

Italiaracing **MAGAZINE** .net

n.19

5 gennaio 2009

DAVIDE VALSECCHI

Dopo Trulli e Fisichella
Briatore torna a puntare
su un talento italiano

**Con la
Renault
nel
pugno**

BRIDGESTONE

PUMA

Valsecchi verso la Renault



di Massimo Costa

Davide Valsecchi è nel mirino della Renault. Il pilota di Erba, che sta affrontando la sua seconda stagione nella GP2 con il team Durango, avrebbe già firmato un contratto che lo lega a Flavio Briatore. Valsecchi potrebbe quindi venire inserito anche nel programma piloti Junior del

Renault Drivers Development, che già vede titolari Lucas Di Grassi e Romain Grosjean, mentre come altro nuovo arrivo si attende Charles Pic. Per quanto riguarda Valsecchi, ancora non vi è nulla di ufficiale sul suo ingresso nel mondo Renault, ma entro la fine di gennaio si dovrebbe sapere qualcosa di più. Per Valsecchi è un riconoscimento importante per quanto

mostrato nella seconda parte della stagione 2008 e per i risultati che sta conseguendo nella GP2 Asia. La vittoria nella seconda gara di Monza, ultima prova dello scorso campionato GP2 Main Series, il successo nella seconda corsa di Shanghai nel torneo asiatico dove ha raccolto altri importanti piazzamenti come a Dubai. Infine, gli ottimi risultati conseguiti nei test



“Il merito della rinascita di Davide va anche a Ivone Pinton del team Durango, che non ha mai pensato per un secondo di puntare su un altro cavallo quando il suo pilota era KO”

1° gara 2 a Monza – GP2 Main Series

1° gara 2 a Shanghai – GP2 Asia

2° gara 1 a Dubai – GP2 Asia



invernali, dove si è sempre piazzato tra i top cinque. Valsecchi lo scorso maggio era rimasto vittima di un grave incidente nel corso della qualifica di Istanbul. Costretto a una pausa di un paio di mesi, Davide ha avuto un difficile rientro finché a Spa è scattata la molla che gli ha fatto cambiare passo. Un altro incidente (in gara 1), una visita all'ospedale di Liegi, le immedia-

te dimissioni, il ritorno nel paddock, la consapevolezza che la macchina era quasi irrecuperabile per la corsa del giorno seguente. Il miracolo dei meccanici Durango che hanno recuperato la Dallara lavorando tutta la notte, la gran rimonta di Valsecchi, da ultimo a sesto. Da quel giorno, il ragazzo lombardo ha ritrovato fiducia nei propri mezzi riprendendo quel discorso

interrotto in Turchia. Merito della rinascita di Davide va anche a Ivone Pinton del team Durango, che non ha mai pensato per un secondo di puntare su un altro cavallo quando il suo pilota era KO. La decisione di Valsecchi di rimanere in Durango anche per il 2009 è dovuta anche alla serenità e al sostegno che ha trovato nel team veneto.



Caldarelli pro

di Massimo Costa

Si è tanto parlato, giustamente, della breve prova con la Ferrari svolta a Fiorano dai primi tre classificati della F.3 italiana, ovvero Mirko Bortolotti, Edoardo Piscopo e Salvatore Ciatelli. Ma nell'euforia di quella prova, in molti hanno sottovalutato un altro test molto importante che ha coinvolto un giovanissimo pilo-

ta italiano: Andrea Caldarelli. Il 18enne pescarese, prima di Natale, ha infatti provato per due giorni la Toyota TF108 sul circuito di Al Sakhir in Bahrain totalizzando ben 128 giri. Quello di Caldarelli, che fa parte del Toyota Driver Program, è stato dunque un test vero e per di più su un circuito decisamente probante. Gli ingegneri della Toyota hanno infatti messo sotto torchio Andrea facendogli provare

varie tarature del differenziale, diverse mappature del motore, numerosi tipi di gomme scanalate. Caldarelli si è poi sbizzarrito con la regolazione della mappatura dell'acceleratore, della ripartitura della frenata, del bilanciamento della vettura. Al fianco del pilota italiano ha lavorato Timo Glock che ha provato l'aerodinamica 2009, ha fatto test sul motore, ha sviluppato un nuovo cambio. Toyota ma



I tempi di Al Sakhir

Trulli 1'32"463

Glock 1'33"090

Caldarelli 1'33"170

Waldschmidt 1'33"430

omosso dalla Toyota

non il KERS. Glock ha compiuto 258 giri e come miglior tempo ha siglato 1'32"090. Caldarelli si è spinto fino a 1'33"170. Considerando che il pescarese arriva direttamente dalla Formula Renault e nei mesi invernali ha percorso qualche centinaio di chilometri con una monoposto di F.3, la prestazione di Caldarelli è decisamente eccezionale. La settimana precedente ad Al Sakhir ave-

vano girato Jarno Trulli ed Henki Waldschmidt, anche lui parte del Toyota Driver Program. Il termine di paragone per Caldarelli era quindi l'olandese, che tra l'altro ha già disputato una intera stagione nella F.3 Euro Series. Waldschmidt ha ottenuto come miglior crono 1'33"430 percorrendo anch'egli 128 tornate. Trulli ha invece fatto molto meglio spingendosi fino a 1'32"463 montando gomme

slick e aero 2009. Tornando a Caldarelli, va sottolineato come il suo tempo sia stato di un decimo superiore alla pole ottenuta nel GP di Al Sakhir 2008 con Robert Kubica che aveva ottenuto 1'33"096. Certo, si era a inizio anno e le monoposte hanno poi subito un notevole sviluppo, ma Caldarelli ha stupito tutti gli uomini Toyota. Non è escluso che venga richiamato per ulteriori prove.

Ferrari con Alonso ma vale quanto

Fernando Alonso e la Ferrari. Lo spagnolo e il team italiano si piacciono, si annusano, da tempo si inseguono. Ma fino ad ora non sono riusciti a tradurre in collaborazione i loro desideri. Nei giorni scorsi è emerso che tra Alonso e la Ferrari in realtà esisterebbe già un accordo. Una specie di pre-contratto di quattro anni. Fino a pochi giorni prima del GP d'Italia si pensava che Kimi Raikkonen alla fine del 2009 si ritirasse dalle corse, invece proprio nei giorni di Monza è arrivata dalla Ferrari dalla conferma del finlandese anche per il 2010. Una doccia fredda per Alonso, candidato numero uno a entrare dal cancello di Maranello dall'1 gennaio del 2010. Ma nulla è andato perduto. L'accordo sottoscritto tra Alonso e la Ferrari va dal 2011 al 2014, con l'ultimo anno soggetto ad opzione. Rimane inoltre la possibilità di anticipare l'arrivo di Alonso al 2010 se Raikkonen nel 2009 dovesse deludere. Questo non lo vuole nessuno, tanto meno la Ferrari, che per mettere nelle migliori condizioni l'ex iridato gli ha messo come ingegnere di pista Andrea Stella, ex veicolista della Rossa che con Raikkonen in questi anni ha imbastito un ottimo rapporto. Stella prende il posto di Chris Dyer, passato a coordinare il lavoro degli ingegneri, ma probabilmente non più gradito da Raikkonen. Ma Alonso è davvero l'uomo giusto per rinverdire i fasti di Michael Schumacher? L'ultima stagione dello spagnolo, con qualche lampo ma anche molte gare opache, autorizza qualche dubbio.

Fernando Alonso

Nato il 29 luglio 1981

GP disputati 122

Vittorie 21

Pole position 17

Team

Minardi-Cosworth 2001

Renault 2003-2006

McLaren-Mercedes 2007

Renault 2008



Alonso: o Schumi?



*“Alonso è un grande, è giovane e la Ferrari è giovanissima.
Forse più avanti guiderà per Maranello”*

Luca di Montezemolo

Raikkonen sedotto e abbandonato

di Massimo Costa

La Ferrari gli ha confermato la fiducia fino al termine della stagione 2010, ma un po' per tutta la stagione scorsa il campione del mondo del 2007, Kimi Raikkonen, è stato fortemente criticato. In Italia, in molti lo vorrebbero vedere silurato per far posto a Fernando Alonso che ha già un accordo per arrivare a Maranello nel 2011 (vedi articolo nella pagina precedente). Il finlandese è ritenuto da molti un personaggio negativo perché si esprime poco, è privo di argomenti interessanti, è ritenuto un po' ignorante (tanto che su youtube si trovano video memorabili se abbinata tale termine al nome Raikkonen) e molto maleducato. Tutte cose che gli si potrebbero perdonare se vincessero con regolarità, ma Kimi è cadu-

to in disgrazia. E dire che dopo la disavventura della gara di apertura in Australia, con l'errore del muretto box in qualifica che lo aveva costretto a saltare parte della sessione partendo dall'ottava fila, al volante della Ferrari numero 1 Raikkonen ha vinto a Sepang, seconda prova stagionale, chiudendo poi secondo ad Al Sakhir, trionfando nuovamente a Barcellona e giungendo terzo a Istanbul. Una bella ripresa. Ma a pesare come macigni sono stati in seguito errori un po' pacchiani e un presunto calo di competitività nella parte estiva della stagione. A Monte Carlo è naufragato un po' tutto il team, ma Kimi ha tamponato Adrian Sutil. A Valencia è partito dai box dopo il pit-stop quando il semaforino era rosso ed ha travolto un meccanico. A Spa è finito fuori pista mentre

lottava con Lewis Hamilton, a Singapore si è schiantato contro un muretto nei giri finali, E' stato deludente in qualifica a Hockenheim e Budapest, due volte sesto, dopo il lampo di Magny-Cours dove aveva invece segnato la pole e il 2° posto finale. Inguardabile nella pioggia di Monza, 14° in qualifica e 9° in gara, era invece stato bravo, qualche mese prima, nella altrettanto bagnata Silverstone piazzandosi quarto là dove il box Ferrari aveva perso la testa. C'è poi stata la ripresa nel finale di campionato con quattro terzi posti consecutivi a Fuji, Shanghai e San Paolo. Punti pesanti che hanno permesso alla Ferrari di vincere il mondiale costruttori. Alla Ferrari però, serve un pilota più costante, cosa che Raikkonen non ha potuto garantire nel 2008, per combattere ad armi

pari con quel talento di Hamilton. Per questo sul conto del finlandese sono nate voci, e speranze, di un suo appiedamento già nel 2009 a favore di Alonso. O quanto meno ci si augura un suo allontanamento per il 2010, sempre per fare arrivare prima lo spagnolo a Maranello. Ma attenzione, perché anche Alonso non è stato immune da fasi altalenanti nel 2008, compreso qualche sbaglio piuttosto clamoroso. Lo spagnolo si è ripreso quando la sua Renault R28 ha iniziato a essere competitiva e allora sono arrivate le belle vittorie di Singapore e Fuji. Ma la certezza di avere un Alonso ancora così integro nel 2010 non ce l'ha nessuno. Meglio far stare sereno Raikkonen quindi. Sperando che i suoi cali di rendimento facciano parte solamente del passato.

Buoni risultati...

- 1° a Sepang
- 1° a Barcellona
- 2° a Al Sakhir
- 2° a Magny-Cours
- 3° a Istanbul
- 3° a Budapest
- 3° a Fuji
- 3° a Shanghai
- 3° a San Paolo

...ma che errori

- ➔ A Valencia non rispetta il semaforino rosso in occasione del pit-stop e travolge un meccanico Ferrari
- ➔ A Monaco tampona Sutil
- ➔ A Spa esce di pista mentre lotta con Hamilton
- ➔ A Singapore sbatte a 4 giri dal traguardo quando era 5°

“In certe gare ho pensato che non fosse Kimi a correre, ma un suo sosia”

Luca di Montezemolo



In ritardo ma... sei

La Ferrari è in ritardo. Può sembrare strano, ma è così. Non ci sono stati giorni di festa, di pausa, a Maranello. Tutti i meccanici, gli ingegneri, non si sono concessi ore di riposo, concentrati e indaffarati nel terminare il montaggio della monoposto

che parteciperà al campionato 2009. Il problema è che rispetto alla concorrenza, per esempio McLaren e BMW, la Ferrari non ha ancora provato in pista il nuovo sistema Kers. L'intenzione era quella di non installarlo fin dal primo Gran Premio di

Australia, ma poi si è cambiata idea. Con la netta limitazione dei test, non ci sarà troppo tempo per effettuare prove particolari sul Kers, quindi ogni chilometro sarà importante per svilupparlo. Corse comprese. Nonostante ciò, non sembrano essere

particolarmente preoccupati in Ferrari. Gilles Simon ha dichiarato il Kers lo si può testare anche al banco benché non siano riproducibili perfettamente le condizioni che poi si hanno in pista. La F2009 sarà presentata lunedì 12 gennaio sul sito Ferra-



nza fretta

ri e in pista a Fiorano con Massa. Avrà ben poco in comune con la F2008. Le nuove regole aerodinamiche non permettono troppe variabili. Ci sarà l'alettone anteriore bello largo già visto nei test di dicembre su alcune monoposto e quello

stretto e alto nella parte posteriore. Saranno completamente diversi i freni mentre sul volante pare che vi saranno più pulsanti di prima per via del Kers e della possibilità per il pilota di intervenire sulle appendici degli alettoni.

Le presentazioni delle monoposto 2009

12 gennaio **Ferrari** a Fiorano

15 gennaio **Toyota** a Colonia

16 gennaio **McLaren** a Woking

19 gennaio **Renault** a Portimao

19 gennaio **Williams** a Portimao

20 gennaio **BMW** a Valencia

9 febbraio **Red Bull** a Jerez



I 26 giorni che hanno “infuocato” le corse

di Massimo Costa

Sono state settimane terribili per il motorsport le ultime del 2008. In 26 giorni hanno abbandonato Honda (F.1), Subaru e Suzuki (Rally), Kawasaki (Moto GP), Audi (LMS e ALMS) pur rimanendo attiva in un paio di classiche come Sebring e Le Mans. Ha iniziato l'Audi, lo scorso 28 novembre, annunciando che non avrebbe partecipato ai campionati Le Mans Series e American Le Mans Series. Il motivo? Contenere i costi. Anche se il gruppo tedesco non sta soffrendo particolarmente e le vendite sono ottime, in Audi si è preferito anticipare una eventuale e futura crisi economica interna. Dopo una settimana, la bomba della Honda, che ha abbandonato la F.1 mentre il team stava lavorando sodo per riemergere dopo una stagione deludente. A cascata sono poi arrivate le decisioni di uscire dal mondiale rally da parte di

Suzuki e Subaru. Infine, la Moto GP che pareva essere solamente sfiorata dalla crisi (si temeva che la Honda bloccasse anche il programma delle due ruote ma non è stato così) ha dovuto rassegnarsi nel vedere la Kawasaki alzare bandiera bianca. Tutte queste scelte non portano la firma dei team manager che dirigono il reparto corse delle Case sopra citate, ma sono state dettate direttamente dai consigli di amministrazione. Quindi, per chi vive nel motorsport, si è trattato di veri fulmini, dolorosi. Centinaia di persone sono praticamente senza lavoro, i piloti si sono ritrovati privati di un volante o a gestire programmi estremamente limitati, come quelli dell'Audi. Un brutto Natale. Tutti i costruttori hanno motivato le loro scelte con la crisi economica che sta bruciando il globo. In particolare il Giappone. In quel Paese la cultura, lo stile di vita, è completamente diverso da

quello occidentale. La morale prevale (anche se non mancano casi di corruzione) e per molti dirigenti è apparso estremamente controproducente spendere milioni di yen in attività sportive quando i loro dipendenti sono in affanno, in particolare in un momento in cui è proprio lo yen, schizzato alle stelle, a frenare le esportazioni. A questo si aggiungono risultati non proprio positivi, con Honda, Subaru, Suzuki e Kawasaki relegati al ruolo di comprimari. Sicuramente un motivo in più per dire stop. Cosa ci porterà il 2009? Si è conclusa il 30 dicembre 2008, con l'annuncio del ritiro della Kawasaki, l'emorragia delle grandi Case coinvolte nel motorsport? Auguriamoci di sì. E intanto, forse, è meglio iniziare a controllare lo stato di salute dei tanti campionati presenti nel mondo. La domanda che ci si pone è: riusciranno a partire tutti? A rispettare i calendari?





28 novembre

Audi lascia ALMS e LMS



4 dicembre

Honda si ritira dalla F.1



15 dicembre

Suzuki esce dal Mondiale



16 dicembre

Subaru abbandona il Mondiale



30 dicembre

Kawasaki dice addio alla M



Snap-on
SUBARU
WORLD RALLY TEAM

DENSO

PIRELLI

PIAA

BBS

MOTUL
PIRELLI

SUBARU

RALLYE
ITALIANO

Rally

iale Rally

Moto GP

Che bello, c'è la

No, non siamo impazziti. L'affermazione del titolo rispecchia davvero la realtà delle cose. Messa alle spalle lo sbigottimento e la frustrazione dopo i ritiri di Suzuki e Subaru, e scongiurato lo sprofondo totale (anche se qualcuno sussurra che si è rischiato davvero che il Mondiale potesse saltare...), ecco che l'annuncio della Citroen con le quattro vetture destinate allo Junior Team per Conrad Rautenbach, Evgeny Novikov, Chris Atkinson e Sébastien Ogier ribalta completamente gli stati d'animo depressi e confusi.

Si perché, parliamoci chiaro, Subaru ha fatto la storia delle corse su strada negli ultimi decenni, ma quella Impreza che arrancava stancamente in giro per il globo era poco meno di uno sbiadito ricordo, delle auto leggendarie amate a tutte le latitudini, e la gialla Suzukina era davvero un frutto troppo acerbo per poter inserirsi nelle lotte di vertice.

Ecco allora che il solo pensiero di vedere piloti di gran talento come Chris Atkinson, con una vettura performante come la C4, è molto eccitante, così come stuzzicante sarà vedere con la stessa auto giovani promesse come Ogier ed il ricchissimo promettente russo Novikov.

E come se non bastasse, bisognerà attendere la risposta di Malcolm Wilson il quale, hai visto mai, potrebbe mettere sotto contratto qualche altro giovane di belle speranze e sicuro rendimento.

Insomma, come ci insegnavano i nostri nonni in tempi grami: non tutti i mali vengono per nuocere.

crisi

5 DOMANDE PER CAPIRE

1 - Depresso dalle fughe di Subaru e Suzuki, il campionato 2009 “rischia” invece di essere il più divertente degli ultimi anni...

Eh già: appiedato prima ancora del disimpegno dei giapponesi, Chris Atkinson ha fatto in fretta a imbastire un mini-programma con una Citroen C4 uguale a quella che avrà Conrad Rautenbach e che avranno, alternativamente, Sébastien Ogier e Evgeny Novikov. E non ci piove che per l'australiano è un bel – e meritatissimo – salto di qualità. Anche se la situazione generale della serie iridata resta tutt'altro che allegra.

2 - Certa la presenza in almeno otto gare di Chris Atkinson con una Citroen dello Junior Team, si attendono ora le mosse di Petter Solberg. Possibilità che approdi nel “cortile” di Malcolm Wilson?

Sembravano parecchie, poi la trattativa si è arenata. La priorità del norvegese è chiudere i conti con la Subaru alla quale era legato da un contratto anche per questa stagione, poi deciderà se correre ancora o godersi i frutti delle sue vittorie.

3 - Da molte parti si favoleggia di questa fantomatica squadra Adapta che potrebbe far gareggiare le Subaru appena smesse. Sogno o realtà?

La squadra della famiglia Ostberg ha un accordo con David Richards e quindi un paio di vetture le avrà. Una per l'erede grassottello, l'altra magari per Petter Solberg. Resta da vedere se i giapponesi accetteranno che la squadra rappresenti ufficialmente la Casa del Sol Levante nel mondiale: se così non sarà, non potrà neppure allinearsi come “team B”.

4 - Per quanto riguarda i valori in campo, Sébastien Loeb sarà ancora una volta il pilota da battere. E su questo non ci piove. Quale potrebbe essere, invece, la vera sorpresa della stagione che verrà?

È logico attendersi un ulteriore salto di qualità da parte di Jari-Matti Latvala, ma a occhio Atkinson e magari pure a Solberg che hanno una gran voglia di riscattare troppe stagioni anonime non certo per colpa loro.

5 - E per ultimo, la domanda delle 100 pistole. Il nostro Gigi Galli troverà ancora spazio nella massima serie iridata, o al contrario si è giocato tutte le sue carte nella rovinosa uscita al Rally di Germania?

Il busso al Deutschland è stato solo l'ultimo episodio negativo di una stagione nella quale il livignasco è stato protagonista solo in Svezia e, in parte, in Sardegna. Detto questo, il suo futuro è più che mai legato alla Pirelli: se l'azienda milanese verserà per lui un paio di milioni di euro a Wilson, avrà ancora la Focus, in caso contrario potrà, ben che vada, sperare in qualche partecipazione saltuaria con auto di seconda e terza fascia.

a cura di
Guido Rancati

FORMULA

La Fo

11 i piloti per il momento iscritti

Alex Brundle
Armaan Ebrahim
Natacha Gachnang
Pietro Gandolfi
Tobias Hegewald
Sebastian Hohenthal
Julien Jousse
Jason Moore
Henry Surtees
Robert Wickens
Marco Zipoli

Formula low cost

Può sembrare paradossale, ma la crisi economica che attanaglia il mondo e di conseguenza il motorsport, sta dando un aiuto non indifferente alla nuova Formula 2. La categoria organizzata dalla Vision di Jonathan Palmer e voluta dalla FIA per proporre una serie per monoposto a basso costo, in questo momento sta attirando l'attenzione di molti piloti e addirittura della Red Bull. C'era molta diffidenza sulla tipologia del campionato, monogestione. Ovvero: nessun team, nessun ingegnere e meccanici esterni, ma tutto in mano alla organizzazione. Che prepara gli assetti base circuito per circuito, assegna ogni tre piloti (in tutto venti-

sei) un ingegnere, e un meccanico per ogni pilota. Una volta determinati gli accoppiamenti, questi non cambieranno fino al termine della stagione. Certo, appare un terreno fertile per far nascere i soliti sospetti, eventuali favoritismi, a chi si nutre di congetture. Ma in casa Vision stanno lavorando seriamente e garantiscono massima equità per tutti. Per esempio, le telemetrie saranno aperte, consultabili, senza segreti tra un pilota e l'altro. Se un ingegnere trova una soluzione ottimale per un certo circuito, subito nel briefing verranno informati gli altri. Insomma, tutto è senza ombre e veli. La possibilità di correre con 280.000 euro (questo il

costo finale assicurazione compresa) un campionato europeo con monoposto da 300 cavalli, per lo più a fianco del WTCC, in un periodo in cui reperire sponsor e finanziamenti è assai arduo, sta aprendo le porte della Formula 2. I posti disponibili sono ventisei e praticamente tutti sono già assegnati, ma con una maggioranza di piloti britannici. Cosa non gradita alla FIA. Quindi, ogni qualvolta si trova un pilota europeo, ecco che dalla lista esce un inglese. Al momento sono nove coloro che hanno già raggiunto un accordo. Piloti anche di spicco come Julien Josse, vice campione della World Series Renault che ambiva a entrare

in GP2. Come Robert Wickens, uomo Red Bull, azienda che non può permettersi più certe spese e quindi ripiega sulla Formula 2. E poi Armaan Ebrahim, visto in GP2 Asia e in A1 GP, Natacha Gachnang, Tobias Hegewald, Pietro Gandolfi, Marco Zipoli, Sebastian Hohenthal, Jason Moore, Alex Brundle tutta gente che era attesa a un salto in GP2, WSR, F3 euro o F.Master. C'è molta fiducia presso l'organizzazione inglese Vision per poter incrementare il numero dei piloti in arrivo dal continente europeo e non. La monoposto Williams a motore Audi sarà pronta verso la fine di gennaio. Intanto, la curiosità verso la Formula 2 cresce di giorno in giorno.

Italiani da esport

Pietro Gandolfi

Pietro Gandolfi, nato a Parma il 21 aprile 1987, è stato il primo pilota italiano ad ufficializzare il suo ingresso nel neonato campionato di Formula 2. Una scelta quasi segnata dal destino, perchè suo papà Angelo, nel 1985 e 1986 disputò il campionato italiano Formula 2, abbandonando poi l'attività agonistica nell'anno della nascita del figlio. Pietro ha iniziato a correre relativamente tardi, nel 2006, dopo alcuni anni di kart; ha infatti debuttato in monoposto con la Formula Renault, prima nel campionato italiano con BVM poi, nel 2007 e nel 2008, nella serie svizzera con Emmebi Motorsport. Proprio il manager di Varedo, Massimo Beacco, ha aiutato Gandolfi a siglare il contratto per la stagione di Formula 2 del 2009.

- Perchè hai deciso di correre nel 2009 nel campionato F.2?

"Ero deciso, dopo il terzo anno, a fare un salto di qualità rispetto al Renault 2000. Potevo scegliere tra i vari campionati di Formula 3 o anche il Formula Master. Il richiamo del F2 però è stato veramente molto forte, sia per la qualità del prodotto offerto, con un telaio fornito da un costruttore di Formula 1 come Williams e la gestione di Jonathan Palmer, ma anche per la rievocazione storica di una categoria fantastica. Ho sempre adorato Jim Clark per le imprese che ha compiuto, ed essendo lui stato tra i protagonisti di questa formula nel suo primo periodo di esistenza, è motivo di grande orgoglio per me poter essere nella seconda vita di questo campionato".

- La gestione di questa catego-

ria sarà però differente rispetto alle formule in cui hai sino ad ora corso. Come ti regolerai?

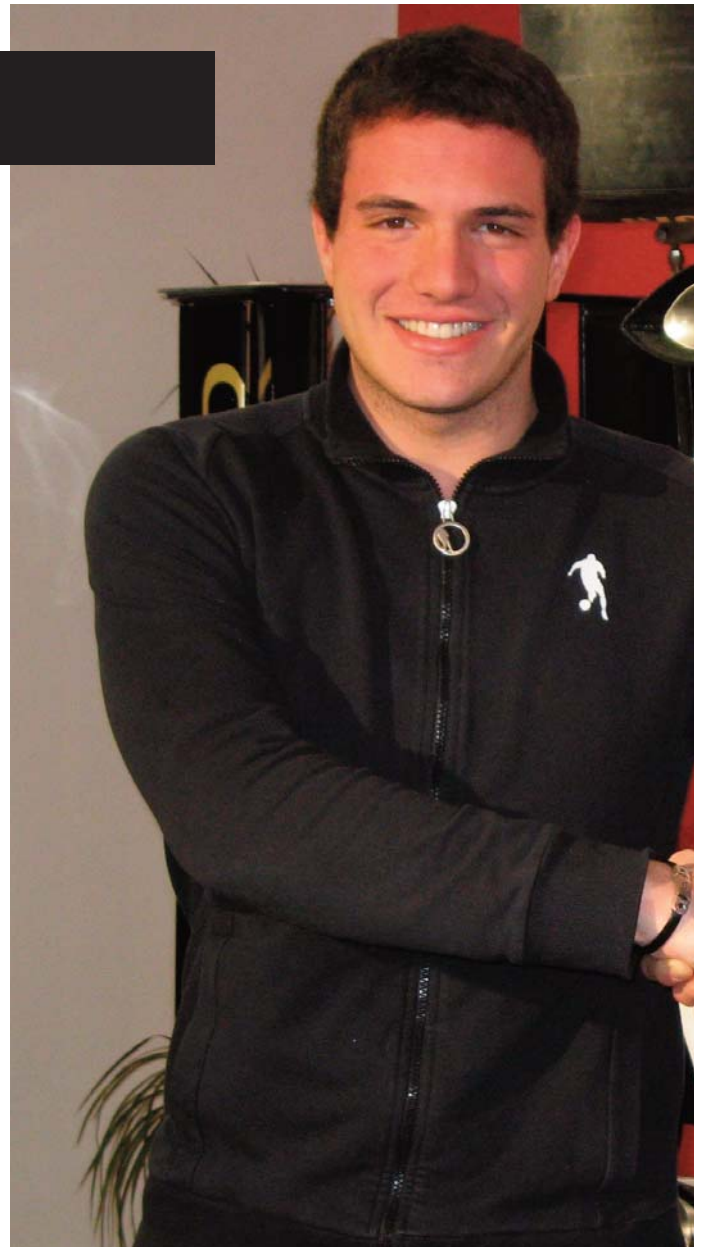
"E' vero, non ci saranno divisioni tra team perchè la monogestione con un ingegnere per macchina, rende forse più facile l'approccio alla serie. Poi saranno visionabili le telemetrie di ogni pilota, quindi si parte veramente alla pari. Ogni driver dovrà cercare di dare il meglio di sé in ogni sessione, perchè non lavorerà solo per sé, ma per lo sviluppo complessivo di macchina e categoria".

- Una novità per te sarà l'introduzione del powerboost da utilizzare in gara. Prevedi problemi?

"Ho provato questa nuova, per me, tecnologia già lo scorso mese a Bedford da Jonathan Palmer. L'ho trovato molto interessante ed anche avvincente. Renderà le gare certamente più aperte ed entusiasmanti perchè aumenterà la possibilità di tentare i sorpassi, che anche nelle categorie minori ultimamente stanno diventando merce rara".

- Quali sono le tue aspettative per la prossima stagione?

"Penso onestamente di poter ottenere dei buoni risultati. Ad inizio stagione spero di poter essere a metà gruppo, per poi cercare dopo le prime gare di emergere nelle zone alte della classifica. Detto questo però, bisogna considerare che l'elenco iscritti è formato da piloti di grande talento e provata esperienza, alcuni dei quali hanno alle spalle delle importanti sponsorizzazioni



come la Red Bull che porta in questo campionato i piloti ufficiali".

- Un commento sulla tua carriera sino a questo periodo?

"Mi ritengo relativamente soddisfatto di quanto ho ottenuto fino ad ora perchè avendo iniziato tardi rispetto a molti miei concorren-

ti, sono riuscito ad avanzare nel mio percorso formativo. Per me il campionato Formula 2 segnerà un importante punto di svolta perchè a seconda di come si evolverà la stagione avrò il riscontro del mio potenziale in campo internazionale, base da cui dovrò decidere come continuare la mia carriera".

di Antonio Caruccio

Marco Zipoli

Marco Zipoli, pilota genovese nato il 16 giugno del 1990, sarà l'altro pilota italiano a prendere parte nel 2009 al campionato Formula 2. Dopo l'ufficializzazione di Gandolfi, sono ora due gli alfieri della nostra nazione che terranno alto il tricolore nel panorama internazionale della nuova categoria voluta e creata direttamente dal presidente della FIA Max Mosley, affidata alla gestione di Palmer ed alla realizzazione dei telai dalla Williams. Zipoli, dopo un'importante carriera nei kart, al suo secondo anno in formula è reduce dal Campionato Italiano Formula 3 con il team Corbetta, dopo essersi aggiudicato nel 2007 il titolo di vicecampione in Formula Azzurra.

- Perché hai deciso di correre nel 2009 nel campionato Formula 2?

"I presupposti con cui mi hanno presentato questa categoria sono stati molto interessanti per me. Un ingegnere seguirà tre vetture rispettivamente di alta media e bassa classifica, in modo da poter fornire utili dettagli anche ai piloti che non riescono ad essere competitivi fin da subito. La macchina è uguale per tutti e mette i piloti sullo stesso piano, dando spazio al talento di ognuno di noi, ma anche alla fortuna. Inoltre, il costo della stagione è molto vantaggioso, pur se la mia decisione è stata dettata dalla possibilità di confrontarmi nel panorama interna-

zionale in cui il più bravo vince".

- La gestione di questa categoria sarà però differente rispetto alle formule in cui hai sino ad ora corso. Come ti regolerai?

"Credo che sia un'ottima mossa perchè la monogestione offre un unico servizio, uguale per tutti, e questo fa notevolmente abbassare il costo della categoria rispetto ad un campionato in cui ci sono team rivali che devono competere tra loro".

- Una novità per te sarà l'introduzione del powerboost da utilizzare in gara. Prevedi problemi?

"Non ho mai provato il push to pass nelle vetture su cui sino ad ora ho corso. Però se servirà per superare gli altri concorrenti, soprattutto al volante di vetture con molto carico aerodinamico, è una tecnologia ben accetta. E' sempre un buon aiuto avere un supplemento di 50 cv per circa 10 secondi".

- Quali sono le tue aspettative per la prossima stagione?

"Spero di poter puntare alla conquista del titolo con l'equipe che mi sarà affidata, anche se va considerato che ci saranno piloti molti forti come Robert Wickens e Julien Jousse. Sono però convinto di avere le carte in regola per portare a termine una buona stagione".



- Un commento sulla tua carriera sino a questo periodo?

"Direi molto positiva. Ho avuto qualche problema nel 2008 in quanto ad inizio stagione non sono riuscito ad esprimermi al massimo con la nuova macchina, ma ho recuperato nell'arco di tutto il campiona-

to, sino a giocarmi il terzo posto assoluto nell'ultima gara a Vallelunga, sfumato solo per una penalizzazione. In Formula Azzurra ho raccolto degli ottimi risultati nel 2007. Oltretutto va considerato che ho solo 18 anni, ma mi ritengo già pronto per disputare la Formula 2".

*Buoni e
della stagione*

cattivi
one 2008



Il migliore

Lewis Hamilton



Vincere il campionato del mondo al secondo anno di presenza in F1, dopo aver sfiorato il trionfo nella stagione del debutto. Questo è Lewis Hamilton, un fenomeno da conservare, un pilota unico e che inevitabilmente richiama il paragone con Ayrton Senna. Velocissimo su tutte le piste e in ogni condizione meteo. E' giovane, ha pochi GP sulle spalle. Non potrà che migliorare, un fatto che terrorizza i suoi avversari.

La delusione

Heikki Kovalainen



Dopo l'ottima seconda parte di campionato nel 2007 con la Renault, Kovalainen ha preso il posto di Alonso alla McLaren e subito si è proposto come antagonista di Hamilton. Ma gara dopo gara ha dimostrato di non riuscire a tenerne il passo. Qualche lampo lo ha lanciato, ma la sua annata è stata decisamente mediocre, sotto le aspettative. Ha le qualità di Kubica e Hamilton, i giovani emergenti, ma non riesce ad esprimerle a dovere.



Il migliore

Sébastien Loeb



Umano (si fa per dire...) fino a metà 2008, l'alsaziano di ghiaccio ha rimesso la tuta da Extraterrestre per il finale di stagione. Dalla Finlandia in poi ha messo in carriera sei vittorie su sette gare disputate, con la perla del successo fortissimamente voluto in Galles. Assolutamente imbattibile, SuperSeb sta anche continuando a macinare record su record. Numeri che rimarranno scolpiti per molti anni su tutti i libri di storia.

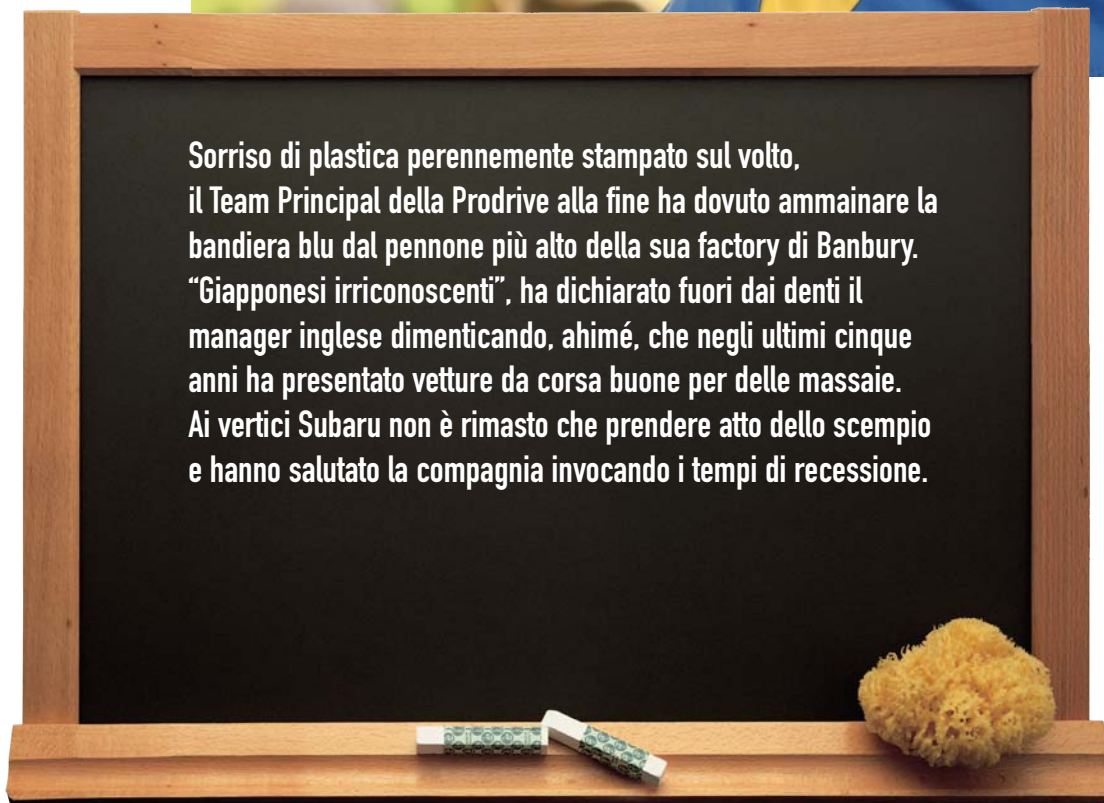
Mondiale Rally

La delusione

David Richards



Sorriso di plastica perennemente stampato sul volto, il Team Principal della Prodrive alla fine ha dovuto ammainare la bandiera blu dal pennone più alto della sua factory di Banbury. "Giapponesi irriconoscibili", ha dichiarato fuori dai denti il manager inglese dimenticando, ahimé, che negli ultimi cinque anni ha presentato vetture da corsa buone per delle massaie. Ai vertici Subaru non è rimasto che prendere atto dello scempio e hanno salutato la compagnia invocando i tempi di recessione.



*Il migliore***Valentino Rossi**

Chi se non lui, Valentino Rossi. Che sa mantenere intatta la sua voglia di vittoria, di misurarsi con i giovani talenti approdati nella Moto GP come Dani Pedrosa o Jorge Lorenzo. Rossi ha saputo rinascere da una situazione estremamente delicata dopo i guai col fisco italiano. Ha capito di avere commesso errori gravi, ha cacciato parte del suo staff, si è ripulito. Poi ha messo una enorme pressione a Yamaha. Rossi ha la mentalità di un Michael Schumacher, per questo continua a dominare. Non sembra neanche un pilota italiano...

La delusione

Marco Melandri



E' arrivato in Ducati con l'intento di aiutare Casey Stoner nella battaglia con Valentino Rossi e poi per veleggiare con assiduità nei top cinque della Moto GP. Si è invece ritrovato spesso e volentieri in ultima fila, incapace di governare la Ducati per un intero campionato. I grandi campioni, nella difficoltà, sanno adattarsi alla moto che hanno, lui pretendeva il contrario. Grande delusione.

Il migliore
Scott Dixon



Non era mai stato in questo stato di grazia, nemmeno nell'anno del primo titolo. Scioccante, in particolare, la sicurezza con cui ha affrontato le varie fasi della stagione, nemmeno minimamente intaccata dai (pochi) errori commessi. Il successo nella 500 Miglia di Indianapolis è stato uno dei più perentori dell'era IRL.

La delusione

Tony Kanaan



Doveva essere un indiscusso punto di riferimento in casa Andretti-Green, un sicuro candidato al titolo. E' invece ancora mancato qualcosa. Soffocato da una situazione di squadra non molto chiara (o meglio, fin troppo chiara), Kanaan non è riuscito a rompere il cerchio ed imporsi a suon di risultati. Pagando anche qualche ingenuità di troppo.

*Il migliore***Lucas Di Grassi**

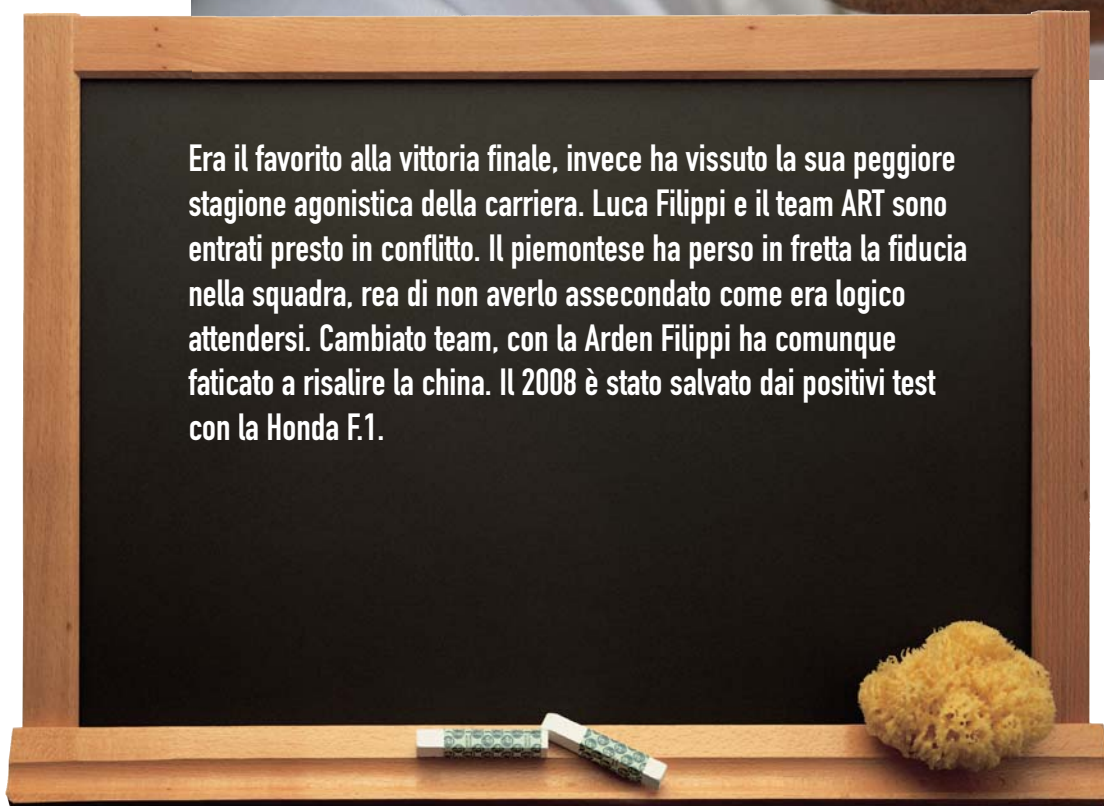
Lucas Di Grassi ha saltato i primi tre appuntamenti del campionato 2008, ma ha rischiato di conquistare il titolo. Entrato nel team Campos per sostituire il deludente Ben Hanley, il brasiliano del Renault Drivers Development ha iniziato a macinare risultati su risultati salendo tre volte sul gradino più alto del podio e tre volte su quello del secondo classificato. Il suo ritmo è stato impressionante.

La delusione

Luca Filippi



Era il favorito alla vittoria finale, invece ha vissuto la sua peggiore stagione agonistica della carriera. Luca Filippi e il team ART sono entrati presto in conflitto. Il piemontese ha perso in fretta la fiducia nella squadra, rea di non averlo assecondato come era logico attendersi. Cambiato team, con la Arden Filippi ha comunque faticato a risalire la china. Il 2008 è stato salvato dai positivi test con la Honda F1.



*Il migliore***Giedo Van der Garde**

Imprendibile per tutti, l'olandese Giedo Van der Garde ha disputato la sua annata migliore da quando corre. Il feeling con Roly Vincini, titolare e ingegnere di pista del P1 Motorsport, è stato perfetto fin dal primo giorno dei test invernali. Van der Garde ha subito tradotto in vittorie il buon lavoro svolto accumulando un vantaggio enorme sugli inseguitori conquistando il titolo con una prova di anticipo sul finale di stagione.

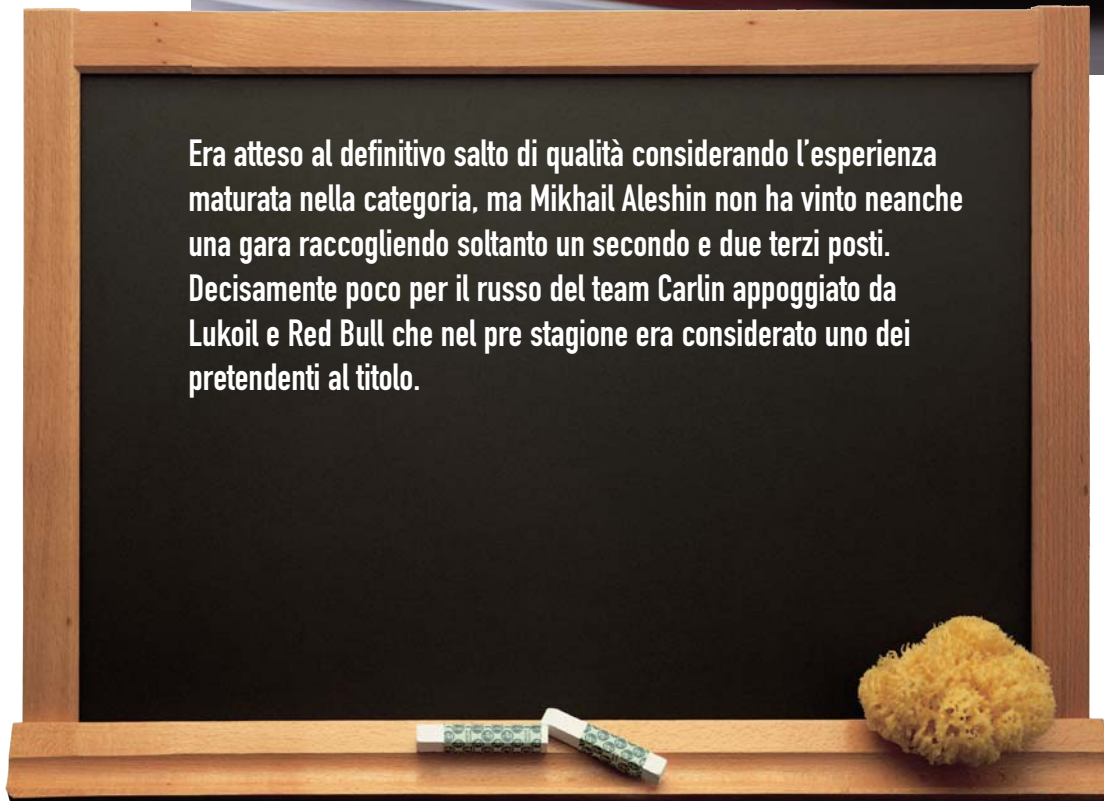
World Series Renault

La delusione

Mikhail Aleshin



Era atteso al definitivo salto di qualità considerando l'esperienza maturata nella categoria, ma Mikhail Aleshin non ha vinto neanche una gara raccogliendo soltanto un secondo e due terzi posti. Decisamente poco per il russo del team Carlin appoggiato da Lukoil e Red Bull che nel pre stagione era considerato uno dei pretendenti al titolo.



Il migliore **Jules Bianchi**



Per essere un rookie, Jules Bianchi ha disputato un 2008 straordinario. Nella difficile F3 Euro Series, il francese del team ART non ha avuto timori reverenziali per nessuno installandosi fin dalle prime gare sul podio, come il 3° posto al Mugello. Bianchi ha poi compiuto il suo capolavoro a Zolder, aggiudicandosi il Master F3 vincendo poi le gare di Le Mans e Hockenheim. Non male per un ragazzo che ha debuttato in monoposto nel 2007.

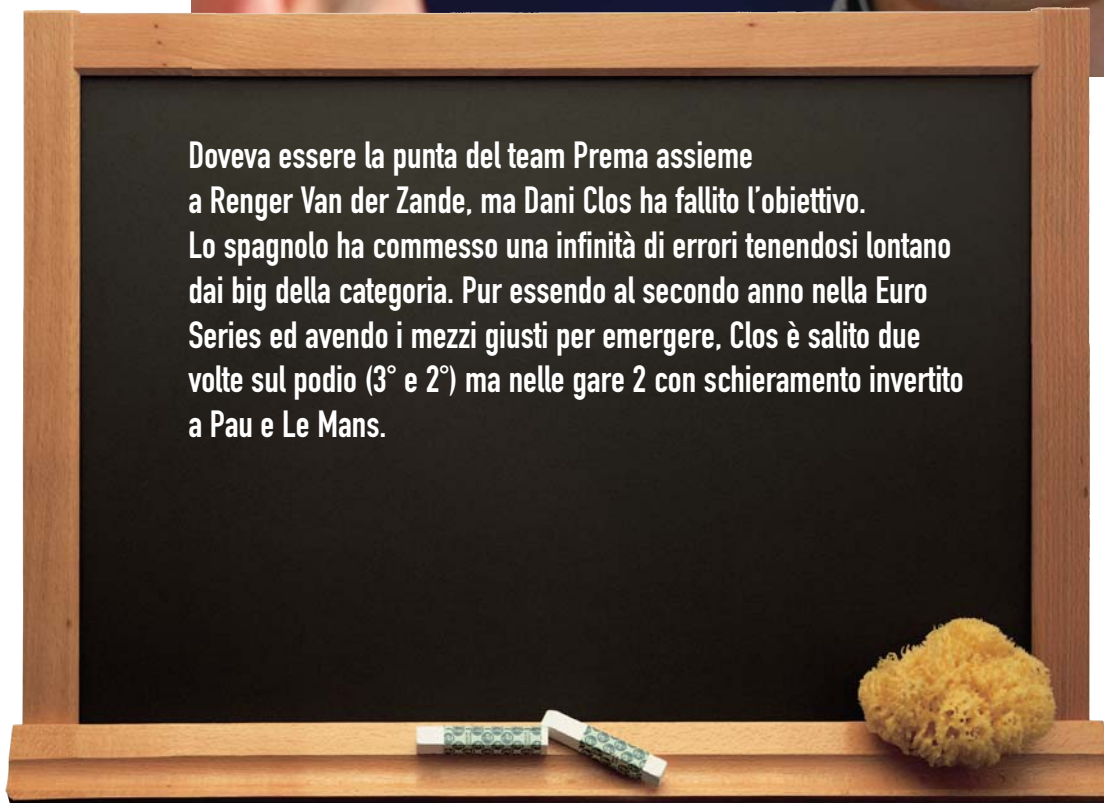
F.3 Euro Series

La delusione

Dani Clos



Doveva essere la punta del team Prema assieme a Renger Van der Zande, ma Dani Clos ha fallito l'obiettivo. Lo spagnolo ha commesso una infinità di errori tenendosi lontano dai big della categoria. Pur essendo al secondo anno nella Euro Series ed avendo i mezzi giusti per emergere, Clos è salito due volte sul podio (3° e 2°) ma nelle gare 2 con schieramento invertito a Pau e Le Mans.



*Il migliore***Chris Van der Drift**

Sette pole, sei vittorie, tre secondi e un terzo posto su un totale di sedici gare. Il cammino di Chris Van der Drift nel campionato di F.Master è paragonabile a quello di uno schiacciasassi. Il neozelandese del JD Motorsport ha corso praticamente contro se stesso. Una stagione perfetta.

Formula Master

La delusione

Michael Ammermuller



Coraggioso nel fare un bel salto indietro, dalla GP2 alla Master, per rilanciarsi, l'ex pilota Red Bull non è però stato in grado di contrastare degnamente Van der Drift. Michael Ammermuller ha anche dovuto fare i conti con il rookie Leimer, arrebbante compagno di squadra che spesso lo ha sovrastato. Folle la decisione di Ammermuller di cambiare team prima dell'ultima decisiva gara.



Il migliore

Valtteri Bottas



Campione europeo 2008, Valtteri Bottas del team Motopark ha dimostrato di possedere nervi saldissimi per conquistare tale titolo. Il finlandese ha avuto la forza di recuperare lo svantaggio accumulato su Ricciardo. Il suo punto debole era la bagarre, ma nella prova finale di Barcellona ha ampiamente dimostrato di aver superato anche tale scoglio. Bravissimo nello sfruttare al massimo, e nel primo giro lanciato, le gomme nuove.

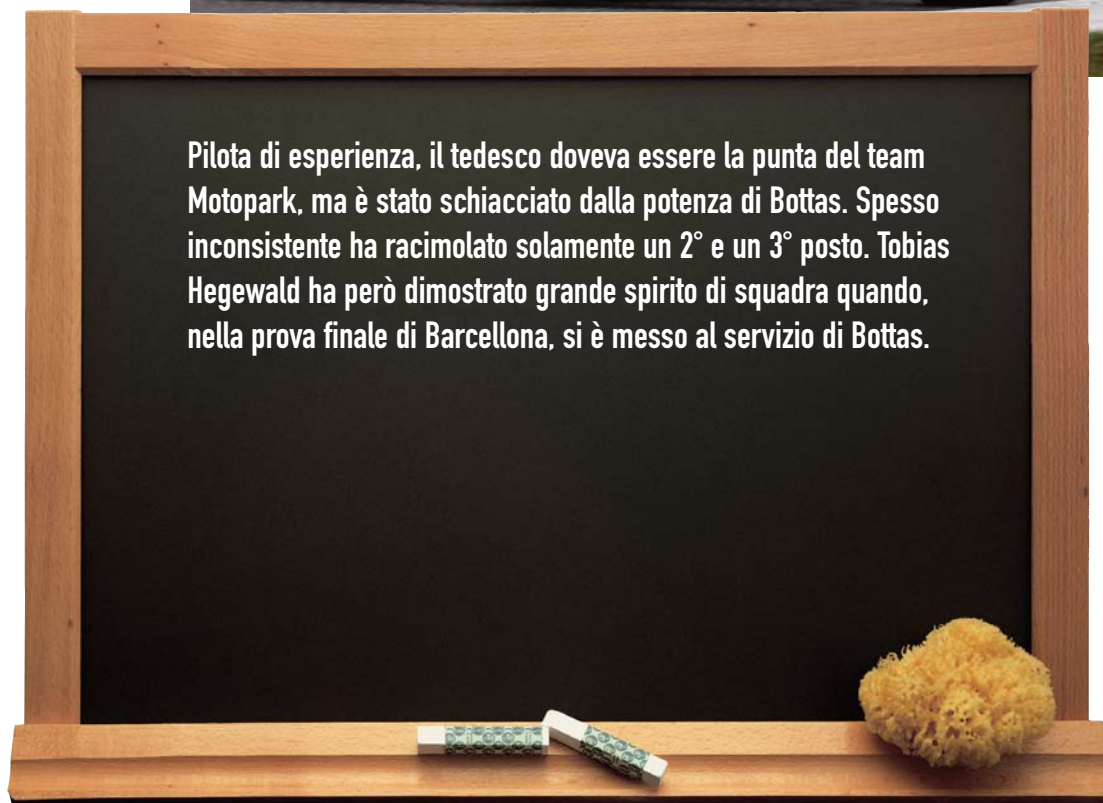
Eurocup F. Renault

La delusione

Tobias Hegewald



Pilota di esperienza, il tedesco doveva essere la punta del team Motopark, ma è stato schiacciato dalla potenza di Bottas. Spesso inconsistente ha racimolato solamente un 2° e un 3° posto. Tobias Hegewald ha però dimostrato grande spirito di squadra quando, nella prova finale di Barcellona, si è messo al servizio di Bottas.



*Il migliore***Mirko Bortolotti**

Privo dei chilometri dei test invernali, Mirko Bortolotti si è accordato all'ultimo minuto con il team Lucidi per partecipare al tricolore F.3 che già aveva affrontato nel 2007. Dopo un avvio in cui era emerso Piscopo, Bortolotti gara dopo gara si è avvicinato al gradino più alto del podio finché non se ne è impossessato vincendo il campionato. Maturo, veloce, completo dal punto di vista tattico e tecnico, ora Bortolotti è atteso a sfide più impegnative.

La delusione

Francesco Castellacci



Arrivava dalla F.3 britannica dove aveva macinato parecchi chilometri e in un contesto decisamente di maggior profilo rispetto all'italiano. Per questo si pensava che Francesco Castellacci, unitosi al team Lucidi, potesse essere con facilità uno dei protagonisti assoluti del tricolore. Invece, pur mostrando doti velocistiche, non ha mai graffiato come doveva.



Il migliore

Pal Varhaug



Nessuno si aspettava di ritrovare un norvegese in cima alla classifica. Pal Varhaug arrivava dal campionato svizzero, ma forse solo Jenzer era certo di avere nel proprio team il campione del 2008. Bravo, veloce, riflessivo, Varhaug ha fregato tutti confermando una volta di più che il titolo tricolore della F.Renault non fa per i piloti italiani.

F. Renault Italia

La delusione

Daniel Zampieri

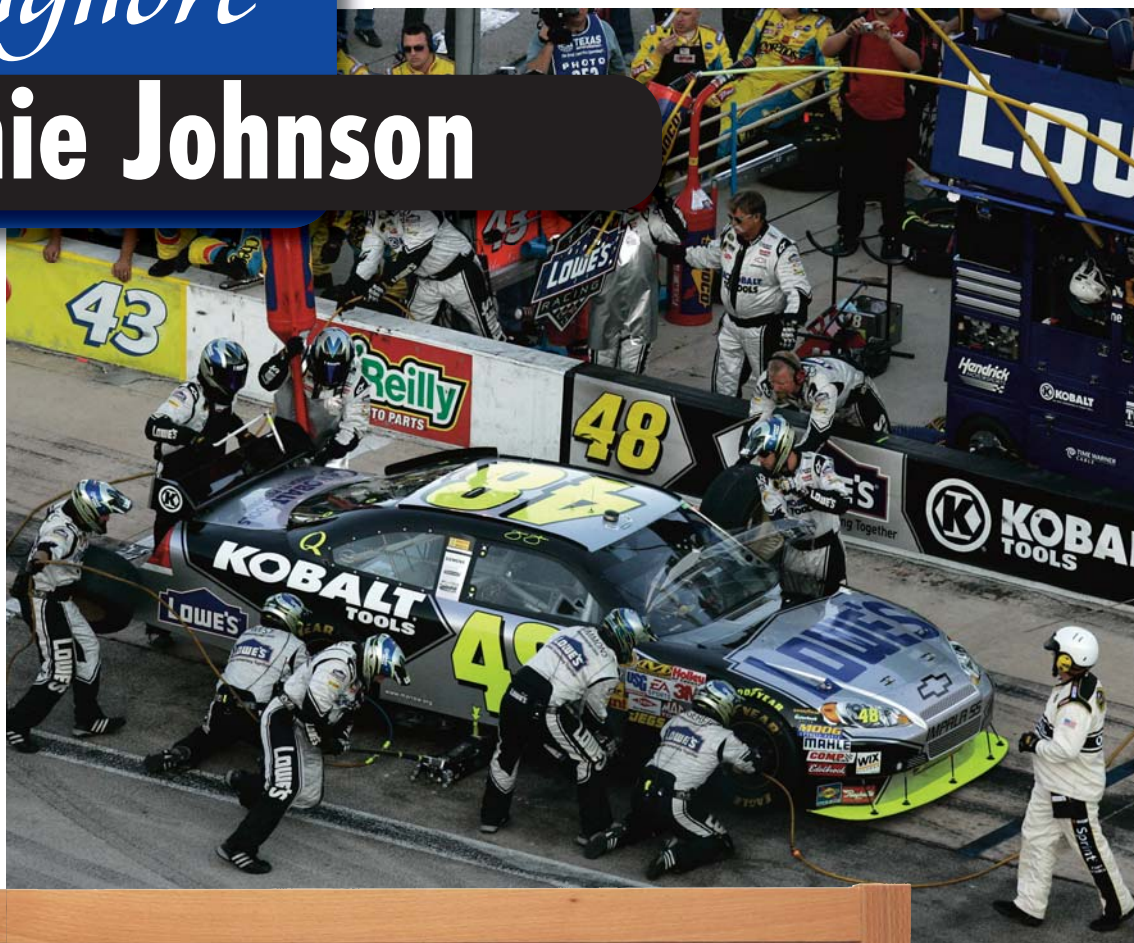


Al terzo anno di F.Renault, Daniel Zampieri doveva essere l'italiano che finalmente conquistava il campionato della categoria. Invece il laziale della BVM è incappato in una stagione negativa. Troppi alti e bassi, momenti bui. Un vero peccato perché a Zampieri il talento non manca. Serve una persona che lo sappia gestire al meglio per permettergli di esprimere tutto il suo potenziale.



Il migliore

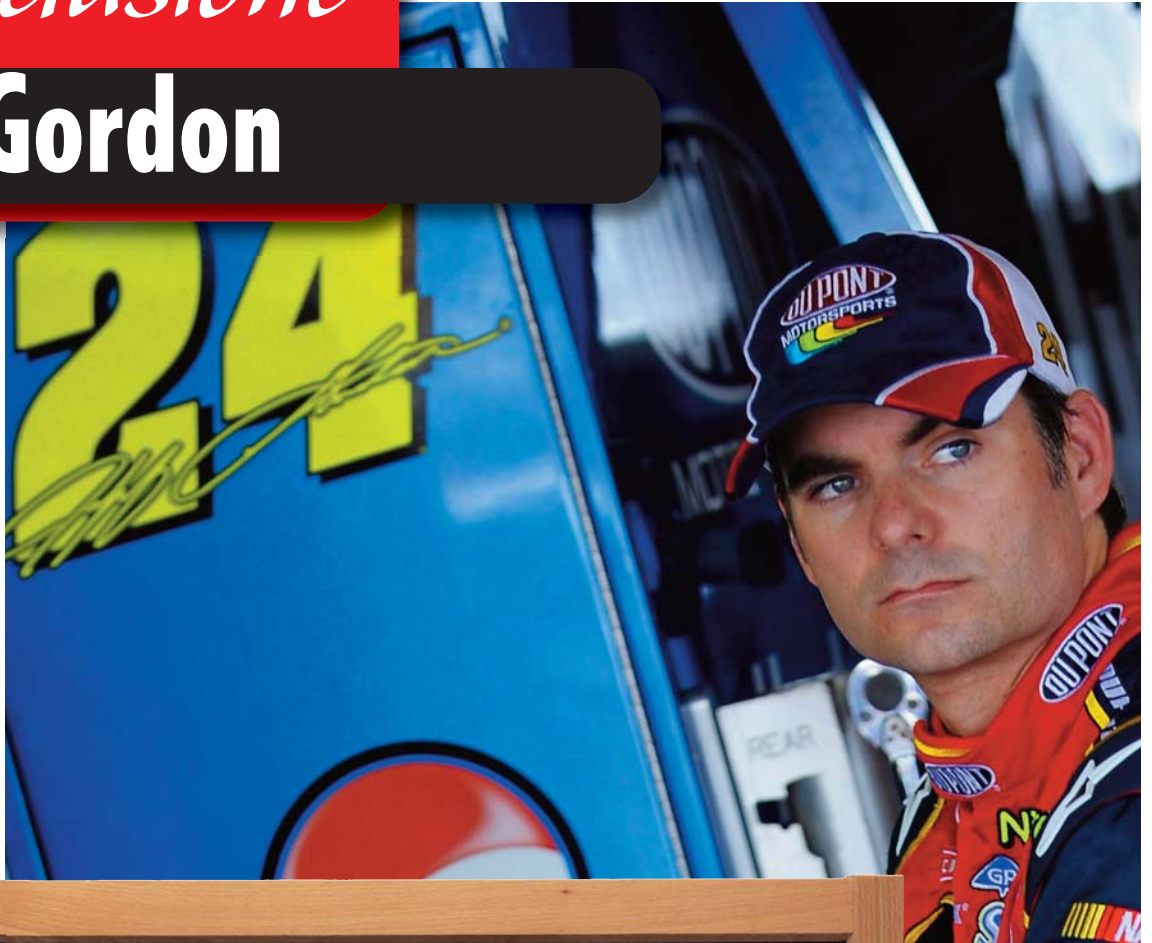
Jimmie Johnson



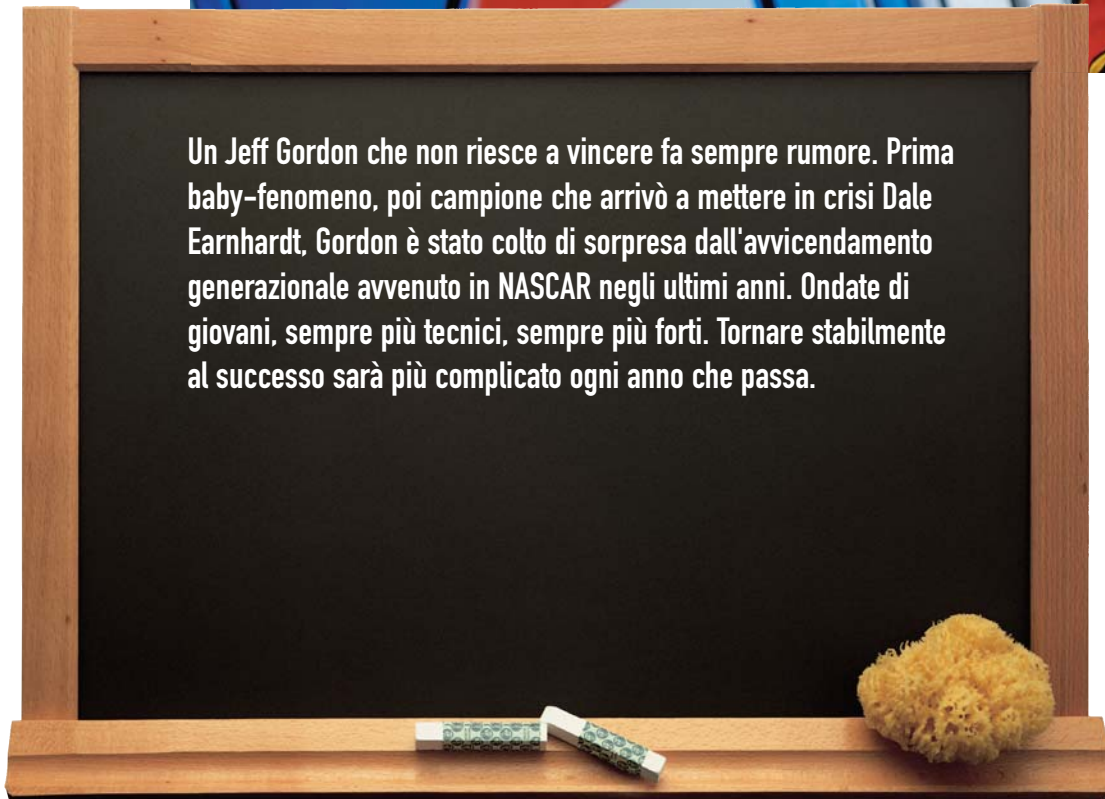
Incredibile Jimmie. Altresì incredibile, come molti tifosi ed addetti ai lavori continuano a trovare sempre più improbabili modi per sminuirne i risultati. Dopo avere iniziato a correre oltre i 20 anni, la progressione è stata impressionante, fino ad arrivare ai tre titoli consecutivi in sole sette stagioni complete. Grazie anche ad un team inaffondabile, che però lui ha contribuito a creare.

La delusione

Jeff Gordon



Un Jeff Gordon che non riesce a vincere fa sempre rumore. Prima baby-fenomeno, poi campione che arrivò a mettere in crisi Dale Earnhardt, Gordon è stato colto di sorpresa dall'avvicendamento generazionale avvenuto in NASCAR negli ultimi anni. Ondate di giovani, sempre più tecnici, sempre più forti. Tornare stabilmente al successo sarà più complicato ogni anno che passa.



*I migliori***Bertolini/Bartels**

Un anno vissuto pericolosamente quello dell'equipaggio del team Vitaphone composto da Andrea Bertolini e Michael Bartels. Al volante della fida Maserati MC12, il duo italo-tedesco si è ottimamente amalgamato vincendo il campionato 2008, ma non è stato semplice. Dalla loro, la costanza delle prestazioni e le decisive vittorie nella 24 Ore di Spa e a Zolder. Il Belgio è loro amico.

La delusione

Team Jetalliance



Un avvio a razzo con i successi di Silverstone e Oscherleben, poi la Aston Martin del team Jetalliance si è persa. Il punto più basso lo si è raggiunto a Bucarest quando Karl Wendlinger e Ryan Sharp sono stati bloccati perché la macchina non era ritenuta sicura in pieno dissidio con la Prodrive. Infine, la mancata partecipazione all'ultima prova in Argentina e la decisione di non continuare nel FIA GT.

*Il migliore***Timo Scheider**

Undici gare, otto volte sul podio, tre vittorie. Timo Scheider ha azzeccato la migliore stagione da quando corre nel DTM divenendo il numero uno dell'Audi e portando a casa il campionato. Il tedesco è stato l'unico dei piloti Audi a tenere testa al talentuoso Di Resta della Mercedes. E dire che la carriera di Timo pareva destinata a un ruolo di perenne seconda guida

La delusione

Bruno Spengler



Punto fermo della Mercedes da qualche anno, vice campione DTM nel 2007, Bruno Spengler nel 2008 non ha tenuto il passo dei migliori piloti della Casa di Stoccarda. Con Schneider avviato al ritiro, Spengler doveva prenderne il timone, ma è stato travolto dai suoi compagni di squadra Di Resta e Green.

Il migliore

Yvan Muller



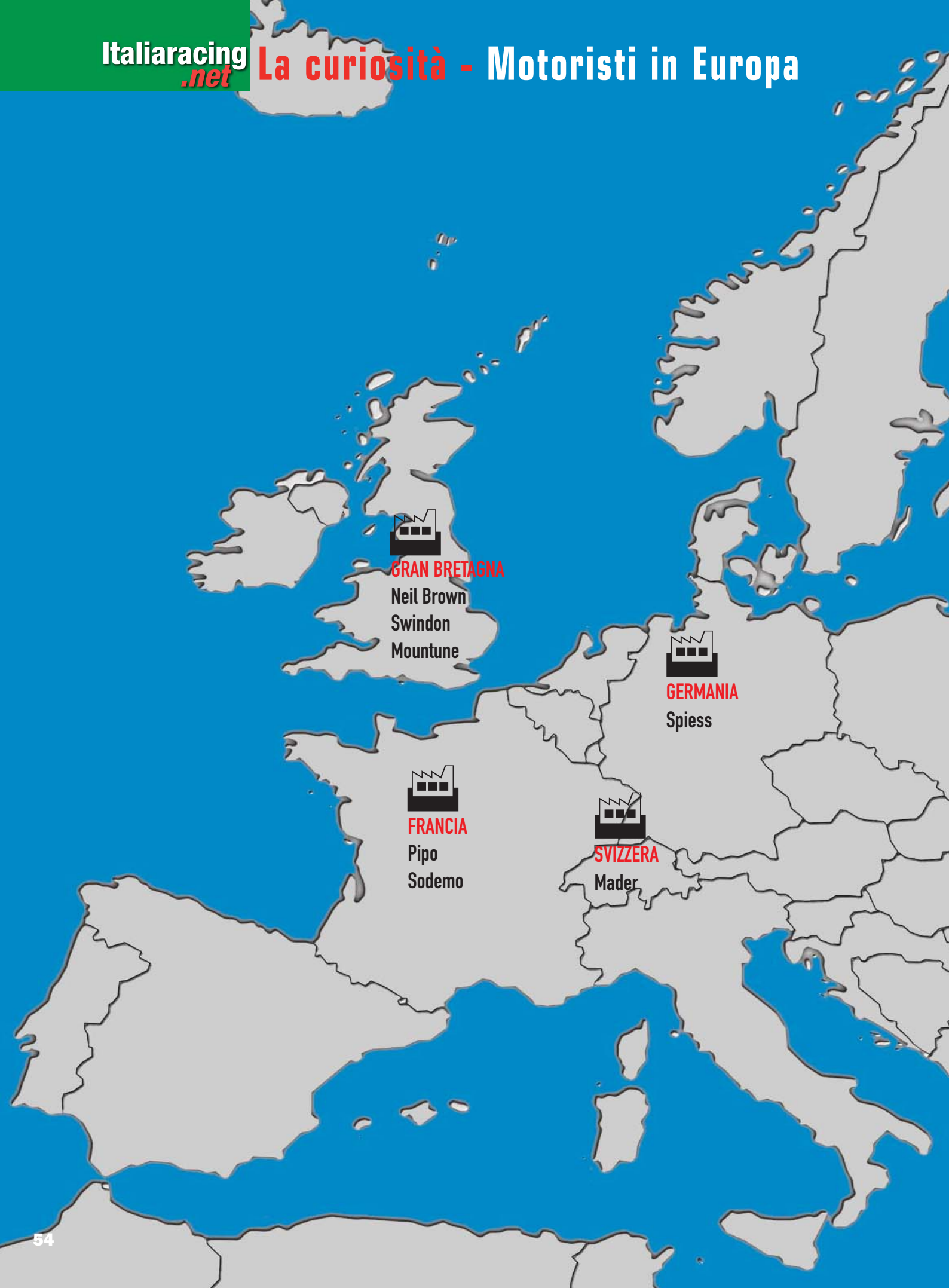
Non sempre il campione è il migliore, ma Yvan Muller è stato veramente il più forte nel WTCC del 2008. Un campionato lungo, difficile, dove non conta essere sempre velocissimi, ma occorre anche essere ottimi amministratori. Il francese della Seat ha saputo conquistare tre vittorie e una marea di piazzamenti rivelatisi fondamentali.

La delusione

Augusto Farfus



Veloce sì, ma quanti errori. Quanti incidenti. Certo, a volte la colpa non era sua, ma un vero campione deve anche imparare a capire quando è il momento di tirarsi fuori dalla bagarre. Augusto Farfus della BMW pare ancora non comprendere le lezioni e così è finito lontano dalle zone alte della classifica rimediando un pesante distacco dal migliore dei piloti della Casa di Monaco di Baviera, Andy Priaulx.



GRAN BRETAGNA

Neil Brown
Swindon
Mountune



GERMANIA

Spiess



FRANCIA

Pipo
Sodemo



SVIZZERA

Mader

Le origini del rombo

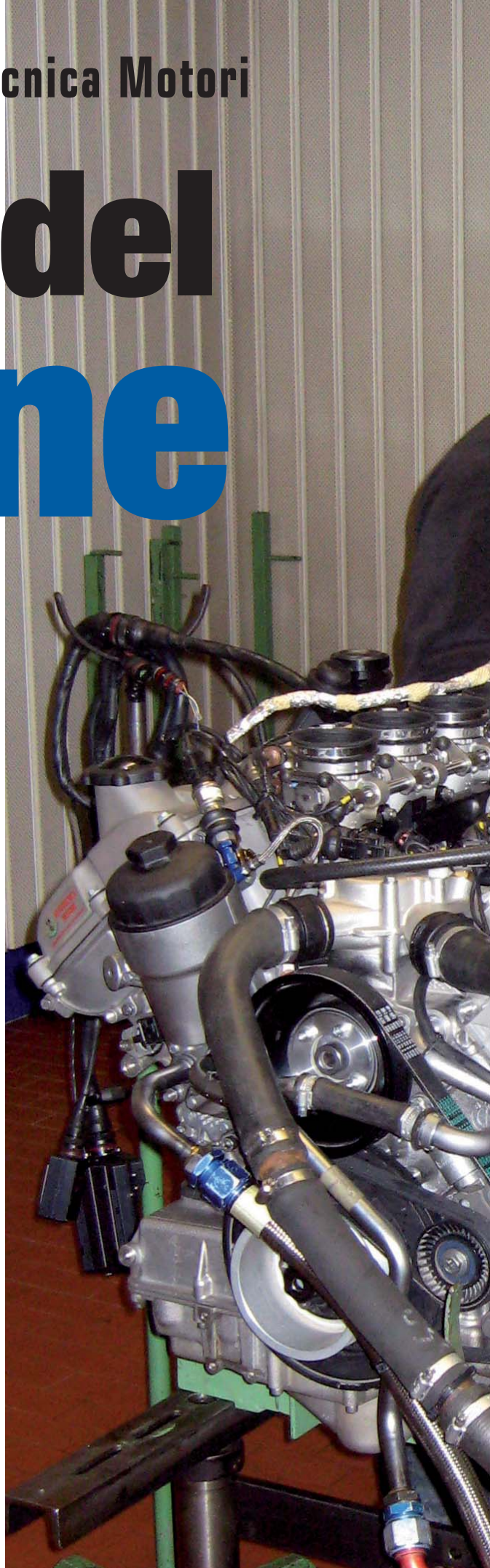
di Valerio Faccini

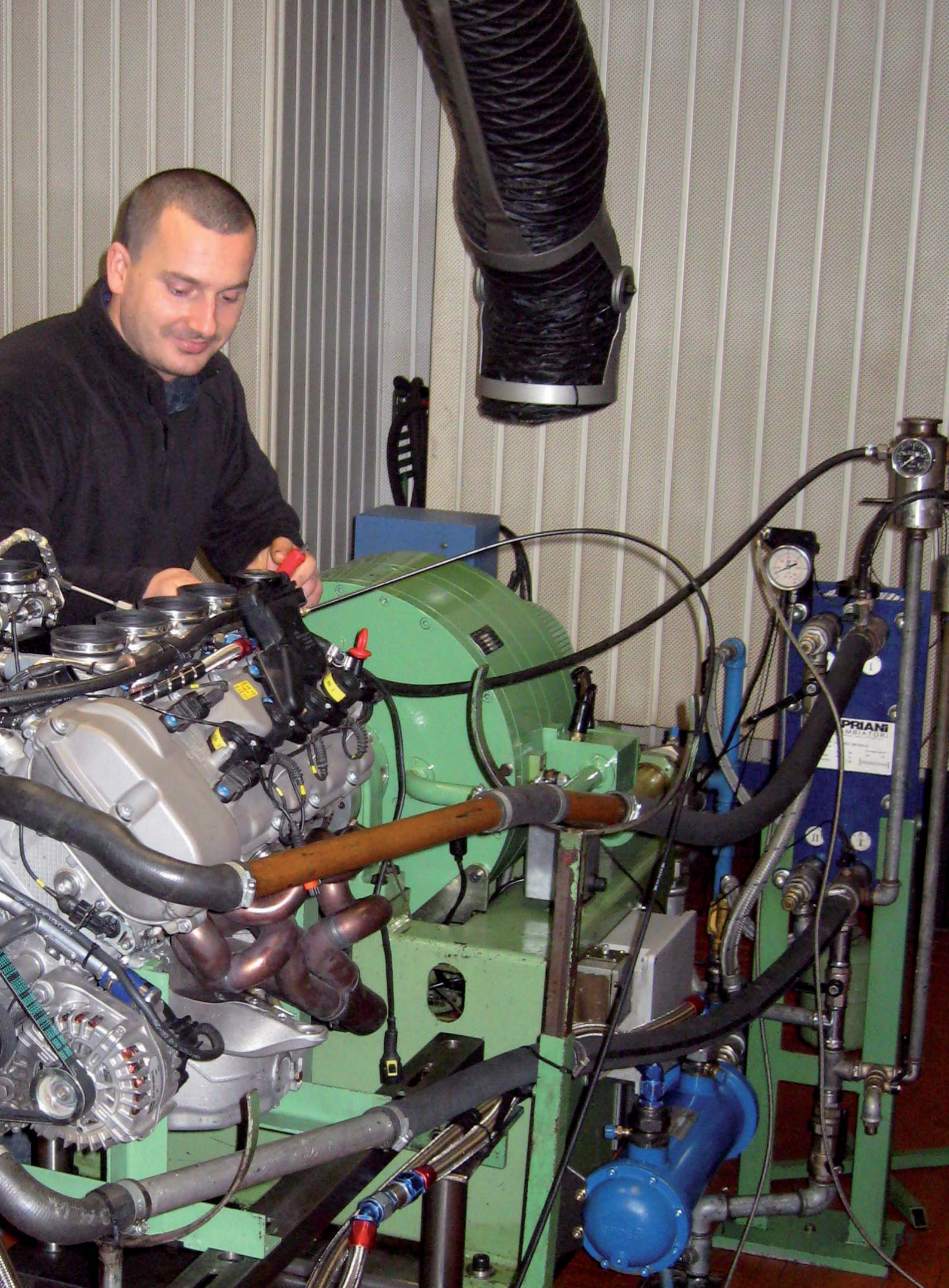
L'erba del vicino è sempre più verde. L'affermazione può essere tranquillamente traspota nell'automobilismo italiano, in particolare nel settore dei motoristi. Dappertutto in Europa esistono aziende, o meglio, preparatori di motori, la cui fama ha varcato i confini delle rispettive nazioni giungendo sino a noi. Mentre in Italia... nebbia fitta. Per saperne qualcosa bisogna affidarsi al "pissi pissi bau bau" dei paddock, perchè servirsi del preparatore capace, del motorista in gamba, è un vantaggio competitivo di cui nessuno vuole privarsi e chi ce l'ha se lo tiene ben stretto evitando di andare a spifferare in giro il nomi ed indirizzi. Il solito provincialismo. In Francia si possono trovare realtà come Pipo, preparatore dei motori delle Peugeot Wrc da rally e delle Ford Focus ufficiali. Oppure realtà come Sodemo, che ricavò un motore di F3 da un due litri Renault che a metà anni '90 spopolò. In Gran Bretagna ci sono Neil Brown, che collabora con Audi per il Dtm, prepara motori Honda per la F3 e per le Civic del Btcc. Poi c'è la Swindon, che motorizza la Vauxhall ufficiale di Giovanardi nel Btcc. Facile ricordare anche il nome Mountune che preparò i motori per le Ford gruppo A da rally. In Germania c'è Sigfried Spiess storico preparatore per la F3 di Opel e Volkswagen. In Svizzera c'è Heini Mader. E l'elenco potrebbe proseguire oltre. Anche senza scomodare aziende come John Judd e Zytek, cresciute nel tempo sino a trasformarsi da preparatori in costruttori di propulsori. E in Italia? Finita l'era Novamotor (oggi chiusa) chi c'è? Italiaracing vuole fare un po' di luce sul settore, per capire quali sono le ragioni dell'oblio in cui è confinato. Abbiamo qualche azienda valida, di buon livello, o effettivamente gli stranieri ci sono superiori? Con questo numero del Magazine inizieremo a visitare quei motoristi italiani che abbiano lavorato (oggi od in passato) per conto di un costruttore. Iniziamo con uno dei preparatori più apprezzati (e, per quanto enunciato in apertura, conseguentemente misconosciuti) dell'ambiente: L'Autotecnica Motori di Casalmaggiore nella bassa cremonese. Dal nostro giro d'orizzonte, si sarà già capito, è ovviamente esclusa la F1.

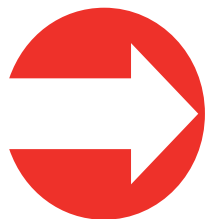
I maghi del pistone

di Valerio Faccini

C'era una volta un artigiano motorista: Edo Riboldi, (poco) noto nell'ambiente come "Edo", con il socio Roberto Federici titolare di un'officina di preparazione per motori da competizione a Casalmaggiore, in provincia di Cremona. Oltre trent'anni dopo Riboldi e Federici sono ancora al lavoro con tuta ed attrezzi, ma la loro azienda, l'Autotecnica, è diventata Autotecnica Motori ed è stata rilevata da tre giovani: Renzo, trentunenne figlio di Roberto, il ventiseienne Dario Mondellini e l'ingegner Giovanni Delfino, il meno giovane dei tre, trentaquattrenne. Nel passato l'Autotecnica ha preparato motori per marchi Fiat Auto Corse ed Alfa Corse. Per squadre come Cram Competition, Lucidi Motors e Nordauto. Per costruttori come Tatuus, Lucchini ed Ermolli, oltre ad aver reso i propri servizi ad un gran numero di piloti privati. Tra i conduttori che hanno guidato una vettura spinta da un motore preparato da Edo, oltre ai piloti Alfa Romeo Francia, Larini, Giovanardi, Tarquini, Farfus e Thompson ed a quelli Fiat Travaglia e Navarra, vi sono anche Felipe Massa, quando corse la 24 Ore di Pergusa con l'Alfa 147 ufficiale, e Giancarlo Fisichella che disputò nel 2006 la prova di Monza dell'ETCC al volante di un'Alfa 156. Oggi tra i clienti figurano la Fiat Portugal e la Trico Motorsport per i propulsori delle loro Punto Abarth da rally, il Roal Motorsport con le M3 per il campionato Superstars, la Zerocinque Motorsport impegnata con le proprie Bmw nel CITE e nell'ETCS. Tuttavia non mancano i committenti desiderosi di mantenere l'anonimato, sia tra i privati, sia tra le squadre blasonate. L'ingresso dei nuovi soci darà un ulteriore impulso verso l'alto all'attività giovandosi delle competenze dell'ingegner Delfino, specialista nella sperimentazione, ovvero nell'attività di collegamento tra il tavolo da disegno del progettista di motori e le risultanze della sala prova e del campo di gara. Altra attività specialistica di Delfino è lo sviluppo delle strategie di gestione elettronica dei motori. L'Autotecnica Motori ha da poco concluso un accordo per la distribuzione, l'assistenza e la promozione in Italia di prodotti racing della Magneti Marelli. L'accordo prevede inoltre lo sviluppo congiunto, grazie alle attrezzature di cui è dotata l'azienda di Casalmaggiore, di nuovi accessori e componenti Marelli. L'azienda è in fase di ampliamento con la realizzazione dei nuovi uffici prevista entro l'estate 2009. Gli obiettivi che il trio Federici-Mondellini-Delfino si pone, sono ambiziosi: affiancare all'attività di preparazione, che resterà l'attività cruciale dell'azienda, l'ingegnerizzazione dei motori, con l'impiego di programmi di simulazione al computer per dotarsi di quel know-how necessario a soddisfare le richieste del reparto corse di una Casa.





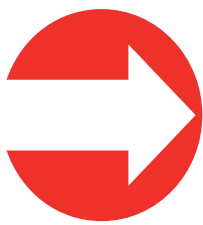


Giovanni Delfino

Milanese di Arese, laureato al Politecnico di Milano in ingegneria meccanica, ha lavorato dal 2003 al 2007 nei reparti corse delle varie aziende del gruppo Fiat che in quegli anni si sono avvicendate nella gestione dei programmi sportivi del costruttore italiano: N Technology, MilanTech, Fiat Power Train Racing ed Auto Delta. Dapprima come ingegnere motorista addetto all'acquisizione ed all'analisi dei dati rilevati sui motori delle Ferrari F.550 Maranello e F.575 Gtc preparate ad Arese. Successivamente, è divenuto responsabile dei motori della squadra test Alfa Romeo nell'Etcc. Nel triennio 2005-'07 è stato responsabile motori della squadra test e sviluppo delle Fiat Punto Abarth da rally e della squadra Corse per le Alfa 156 che corsero nel Wtcc. Nel 2007, lasciato il gruppo torinese, è passato alla N Technology di Mauro Sipsz (a sua volta staccatasi dalla Fiat). Qui ha riprogettato il propulsore destinato all'istallazione sulle monoposto di F. Master nella stagione 2008 ed è stato motorista del team che ha partecipato al Wtcc schierando le Alfa 156 nel 2007 e le Honda Accord nella stagione seguente.

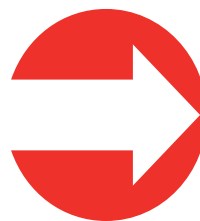


Sala di montaggio



Dario Mondellini

Diplomato perito meccanico all'istituto tecnico Ferrari di Maranello, Mondellini è specializzato nel montaggio motori e nell'assistenza in pista. Esperienze lavorative precedenti: alla Sauber, alla Fiat Power Train Racing ed alla Lrm Motors.



Renzo Federici

Tecnico motorista specializzato già in forza all'Autotecnica, con esperienze sia in sala prova, sia di assistenza sui campi di gara.



Ruote nel

Quando la F.1 correva il 1° gennaio

di Carlo Baffi

Nella Formula Uno moderna, gennaio è sinonimo di presentazioni ufficiali e debutti in pista delle nuove monoposto. Per le ostilità vere e proprie si deve attendere la primavera. In passato però, i tempi del Circus hanno conosciuto realtà diverse, ovvero quando già nel primo mese dell'anno prendeva il via la stagione agonistica. Il primo esempio di precocità risale al 18 gennaio 1953, quando il mondiale, alla sua quarta edizione, fa tappa in Argentina. Una novità che offre maggiore internazionalità al Campionato, visto che nelle tre edizioni precedenti, esclusa la 500 Miglia di Indianapolis, tutte le gare hanno luogo in Europa. Teatro del 1° round iridato, l'Autodromo Municipal 17 Otubro di Buenos Aires, che registra il tutto esaurito. La folla è così numerosa che invade persino il prato a ridosso del tracciato. Una concessione da parte degli organizzatori, che si rivela alquanto scriteriata. Nel corso del 32° passaggio, per evitare un bambino che attraversa d'improvviso la pista, Nino Farina finisce



Juan Manuel Fangio

tempo



John Surtees con la Honda

tra il pubblico, provocando una decina di vittime e molti feriti. Una tragedia che fa passare in secondo piano la cavalcata trionfale di Alberto Ascari alla guida della sua Ferrari. Negli anni successivi, fino al 1958, sarà sempre l'Argentina a fare da apripista al mondiale in gennaio, salutando i quattro successi consecutivi di Fangio e quello di Stirling Moss. Ma il record di "partenza anticipata" va sicuramente al 1965, con il via addirittura nel giorno di Capodanno. Lo scenario però è cambiato e dal Sud America si è passati in Sud Africa, per la precisione sul vecchio circuito di East London. Nelle qualifiche disputatesi il giorno prima, quindi ancora nel 1964, prevale Clark che alla guida della Lotus

33 detta legge anche in gara, precedendo di oltre 29" la Ferrari di Surtess e la BRM di Graham Hill. Sesto, si piazzerà un giovane debuttante scozzese su BRM, reduce da una grande annata in F.3: Jackie Stewart. Un nome destinato a divenire leggenda. Nel '67 si parte ancora col GP del Sud Africa, ma il circuito è quello nuovo di Kyalami costruito a sud di Johannesburg. La gara del 2 gennaio segna la prima affermazione (delle due in carriera) del messicano Pedro Rodriguez su Cooper Maserati, che precede il compagno di scuderia, il rhodesiano John Lowe, costretto a cedere la leadership per problemi ai freni. Nel 1968, Kyalami saluta la nuova stagione ancora nel primo giorno dell'anno. Ad imporsi è

Jim Clark su Lotus Climax, dopo aver marcato la pole ed il giro veloce. Per lo "scozzese volante" si tratta di una vittoria storica. E' la numero 25, che gli permette di superare il record di Fangio; ma sarà anche l'ultima. Il 7 aprile di quello stesso anno, il campione d'oltre Manica perderà la vita nel corso di una gara di F.2 ad Hockenheim. Dal 1972 al 1980, l'Argentina torna ad essere sede della "prima invernale" del Circus. Salvo il '76, con il GP del Brasile ad Interlagos, la lotta alla corona iridata scatta da Buenos Aires, registrando i successi di Stewart, Fittipaldi, Hulme, Pace, Scheckter, Andretti, Laffite e Jones. Il 1982 sarà l'ultima volta in cui la stagione agonistica prenderà il via a gennaio.



Jim Clark primo a Kyalami nel 1968

25 gennaio

A1 Grand Prix a Taupo
GP2 Asia a Al Sakhir
Speedcar a Al Sakhir
Grand Am a Daytona
IRC – Monte Carlo

1 febbraio

Mondiale Rally - Irlanda

8 febbraio

A1 Grand Prix a Giakarta
GP2 Asia a Losail

15 febbraio

Mondiale Rally - Norvegia

22 febbraio

A1 Grand Prix a Gauteng

28 febbraio

GP2 Asia a Dubai
Speedcar a Dubai

8 marzo

WTCC a Curitiba
IRC – Curitiba
Italiano Rally al Ciocco

15 marzo

A1 Grand Prix a Mexico City
Mondiale Rally - Cipro

22 marzo

WTCC a Puebla
ALMS a Sebring

29 marzo

F.1 a Melbourne
A1 Grand Prix
GT italiano a Vallelunga
CITE a Vallelunga
F.Azzurra a Vallelunga
Porsche Cup a Vallelunga

5 aprile

F.1 a Sepang
GP2 Asia a Sepang
Speedcar a Sepang
Indycar a Saint Petersburg
F.Renault Italia a Monza
F.3 giapponese a Fuji
ALMS a Saint Petersburg
LMS a Barcellona
Mondiale Rally – Portogallo
IRC – Kenya
Italiano Rally - Adriatico

12 aprile

A1 Grand Prix a Algarve
F.3 inglese a Oulton Park
F.3 tedesca a Oschersleben
F.Renault svizzera a Digione

19 aprile

F.1 a Shanghai
GP2 Asia a Shanghai
World Series a Barcellona
Eurocup F.Renault a Barcellona
Megane Trophy a Barcellona
Indycar a Long Beach
ALMS a Long Beach
F.3 spagnola a Imola
Euroseries 3000 a Imola
GT Open a Imola
CITE a Imola
Superstars a Imola
Porsche Cup a Imola
Italiano Rally – 1000 Miglia

26 aprile

F.1 a Al Sakhir
GP2 Asia a Al Sakhir
Indycar a Kansas
F.3 inglese a Donington
F.3 giapponese a Okayama
Speedcar a Dubai
Grand Am a Alton
Mondiale Rally - Argentina

3 maggio

A1 Grand Prix a Brands Hatch
World Series a Spa
Eurocup F.Renault a Spa
Megane Trophy a Spa
FIA GT a Silverstone
F.3 a Silverstone
F.3 spagnola a Valencia
WTCC a Marrakesch
Grand Am a Millville

10 maggio

F.1 a Barcellona
 GP2 a Barcellona
 F.BMW Europa
 LMS a Spa
 F.3 italiana a Adria
 F.Azzurra a Adria
 CITE a Adria
 Superstars a Adria
 Porsche Cup a Adria
 IRC – Portogallo
 Italiano Rally – Targa Florio

17 maggio

WTCC a Pau
 F.Master a Pau
 Euroseries 3000 a Portimao
 GT Open a Portimao
 F.3 Euro Series a Hockenheim
 DTM a Hockenheim
 FIA GT a Adria
 F.3 tedesca a Hockenheim
 F.Renault svizzera a Hockenheim
 F.3 giapponese a Suzuka
 ALMS a Salt Lake
 Grand Am a Laguna Seca

24 maggio

F.1 a Montecarlo
 GP2 a Montecarlo
 World Series Renault a Montecarlo
 Indycar a Indianapolis
 F.3 tedesca a Nurburgring
 F.Renault Italia a Varano
 GT italiano a Monza
 CITE a Monza
 F.Azzurra a Monza
 Porsche Cup a Monza
 Mondiale Rally – Italia

31 maggio

Indycar a Milwaukee
 WTCC a Valencia
 F.Master a Valencia
 Formula 2 a Valencia
 F.3 inglese a Snetterton

7 giugno

F.1 a Istanbul
 GP2 a Istanbul
 Indycar a Fort Worth
 F.3 inglese a Hockenheim
 F.3 spagnola a Jarama (14 giugno?)
 F.3 tedesca a Hockenheim
 F.3 italiana a Magione
 F.Azzurra a Magione
 Superstars a Magione
 GT italiano a Magione
 Grand Am a Watkins Glen
 F.Renault svizzera a Spa

14 giugno

24 Ore di Le Mans
 World Series Renault a Budapest
 Eurocup F.Renault a Budapest
 F.Renault Italia a Budapest
 Megane Trophy A Budapest
 Mondial Rally – Grecia

21 giugno

F.1 a Silverstone
 GP2 a Silverstone
 F.BMW Europa
 Indycar a Iowa
 WTCC a Brno
 F.Master a Brno
 Formula 2 a Brno
 Grand Am a Lexington
 GT italiano a Mugello
 CITE a Mugello
 F.3 italiana a Mugello
 F.Azzurra a Mugello
 Superstars a Mugello
 Porsche Cup a Mugello
 IRC – Belgio
 Italiano Rally – San Marino

28 giugno

Indycar a Richmond
 FIA GT a Oschersleben
 DTM a Norisring
 F.3 Euro Series a Norisring
 Euroseries 3000 a Spa
 Formula 2 a Spa
 F.3 spagnola a Spa
 F.Renault Italia a Spa
 GT Open a Spa
 F.Renault svizzera a Hockenheim
 F.3 giapponese a Fuji
 Mondiale Rally – Polonia

5 luglio

Indycar a Watkins Glen
 World Series Renault a Silverstone
 Eurocup F.Renault a Silverstone
 Megane Trophy a Silverstone
 Euroseries 3000 a Donington
 F.3 spagnola a Donington
 GT Open a Donington
 F.3 inglese a Rockingham
 F.3 tedesca a Lausitzring
 WTCC a Porto
 Grand Am a Daytona

12 luglio

F.1 a Nurburgring
F.BMW Europa
GP2 a Nurburgring
Indycar a Toronto
F.3 giapponese a Suzuka
IRC – Russia
Italiano Rally – San Crispino

19 luglio

World Series Renault a Le Mans
Eurocup F.Renault a Le Mans
Megane Trophy a Le Mans
F.3 Euro Series a Zandvoort
DTM a Zandvoort
WTCC a Brands Hatch
F.Master a Brands Hatch
Formula 2 a Brands Hatch
ALMS a Lime Rock
Grand Am a Leeds
GT italiano a Misano
CITE a Misano
F.3 italiana a Misano
Superstars a Misano
Porsche Cup a Misano

26 luglio

F.1 a Budapest
GP2 a Budapest
F.BMW Europa
F.Master a Budapest
Indycar a Edmonton
FIA GT a Spa
F.3 inglese a Spa
F.Renault Italia a Misano

2 agosto

Indycar a Kentucky
LMS a Portimao
DTM a Oschersleben
CITE a Varano
F.3 italiana a Varano
F.Azzurra a Varano
Mondiale Rally – Finlandia
IRC - Madeira

9 agosto

Indycar a Lexington
F.3 tedesca a Assen
F.3 giapponese a Motegi
F.Renault svizzera a Magny-Cours
ALMS a Lexington
Grand Am a Watkins Glen

16 agosto

F.3 Euro Series a Nurburgring
DTM a Nurburgring
Formula 2 a Donington
F.3 inglese a Silverstone
ALMS a Elkhart Lake

23 agosto

F.1 a Valencia
GP2 a Valencia
F.BMW Europa
Indycar a Sonoma
F.3 tedesca a Nurburgring
LMS a Nurburgring
IRC – Repubblica Ceca

30 agosto

F.1 a Spa
GP2 a Spa
F.Master a Spa
F.BMW Europa
Indycar a Chicago
FIA GT a Bucarest
F.3 inglese a Bucarest
F.3 giapponese a Autopolis
F.3 spagnola a Valencia
GT Open a Valencia
ALMS a Mosport
Grand Am a Montreal
Italiano Rally – Alpi Orientali

6 settembre

ALMS a Detroit
F.3 Euro Series a Brands Hatch
DTM a Brands Hatch
WTCC a Oschersleben
F.Master a Oschersleben
Formula 2 a Oschersleben
F.3 inglese a Knockhill
F.3 italiana a Imola
F.Azzurra a Imola
GT italiano a Imola
CITE a Imola
Porsche Cup a Imola
Mondiale Rally - Australia

13 settembre

F.1 a Monza
GP2 a Monza
F.BMW Europa
FIA GT a Portimao
F.Renault Italia a Mugello
LMS a Silverstone
IRC – Spagna
Italiano Rally – Costa Smeralda

20 settembre

Indycar a Motegi
 GP2 a Portimao
 World Series Renault a Nurburgring
 Eurocup F.Renault a Nurburgring
 Megane Trophy a Nurburgring
 Euroseries 3000 a Vallelunga
 F.3 Euro Series a Barcellona
 DTM a Barcellona
 WTCC a Imola
 F.Master a Imola
 Formula 2 a Imola
 GT Open a Magny-Cours
 F.3 spagnola Magny-Cours
 F.3 inglese a Brands Hatch
 F.3 tedesca a Sachsenring
 F.3 italiana a Vallelunga
 F.Azzurra a Vallelunga
 Superstars a Vallelunga
 CITE a Vallelunga
 Grand Am a Tooele

27 settembre

F.1 a Singapore
 F.3 giapponese a Sugo
 ALMS a Braselton
 GT italiano a Mugello
 CITE a Mugello
 Superstars a Mugello
 F.Renault svizzera a Monza
 IRC – Italia Sanremo
 Italiano Rally – Sanremo

4 ottobre

Mondiale Rally – Spagna

11 ottobre

F.1 a Fuji
 Indycar a Miami
 DTM a Digione
 F.3 Euro Series a Digione
 FIA GT a Zolder
 F.3 spagnola a Jerez
 F.Renault Italia a Imola
 ALMS a Laguna Seca
 Grand Am a Miami

18 ottobre

F.1 a San Paolo
 Euroseries 3000 a Monza
 F.3 tedesca a Oschersleben
 F.3 italiana a Monza
 GT italiano a Monza
 CITE a Monza
 Superstars a Monza
 Porsche Cup a Monza

25 ottobre

World Series Renault a Alcaniz
 Eurocup F.Renault a Alcaniz
 F.Renault svizzera a Alcaniz
 Megane Trophy a Alcaniz
 F.3 Euro Series a Hockenheim
 DTM a Hockenheim
 WTCC a Okayama
 F.3 spagnola a Barcellona
 GT Open a Barcellona
 Euroseries 3000 a Barcellona
 Mondiale Rally – Galles
 IRC – Giappone
 Italiano Rally – Como

1 novembre

F.1 a Abu Dhabi
 Formula 2 a Barcellona
 ALMS a Fuji *

8 novembre

ALMS a Shanghai *

22 novembre

F.3 a Macao
 WTCC a Macao
 FIA GT San Luis
 IRC – Scozia

* non valevole
 per il campionato

420 CV
250 km/h
0/100 in 4"9



OTTO

BMW M3 contro Lexus IS-F

423 CV

270 km/h

0/100 in 4"8



Volanti

Quattro porte, entrambe con motori V8 con più di 400 CV sono il sogno di chi ama giocare con l'acceleratore

di Nicola Desiderio
e Marco Marelli

Le porte del paradiso sono quattro da quando esistono berline che in 4 metri e mezzo e poco più sanno concentrare una polivalenza praticamente perfetta tra prestazioni estreme e comfort. È il caso della BMW M3 berlina che torna dopo anni di assenza e ha nella Lexus IS-F una nuova contendente oltre la storica Mercedes C AMG e in attesa della nuova Audi RS4. Entrambe hanno motori V8 da oltre 400 CV dentro cofani più bombati del solito, sono capaci di raggiungere i 100 km/h da fermo in meno di 5 secondi e hanno una dotazione meccanica ed elettronica da riferimento.

Diverse invece le politiche commerciali: la IS-F è un'esclusiva per 30 clienti all'anno che costa 72mila euro completa di tutto, ma senza alcuna possibilità di scelta persino per la tinta (canna di fucile metallizzato); la M3 berlina costa 67.420 euro ed è disponibile anche in carrozzeria Coupé o Cabriolet, se però pensate di allestirle come la Lexus, preparatevi a scrivere un assegno che come prima cifra ha proprio l'otto.

Normali, ma non troppo, la M3 e la IS-F si fanno riconoscere per le prese d'aria, i grandi pneumatici e per la coda, dominata da due coppie di scarichi.



La tedesca anzi è più misurata nell'abitacolo illuminato di sera di ambra che, se non fosse per i sedili sportivi e li rivestimenti su plancia e tunnel che ricordano il carbonio intrecciato nudo, sarebbe quello di una Serie 3 normale. La giapponese è omologata solo per 4 passeggeri e propone inserti in maglia metallica sicuramente più vistosi con una sofisticata atmosfera creata da LED bianchi. La M3 offre più spazio e un'impostazione di guida più sportiva, con un sedile più basso e volante più verticale, ma la IS-F ti riconosce se solo hai in tasca la chiave, una volta sfiorato il pulsante di

avviamento, comincia lo spettacolo: il volante si avvicina automaticamente, le lancette azzurre si illuminano nel buio e raggiungono per un istante il fondo scala prima che tutta la strumentazione optoelettrica si risvegli. Sulla BMW la chiave va messa nella feritoia. Ancora una pressione sul pulsante per entrambe e stavolta c'è il concerto in programma.

La M3 e la IS-F sono entrambe formidabili. La tedesca sventa per il comportamento stradale, la IS-F stupisce per la grinta, entrambe hanno freni portentosi e motori di fronte ai quali tutti dovrebbero prendere appunti.

Quello marchiato M ha una progressione inesauribile e davvero sportiva, quello giapponese in basso è una locomotiva e da 4mila giri in su urla con un sound metallico, degno di una vettura da corsa. Il cambio meccanico a 6 rapporti della bavarese non entusiasma, l'automatico a 8 rapporti della Lexus sì. Morbido quando si va piano, ha un "attacco" degno di una frizione vera, con passaggi veloci ma mai bruschi. Verdetto rovesciato invece per lo sterzo perché sulla BMW con le mani sul volante si riesce a capire cosa accade alle ruote sull'asfalto, meno sulla Lexus che sconta un

comando elettromeccanico non altrettanto preciso e sensibile. In compenso la Lexus è più silenziosa e inaspettatamente efficace sullo sconnesso, mentre la M3 fa pagare la sua maggiore efficacia su strada con qualche scossone in più. Quel che è sicuro, è che con tutte e due si può viaggiare comodi e veloci, ma anche giocare quando si vuole. Sintesi davvero eccellenti che, da un lato conferma la supremazia di BMW per il piacere di guida, dall'altro dimostrano che, se volete emozioni sportive a quattro porte, potete bussare anche a quella della Lexus.

V8 ultratecnologici

Entrambi i propulsori sono V8 ma con impostazioni differenti. Il giapponese è un 5 litri che ha due unicità assolute: l'iniettore doppio (uno nel collettore e uno direttamente nella camera di scoppio) e il variatore di fase elettrico per gli alberi a camme cavi che azionano valvole in titanio. Eroga 423 CV a 6600 giri/min e 505 Nm a 5200 giri/min. La M3 ha un 4 litri che gira fino a 8400 giri/min e che eroga 420 CV a 8300 giri/min e 400 Nm a 3900 giri/min. Le misure sono ovviamente più spinte (rapporto alesaggio/corsa 1,26 contro 1,06), ha struttura bedplate, una centralina elettronica da oltre 200 milioni di operazioni al secondo e l'alternatore che si attiva solo in rilascio. Entrambi hanno la lubrificazione a carter umido, ma con pompe di recupero che intervengono con forti accelerazioni trasversali.

Cambi da favola

La IS-F ha un'altra unicità: il cambio automatico-sequenziale a 8 rapporti costruito dalla Aisin e dotato di convertitore di coppia che slitta solo in prima e si blocca nelle altre marce per avere cambiate in un decimo di secondo. Altrettanto veloce è il DKG a doppia frizione con 7 rapporti della Getrag a richiesta sulla M3 che ha 11 programmi di guida e il launch control. Con il DKG, la M3 guadagna due decimi nello "0-100" e il 3-4% in consumi ed emissioni.

Sportive a chiare lettere

I nomi IS-F ed M3 contengono due lettere emblematiche. Non ha bisogno di spiegazioni la M di Motorsport, il reparto di BMW che si occupa delle vetture da corsa (Formula 1 inclusa) mentre la F della Lexus sta per Fuji, dal circuito che si trova ai piedi dell'omonimo monte giapponese dove avviene lo sviluppo delle Lexus ad elevate prestazioni. In entrambi i casi non si tratta di semplici versioni, piuttosto di vetture riviste profondamente per sterzo, freni e sospensioni e anche per materiali e forme della carrozzeria.

Uno scarico per firma

Le due coppie di terminali di scarico sono da sempre una caratteristica di tutte le BMW M e la M3 non fa difetto. La Lexus IS-F risponde con una soluzione raffinata: due ovali sovrapposti in diagonale su entrambi i lati del paraurti. Il sound è inebriante in entrambe i casi, ma la giapponese oltre i 4mila giri/min sembra davvero una vettura da corsa grazie ai dispositivi che parzializzano l'aspirazione e lo scarico. strappo i cuscini rivestiti di Alcantara.



L'avversaria

In attesa della nuova Audi RS4, l'unica berlina media che ha lo stesso carattere di M3 e IS-F è la **Mercedes C63 AMG** con il V8 6,2 litri che eroga 457 CV a 6800 giri/min e 600 Nm a 5000 giri/min che, con un peso di 1730 kg, assicura un rapporto peso potenza di 3,79 kg/CV contro 4,02 kg/CV della giapponese e i 4 kg/CV della bavarese. Il cambio è un automatico-sequenziale a 7 rapporti. La C63 AMG costa almeno 70.164 euro, accelera da 0 a 100 km/h in 4,5 secondi e nella versione Performance raggiunge i 280 km/h. Questa opzione si può avere anche sulla M3 con il M Driver package che comprende anche un corso di guida.

BMW M3

Scheda tecnica

Corpo vettura: berlina 4 porte, 5 posti; lunghezza 4.580 mm, larghezza 1.817 mm, altezza 1.447 mm, passo 2.761 mm; peso 1680 kg; bagagliaio 450 litri, serbatoio 63 litri.

Meccanica: motore benzina 8 cilindri a V (90°), 3.999 cc, alesaggio x corsa 92x75,2 mm; distribuzione bialbero in testa per bancata, 4 valvole per cilindro con variatore di fase; iniezione elettronica; potenza massima 420 CV (309 kW) a 8300 giri/min; coppia massima 400 Nm a 3900 giri/min; trazione posteriore; cambio manuale a 6 rapporti, differenziale autobloccante a intervento variabile.

Autotelaio: sospensioni indipendenti, anteriori tipo McPherson, posteriori multilink; sterzo a cremagliera con servoassistenza idraulica; pneumatici anteriori 245/40 R18 su cerchi 18x8,5J, posteriori 265/40 R18 su cerchi 18x9,5J; freni a disco autoventilanti forati compound con ABS, EBD, ASC, CBC, DTC ed DSC.

Prestazioni: velocità massima 250 km/h (autolimitata); accelerazione da 0 a 100 km/h in 4,9 secondi; consumi 12,4 litri/100 km; emissioni 295 g/km di CO₂.

Prezzo: 67.420 euro, chiavi in mano.



BMW M3 contro Lexus IS-F



Lexus IS-F

Scheda tecnica

Corpo vettura: berlina 4 porte, 4 posti; lunghezza 4.596 mm, larghezza 1.863 mm, altezza 1.464 mm, passo 2.724 mm; peso 1700 kg; bagagliaio 378 litri, serbatoio 64 litri.

Meccanica: motore benzina 8 cilindri a V (90°), 4.969 cc, alesaggio x corsa 94,5x89,5 mm; distribuzione bialbero in testa per bancata, 4 valvole per cilindro con variatore di fase a comando elettrico; iniezione diretta e indiretta; potenza massima 423 CV (311 kW) a 6600 giri/min; coppia massima 505 Nm a 5200 giri/min; trazione posteriore; cambio automatico-sequenziale a 8 rapporti, differenziale autobloccante.

Autotelaio: sospensioni indipendenti, anteriori a doppio braccio oscillante, posteriori multilink; sterzo a cremagliera con servoassistenza elettromeccanica; pneumatici anteriori 225/40 R19 su cerchi 19x8J, posteriori 255/35 R19 su cerchi 19x9J; freni a disco autoventilanti con ABS, EBD, BA, TRC, VSC e VDIM.

Prestazioni: velocità massima 270 km/h (autolimitata); accelerazione da 0 a 100 km/h in 4,8 secondi; consumi 11,4 litri/100 km; emissioni 270 g/km di CO₂.

Prezzo: 72.000 euro, chiavi in mano.



BMW M3 contro Lexus IS-F



**E SE IL RISCHIO NON VALE
LA CANDELA?**



CON NOI OGNI RISCHIO È CALCOLATO

Broker  n Line
a s s i c u r a r s i i n r e t e