano Coletti

Tra i volti nuovi dei piloti affacciatisi nei test della World Series Renault a Valencia, spiccava quello di Stefano Coletti. Il monegasco, reduce da Sepang dove ha partecipato per il team Italia alla sessione di prove riservata ai rookie, ha subito stupito per la facilità con cui si è adattato alla potenza della Dallara-Renault WSR della RC Motorsport. Nonostante fosse febbricitante, Coletti è stato, tra coloro che non avevano mai guidato la vettura prima di Valencia, il migliore.

- Stefano Coletti, un 2008 pieno di sorprese e molto intenso: Formula 3 Euroseries con Signature prima e Prema poi, debutto in A1 GP come Rookie in Malesia per il Team Italia ed un test a Valencia con la World Series by Renault con la RC Motorsport...
"E' vero, ad inizio stagione non

avrei mai immaginato che avrei conosciuto la pista di Sepang, per esempio, ma quando Ghinzani mi ha chiamato non ho avuto il minimo dubbio, anzi mi sono sentito onorato da questa attenzione. Ero appena tornato da Macao, letteralmente, e sono risalito in aereo per raggiungere il Team Italia in Malesia. Stessa cosa poi per il test in World Series: la RC mi ha chiamato che ero appena sceso dall'aereo alla Malpensa e mi son dovuto fare prestare l'hans da Alberto Valerio, visto che il mio era in viaggio dalla Malesia all'Europa".

- Come è andata a Valencia? I primi turni per prendere le misure alla macchina e poi, il secondo giorno, un terzo tempo che ha stupito molti nella sessione del mattino.
"In realtà mi sono trovato immediatamente a mio agio

con la maggior potenza della Dallara World Series. Più velocità, certo, ma più freni, aerodinamica, effetto suolo, insomma non è che si va solo più rapidi, ma è tutto l'insieme che è più muscoloso. Poi alla RC mi hanno fatto sentire subito come a casa e mi hanno assecondato alla perfezione. Il primo giorno, in realtà, non sono riuscito ad ottenere un tempo migliore con le gomme nuove per un problema ai freni che non avevo riconosciuto. D'altro canto erano i primi chilometri con la macchina e molte cose le ho scoperte proprio in quei giri".

- E l'annata in Formula 3? Dall'esterno è sembrata un po' movimentata: con la Signature ed i Volkswagen hai interrotto il rapporto e sei passato alla Prema con i Mercedes, con la quale hai anche corso una eccellente gara a Macao;

cosa è successo realmente?
"Posso dire che si tratta di due organizzazioni eccellenti, anche se molto diverse tra loro. In Prema ho trovato condizioni ideali per esprimermi al meglio e l'affiatamento con la squadra è cresciuto gara per gara sino a culminare proprio a Macao, dove mi hanno dato una macchina per vincere e dove mi sono trovato proprio a mio agio con le caratteristiche del circuito. Macao è un conto aperto per me e l'anno prossimo tornerò decisamente a ottenere quello che quest'anno mi è sfuggito perché un altro pilota mi è finito addosso. In Prema siamo stati competitivi sin da subito ed io mi sono trovato benissimo con loro. Con la Signature invece, non è scattata la scintilla e quando le cose non procedono come vorresti, tutto diventa più difficile. Nulla da dire sulla



professionalità del team e su Sinault che stimo moltissimo come tecnico e uomo, semplicemente non ha funzionato e ci siamo lasciati senza strascichi".

- I programmi per il 2009 cosa prevedono?

"Ah questa è una domanda! Con la Prema sarei felicissimo di continuare per un secondo anno di Euro Formula 3, puntando a capitalizzare e concretizzare l'esperienza di quest'anno. Con Rosin sono sicuro che avrei la possibilità di lottare sempre per la vittoria; speriamo che chi lo deve fare, riesca a trovare l'accordo e a premettermi di lavorare ancora con loro. Le telefonate e le e-mail arrivano ininterrottamente, anche perchè in questo periodo, tutti chiamano tutti e questo fa parte del gioco. Se invece non dovessi riuscire a trovare l'accordo con la Prema, mi piacerebbe correre in World Series".

Tutti i migliori tempi dei due giorni di test a Valencia

- 1 - Andy Soucek - RC - 1'21"642
- 2 - Miguel Molina - Prema - 1'21"741
- 3 - Marco Barba - Draco - 1'22"101
- 4 - Daniil Move - P1 - 1'22"120
- 5 - Miguel Molina - KTR - 1'22"134
- 6 - Charles Pic - Tech 1 - 1'22"178
- 7 - Marcos Martinez - Pons - 1'22"245
- 8 - James Walker - P1 - 1'22"254
- 9 - Jaime Alguersuari - Carlin - 1'22"275
- 10 - Stefano Coletti - RC - 1'22"280
- 11 - Edoardo Mortara - Ultimate/Signature - 1'22"592
- 12 - Edoardo Piscopo - Draco - 1'22"640
- 13 - Oliver Turvey - Carlin - 1'22"661
- 14 - Pasquale Di Sabatino - Epsilon - 1'22"689
- 15 - Claudio Cantelli - Draco - 1'22"732
- 16 - Jake Rosenzweig - Epsilon - 1'22"796
- 17 - Alexandre Marsoin - Tech 1 - 1'22"883
- 18 - Sten Pentus - Fortec - 1'22"886
- 19 - Greg Mansell - Ultimate/Signature - 1'22"890
- 20 - Christian Ebbesvik - Fortec - 1'22"932
- 21 - Tobias Hegewald - Interwetten - 1'22"942
- 22 - Max Chilton - Comtec - 1'22"994
- 23 - Rodolfo Gonzalez - Tech 1 - 1'23"083
- 24 - Siso Cunill - KTR - 1'23"091
- 25 - Claudio Cantelli - Pons - 1'23"113
- 26 - Omar Leal - Prema - 1'23"274
- 27 - Rodolfo Gonzalez - Prema - 1'23"311
- 28 - Anton Nebilitskiy - Comtec - 1'23"719
- 29 - Mihai Marinescu - Fortec - 1'23"789
- 30 - Federico Leo - RC - 1'23"801
- 31 - Mihai Marinescu - Interwetten - 1'24"138
- 32 - Federico Leo - Pons - 1'24"023
- 33 - Maxime Martin - KTR - 1'24"510



Pasquale Di Sabatino



Edoardo Mortara



Lezione di giapponese

Gli ultimi vincitori di Macao

2006 - 1° Conway dalla F.3 inglese

2007 - 1° Jarvis dalla F.3 giapponese

2008 - 1° Kunimoto dalla F.3 giapponese

di Massimo Costa

Spesso, cercare di capire e carpire i segreti delle corse automobilistiche porta in un vicolo cieco, senza una via di uscita. A suscitare la nostra curiosità e i nostri interrogativi, è questa volta la F.3. Sotto la lente di ingrandimento è quanto accaduto a Macao, a metà novembre. L'appuntamento di fine stagione sul difficilissimo tracciato cittadino della città cinese è una vera finale mondiale della F.3 anche se non gode di una tale denominazione da parte della FIA, tutti conoscono bene il valore di questa classica asiatica che da ormai 20 anni è un punto di riferimento decisivo per piloti e team. Vi partecipano i migliori talenti della categoria, i protagonisti dell'europeo e dei vari campionati nazionali. Come detto sopra, una gara unica, mondiale. Ora, il punto è questo. Ascoltando team manager, addetti ai lavori, manager, piloti, tecnici, la F.3 europea è considerata un passaggio pressoché obbligato. Una opinione che può essere facilmente condivisa: il livello della serie è infatti elevatissimo per la qualità dei piloti, per la professionalità dei team, per la presenza di costruttori come Mercedes e Volkswagen che forniscono i motori. Ma a volte il dubbio che si tenda ad esagerare un tantino, che "se la raccontino" un po' troppo, è elevato. La scuola F.3 (fondamentale per la crescita e la maturazione di un pilota) può essere frequentata anche attraverso i campionati nazionali, dove c'è sicuramente una maggiore possibilità di mettersi in luce. Quando infatti si guardano le classifiche della F.3 Euro Series e si nota che dal 2004 al 2008, per cinque stagioni consecutive sulle sei disputate nella storia della categoria, il titolo lo ha vinto sempre lo stesso team (ART), beh, viene da chiedersi: perché mai un pilota di buon livello dovrebbe partecipare a quel torneo spendendo cifre che si aggirano sui 700mila euro, se poi non riesce ad entrare nella squadra francese? Che, sia ben chiaro, vince non per grazia ricevuta, ma perché lavora bene, è la migliore e può permettersi di scegliere i piloti più veloci. ▶

Il sito www.f3.it è la pagina non sia dunque l'opinione. segue a pag 50

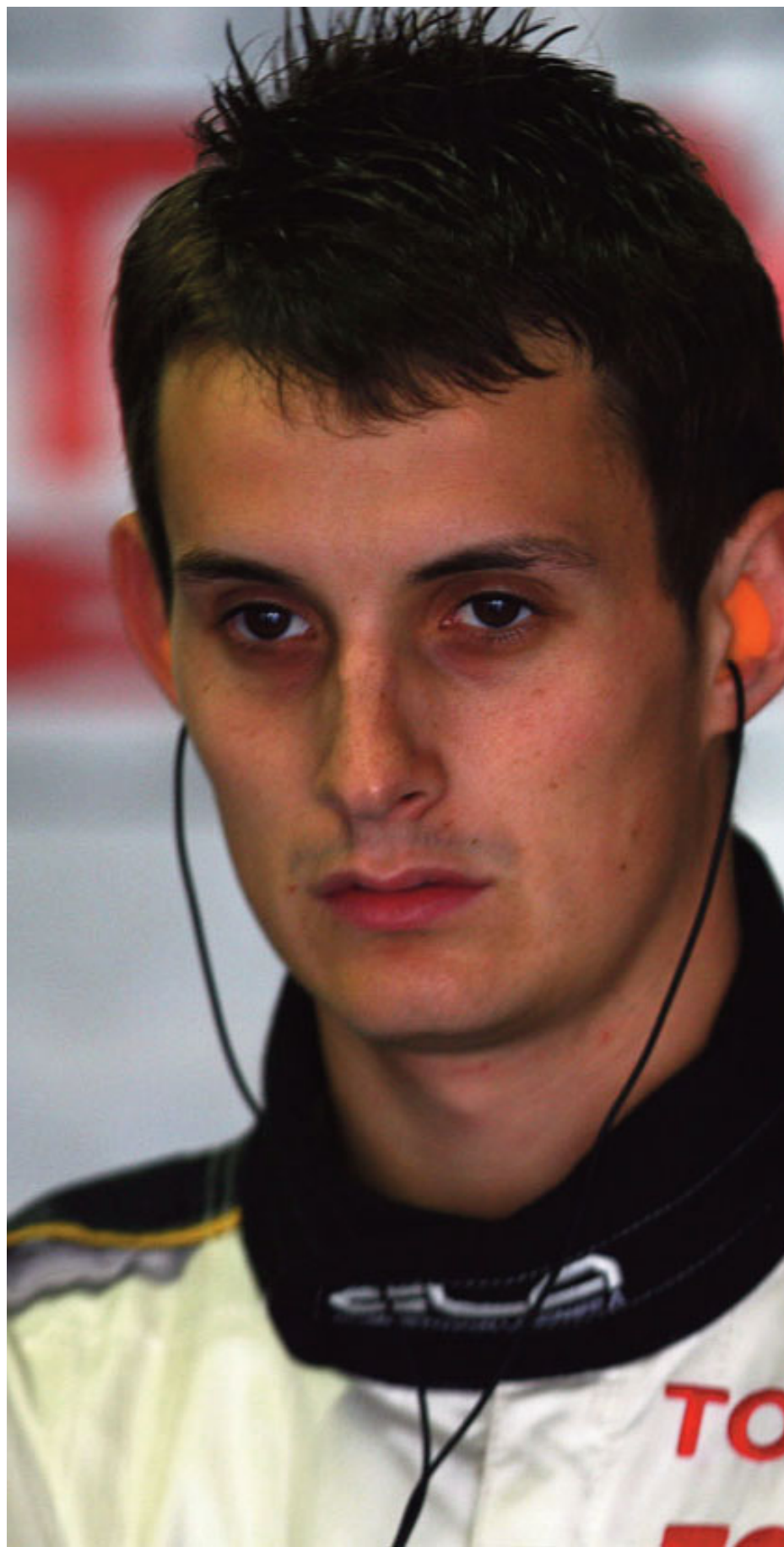
Kunimoto supera Mortara a Macao e si lancia verso la vittoria. E' il secondo anno in fila che la prestigiosa gara internazionale di F.3 viene vinta da un team (Tom's) e da un pilota che partecipano al campionato giapponese. Nel 2007 toccò a Jarvis, questa volta a Kunimoto



come "ce la raccontano", arriva da Macao. Su una pista che nessuno durante l'anno può provare, da due anni si impone un team che partecipa allo snobbatissimo campionato nazionale giapponese della F.3 e con piloti che disputano il medesimo torneo. In Europa, quando un ragazzo prende la via del Giappone, viene praticamente cancellato con questa giustificazione: "E' andato in Giappone perché qua non lo vuole nessuno". Uno scarto insomma. Bene. Nel 2007 il team Tom's Toyota ha vinto con Oliver Jarvis, partito dalla pole, dato quest'ultimo fondamentale per Macao. L'inglese ha trovato posto nel ristrettissimo club Audi per correre nel DTM. Complimenti. Nel 2008 il team Tom's Toyota ha monopolizzato la prima fila con il poleman Carlo Van Dam (campione della F.3 Japan e nel 2007 della F.3 tedesca) e il giapponese Keisuke Kunimoto (vice campione della F.3 del suo Paese). L'olandese ha poi commesso un errore rovinando tutto, ma Kunimoto, al primo anno di F.3 (!), al debutto assoluto a Macao (!), ha vinto. E non per fortuna. Ha superato Edoardo Mortara nella finale, inducendo poi l'italiano all'errore quando tentava di tenere il suo passo. E attenzione: Mortara è stato a dir poco eroico, l'unico della Euro Series a tener testa al tandem Tom's benché disponesse di un motore Volkswagen. Quei propulsori che sui circuiti europei spesso e volentieri hanno dimostrato di essere nettamente inferiori ai Mercedes, risalendo la china solo in condizioni meteo particolari o su tracciati atipici, come Pau.

Riassumendo: le ultime due edizioni del mundialito della F.3 lo hanno conquistato i partecipanti alla F.3 giapponese. Una bella batosta per l'élite europea. Che subito ha cercato le solite scuse riguardante la maggiore competitività del motore Toyota. Se Mercedes, con quello che spende e fa spendere ai team, non è capace di essere all'altezza, riveda il proprio progetto... Se gli europei si fanno battere da un pilota come Kunimoto al debutto a Macao (gli esperti dicono che da quelle parti si vince sempre il secondo anno di partecipazione), cosa significa? Che a casa nostra ce la tiriamo un po' troppo? Che il campionato giapponese della F.3 è il vero punto di riferimento? Che in Europa nessuno ha capito niente se hanno lasciato andare il talentuoso Van Dam in Oriente, dove la Toyota ha impiegato trenta secondi a metterlo sotto contratto? Che Kunimoto deve salire subito in GP2, tanto quelli della F.3 Euro li ha già battuti tutti sulla pista più complicata? Che la Toyota fa bene a non spendere una montagna di euro per sviluppare il proprio motore per correre in un campionato organizzato da tedeschi per combattere contro Case tedesche? A proposito di F.3 Euro targata Germania... la tanto attesa selezione dei team come sapete ha premiato, guarda un po', gli unici due team teutonici presenti nella lista: Motopark e Kolles. Immaginate cosa avrebbero detto in Europa se gli organizzatori fossero stati italiani e ad avere il privilegio di poter correre nella serie continentale fossero state due squadre tricolori. Come minimo, col sorriso stampato sui denti, tedeschi, inglesi, francesi eccetera avrebbero usato quella parolina che tirano sempre fuori, in maniera inopportuna: mafia.

Ohi ohi che mal di testa...



Jarvis, a sinistra, era emigrato in Giappone nel 2007 e nel lontano Paese asiatico ha vinto il campionato nazionale di F.3, poi ha dominato a Macao. Grazie anche a questi successi ha trovato posto nel ristretto club Audi meritandosi un volante nel DTM 2008. Van Dam, a destra, ha seguito le stesse orme di Jarvis questa stagione, ripetendone gli stessi passi, ma ha sbagliato l'approccio alla gara di Macao finendo nelle retrovie dopo avere segnato la pole



“Se p

di Antonio Caruccio

Secondo nella classifica finale della F.Renault 2.0 Italia, Michele Faccin è risultato il miglior pilota tricolore della categoria. Impegnato su due fronti nel 2008 col team svizzero Jenzer, la Eurocup e la serie italiana, il 18enne di Padova quest'anno ha compiuto un notevole salto di qualità rispetto alla scorsa stagione divenendo un protagonista assoluto.

- Come spieghi la tua scelta, inusuale per un pilota italiano, di correre per un team straniero, quale Jenzer nel 2008?

“Ho scelto un team non italiano, nel caso Jenzer, perchè rappresentava un importante passo in avanti per la mia carriera. Infatti, le conversazioni con gli ingegneri avvenivano in lingua inglese e questo sarà molto importante per le categorie successive che affronterò, perchè disporrò già di un background di termini tecnici specifici che faciliteranno il lavoro. Inoltre, in un team svizzero non c'è il rischio di incappare nella mentalità italiana secondo cui un pilota della nostra nazione possa essere avvantaggiato, anche involontariamente, dalla squadra. Volevo confrontarmi alla pari con altri piloti, in modo che ogni risultato ottenuto dipendesse solo dalle mie qualità e dalle mie potenzialità, senza avere alcun dubbio su quello che realmente posso raggiungere. Parte di questa scelta è stata anche motivata dalla metodologia di lavoro del team Jenzer, per me superiore rispetto alle altre squadre per cui ho corso”.

- Rispetto al 2007 hai fatto un salto qualitativo notevole. A cosa è dovuto?

“Sono certamente migliorato grazie ai molti chilometri percorsi nella passata stagione che mi hanno dato l'opportunità di conoscere al meglio la Tatuus, essendo stato più volte in grado di avvicinarmi al mio limite personale. Il livello della serie tricolore di quest'anno non era lo stesso del 2007 e questo ha influito inevitabilmente sui risultati. Nell'Eurocup invece, la qualità è sempre altissima e ho dimostrato di essere in grado di potermi giocare anche lì la top five, considerando inoltre che vi corro anche molti piloti ufficiali Toyota e Red Bull. Ho portato la vettura più volte al limite divertendomi molto, raccogliendo risultati soddisfacenti”.



...osso, faccio”



- Però in Europa ci si aspettava di più...

“Ho iniziato la stagione molto bene, ma a metà campionato non tutto è andato per il meglio. Un po' di episodi sfavorevoli mi hanno portato a commettere alcuni errori che non mi hanno permesso di concludere con un risultato corrispondente alle aspettative. A Le Mans abbiamo avuto dei problemi nel trovare la giusta messa a punto sul bagnato, mentre l'arretramento di posizioni per un errore nella gara di Estoril ha compromesso l'esito finale del week-end, dato che mi ritrovavo a partire da metà gruppo. In Portogallo è stato un vero peccato perchè nelle libere ero sempre davanti, ma in qualifica sono stato retrocesso di otto posizioni, concludendo una gara in rimonta. Sono però ugualmente soddisfatto del risultato ottenuto, non tanto per il nono posto in campionato, ma per i molti punti conquistati, 33, e la capacità di lottare sempre nella zona alta della classifica oltre che sfiorare più volte il podio. Questo mi ha confermato il punto della situazione, ossia che sono un buon pilota in grado di ottenere discreti risultati se messo nelle condizioni di farlo”.

- Che effetto fa essere il primo degli italiani nella serie tricolore?

“Nelle ultime stagioni non sono stati molti i piloti italiani a confermarsi al vertice nella categoria nazionale, perchè la forte

concorrenza straniera si è fatta sentire. Mi spiace non essere riuscito a vincere il titolo, perchè onestamente a inizio anno era il mio obiettivo e ci credevo molto. Diverse volte ho dimostrato di potercela fare, ma non sono riuscito a portare sempre a casa dei risultati degni dell'impegno e del potenziale che avevo”.

- Sei stato battuto dal tuo compagno di squadra Pal Varhaug. Dove pensi di avere perso il contatto con lui in classifica generale?

“Credo che il distacco sia dovuto ad una concomitanza di vari eventi e condizioni. In molte gare ero velocissimo, in altre invece non riuscivo a comprendere il vantaggio che il compagno aveva su di me. Ho chiesto se fosse possibile non condividere le telemetrie, ma probabilmente il fatto che Varhaug corresse lì da due anni e che continuerà anche nel 2009 con Jenzer affrontando il Formula Master, è indicativo di quelli che, tutto sommato, erano i valori nella squadra. Mi sono ugualmente preso le mie soddisfazioni come a Spa dove sono risultato praticamente irraggiungibile per gli altri”.

- Cosa farai invece nel 2009?

“Ci sono varie proposte e numerose alternative. Penso però che gareggerò con una Formula 3 piuttosto che con il Formula Master, da cui ho ricevuto alcune richieste.

**3 vittorie
4 pole
4 giri più veloci**

Ho già effettuato un test al Nurburgring ed i risultati sono stati molto soddisfacenti. Mi piacerebbe poter prendere parte all'Euroseries, ma non sottovaluto le ipotesi della serie tedesca, italiana o spagnola. Dipenderà certamente tutto dal budget e dai contatti che riusciremo a raccogliere”.

- Oltre che essere un pilota professionista, sei anche uno studente: come riesci a conciliare le due cose?

“Frequento a Vicenza la scuola di geometra, che presuppone un mio successivo passaggio all'università, quindi ora non mi resta che concludere l'ultimo anno per raggiungere la maturità. E' difficile riuscire a far convivere lo studio con il tempo che dedico alle corse, ma anche alla preparazione visto che per tre pomeriggi a settimana sono in palestra. In questo periodo invernale, di staticità per il motorsport, riesco a condividere del tempo con i miei amici, ma diventa difficile far combaciare tutte le cose”.

Ruote nel

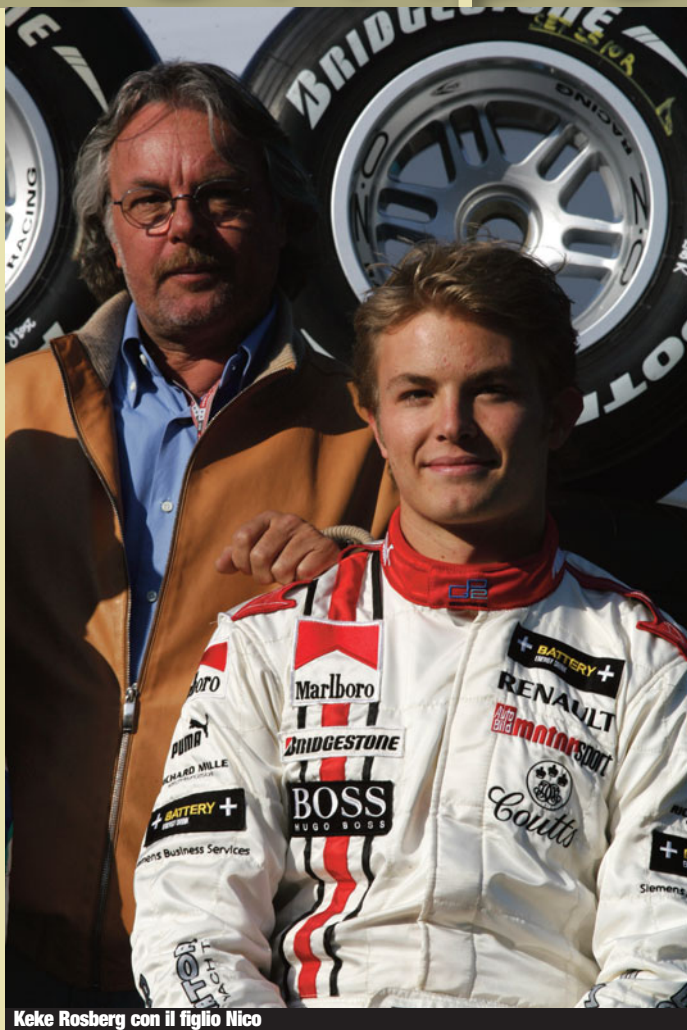
Keke Rosberg Il campione venuto dal nord

di Carlo Baffi

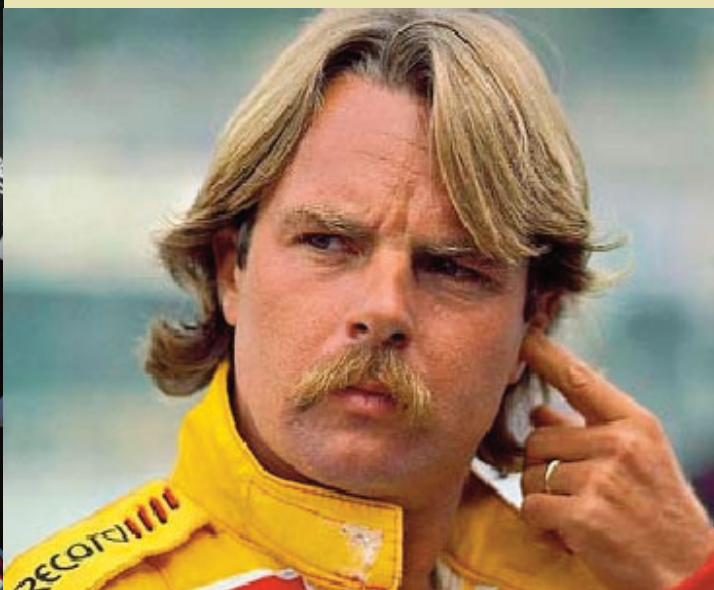


E' stato il primo finlandese a vincere il titolo iridato in Formula 1. Si tratta di Keijo Rosberg, al secolo "Keke", che il prossimo 6 dicembre festeggerà il suo 60° compleanno. Nativo di Stoccolma, ma finnico d'adozione, Rosberg rompe una tradizione che fino a quegli anni vedeva i suoi connazionali emergere nei rally. Campioni del calibro di Hannu Mikkola, Timo Salonen, o Ari Vatanen. Keke invece comincia a 16 anni col kart e prosegue gradualmente sempre in pista. Dapprima nella Formula Super Vee, coi motori Volkswagen e poi in F.2. In questa categoria debutta a 28 anni, ma le prime soddisfazioni arrivano nella seconda stagione. Vince la gara di Pergusa, al volante di una Chevron-Hart e comincia a scalare la classifica dell'Europeo. Il 1977 è anche l'anno in cui gareggia in Formula Atlantic, dove sui circuiti di Usa e Canada dà vita ad accesi duelli con Gilles Villeneuve. Il suo carattere è da vero guerriero, la guida irruente e grintosa. L'esordio in F.1 è datato 4 marzo 1978, quando a Kyalami si corre il Gran Premio del Sud Africa. Rosberg si

tempo



Keke Rosberg con il figlio Nico



schiera con una Theodore-Ford; parte 24°, ma riesce a compiere solo 15 passaggi. A causa di una perdita di benzina dal serbatoio, è costretto a fermarsi per via delle ustioni. La sua stagione proseguirà al volante di altre monoposto, come la ATS-Ford e la Wolf-Ford. Si afferma in una bagnata gara dei Campioni a Brands Hatch, guidando una Theodore, gara però non valida ai fini del mondiale. Nel frattempo prosegue la sua avventura nell'Europeo di Formula 2 vincendo sul tracciato britannico di Donington. Nel 1979 è ancora portacolori della Wolf. Purtroppo però, i risultati sono deludenti, complice una vettura poco performante. Le uniche consolazioni giungono ancora dalla F.2 e dalla Can-Am. L'an-

no seguente, Rosberg emigra alla Copersucar, ovvero la scuderia del due volte iridato Emerson Fittipaldi. Dopo un inizio molto positivo grazie al 3° posto in Argentina, il resto della stagione è da dimenticare e così anche il 1981. La grande occasione si presenta nell'82, quando Frank Williams lo chiama per sostituire il campione del mondo Alan Jones, che ha deciso di appendere il casco al chiodo. Una scelta che si rivela azzeccata, sia per il pilota sia per il blasonato team inglese, che dopo il titolo piloti vinto nel 1980, domina tra i costruttori da due stagioni. Al volante del modello FW 08, spinto dal motore Ford Cosworth, Rosberg sale per la prima volta sul gradino più alto del podio. Accade il 29 agosto nel GP

di Svizzera, che ha ricevuto "asilo politico" dal tracciato francese di Dijon-Prenois. Una vittoria che gli permette di balzare in testa alla classifica, quando mancano due round al termine. Leadership che mantiene sino alla fine, quando con un 5° posto ottenuto sul circuito ricavato dal parcheggio dell'Hotel Caesar Palace di Las Vegas, ha la meglio su Pironi e Watson. Un campionato, quello targato 1982, in cui la Ferrari è protagonista nel bene e nel male. Malgrado la competitività, il Cavallino perde prima Gilles Villeneuve perito a Zolder e poi Didier Pironi, gravemente infortunatosi a Hockenheim. E' anche la stagione delle polemiche. Dopo il GP del Brasile infatti, la Williams e la Brabham vengono squalificate per via della presenza di un serbatoio che veniva rabboccato d'acqua, al fine di rientrare nel peso minimo. Una querelle che tocca il suo apice nel boicottaggio del GP di San Marino da parte dei team inglesi. E nonostante una gara in meno ed una sola vittoria, Keke Rosberg si laurea campione, grazie alla continuità di risultati. Tre volte secondo, due volte terzo, una quarto e tre quinto. Il suo volto

è caratterizzato da due grossi baffi e dallo sguardo poco incline al sorriso. Riservato e a volte duro anche con la stampa, Rosberg ha modo di confermare le sue doti nei campionati successivi. Resta fedele alla Williams per un altro triennio, fino al 1985, piazzandosi rispettivamente 5°, 8° e 3° in classifica generale. Nella sua ultima stagione, è alla corte di Ron Dennis, dove fa coppia con il "professor" Alain Prost. A differenza del transalpino, che vincerà il titolo, il bilancio di Rosberg è assai parco. Al volante della McLaren-Porsche firma una pole in Germania ed una piazza d'onore a Monte Carlo. In classifica chiude al sesto posto, motivo che forse lo induce a concludere la carriera. Continua però ad essere presente in pista, svolgendo l'attività di manager di alcuni piloti, come il due volte iridato Mika Hakkinen. Ma tra questi c'è pure il figlio Nico, che dopo essersi messo in luce nelle categorie propedeutiche, compie il grande balzo in F.1 nel 2006. Manco a farlo apposta, viene ingaggiato dalla Williams, a conferma di quella regola per cui le tradizioni devono, ovviamente, andare avanti.

280 km/h
0/100 in 5"4





S come slancio

di Nicola Desiderio

La Maserati corre non solo in pista con la MC12, ma nel mercato dove la Casa del Tridente si prepara a chiudere il 2008 aumentando del 40% le vendite e a riprendere di slancio il 2009 con la Quattroporte che si rinnova dopo 5 anni e si sdoppia aggiungendo la versione S con il motore V8 4.7 da 430 CV preso dalla GranTurismo S. Della sorella, l'ammiraglia modenese riprende anche la calandra dritta percorsa da listelli verticali ispirata al passato, ma è in realtà nuova per il 70% e lo rivelano già alcuni particolari esterni come i paraurti più bombati che la fanno crescere in lunghezza fino a 5,10 metri. Diversi anche i fari con quelli anteriori percorsi in basso da 10 LED come luci diurne e quelli posteriori i cui LED rossi disegnano due coppie di righe oblique. Non saranno i magnifici boomerang della 3200 GT, colpevolmente ripudiati 10 anni fa, ma di sicuro potrete riconoscere la nuova Quattroporte anche nel buio pesto. ►

segue a pag 58

Come si accende

La Quattroporte è una vettura che punta sul classico anche per l'avviamento. Ci vuole infatti la chiave dotata di una lama estraibile a molla. Si preme il pulsante sul lato ed è pronta per essere infilata nel blocchetto che si trova alla destra del piantone. Si mette la leva del cambio in P e si gira la chiave in senso orario. Il V8 dà allora un'unghiate e subito dopo si stabilizza al minimo con un rombo soffuso





 Premendo il pulsante Sport i regimi di cambiata si innalzano, lo sterzo diventa più "solido", gli ammortizzatori riducono lo smorzamento e la farfalla si apre più velocemente per dare al motore una risposta più pronta all'acceleratore

Focus

Il motore della Quattroporte S è lo stesso della Maserati GranTurismo S, ma è accoppiato con un cambio automatico a convertitore di coppia e non robotizzato. Deriva dal V8 Ferrari, ha la distribuzione mossa da una cascata di ingranaggi, ma ha il manovellismo a 90 gradi e la lubrificazione a carter umido. Rispetto al 4.2 litri originario ha 430 CV a 7000 giri/min e 490 Nm a 4750 giri/min, ossia 30 CV e 30 Nm in più, ma con l'80% della coppia disponibile già a 2.500 giri/min e allunga fino a 7.600 giri/min.



4,7 litri
430 CV

Prezzo
125.500 euro

La **Quattroporte S** è molto più nuova sotto la pelle, a cominciare dall'abitacolo nettamente migliorato. Scompare (era una vergogna) il coperchio dell'airbag passeggero e al centro della plancia ci sono un raffinato sistema multifunzionale **Bose** e pulsanti disposti meno alla rinfusa. Molto belli i materiali come la pelle Frau, l'Alcantara, le cromature ben fatte, le essenze di legno che, volendo, rivestono anche volante e pomello del cambio. Tutti disponibili in molteplici combinazioni per dare all'abitacolo della Quattroporte la ricchezza degna di un'ammiraglia italiana, ben diversa dall'algida perfezione delle tedesche anche se lo spazio che la modenese può offrire a passeggeri e bagagli è sicuramente inferiore. Colpa (si fa per dire) del motore arretrato e del cambio montato in blocco al differenziale che consente di sistemare il 53% delle masse al retrotreno, da vettura sportiva. Accanto al V8 4.2 a testate blu da 400 CV, ecco il 4.7 a testate rosse che offre più cavalli e con una "schiena" più robusta, inoltre, da vera ammiraglia, la Quattroporte abbandona del tutto la lubrificazione a carter secco e il **cambio robotizzato** che lascia alla GranTurismo e sposa il classico automatico a convertitore di coppia. Rivisti anche la taratura delle sospensioni e i freni che vedono ora l'adozione di dischi compound della Brembo.

Che bella voce. A Modena sono stati bravi a dare il tono giusto a questo V8 senza alzare troppo il volume. Sulla carta il 4,7 litri offre in più 30 CV, 30 Nm, 2 decimi in meno nello 0-100 km/h (5,4 secondi contro 5,6) e 10 km/h in più di velocità massima (280 km/h contro 270). In realtà questi numeri spiegano poco dei progressi avvertibili su strada. La Quattroporte S è più pronta, più piena, più autorevole, ma a colpire di più è la sua attitudine a essere ammiraglia e sportiva allo stesso tempo. Avete l'autista? Siete sicuri di potere viaggiare come presidenti. Vi piace guidare? Questa è sempre una Maserati e ve ne accorgete appena vi sedete al volante, ma ancora di più quando si preme il **pulsante Sport** e tutta la meccanica è pronta ad assecondare l'aumento delle vostre pulsazioni, soprattutto quando si spinge l'ago del contagiri dopo i 5000 giri/min e il V8 si distende con ringhio vellutato fino ai 7600 giri/min. Si apprezza l'ottimo lavoro delle sospensioni a controllo elettronico e il cambio, perfetto per dolcezza e pronto ogni volta che si tirano le levette dietro al volante. In frenata ci sarebbe piaciuto un attacco meno prudente al pedale e magari uno sterzo più pronto ai piccoli angoli, ma una volta fatta l'abitudine, le 2 tonnellate di macchina e un passo di 3,06 metri sul misto quasi non si sentono. Si sente invece una bella voce e il Tridente sul volante che brilla.





L'avversaria

Una berlina sportiva come la Quattroporte, con una ripartizione dei pesi che favorisce il retrotreno grazie al cambio in blocco con il differenziale, non esiste. L'unica assimilabile per prestazioni e dinamismo è la BMW 750i, ma mentre la Maserati ha una ricchezza tutta italiana, la BMW è "tedesca" e possiede un impressionante carico di tecnologia tra cui le 4 ruote sterzanti e il motore V8 4 litri biturbo Euro 5 a iniezione diretta da 407 CV, dotato di una formidabile coppia di 600 Nm a soli 1750 giri/min. La 750i accelera da 0 a 100 km/h in 5,2 secondi, ma è limitata elettronicamente a 250 km/h. È disponibile in tre allestimenti anche in versione lunga con prezzi da 95.800 a 116.550 euro. Il cambio è lo stesso della Quattroporte: il tedesco ZF a 6 rapporti.

Maserati Quattroporte S

Scheda tecnica

Corpo vettura: berlina 4 porte, 5 posti; lunghezza 5.097 mm, larghezza 1.895 mm, altezza 1.438 mm, passo 3.064 mm; peso 1990 kg; bagagliaio 450 litri, serbatoio 90 litri.

Meccanica: motore V8 a benzina, 4.691 cc, alesaggio x corsa 94x84,5 mm; distribuzione bialbero in testa per bancata, 4 valvole per cilindro; iniezione elettronica; potenza massima 430 CV (316 kW) a 7000 giri/min; coppia massima 490 Nm a 4750 giri/min; trazione posteriore; cambio automatico a 6 rapporti a convertitore di coppia con modalità sequenziale in blocco con il differenziale.

Autotelaio: sospensioni indipendenti a doppi bracci trasversali sovrapposti; molle elicoidali, ammortizzatori a controllo elettronico, barra stabilizzatrice; freni a disco autoventilanti con dischi compound autoventilanti forati con ABS, EBD, ASR ed MSP.

Prestazioni: velocità massima 280 km/h; accelerazione da 0 a 100 km/h in 5"4; consumi 15,7 litri/100 km; emissioni 365 g/km di CO₂.

Prezzo: 125.500 euro, chiavi in mano.





È alla 33ma edizione ed è l'unico Salone Internazionale dell'Automobile ad avere anche lo spettacolo dentro. È il Motor Show di Bologna che accende i riflettori proprio mentre nelle case si tira l'albero giù dalla soffitta in vista del Natale. Quest'anno la kermesse felsinea offrirà agli occhi dei visitatori italiani 100 novità, tra le quali nove europee e sette mondiali accanto al solito fittissimo calendario di test, gare ed esibizioni che si terranno nelle aree all'aperto.

Arriva anche da noi l'**Audi S4** con motore V6 3 litri TSI con compressore volumetrico da 333 CV per prestazioni di grande livello in attesa della A1 per il 2009 prefigurata dal concept Sportback.

Bentley porta i salotti più veloci della Terra: la Arnage Final Series con V8 turbo da 6,75 litri e la Continental Flying

Spur Speed con W12 biturbo da 600 CV, 320 km/h e 0-100 km/h in 4,5 secondi. All'insegna delle prestazioni anche le novità Cadillac, dalla **BLS** con motore 2 litri turbo da 210 CV ora anche a trazione integrale alla CTS-V che con 75mila euro vi porta oltre 300 km/h fino alla CTS berlina e Sport Wagon con il nuovo Diesel V6 3 litri da 250 CV prodotto dall'italiana VM.

Chevrolet invece punta alle gare con la sua nuova berlina Cruze che sarà schierata nel WTCC 2009 per sfidare lo strapotere della Seat Leon TDI. Per la prima volta in Italia ci sarà anche la Corvette ZR-1 con il V8 6.2 "supercharged" da 626 CV capace di staccare sul vecchio Nurburgring un tempo di 7'26".

Non così imperiosa, ma con tutta l'esperienza del reparto corse Ford è la **Focus RS** con il suo 5 cilindri 2.5 turbo da 300

CV, ovviamente più mirata al comfort è la Kuga da 200 CV con cambio automatico. **Honda** porta la nuova Jazz, risponde la Hyundai con la nuova **i20** e fa vedere la Suv ix55 con il nuovo V6 Diesel da 240 CV. Da **Jaguar** invece si festeggiano i 60 anni della XK con una versione speciale dotata del V8 4.2 aspirato da 298 CV sia coupé sia cabriolet.

Altra scoperta d'eccezione è la Lamborghini **Gallardo** LP560-4 Spyder con il nuovo V10 5.2 da 560 CV che vola a 324 km/h e tocca i 100 km/h da fermo dopo appena 4 secondi. Prima vera novità mondiale è la **Mazda 3** completamente nuova che debutterà con motore a benzina 1,6 e 2 litri e 1.6 Diesel, ma poi arriverà anche il nuovo motore a gasolio 2,2 litri con potenze di 150 e 185 CV. In arrivo anche la Mazda 2 con Sport Appearance Pack e

la festa!



la MX-5 nell'allestimento speciale Niseko.

Mercedes fa vedere la **C250 CDI** con il nuovo Diesel biturbo 2.2 da 204 CV che porta la berlina tedesca a 250 km/h con consumi ed emissioni da utilitaria.

Nissan fa vedere la sua nuova piccola Pixo, cugina stretta della Suzuki Alto. Entrambe con motore mille da 65 CV vanno a pestare i piedi al trio Aygo/C1/107 che si presenta rinnovato con un leggero restyling proprio a Bologna.

Opel invece cavalca l'onda "verde" del metano con la **Zafira Turbo** da 150 CV e mostra la nuova Insignia con carrozzeria berlina e Sports Tourer.

Peugeot fa un bel regalo agli sportivi veri con la **207 Rally** preparata da Peugeot Sport per correre nel Peugeot Competition, il monomarca che si svolge secondo il regolamento della categoria R3T. Ha

motore 1.6 turbo da 180 CV, cambio 6 rapporti a denti dritti, peso ridotto a 1120 kg e costa 20.500 (IVA esclusa) pronto corsa e con 5mila euro c'è anche il kit per le gare su terra. Bella novità anche la 308 CC che debutta con l'1.6 turbo da 150 CV e il 2 litri Diesel da 140 CV già Euro 5. **Renault** scatenata con la Laguna Coupé che ha al vertice della gamma due V6: 3.5 a benzina da 245 CV e il nuovo 3 litri diesel da 235 CV. Arriva anche la nuova Mégane, sia 5 porte sia coupé 3 porte che con il 2 litri turbo da 180 CV.

Seat entra nel settore delle medie con la Exeo derivata dalla vecchia Audi A4, Skoda invece rinnova la sua Octavia mentre Subaru mostra con la Impreza il suo terzo modello Diesel dotato del 2 litri boxer da 150 CV e cofacon presa d'aria come la STi. Sullo stand **Toyota**, la Yaris ha qualche ritocco e un nuovo 1,3 litri da ben 100

CV dotato di Stop&Start mentre la RAV4 riceve finalmente il cambio automatico sul Diesel e un nuovo 2 litri a benzina da 153 CV che prende in prestito dalla nuova Avensis.

Debutto assoluto in casa Volkswagen con la nuova **Golf Plus** che affianca da subito la Golf VI dalla quale prende tutte le recenti migliorie offrendo maggior spazio e versatilità. Ancora in forma di concept, ma praticamente pronta è invece la GTI attesa per la primavera con il suo 2 litri da 210 CV per 240 km/h di velocità massima.

Volvo è attenta invece alle emissioni con le versioni DRIVE di C30, S40 e V50 mentre per quest'ultima c'è anche un versione tri-fuel (benzina, metano e bioetanolo).

m. m.

Miss



italiaracing