

Italiaracing MAGAZINE .net

n. 23

2 febbraio 2009



Luca Filippi

Mi rivedrete così

Il 2008 è ormai alle spalle e il pilota di Mondovì guarda con rinnovato entusiasmo alla stagione della GP2, che scatterà tra breve, per tornare ai vertici e inseguire il sogno F.1

Ci riproverà!

Massimo Costa

Nella carriera di un pilota possono starci annate storte, complicate, impossibili. Il 2008 è stata una di quelle per Luca Filippi. Il campionato della svolta, si è risolto in una debacle. L'accordo trovato con il top team ART, anziché rappresentare l'inizio della scalata verso la F.1 e le prime posizioni della classifica generale GP2, ha portato Filippi verso un tunnel senza fine. Chi lo poteva immaginare? Con la squadra francese, che aveva vinto campionati con Nico Rosberg e Lewis Hamilton, è finita male. Troppe le attenzioni per Romain Grosjean, il compagno di Luca, tra l'altro pilota del Renault Drivers Development. Solito piagnisteo tipicamente tricolore il

nostro? No, se pensiamo che la rivista inglese GPWeek, nei mesi estivi, ha pubblicato un articolo nel quale raccontava di uomini della ART imbarazzati per il trattamento riservato da una parte della squadra a Filippi. La situazione era apparsa chiara fin da subito, ma Luca orgogliosamente ha cercato di rimediare col dialogo, con i risultati in pista. Non è servito. Così Filippi ha cambiato squadra accasandosi alla Arden per le ultime prove dell'anno. Ma le cose non sono cambiate. Ormai psicologicamente abbattuto, è stato difficile ritornare con costanza in quelle primissime posizioni che lo avevano sempre visto presente nel 2007, quando gareggiava con Super Nova. A restituire un po' di morale a Filippi, i pochi test che ha svolto per la

Honda F.1. Dai tecnici diretti da Ross Brawn sono partiti complimenti per la puntigliosità del lavoro effettuato, ma quando Filippi sperava in qualche maniera di rimanere legato alla Casa giapponese anche nel 2009, è arrivata la notizia del ritiro dalla F.1 della Honda. A completare l'annata nera... Ma Filippi non si è arreso. Ha partecipato ai test di fine stagione, ha disputato la prima corsa della GP2 Asia con DPR. Poi è sparito, concedendosi un paio di mesi di relax. Per riflettere, per rivedere le cose freddamente. E da questo periodo di riposo è emerso un Filippi combattivo, non remissivo. Non è finita qui, insomma. Tra pochi mesi lo rivedremo di nuovo in pista, nella GP2, con il team Super Nova. Per vincere.





L'intervista “Sono pronto per



tornare in GP2”

"C'erano le condizioni per proseguire con la Honda, ma improvvisamente è arrivato il loro ritiro dalla F.1, che nessuno si aspettava"
Luca Filippi



Luca Filippi con la vettura GP2 del team Arden a Monza

di Massimo Costa

Trascorsa la bufera, dimenticato il 2008, cosa ci riserverai per questa stagione?

"Spero tanto di rifare la GP2. Ora sono veramente motivato. E' una situazione molto difficile dal punto di vista economica, sia per noi piloti sia per le squadre. Ma stiamo lavorando sodo per trovare la migliore soluzione e conto di poter comunicare entro pochi giorni il nome del team per il quale correrò nel 2009. Ho quattro soluzioni, tutte interessanti: Racing Engineering, iSport, Super Nova e Trident. Ho riscontrato interesse nei miei confronti, magari non il fermento che c'era attorno a me 12 mesi fa, ma in molti hanno capito le mie difficoltà dell'anno passato e credono ancora nelle mie qualità. Questo non può che farmi molto piacere".

Sei uscito dal 2008 tramortito?

"Eh sì, è stata dura. Tengo molto al mio lavoro, sono un appassionato e per forza di cose le condizioni esterne, l'esito delle gare, vanno ad influire sul mio stato d'animo. Sono fatto così, del resto se non mi arrabbiassi quando una corsa finisce male ci sarebbe qualcosa che non va. D'accordo, non sono il pilota di ghiaccio che oggi cercano tutti di clonare, ma preferisco essere il passionale che sono. Ma voglio dire che a un periodo di delusione e frustrazione, fa seguito una grande motivazione, che è quello che sento ora. E' stata una situazione che ho vissuto nel 2006, con problemi col team, con aspettative non rispettate, e poi una grande forza interiore che mi ha portato a vivere un grande 2007".

Cosa non ha funzionato con la ART?

"Era il team che tutti rincorrevano e anche per me era fondamentale arrivarci. Ci sono riuscito. Ma non mi sono mai trovato a mio agio, fin dal primo giorno. Non so se è il loro stile, ma volevano riscrivere un altro Filippi. Non che non abbia nulla da imparare, per carità. E' che loro intendevano fare sempre le regole del gioco ed avevo la netta impressione di non essere mai ascoltato sulle indicazioni che fornivo. In pratica, non mi sentivo parte del team, una sensazione decisamente spiacevole. Era come se non venissi considerato. Cito un episodio: a Magny-Cours optai contro la decisione del team per montare gomme da asciutto anziché le rain. Ho avuto ragione io, sono salito sul podio, ma quelli della ART parevano stizziti per questo. Non gliene fregava niente del risultato conseguito, ma erano dispiaciuti perché la loro scelta non era stata corretta. Ecco, questo era il clima..."

Almeno c'era la Honda...

"Esatto, l'unica soddisfazione arrivava dai test che ho svolto con la Honda F.1. Mi hanno tessuto le lodi più di una volta, provavo particolari che poi venivano deliberati per le gare. Questo mi ha fatto molto piacere. C'erano le condizioni per proseguire con la Honda, ma improvvisamente è arrivato il loro ritiro dalla F.1, che nessuno si aspettava".

Non temi che sia dannoso affrontare un quarto anno in GP2?

"Ripetere la GP2 è la cosa giusta da fare in questo momento. Non voglio mollare il sogno della F.1, ho soltanto 23 anni. Vi ho messo mezzo piede e non mi basta. Ormai nelle mie condizioni per entrare nel mondiale, la GP2 è l'unica via a meno che non paghi".

2003

18° F.Renault italiana con Euronova



2004

3° F.Renault italiana; 20° Eurocup F.Renault con Euronova



2005

Campione F.3000 Italia con FMSI



2006

18° GP2 con FMSI e BCN



2007

4° GP2 con Supernova




2008

19° GP2 con ART e Arden





Bortolotti
uomo
Red Bull



Un passo importante. Esagerando, potremmo aggiungere storico. Per la prima volta infatti, un campione della F.3 italiana è entrato in un programma Junior di un team di F.1. Nel caso specifico, Mirko Bortolotti vestirà quest'anno la tuta e il casco con i colori Red Bull. Ma attenzione, occorre raccontarla giusta la vicenda. Decisivo infatti è stato il test con la Ferrari F2008 a Fiorano. Helmut Marko ha optato per inserire Bortolotti nel suo team di giovani piloti solamente quando gli è giunto all'orecchio l'ottimo tempo segnato a Fiorano dal trentino e non per la vittoria conseguita nell'italiano F.3. E' comunque necessario che l'ambiente della F.3 tricolore sia stato investito da questa scossa elettrica che porta il nome Ferrari. Bortolotti diventa il terzo pilota italiano a rappresentare la Red Bull. Prima di lui, Vitantonio Liuzzi ed Edoardo Piscopo. La scelta di Marko di portare Bortolotti in F.2 ha lasciato un po' l'amaro in bocca. La speranza era che Mirko (anche lui se lo augurava) potesse confrontarsi con i migliori giovani colleghi del momento nella F.3 Euro Series. Sarebbe stato interessante vederlo all'opera contro i vari Jules Bianchi, Mika Maki, Sam Bird, Stefano Coletti, Roberto Merhi, Valtteri Bottas, Andrea Caldarelli, Henki Waldschmidt, Esteban Gutierrez e via dicendo... Ma probabilmente per motivi economici (Red Bull ha stretto i cordoni della borsa) è stato inserito in F.2 e se la dovrà giocare con piloti esperti come Julien Jousse e Andy Soucek, i compagni di colori Mikhail Aleshin e Robert Wickens, il campione della F.3 spagnola German Sanchez e altri piloti, parecchi di livello inferiore. Bortolotti dovrà mettere a frutto tutta la sua esperienza maturata nei team Corbetta e Lucidi per lavorare al meglio sulla sua vettura di F.2 che, come saprete, godrà di una monogestione. E se dimostrerà di essere più rapido di Aleshin e Wickens, le porte della Red Bull si apriranno ancora di più.



Scopriamo il vero Raikkonen

di Massimo Costa

È in F.1 da otto anni, ha vinto un campionato del mondo, porta con se lo storico e inimitabile record di essere passato direttamente dal campionato di F.Renault inglese (vinto) al mondiale F.1. Eppure il 28enne Kimi Raikkonen appare ancora come un oggetto sconosciuto. Parla poco, la sua tonalità è vicina a quella di un robot piuttosto che a quella di un campione, raramente dice cose interessanti. Vive nel suo mondo, con la bella moglie ex miss Scandinavia. A molti però, il ferrarista risulta antipatico, sgarbato, anche ignorante. Quando correva per la McLaren-Mercedes, Raikkonen è finito in più di una occasione sui settimanali di gossip del suo Paese, beccato in solenni ubricature, come da tradizione per i finlandesi. E' anche finito su youtube, sempre col bicchiere in mano. Ma da quando è approdato alla Ferrari, il Kimi birichino è scomparso. Tanto tempo fa (era il 2004), quando Heikki Kovalainen correva nella World Series, il finnico ci confidò che Raikkonen in compagnia era tutta un'altra persona. Come si è poi visto... Per cercare di saperne di più, abbiamo allora raccolto da vari giornali dichiarazioni, rilasciate nel corso del 2008, di alcuni esponenti della F.1 (e qualche ex) riguardanti il carattere di Kimi.



Ron Dennis
Suo team principal
in McLaren
(2002-2006)

“Quando lo abbiamo preso dopo il suo primo anno in Sauber, contavo di farlo divenire il campione del mondo più giovane della storia della F.1. Non ci siamo riusciti per cinque campionati per vari motivi, ma Raikkonen è sempre stato molto concentrato nel suo lavoro. E' un ragazzo tranquillo, che quando esce dall'ambito della F.1 e trova le persone a lui care, si trasforma e diventa loquace, gioioso”

Norbert Haug
Responsabile
Mercedes, motorista
McLaren
(2002-2006)

“Sono stato al suo matrimonio ed è stato estremamente divertente. Kimi quando è con i suoi amici è un altro uomo. In pista è molto concentrato e questo influisce troppo sul suo carattere”

Willy Rampf
Suo direttore
tecnico in Sauber
(2001)

“Ho avuto la fortuna di seguire il suo primo anno in F.1 e di assistere al suo primissimo test con la nostra monoposto al Mugello. Fu semplicemente spaventoso considerando che arrivava direttamente dalla F.Renault inglese. Non fece un errore, metteva in pratica tutto quello che gli si diceva. Non parlava molto, diceva il necessario. Non era molto focalizzato sull'aspetto tecnico della vettura, ma sapeva bene dove intervenire per rendere veloce la sua vettura”

Jacky Eeckelaert
Suo ingegnere
di pista in Sauber
(2001)

“Tutti i piloti finlandesi sono molto tranquilli, ma Kimi lo è più di tutti. Però, se vai con lui una sera al pub, si trasforma e scopri che improvvisamente parla!”

Chris Dyer
Suo ingegnere di
pista in Ferrari
(2007-2008)

“È molto rilassato, ma ha una concentrazione molto elevata. E' però suscettibile a ciò che lo circonda, per questo motivo, per non distrarsi, tende a isolarsi. Dall'esterno questo suo comportamento può essere percepito in maniera negativa, come accade...”

Alexander Wurz
Suo collega nel
ruolo di tester in
McLaren (2002-
2006)

“Ho lavorato con Kimi alla McLaren e devo dire che nei primi sei mesi avrò scambiato con lui tre parole. Poi è successo che ci siamo trovati a discutere su altri argomenti che non fossero la F.1, come per esempio il motocross, ed ho trovato una persona completamente diversa, aperta, simpatica”.



Toni Vilander
Pilota e amico da sempre

“Conosco Kimi da quando facevamo parte di una piccola gang di ragazzetti che andavano a correre in kart in Finlandia. Siamo veri amici. E’ difficile per la stampa cercare di dare un giudizio su di lui perché tende a chiudersi sul lavoro. Ma posso dire che Kimi non è cambiato di una virgola rispetto a quando eravamo piccoli. Una cosa bella, è che non l’ho mai sentito parlare male di un altro pilota”.

Juan Pablo Montoya
Suo compagno in McLaren (2005-2006)

“Ricordo che Dennis lo adorava e che aveva uno stile di guida diverso dal mio. Parlavamo molto poco, giusto il necessario, ma non ci sono mai stati problemi tra di noi”.

J.J. Lehto
Ex pilota F.1

“Raikkonen quando non è nel paddock della F.1 è un uomo che nessuno conosce. Parla tantissimo. La gente non lo capisce perché lui si chiude troppo quando è nel circus, non dice granché. Ma posso dirvi che è un ragazzo molto intelligente e dal cuore grande”.

Danny Watts
Suo compagno in F.Renault (2000)

“Una persona che si iscrive a una gara per motoslitte, si traveste da gorilla e adotta il nome James Hunt non può che essere superba! Leggendaria! Ho capito subito che era un pilota di grande talento, andava fortissimo e gli piaceva una sola cosa: guidare. Mi ha anche spinto fuori pista due volte...”.

Heikki Kulta
Giornalista finlandese

“Sono nel mondo dello sport da 32 anni e posso garantirvi che è una caratteristica dei finlandesi, o degli scandinavi in generale, essere di poche parole. Ma Kimi è probabilmente quello più estremo. E’ però una persona tranquilla, anche divertente quando non è concentrato sul lavoro. E lui lo è sempre tantissimo. Se poi le cose vanno male, è meglio non parlare di F.1 con lui... Ma Raikkonen è uno che non si arrende, ha quello che noi chiamiamo sisu, spirito del combattente”

Il flop degli sponsor banc



di Carlo Baffi

Non si placano gli effetti a catena della crisi, esplosa solo il settembre scorso col crack di Lehman Brothers. Uno dopo l'altro, tutti i settori dell'economia sono stati risucchiati dal vortice della congiuntura, complice anche una buona dose di panico. E con un crollo del mercato dell'auto di circa il 30-40%, anche il motorsport guarda al futuro con molta apprensione. In F.1, ma anche nel rally, non sono mancate le vittime illustri: parliamo rispettivamente di Honda, Subaru e Suzuki, per arrivare alla Kawasaki in Moto GP. Notizie allarmanti anche sul versante degli sponsor, dove si annunciano pesanti decurtazioni ai budget. E parliamo di multinazionali come Philips, Voda-

fone, Lenovo, SAP e AMD. Ma la grande preoccupazione arriva dal settore finanziario, dove negli ultimi anni si sono concentrati title e main sponsor. Per intenderci, quelli che sono subentrati ai facoltosi tabaccai ed il cui nome s'è legato ai team e alla titolazione di alcuni Gran Premi. Gli stessi che stanno accusando maggiormente i colpi della bolla finanziaria. Prima fra tutti, la Royal Bank of Scotland, legata alla Williams da un contratto in essere dal 2005, la cui scadenza è prevista nel dicembre 2010. Le stime parlano di un investimento stagionale sopra i 23 milioni di euro, che escluso l'apporto di Toyota (fornitore dei motori), risulta essere il più sostanzioso. Ebbene, RBS pare sia ormai prossima alla nazionalizzazione. ►

segue a pag 16

ari



Banche e F.1

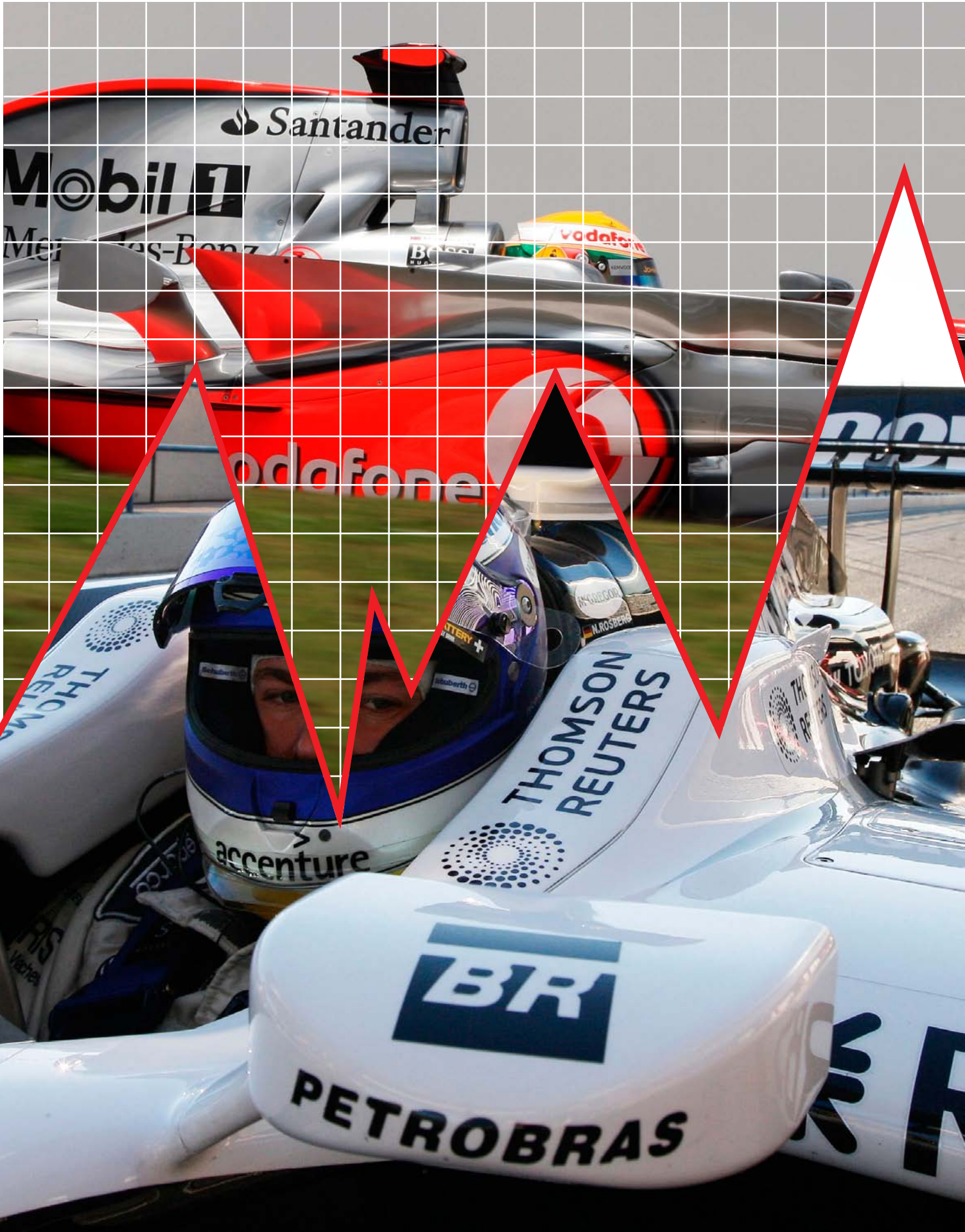


Royal Bank of Scotland – Williams

ING Direct – Renault

Credit Suisse – BMW

Banco Santander – McLaren



Il flop degli sponsor bancari



Dopo un primo salvataggio nell'autunno scorso, causa perdita del 40%, la banca ha subito un ulteriore tracollo verso la fine del mese di gennaio. Alla base ci sarebbero i mutui subprime americani e l'acquisizione della Abn Amro; un'operazione da 71 miliardi di euro, forse fatta in un momento sbagliato. Morale, dai conti 2008 è emersa una perdita di 28 miliardi, che ha richiesto un nuovo aiuto dello stato, la cui partecipazione è passata dal 58 al 70%.

Situazione alquanto precaria anche per la ING Direct, title sponsor del Renault F1 Team, nonché dei Gran Premi di Australia, Ungheria e Belgio. L'Istituto olandese del Conto Arancio, operante nel settore bancario e assicurativo, ha lanciato un nuovo SOS. Per la verità la prima avisaglia si è avuta lo scorso ottobre, quando sono arrivati 10 miliardi dal fondo di sostegno governativo. Un intervento definito a scopo preventivo, ma che ha suscitato molti dubbi; ING rientra tra le prime 20 banche mondiali per capitalizzazione borsistica. Tant'è che i nodi sono poi venuti al pettine. La perdita netta relativa all'esercizio 2008 è stata quantificata in 1 miliardo di euro, a fronte del quale sono scattati i tagli. Oltre ad una riduzione di 7mila unità, su un totale di 130mila, nel mirino sono finite anche le sponsorizzazioni. Si vocifera di un risparmio del 40% sugli investimenti programmati. Di questi, 42 milioni di euro sono destinati annualmente alla scuderia di Flavio Briatore grazie ad un accordo triennale, siglato nel gennaio 2007. Milioni che sfiorano i 100, se si somma quanto versato per la cartellonistica sui circuiti. Dati eloquenti che fanno di ING il maggiore tra gli sponsor finanziari della F1. Un settore merceologico, che la scorsa stagione ha portato oltre 110 milioni nelle casse dei team, ma che difficilmente potrà ancora assicurare questi valori.

Infatti, è venuto meno anche l'apporto del Credit Suisse, official partner della BMW. La banca svizzera, il cui apporto poteva quantificarsi sopra i 13 milioni di euro l'anno, non ha rinnovato un impegno datato 2001, quando la scuderia rispondeva al nome di Sauber. I motivi ufficiali sono la scadenza contrattuale e gli interessi verso altri settori, ma è indubbio che le perdite generate dalla crisi abbiano giocato un ruolo determinante. Eloquente il taglio di oltre 5mila dipendenti. Dulcis in fundo, apriamo il capitolo del Banco di Santander. L'istituto iberico facente parte della Banesto, è sbarcato in F1 nel 2007 come corporate partner della McLaren-Mercedes, a cui versa quasi 12,5 milioni a campionato. Un impegno che s'è allargato anche alle gare, titolando i GP di Gran Bretagna, Germania e Italia.

Una banca che, se aveva resistito all'onda d'urto iniziale, è stata poi coinvolta nella truffa Madoff, dovendo annunciare un'esposizione di circa 2,33 miliardi di euro per i clienti del fondo speculativo Optimal. Fortunatamente non si è avuta alcuna notizia di drastiche contromisure, anzi. Per voce del suo presidente, il Banco di Santander ha ufficializzato che dal 2010, sarà sponsor della Ferrari, augurandosi di portare in dote Fernando Alonso. Il marchio della banca spagnola si aggiungerà sulla Rossa a quelli di Shell, Marlboro (presente fino al 2014, anche se invisibile) e Mubadala. La compagnia d'investimenti di Abu Dhabi, detentrica del 5% di Maranello, rappresenta un'altra branca degli sponsor finanziari, come pure le assicurazioni. Parliamo di cifre non a livello di quelle delle banche, ma pur sempre utili alle scuderie. Un settore, che pare ancora non essere stato coinvolto nelle speculazioni economiche di cui sopra.

Ruote nel

Quando Lauda aprì un credito di 2 milioni....

di Carlo Baffi

Sono una delle nuove frontiere della Formula business, con l'informatica, la telefonia e non ultimo le bevande. Parliamo degli sponsor legati al settore finanziario, come le banche, le assicurazioni e le società d'investimento. Un fenomeno esploso nell'ultimo triennio, ma che ha avuto i suoi apripista negli anni '70, quando lo sponsoring era in piena fase di decollo. Proprio in quel periodo, fece la sua comparsa la First National City. Il marchio della banca americana comparve dapprima sulla Penske, poi si trasferì sulla March nel 1976 ed infine sulla Tyrrell. Dal 1977 al 1978, col nome di City Bank, decorò la livrea della celebre monoposto inglese a sei ruote, guidata a turno da Scheckter, Peterson, Depailler e Pironi. Un inizio che però non ebbe un grosso seguito come invece accadde per i tabaccai. Solo casi sporadici legati a sponsor personali dei piloti. Gli esempi più eclatanti riguardarono gli iridati Niki Lauda ed Ayrton Senna. Agli inizi della sua carriera, l'austriaco godette dell'appog-



Niki Lauda

tempo



Sauber Petronas

gio della banca locale Raiffeisenkasse, che nel 1972 gli aprì un credito di 2 milioni e mezzo di scellini. Somma che consentì a Lauda di affrontare la sua seconda stagione in F.1 con la March. Discorso analogo per Senna, accompagnato per tutta la sua carriera in F.1 dal Banco Nacional do Brasil. Per rivedere un nuovo marchio bancario su una monoposto, si dovette attendere il 1984, quando le Arrows di Boutsen e Surer vennero sponsorizzate dalla Barclay Bank. Un sodalizio che durò per alcune stagioni e che nell'86 vide aggiungersi anche Usf & G, una società di servizi finanziari

e la Megaleasing nell'89. Nel frattempo fece il suo arrivo anche la Fin-Eco Leasing, sulle Dallara Ford della Scuderia Italia di Beppe Lucchini. E ancora la Barclay, che tornò in scena nel biennio '92- '93 sulle pance delle Jordan motorizzate prima Yamaha e poi Hart. Con l'avvento delle tecnologie telematiche, cominciarono a farsi largo anche i nomi legati alle carte di credito, come Carta Si e Master Card. La prima riguardò nuovamente la Scuderia Italia, mentre la seconda apparve nel '97, sia sulla Lola (ma il progetto fallì subito), sia sulla gialla Jordan. La livrea di

quest'ultima brillò per l'originalità della grafica, rivestendo i panni del serpente, del calabrone e dello squalo. Ma il 1997 segnò anche un altro debutto importante, quello della HSBC, ovvero la Hong Kong and Shanghai Bank Corporation. Un colosso storico del credito inglese, che costruì il suo impero sul commercio tra Cina ed Europa, espandendosi in particolare modo nel sud est asiatico. Da qui, probabilmente, la necessità di farsi conoscere anche in Europa, veicolandosi alla F.1 capace di garantire ormai share elevatissimi. La scelta ricadde sulla neonata Stewart, con cui

nacque un agreement che durò ben 8 anni, proseguendo anche quando il team del mitico Jackie, venne assorbito dalla Jaguar nel 2000. Un fatto significativo, perchè mai fino ad allora si registrò una così lunga presenza nel Circus di un istituto di credito. Forse fu proprio quella la chiave di volta, che convinse anche altri brand ad arrivare. Nel 2001 infatti la Sauber Petronas si legò alla storica banca elvetica, Credit Suisse. E qualche anno più tardi, furono Allianz, gigante in campo assicurativo e Royal Bank of Scotland, a salire a bordo delle Williams. Il resto è storia recente.



Stewart



Jordan

Roma

VN POPOLO DI POETI DI ARTISTI DI
DI SANTI DI PENSATORI DI SCIEN
DI NAVIGATORI DI TRASMIGR A

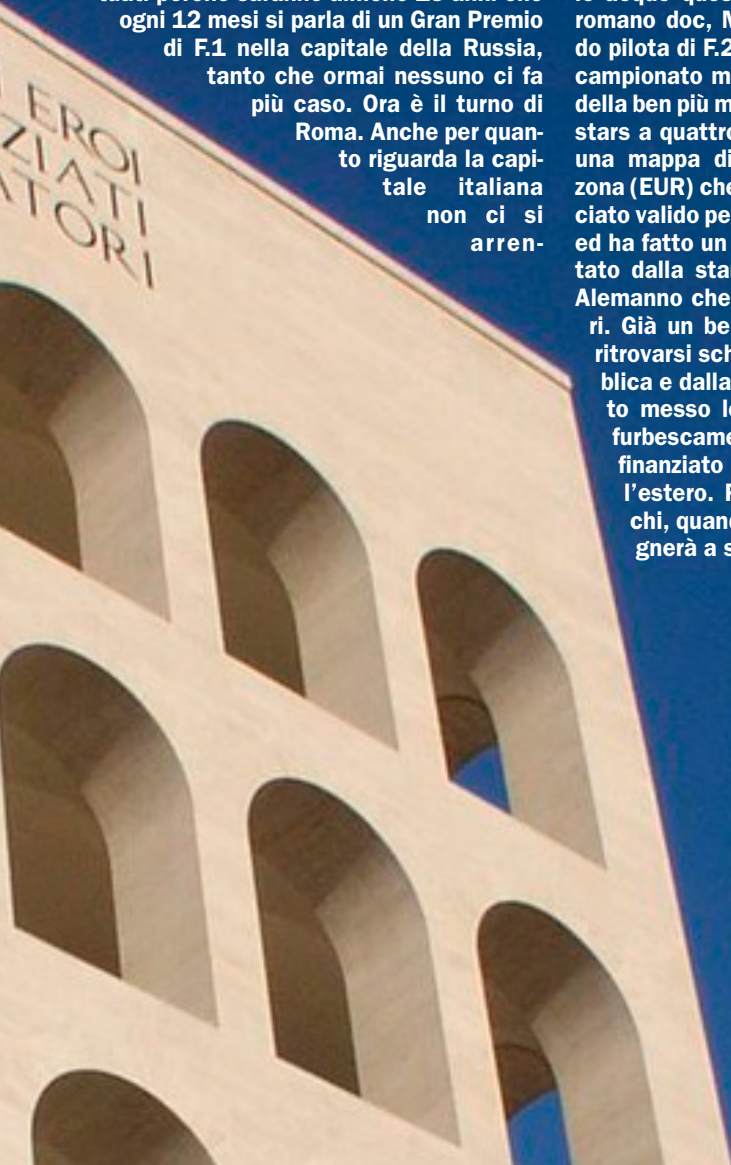
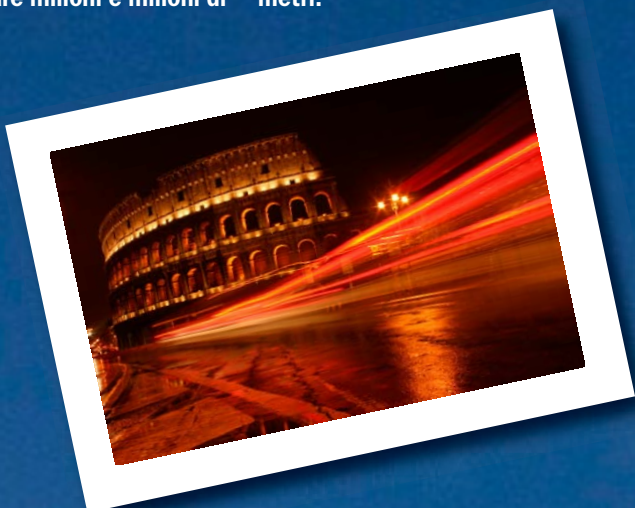
vuole un GP



Un Gran Premio a Roma? Di tanto in tanto nelle redazioni dei giornali piombano queste notizie che fanno scalpore. Un po' più a est, a Mosca, si devono essere abituati perché saranno almeno 15 anni che ogni 12 mesi si parla di un Gran Premio di F.1 nella capitale della Russia, tanto che ormai nessuno ci fa più caso. Ora è il turno di Roma. Anche per quanto riguarda la capitale italiana non ci si arren-

de e ultimamente si batte questa pista con sempre maggiore convinzione. Se ce l'hanno fatta a Valencia e a Singapore perché non anche in Italia? A smuovere le acque questa volta ci ha pensato un romano doc, Maurizio Flammini. Ex valido pilota di F.2, è oggi l'organizzatore del campionato mondiale Superbike, nonché della ben più modesta e amatoriale Superstars a quattro ruote. Flammini ha preso una mappa di Roma, ha individuato la zona (EUR) che potrebbe ospitare un tracciato valido per ospitare monoposto di F.1 ed ha fatto un po' di rumore. Ben supportato dalla stampa e dal sindaco Gianni Alemanno che non ha detto di no a priori. Già un bel passo in avanti. Per non ritrovarsi schiacciato dall'opinione pubblica e dalla politica, Flammini ha subito messo le mani avanti dichiarando furbescamente che il progetto sarà finanziato con soldi provenienti dall'estero. Punto. Non una traccia su chi, quando, come e perché si impegnerà a sborsare milioni e milioni di

euro. Tanto che è lecito chiedersi: esiste veramente qualcuno al di fuori delle Alpi intenzionato a investire simili cifre per un GP a Roma? O si è trattato di una boutade? Comunque, l'idea è quella di far correre in Italia due Gran Premi: uno a Monza e appunto questo inedito cittadino, sulla scia di quanto si verifica in Spagna con la classica gara di Barcellona e quella nuova sulle strade ricavate nella zona del porto di Valencia. Una risposta europea alla moda dilagante che vuole il futuro della F.1 rivolto a est. Al momento tutti sono entusiasti dell'idea e del progetto romano, a parte la Lega che ha sbraitato qualcosa senza senso. E Luca di Montezemolo che è d'accordo su un GP a Roma, ma solo per un anno. Figurarsi... se veramente l'operazione dovesse concretizzarsi, sarebbe ovviamente su più stagioni per motivi di costi e quant'altro. Per concludere, in Italia si è corso solamente una volta su strada: a Pescara e dintorni, nel 1957, lungo un percorso di ben 26 chilometri.





Pau la tradizione Bilbao la meteora

Se il pubblico non va nei circuiti, allora portiamo le macchine da corsa sotto le loro case. Questa è stata sempre l'idea di base dei tracciati cittadini. In Europa se ne sono visti parecchi negli ultimi anni. A parte ovviamente lo storico Monte-Carlo che accoglie la F.1 ininterrottamente dal 1955, nel 2008 è nato quello di Valencia, anch'esso per la massima formula. Ma non si pensa solamente a questa. A Porto è stato realizzato una pista (strettissima) che ha ospitato per un paio di anni vetture GT e del WTCC; a Bilbao era stato creato un bel tracciato che passava in mezzo alla città nel 2005 con monoposto della World Series Renault, della F.Renault 2.0 e vetture Megane, ma la politica non ha permesso di dare un seguito a tale progetto. In Francia vi è Pau (nella foto), che da un ventennio vede gare di F.2, F.3000, F.3, WTCC e quant'altro. In Germania sopravvive il Norisring, a Norimberga, mentre è di recente costruzione il tracciato di Bucarest per GT e F.3 inglese. Per due anni si corse nella metà degli anni Novanta anche a Helsinki con le vetture del DTM-ITC, ricordiamo una corsa di F.3000 a Birmingham e ancora il DTM a Singen. Uscendo dall'Europa ricordiamo per la F.1 Adelaide e Melbourne per la F.1, Macao e Surfers Paradise mentre Stati Uniti e Canada hanno sempre apprezzato le gare cittadine, tra F.1 e Indycar, visitando Long Beach, Dallas, Detroit, Las Vegas, Phoenix, Montreal, Toronto, Vancouver, Edmonton, Saint Petersburg, Houston. La A1 GP ha inventato gare a Durban in Sud Africa e a Pechino.

I tracciati cittadini in Formula 1

- Adelaide – 1985/1995
- Avus – 1959
- Brema – 1950/1954
- Casablanca – 1958
- Dallas – 1984
- Detroit – 1982/1988
- Las Vegas – 1981/1982
- Long Beach – 1976/1983
- Melbourne – 1996/2008
- Monsanto – 1959
- Montecarlo – 1950, 1955/2008
- Montreal – 1978/1986, 1988/2008
- Oporto – 1958, 1960
- Pedralbes – 1951 e 1954
- Pescara – 1957
- Phoenix – 1988/1991
- Reims – 1950/1951, 1953/1954, 1956, 1958/1961, 1963, 1966
- Rouen – 1952, 1957, 1962, 1964, 1968

Il ricordo



Archivio
Actualfoto

Teddy Mayer, l'uomo che fece grande la McLaren

di Carlo Baffi

Ha portato alla ribalta la McLaren, dopo la morte dell'omonimo fondatore. Poi è arrivato Ron Dennis. In sintesi, questa è stata la carriera di Edward Everett "Teddy" Mayer, scomparso a 73 anni venerdì scorso. Americano della Pennsylvania, dopo la laurea in legge, Mayer entra nel motorsport insieme al fratello Timmy e all'amico pilota Peter Revson. Giunto in Europa, aiuta Bruce McLaren a realizzare nel 1963 la Bruce McLaren Motor Racing. Dapprima la Coppa della Tasmania, poi nel '66 c'è

l'esordio in F.1, a cui segue la 1a vittoria nel '68 a Spa. Ma nel 1970, la prematura morte di McLaren in un test a Goodwood, chiama Mayer a governare il timone della scuderia. Malgrado le difficoltà, il manager americano trova sponsor importanti che gli permettono di guardare al futuro. Colorate come il pacchetto delle sigarette Marlboro, le monoposto progettate da Gordon Coppuck cominciano a farsi largo. Nel 1974 arriva il primo titolo mondiale con Emerson Fittipaldi, bissato due anni dopo con James Hunt. Trionfi che però non risparmiano la McLaren da una cri-

si finanziaria, che impone una svolta gestionale. Il 14 settembre 1980, Mayer cede il 40% delle sue quote (possedeva l'85%) alla Project 4 di Ron Dennis. Rimane nella nuova McLaren International fino al 1982, come managing director, poi emigra nella Cart con una propria squadra. Riappare in F.1 nel 1985 al muretto della Lola di Carl Haas. Un'avventura breve che termina l'anno dopo, con la dipartita dell'americana Beatrice, title sponsor del programma. Mayer torna così oltreoceano a fianco di Roger Penske, con cui collaborerà fino al 2007.

Il Kers de

Kers o non Kers? Sembra incredibile, ma quella che doveva essere l'innovazione tecnica della F.1, il futuro voluto dalla FIA, sta avendo una partenza a singhiozzo. E dire che di tempo ne hanno avuto per prepararlo. Spendendo soldi per ricerca, progettazione. Ma dopo i primi test, averlo provato in forma statica, ci si chiede se il Kers rappresenterà una reale opportunità di vantaggio. Curioso quanto verificatosi in Ferrari con Kimi Raikkonen che non ne vede l'utilità e un Felipe Massa entusiasta. E intanto non si sa ancora se le F60 lo useranno in Australia. In casa McLaren il Kers lo ha provato solo il tester Pedro De La Rosa e se Lewis Hamilton dovesse storcere il naso nei prossimi test probabilmente verrà accantonato per le prime gare. In Renault erano certi di non riuscire a prepararlo in tempo per il primo Gran Premio, salvo poi cambiare idea in queste ultime ore. La Williams ce l'ha meccani-



La discordia

co, in Toyota l'hanno utilizzato a sprazzi ma non si capisce se può portare a guadagnare qualche cosa. Appare sintomatico quanto accaduto in BMW. Il team tedesco è stato il primo a svilupparlo, ma nonostante questo potrebbe non portarlo a Melbourne. E' una situazione che fa un po' sorridere. Poi è emerso un altro particolare. A Portimao, nei recenti test, dalla Toyota di Timo Glock si è sprigionata qualche fiamma. Il tedesco si è fermato lungo il percorso, ma i commissari non sono riusciti a spegnere le fiammelle, come riporta Paolo Bombara. Solo l'intervento degli uomini Toyota, entrati anche in contrasto con i pompieri locali, ha provveduto a bloccare l'inconveniente seguendo una mirata procedura. E' apparso evidente che le batterie avevano causato il problema e viene da chiedersi cosa accadrà in un GP se si verifica un incidente simile.

*Timo Glock "arrostato"
con la nuova
Toyota TF109*



MOMENTO CLOU

PS 4 - Dopo il ko di Latvala nella seconda speciale, anche il leader provvisorio Urmo Aava si fa da parte. Per Loeb è il via libera verso il 48° successo in carriera

Senza particolari sorprese Sébastien Loeb ha finito per assicurarsi la 48esima vittoria in carriera, ma bisogna chiarire subito che non è stata una passeggiata. Incredibilmente, in più di una occasione gli equipaggi hanno dovuto scegliere di gareggiare con gli pneumatici Pirelli SottoZero: gomme da neve.

Le terribili condizioni meteo che hanno fatto da corollario a questa edizione del Rally d'Irlanda hanno così costretto una dose ancora maggiore di concentrazione e di attenzione. E il pluridecorato della Citroen non è sfuggito alla regola.

Il successo dell'Armata Rossa di Versailles, per la gioia del boss Quesnel, è stato completato da Dani Sordo il quale, da perfetto luogotenente, si è piazzato in posizione 2 e impeccabilmente ha portato a termine il compito assegnato senza alcuna sbavatura. Dimostrando che sulle strade catramate la C4 è un vero e proprio punto di riferimento.

Quello che purtroppo non può dire Mikko Hirvonen della sua Ford Focus. Già in ritardo dai due di testa, il finlandese ha infatti dovuto riporre ogni velleità per un problema al servosterzo che lo ha rallentato sensibilmente il sabato mattina. Ora dovrà provare a ribaltare i valori già sulle nevi del prossimo Rally di Norvegia.

Così come il compagno Latvala finito troppo presto dietro la lavagna, dopo l'errore che ne ha compromesso la gara già nella seconda prova speciale.

Leader provvisorio per un paio di speciali, anche Urmo Aava deve recriminare con la sua irruenza anche se, diciamo chiaro, sbagliare con le strade talmente allagate non era poi così difficile. Da rivedere sarà anche Chris Atkinson che ha alternato belle cose a qualche svarione.



Loeb

The rain



man

L'ordine di arrivo, domenica 1 febbraio 2009

1. Loeb-Elena (Citroen C4 Wrc) in 2.48'25"7
2. Sordo-Marti (Citroen C4 Wrc) a 1'27"9
3. Hirvonen-Lehtinen (Ford Focus Wrc) a 2'07"8
4. H. Solberg-Menkerud (Ford Focus Wrc) a 6'32"4
5. Atkinson-Prevot (Citroen C4 Wrc) a 6'02"1
6. Ogier-Grassia (Citroen C4 Wrc) a 10'44"0
7. Wilson-Martin (Ford Focus Wrc) a 11'23"8
8. Al Qassimi-Orr (Ford Focus Wrc) a 14'07"9
9. Boland-Morrissey (Subaru Impreza Wrc) a 15'23"4
10. Aava-Sikk (Ford Focus Wrc) a 15'35"4

Le classifiche di campionato

Piloti

1. Loeb 10; 2. Sordo 8; 3. Hirvonen 6; 4. H. Solberg 5; 5. Atkinson 4; 6. Ogier 3; 7. Wilson 2; 8. Al Qassimi 1.

Costruttori

1. Citroen 18; 2. Ford 8; 3. Stobart 8; 4. Citroen Junior Team 5.

“Certo, anche io sono stato ragazzo.
Ma ho sempre ascoltato i consigli
che mi venivano dati...”
Malcolm Wilson a commento
dell'errore di Jari-Matti Latvala





5 DOMANDE PER CAPIRE

1 – Condizioni terribili, ma Loeb non si ferma davanti a nulla. È già finita ancor prima d'iniziare?

Undici gare, quelle che restano, possono regalare un sacco di sorprese. Ma la cinica freddezza con la quale l'Extraterrestre ha costruito la sua vittoria numero 48 lascia poche speranze agli avversari. E poi si sa, quando il gioco si fa duro...

2 – Alla vigilia della gara nella verde Irlanda, Daniel Elena, scherzando, ha dichiarato di voler fare meglio delle undici vittorie della passata stagione. Insomma tra il serio e il faceto, ma è davvero possibile che la SuperCoppia in rosso possa aggiudicarsi tutte le dodici gare in programma nel 2009?

Loeb dice di non pensarci, ma ricorda che in carriera ha già vinto su ogni tipo di fondo e lascia intendere che almeno teoricamente l'impresa è possibile. Anche se la storia insegna che nel corso di una intera stagione c'è posto per un errorino o un problema tecnico. Per gli umani è sempre stato così...

3 – I piloti non hanno mai smesso di ripetere che erano costretti a gareggiare con gomme da neve. Una critica al gommista o alla regola che impone il contingentamento degli pneumatici? Al regolamento, of course. La Pirelli, con le SottoZero, ha tampinato alla grande un limite di scelta imposto non si capisce bene perché. Visto che la (presunta) riduzione dei costi non è comunque servita a rivitalizzare una serie in sempre più profonda crisi di vocazioni.

4 – Benedetto Latvala. Gli riesce il colpaccio al pronti-via e subito butta alle ortiche il malloppo. Chissà che lavata di testa gli ha ripassato Wilson?

L'ha presa male, il padre-padrone della M-Sport. Molto male. E a chi gli faceva osservare che anche lui è stato giovane rispondeva gelido che sì, è vero. "Ma – aggiungeva subito – io ascoltavo i consigli che mi venivano dati".

5 – Atkinson quinto, porta 4 punti al team. Latvala quattordicesimo 2 e Rautenbach diciottesimo 1. Francamente ridicolo ...

E per completare il quadro, Khalid Al Qassimi è ripartito dall'Irlanda con in tasca il suo primo punto iridato. Del resto, in questo mondiale, è più facile raccogliere qualcosa che restare a mani vuote.

*Jari-Matti Latvala
l'ha combinata grossa
in Irlanda. E puntuale
è arrivato il "cazziatone"
di Malcolm Wilson*

ha collaborato
Guido Rancati

“Nonostante tutto sono contento. Non sono riuscito ad essere velocissimo, ma mi consola sapere che la C4 è fantastica. Adesso però debbo trovare qualche sponsor...”

Chris Atkinson

VOTI, IN LIBERTÀ

Sébastien Loeb

9

La virtù dei forti è quella di rendere semplice ciò che agli altri sembra difficile. Quello che ha fatto il fenomeno di Hagenau nelle piscine irlandesi...

Dani Sordo

8

Lo spagnolo questa volta non ha nulla da rimproverarsi, cosa può fare di più?

Henning Solberg

7

Messo sotto pressione da Chris Atkinson per il quarto posto, il norvegese non batte ciglio e ride di gusto quando racconta del rivale a gambe all'aria.

Mikko Hirvonen

6,5

In difficoltà come tutti in strade allagante all'inverosimile, viene definitivamente "affondato" dai problemi della sua Focus. Però non si smonta mai.

Sébastien Ogier

6

Il ragazzo ci sa fare e lo ha appena dimostrato vincendo un complicato Monte-Carlo. Sulle strade del quadrifoglio verde, il giovane francese adotta una tattica prudente. Pure troppo...

Urmo Aava

5,5

L'estone trova il tempo di farsi notare, e

si permette di guardare tutti dall'alto per due prove. Sbaglia e torna nei ranghi. ma la stoffa è di quella pregiata.

Chris Atkinson

5

L'australiano di certo si aspettava un miglior esordio con la sua Citroen tutta rossa. Un dritto ed un rovescio sono l'ideale per fare la maglia, non per correre.

Jari-Matti Latvala

4

Si trova subito un capitale da far fruttare e da difendere con le unghie. Invece sceglie la strada peggiore, si fa ingolosire e perde il gruzzolo. E anche la faccia...

Grande asphaltista non è mai stato, ma Atkinson era attesa a ben altra prestazione. Tra quindici giorni potrà rifarsi in Norvegia



Melandri come a rischi



di Alberto Cani

In questi giorni non può non venire in mente quanto si assomiglino le situazioni che stanno vivendo in questo momento Jenson Button e Marco Melandri. Sia l'inglese sia l'italiano sono alla finestra per capire se i relativi team, Honda e Kawasaki, ritiratisi rispettivamente dalla F.1 e dalla MotoGP, potranno continuare a correre anche nel 2009, pur sotto un'altra forma, altrimenti saranno molto probabilmente costretti a un anno sabbatico. Le coincidenze tra i due casi, effettivamente, sono incredibili: l'ultima - e finora unica - vittoria di Button risale al 6 agosto 2006, GP d'Ungheria a Budapest. L'ultimo successo di Melandri (che in totale ne ha collezionati 5) a un solo mese più tardi, 17 settembre 2006, GP d'Australia. Da quel momento in poi, per entrambi è come se la ruota della fortuna si fosse improvvisamente fermata. Due stagioni difficili, per non dire disastrose, il 2007 e il 2008, hanno contribuito a far precipitare le loro azioni. Così, in un batter d'occhio, la carriera di uno dei talenti più precoci del motociclismo (Melandri fino a poco tempo fa deteneva il record del più giovane vincitore di un GP), che nel 2005 era visto come l'anti-Rossi per eccellenza (vicecampione del mondo, diverse battaglie vinte con il "Dottore") è colata a picco. Stesso discorso per Button che, da speranza dell'Inghilterra da corsa, è diventato un comprimario messo totalmente in ombra dall'arrivo di Lewis Hamilton. Come se non bastasse, tutti e due sono rimasti a piedi proprio a cavallo del perio-

do natalizio, quando già pensavano al riscatto che sarebbe dovuto avvenire nel 2009.

In questo momento Button può sperare soltanto nella Toro Rosso, mentre Melandri ha già detto che se la Kawasaki "privata" non darà prova di essere competitiva, meglio rimanere fermi. Allontanarsi per un po' dal paddock, però, in un ambiente che si dimentica molto in fretta del passato, è una scelta rischiosa, che potrebbe portare entrambi per sempre fuori dal giro che conta. Con tutti i giovani che si sono affacciati in F.1 (Hamilton, Kubica, Rosberg, Vettel) sarà molto complicato far ricordare ai team manager le buone, se non ottime, cose fatte qualche stagione fa. Già, perché va ricordato che Button nel 2004 dominato dalle Ferrari di Schumacher e Barrichello (primo e secondo in campionato), è arrivato primo dei "normali", terzo nel mondiale davanti a pezzi grossi come la Renault di Alonso, la Williams di Montoya e la McLaren di Raikkonen. Al volante della BAR-Honda colse una pole a Imola e ben dieci podi. La situazione è forse meno complicata per Melandri (che nel 2010 avrà comunque 28 anni, Button invece 30), un pilota che senza dubbio tra una stagione farà ancora gola a tanti team privati, anche se ci sono parecchi giovani che si stanno mettendo in luce (su tutti, Simoncelli e Bautista). In MotoGP, inoltre, sono ancora pochi i piloti che riescono a fare la differenza e il ravennate è pur sempre uno che in passato ci è riuscito. Difficile però, che per lui si possano riaprire le porte di un team ufficiale.



me Button O STOP



“Posso rimanere fermo per un anno per valutare il da farsi”

“Ho fiducia in Brawn e Fry, mi auguro di poter rimanere legato a loro e sono convinto che troveranno qualcuno in grado di mantenere in vita il team. Ed io conto di far parte del gruppo dei nuovi acquirenti della Honda”

“Le alternative in F.1 non sono molte, c'è la Toro Rosso...”

**Jenson
Button**





“Non voglio partecipare per fare numero: se la Kawasaki 2009 non è competitiva, meglio rimanere fermi”

“In questo momento sono un estraneo, non mi sento affatto un pilota Kawasaki”

“So che la Kawasaki nuova ha provato in Australia, ma non ho ricevuto alcuna informazione riguardo ai test”

“Entro fine gennaio saprò cosa potrà offrirmi la Kawasaki: spero che la proposta non sia quella di farmi lavorare in un negozio in Giappone”

“La Superbike mi piace, ma la mia testa è in MotoGP: credo di poter dare ancora tanto a questo campionato”

“Credo che nel 2010 riuscirò a trovare una moto buona anche se quest'anno dovessi rimanere fermo”

**Marco
Melandri**

Rahal e Conquest a rischio chiusura

di Marco Cortesi

La crisi economica mondiale continua ad essere l'argomento principale di tutte le categorie automobilistiche. Anche in IndyCar Series, i cattivi presagi non mancano, nonostante le 18 vetture a tempo pieno confermate già prima della fine del 2008 e diverse trattative apparentemente in procinto di concretizzarsi. A fare la parte del leone nei rumor della passata settimana, il Rahal Letterman Racing che, dopo la perdita della partnership con il consorzio Ethanol sembra avere sempre meno possibilità di essere presente nel 2009. A dirla tutta, dubbi sulla serietà dell'impegno di Rahal erano presenti da diverso tempo, vista la riduzione avvenuta negli ultimi anni da pilastro delle ruote scoperte

USA a mero comprimario: ad incidere sulle scelte della squadra sono stati anche i nuovi (e probabilmente più redditizi) progetti ALMS e F.BMW Americas. Protagonista di recenti rumor anche il Conquest Racing (sotto), i dubbi erano iniziati nel 2008, con la bancarotta dello sponsor principale ad inizio stagione e la sostituzione di entrambi i piloti per motivi di budget. La squadra di Eric Bachelart ha imposto ai propri dipendenti una riduzione di stipendio, ma almeno una vettura in griglia (probabilmente per Alex Tagliani) sembra essere garantita. Lo stesso vale per il team Coyne, che ha addirittura rinforzato l'organico con l'arrivo da Ganassi del tecnico Bill Pappas: dovrebbe essere confermato il ritorno di Bruno Junqueira. In dirittura d'arrivo la formazione di una

nuova squadra, collaborazione tra Pacific Coast Motorsports e Rubicon Racing (che schierò Max Papis a Indy). Le idee sul nome del pilota sembrano chiare: porte aperte per Buddy Rice, che lascerà libero il sedile di compagno di Mike Conway in casa Dreyer&Reimbold. Tra i nuovi team, si attendono notizie sull'operazione della famiglia Philippe che sarebbe pronta a schierare una vettura per Nelson e, nella prossima stagione per Richard. Un'ultima considerazione riguarda Robert Doornbos: l'olandese, in procinto di accordarsi con il team di Carl Haas con l'aiuto di ING, potrebbe essere colpito dalla ristrutturazione messa in atto dall'istituto bancario. Il nome di Doornbos compare anche nella lista di HVM, ancora in cerca di un compagno per Ernesto Viso.





Un preoccupato Hunter-Reay del team Rahal



Motori Fiat?

Niente è sicuro

Massimo Costa

La F.3 spagnola vuole crescere. E anche se il mercato piloti stenta a decollare per la solita crisi economica mondiale, si stanno gettando basi importanti. Prima di tutto, il calendario. La categoria esce prepotentemente dai confini nazionali. Delle otto prove in programma, soltanto quattro si disputeranno in Spagna toccando i circuiti di Valencia, Jarama, Jerez e Barcellona. I rimanenti appuntamenti, saranno tutti all'estero. Confermate le trasferte di Spa (Belgio) e Magny-Cours (Francia), sono state aggiunte prove a Monza e Donington (Gran Bretagna). Un programma decisamente interessante, che si potrebbe considerare a giusta ragione internazionale. Anche se la distanza dalla F.3 Euro Series sia per quanto riguarda la qualità dei piloti sia per il livello tecnico delle due categorie (la serie spagnola è un monomarca Dallara-Toyota) rimane notevole.

Il secondo punto, quello che a detta di Jesus Pareja della GT Sport che organizza il campionato costituirebbe una ulteriore svolta per la F.3 iberica, è il possibile ingresso come motorista della Fiat FTP. A differenza di quanto letto recentemente, Italiaracing può anticipare che non vi è nulla di sicuro sull'utilizzo dei propulsori italiani, gli stessi che equipaggiano le monoposto della F.3 italiana. Scenario quindi che potrebbe preludere alla tanto sognata creazione di una grande F.3 mediterranea. Ma il problema è che non c'è niente di firmato. Recentemente è cambiato l'amministratore delegato di Fiat Spagna e quindi il progetto iniziale appare traballante e l'accordo tanto auspicato rischia di non chiudersi. Tra i team manager non pare esserci particolare apprensione: "L'accordo con Fiat può rivelarsi interessante se ci verrà consentito di spalmare su tre anni i costi del motore e se veramente il vincitore del campionato potrà sostenere un test con la Ferrari F.1. In caso contrario, rimarremo con i Toyota e proseguiremo come negli ultimi anni... Quante macchine avremo? Penso che saremo sulle venti unità", ha dichiarato a Italiaracing Adrian Campos che intanto ha già la certezza di avere due piloti: il figlio Adrian (nella foto) e Bruno Mendez.





Il calendario 2009

3 maggio - Valencia

7 giugno - Jarama

28 giugno - Spa

5 luglio - Donington

20 settembre - Magny Cours

4 ottobre - Monza

18 ottobre - Jerez

1 novembre - Barcellona

La F.Renault e la scuola per



Massimo Costa

È un momento importante per l'automobilismo italiano. L'auspicata rinascita della F.3 italiana, l'aumento di richieste per partecipare a tale campionato, motivato anche dalla possibilità di effettuare un test a fine stagione con la Ferrari di F.1, deve passare attraverso la F.Renault Italia. E vi spieghia-

mo il perché. La serie propedeutica tricolore della Casa francese è una scuola inimitabile per un giovane pilota che arriva dal karting. L'albo d'oro della categoria lo conferma. Ora, in Italia, si sta verificando una situazione che potremmo definire stramba. Genitori e presunti manager, accecati dalla chance Ferrari, vorrebbero portare i loro figli/protetti 16enni in F.3. Senza che prima

questi giovanotti abbiano vissuto altre esperienze in monoposto. La F.3 è una bestia difficile. E' una macchina sulla quale occorre lavorarvi tecnicamente, impegnativa, difficile da gestire. Occorre arrivarvi con le giuste premesse, un buon numero di chilometri sulle spalle. Sappiamo che vi sono team manager della categoria che rifiutano di prendere in squadra piloti 15-16enni che arrivano dal

deve essere la F.3



karting, altri che non si fanno troppi problemi proponendo loro la luna. Il risultato finale, in quest'ultimo caso, è che il rischio di ritrovare dei ragazzini "bruciati" è altissimo. Ecco perché è necessario un passaggio nella competitiva F.Renault, che permette di apprendere i primi rudimenti sulle monoposto lottando con colleghi di pari età e qualità. E' quindi importante che la CSAI e la

Renault trovino un punto d'incontro per creare quel percorso naturale (F.Renault - F.3) dal quale trarrebbe giovamento l'intero movimento italiano delle corse. Come accade in Gran Bretagna, come si verificava prima in Germania o in Francia, prima che il panorama delle corse in quei Paesi cambiasse radicalmente. E' un'occasione da non perdere. La rivalità tra F.Renault e F.3, come

qualcuno sta stupidamente fomentando dimostrando poca intelligenza, non deve esistere. Occorre pensare alla crescita dei nostri piloti (panorama desolante se pensiamo che nella categoria top per i giovani, la F.3 Euro Series, vi è il solo Andrea Caldarelli) e per questo il futuro deve per forza passare da quelle due categorie. Non farlo sarebbe un grosso e sciocco errore.

Mistero Peugeot



di Alfredo Filippone

Almeno ufficialmente, la Le Mans Series ha fatto il pieno: sono ben 49 le vetture riprese nella lista di pre-iscritti ufficiali diramata la scorsa settimana da Patrick Peter, e non c'è motivo di dubitare della serietà dell'elenco, visto che ogni team ha già dovuto sborsare i 50.000 euro per vettura dell'iscrizione annua per essere nell'elenco. Ma allora, la tanto famigerata crisi, dov'è? Di certo, non qui, nonostante qualche proclamo clamoroso (vedi il ritiro Audi) abbia fatto temere il peggio. Anzi, l'impressione generale è che la LMS, che a corto di concorrenti non è stata mai, a dire il vero sembra cavarsela piuttosto bene in questi tempi di vacche magre, raccogliendo concorrenti da ogni dove. Certo, bisognerà vedere chi sarà effettivamente ai nastri di partenza (e, come sempre, chi vi sarà ancora dopo la 24 Ore di Le Mans), ma l'inizio non è male e la lista è ricca di novità interessanti e di assenze sorprendenti. In un caso come nell'altro, sono attese conferme nei prossimi giorni e settimane. Si pensa, soprattutto, alla Peugeot che

avrebbe scelto d'isciversi gara per gara, il che, sia detto en passant, costa di più: 15.000 euro per macchina e per gara. Se l'ossessione dei costruttori, vista la crisi, è ridurre costi, certamente correre una tantum non porta a grandi risparmi, almeno per quanto riguarda le spese amministrative. Più seriamente, la Casa francese non ha ancora deciso il suo impegno, ed è probabile che non lo farà prima della pubblicazione del bilancio 2008, prevista a febbraio, e delle eventuali decisioni da prendere sulla scia dei conti annui che si preannunciano poco rosei. Le voci che si sentono in giro vanno da un ritiro puro e semplice ad un programma minimo, incentrato sulla 24 Ore di Le Mans e una gara di preparazione. Ci sarà da vedere anche se il "rientro dalla finestra" delle Audi R10 TDI gestite dal team Kolles influenzerà in qualche modo la decisione della Peugeot. Effettivamente, la continuità delle vetture tedesche è l'altra novità eclatante delle ultime settimane, e molti stanno ancora cercando di capire se si tratta di un'iniziativa veramente privata o se è una permanenza della Casa dei cerchi sotto mentite spoglie.





La sorpresa è la Lucchini LMP2

La LMP1 sembra godere di buona salute, con 12 vetture al via: oltre alle inevitabili Pescarolo e Courage-Oreca (queste ultime con la nuova motorizzazione AIM), troviamo le Zytek ribattezzate Ginetta e le nuovissime Lola-Aston Martin, che danno l'assalto al mitico passato, mentre la vettura ex-Charouz è stata venduta allo Speedy Racing svizzero, che schiera Andrea Belicchi al fianco di Marcel Fässler e Nicolas Prost. Nessuna notizia invece delle Epsilon Euskadi: stando al team, la vettura nuova è quasi pronta, ma sono le finanze a causare preoccupazione. Nessuna traccia nemmeno della Lavaggi, anche se è probabile che il pilota-costruttore siciliano tenti nuovamente l'avventura. Si preannuncia vivace la categoria LMP2, con 16 vetture e una novità tecnica interessante: l'esordio del motore Mazda, già visto in America, che equipaggerà quattro prototipi: la Lola della RML e del team Kruse (con Sini e Didaio fra i piloti), e le Pescarolo dell'OPAK Racing (ex-Saulnier). Cambia nome anche il Trading Racing di Karim Ojeh, ora GAC. Zytek nuova per il Quifel ASM mentre si uniscono i team Bruneau e Bruichladich per far correre una Radical. Due i nuovi team: il Pegasus francese (con una Courage-Oreca nuova) e il Bull Racing italiano,

che schiera una Lucchini-Judd, che si affianca alla Lucchini-Nicholson di Randaccio. Sorprende vedere le barchette italiane al via, dopo il patema tecnico-regolamentare dello scorso anno, ma c'è da credere che la questione di omologazione è stata finalmente risolta o la crisi ha reso tutti più tolleranti. La presenza italiana nella categoria è di rilievo, grazie soprattutto alla Racing Box che schiera due nuove Lola B08/80 Coupé a motore Judd per Francioni-Ceccato-Giacomo Piccini e Bobbi-Andrea Piccini-Hezemans. Rimane l'incognita della mattatrice della categoria, la Porsche RS Spyder. Delle tre vetture viste lo scorso anno, due (quelle della Essex e di Van Merksteijn) sono uscite di scena e recentemente acquistate da Poulsen e Goh che però non intenderebbero schierarle nella LMS. La terza, quella dell'Horag Racing svizzero, è iscritta ma deve ancora completare il budget. La categoria GT1, già moribonda, risente ancor di più del declino delle granturismo maggiorate ed è ormai appesa a un filo. Senza più Aston, la Lamborghini Spartak non dovrebbe avere problemi ad imporsi, visto che la concorrenza si limita a due Saleen private non proprio nuove, mentre è stata addirittura rispolverata una Ferrari

550 Maranello, iscritta dal team di Noël Del Bello, rivelatosi piuttosto fantomatico in questi ultimi anni. Di levatura nettamente migliore il plateau in GT2, con 17 vetture di 5 marche diverse. Inevitabile un nuovo scontro fra Porsche 997 e Ferrari F430. Per ora, Maranello vince per 9 a 3 il confronto numerico, ma Stoccarda stavolta ha deciso di puntare su poche vetture, ma buone e agguerrite: una dell'Imsa e due del Felbermayr Proton, che ha in Lietz-Lieb un equipaggio molto temibile. Nella pattuglia dei cavallini, sono degne di nota le vetture dei team Virgo e JMB e l'esordio del Team Modena e dell'Easyrace italiano di Patrick e Luca Picco, un tempo in forza all'EdiCris. Queste le premesse. Ora aspettiamo le conferme da qui al 6 aprile, quando si aprirà la stagione a Barcellona.





Lola



Epsilon Euskadi



Pescarolo



Courage



Aston Martin LMP1

L'ACURA del



di Marco Cortesi

Dopo settimane di avvistamenti in test privati, ha finalmente fatto la sua comparsa la nuova Acura ARX-02. Pensata da Honda (proprietaria del marchio) per lottare ad armi pari con il duo del diesel Peugeot-Audi, la nuova LMP1 ha debuttato nei test collettivi dell'American Le Mans Series. A stupire, oltre all'aerodinamica estrema, con muso alto e parafranghi anteriori quasi staccati dal corpo vettura, anche alcune particolarità tecniche, come un posteriore con ammortizzatori interni al blocco trasmissione e terzo elemento superiore, e dei semiassi con un'angolatura accentuata. Questo ha permesso di accentrare ulteriormente le

masse spostando il bilanciamento verso l'avantreno, dove ruote di dimensioni uguali a quelle posteriori offrono una superficie di contatto ed una tenuta laterale maggiori. Inoltre, sin dalla prima occhiata colpisce l'attacco dell'ala, con i piloni che passano da davanti per congiungersi con la faccia superiore del primo elemento. All'anteriore, da notare un triangolo superiore estremamente basso, con quello inferiore attaccato direttamente al sottoscocca. Al primo contatto con la pista la ARX-02, dotata di un V8 4000 derivato dalla versione LMP2, ha positivamente impressionato, superando il miglior tempo di qualifica dell'Audi R10 nel 2007, e attestandosi non lontano dalla pole 2008 di Allan McNish (1:44.814 con-

tro 1:43.195), nonostante l'ala stretta imposta dalle regole ACO 2009. A portare al debutto le nuove vetture, il team Highcroft di Scott Sharp e il Gil De Ferran Racing. I due ex piloti IndyCar saranno affiancati rispettivamente da David Brabham e Simon Pagenaud, con l'arrivo di Dario Franchitti e Scott Dixon a supporto per la 12 Ore di Sebring. A dare i maggiori grattacapi ai piloti al momento, più che lo svezamento della vettura, lo sforzo fisico richiesto dalle grandi ruote anteriori. Per ora, almeno in pubblico, non si parla di Le Mans, anche se a giudicare dalle grafiche mostrate sui siti internet di Acura e Highcroft Racing, si intuisce un chiaro obiettivo puntato sulla maratona francese...

SUCCESSO



Acura ARX-02

Telaio	Monoscocca in carbonio e nido d'ape	Motore	Acura LM-AR7
Sospensioni	Doppi triangoli sovrapposti con ammortizzatori (3 al posteriore) e barre di torsione	Disposizione	V8 aspirato, 4.0 litri, 4 valvole per cilindro
Freni	Caliper a 6 pompanti, dischi autoventilanti da 380mm	Potenza	Oltre 620 cavalli
Lunghezza	4650 mm	Cambio	6 marce+rm attuato al volante
Larghezza	2000 mm	Serbatoio	90 litri
Altezza	1030mm	Centralina	Continental/Acura
Peso	900 Kg	con Traction Control	





La **F1** che vorrei

di Valerio Faccini

Il progettista italiano più famoso, responsabile negli anni ruggenti della storia corsaiola della Casa del Cavallino, è oggi un settantaquattrenne appassionato che ancora si occupa della massima formula. Non più come capo progettista o responsabile tecnico di una squadra, ma come fornitore di componenti, per una team non italiano, progettati e prodotti dalla società di consulenza Oral Engineering nella quale è socio ed a capo dell'ufficio tecnico da quasi tre lustri. Italaracing ha incontrato Mauro Forghieri nel corso della visita alla sua azienda (descritta nel reportage pubblicato sul Magazine numero 21). Al cospetto di un tecnico di tale levatura, ben disponibile ad esprimere le proprie opinioni, si è reso obbligatorio porre questioni riguardante l'attuale F.1 ed il mondo dell'automobile in generale. L'ingegnere modenese, con la sua inconfondibile voce cavernosa, s'è lasciato andare a considerazioni, ragionamenti, ricordi e riflessioni molto interessanti. Eccoli.

Secondo indiscrezioni, il futuro a medio termine del motorsport mondiale - F.1, Rally e Turismo - passerà attraverso l'adozione di motori quattro cilindri in linea sovralimentati con cubatura non superiore a due litri. Cosa ne pensa?

"Lo sport automobilistico, recentemente, ha perso la capacità di fare spettacolo. Il

pubblico sui campi di gara è calato. Lo si può notare anche guardando la F.1 in televisione. Ogni tanto, nonostante le ferree istruzioni di Bernie Ecclestone in proposito, ai registi Tv scappa qualche inquadratura in campo lungo che comprende le tribune e il minor seguito è evidente. I motivi sono molteplici. Innanzitutto c'è un eccessivo numero di campionati che rende l'automobilismo comprensibile solo ai super appassionati. Un tempo le categorie si contavano sulle dita di una mano, oggi, pur con la crisi economica, le serie continuano a proliferare e l'automobilismo a spezzetarsi. Poi c'è la corsa alla 'grandeur' che sta contagiando, purtroppo, anche il motociclismo. Occorrono dieci camion per trasportare due auto! Recentemente sono rimasto choccato vedendo il ristorante della McLaren: è una struttura che si apre e può ospitare oltre un centinaio di persone. Ai miei tempi, la Ferrari disponeva di un piccolo motorhome, ed era già un lusso notevole. Ma cos'ha a che fare un ristorante faraonico con due monoposto da corsa? Nulla.

Siamo in una fase in cui il risparmio è una necessità a tutti i livelli, sarebbe bene utilizzare i soldi per ciò che effettivamente serve allo sport. Cosa fanno sui campi di gara squadre da novanta persone? Non mi si dica che sono necessarie per far correre due vetture, perchè non è vero. Bisognerebbe che l'automobilismo restasse più aderente alle

caratteristiche delle macchine di grande serie. Quale significato hanno, in Europa, auto da 600 cv a 8 o 12 cilindri? Lasciamo da parte le auto di nicchia come Ferrari e Lamborghini che vendono qualche migliaio d'unità, non sono certo loro il motivo di un boom economico o la causa della recente recessione. La grande produzione ha bisogno di motori che non girino troppo in alto, che abbiano attriti ridotti, che siano ottimizzati sotto il profilo economico per gli automobilisti. Si rende necessario un downsizing (riduzione delle dimensioni n.d.r.) non solo per le auto, ma anche per i motori. Oggi un propulsore moderno, da 1,5 -2 litri, un semplice ed economico quattro cilindri, può avere cavalli e coppia in quantità. Trovo l'idea, contenuta nella sua domanda, estremamente intelligente purchè si applichino quelle tecnologie disponibili oggi, come l'iniezione diretta, il controllo della potenza tramite la regolazione dell'alzata delle valvole per non utilizzare più la farfalla che è un sistema di perdita-, la riduzione degli attriti. Oggi abbiamo motori di F.1 che tirano 18.000 giri, ma ai fini dello spettacolo cosa cambierebbe se arrivassero solo a prenderne 7.000? Nulla. Ma sotto il profilo dei costi cambierebbe eccome. In meglio. E se le spese fossero più basse ci sarebbe più spazio per la fantasia, e la F.1 sarebbe più interessante."

segue a pag 4



Forghieri con Enzo Ferrari nel 1963



Forghieri con Chris Amon nel 1967

Anni fa lei propose di stabilire un peso minimo per ogni pezzo componente una monoposto di F.1. Con un duplice scopo: eliminare il ricorso a materiali e tecnologie superleggere, estremamente costose e, di conseguenza, eliminare la zavorre. Lei disse: "Oggi non serve progettare un telaio equilibrato: se la macchina sottozavorza basta spostare un po' in avanti la zavorra. Se le zavorre non esistessero, emergerebbero i tecnici più bravi." Invece della sua proposta, in F.1 è stato adottato il Kers...

"Che è spacciata per una novità rivoluzionaria mentre è basata su un principio più vecchio di me ed utilizzato da oltre cinquant'anni. Sui treni, che nella fase di frenata, trasformano l'energia cinetica in elettricità 'rimandandola' sulla linea di alimentazione. Poi ci sono delle auto ibride che usano questo sistema da anni. Dicono che vogliono ridurre i budget ma poi introducono il Kers che ha costi di ricerca e sviluppo pazzeschi. Si voleva proporre una novità attraente dal punto di vista energetico e con costi contenuti? Sarebbe bastato dire: 'Signori dal 2009 monterete tutti il sistema Kers studiato e prodotto dalla ditta Tal dei Tali.' Poi sarebbe stato compito delle squadre installarlo ed utilizzarlo nel modo più efficace. Invece non hanno nemmeno unificato il sistema. C'è chi ce l'ha elettrico, chi meccanico. Poi si potrebbe addirittura farlo idraulico che, per inciso, è la soluzione che avrei scelto io. Ecco, libertà assoluta e costi alle stelle (e probabilmente pochi o nessuno lo utilizzerà nel primo GP per incertezze nella messa a punto n.d.r.). Perché?, mi chiedo.

E del tetto dei 15.000 km all'anno cosa ne pensa? Non è un numero enorme, pur se è la metà di quanto consentito nel 2008?

"E' una quantità richiesta da alcuni costruttori, non certo dalla FIA o da Ecclestone. Ma basterebbe che il venerdì dei GP fosse dedicato al collaudo dei pezzi nuovi, anziché nei test privati. Così il pubblico si divertirebbe di più e si vedrebbe qua-

li tecnici hanno fiuto e sensibilità per trovare le soluzioni giuste. E' successo anche nel passato recente che tecnici tirassero fuori una novità vincente, che gli altri non avevano, al venerdì. A me successe con gli alettoni. La prima volta li montammo a Spa. Non era una novità assoluta, sui libri se ne parlava, Chapman (Colin, boss della Lotus letteralmente scomparso nel 1982 n.d.r.) li utilizzava già. Li montammo prendendoci un minimo di rischio e vincemmo. Senza bisogno di averli provati nei quindici giorni precedenti."

Qualche altra proposta?

"Abolizione dei rifornimenti, così gli ingegneri tornerebbero a calcolare di terminare la gara con 3 litri di carburante residui e i piloti dovrebbero saper gestire una monoposto che inizialmente ha 200 litri di benzina a bordo, mentre nel finale di gara, a serbatoi vuoti, pesa 150 kg in meno. E ci vorrebbero cambi gomme con meno meccanici all'opera. Così sarebbero contenti quelli della FIA, perché con le soste ai box più lunghe il pubblico riuscirebbe almeno ad intravedere le macchine -cosa impossibile oggi con pit stop da 6"- e si conterrebbero un po' i costi."

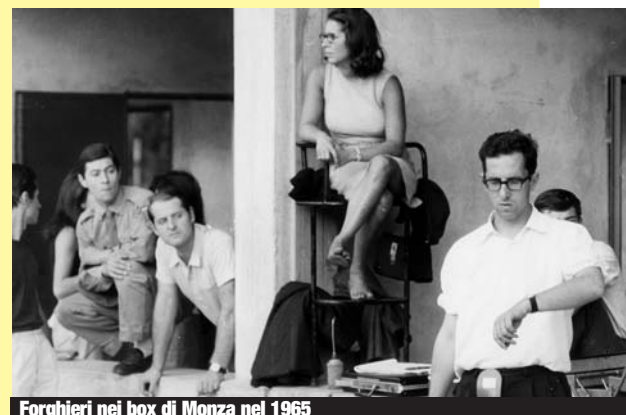
Le grandi Case stanno mettendo in crisi la F.1? Dapprima innalzando i budget a livelli stratosferici, mentre oggi si lamentano dei costi troppo alti. E' d'accordo?

"No, non del tutto. Non ci sono solo loro sul banco degli imputati, ma anche la FIA, la Dorna per quanto riguarda il Motomondiale che sta purtroppo copiando quel che avviene nel mondo della automobili, i tecnici. Sono tutte queste entità assieme. Chi si oppone all'abolizione dei rifornimenti in F.1? I tecnici! Per evitare la complessità della messa a punto di una macchina che passa dal pieno al vuoto nel serbatoio. O, ancora, guardiamo il Kers: chi si è opposto a toglierlo? La Bmw, perché ce lo aveva già quasi pronto. Oggi importa solo l'interesse di bottega, ognuno cerca di coltivare solo il proprio orticello. In passato non avveniva, o perlo-

meno, non in modo così esclusivo. Anche allora si cercava di fare i propri interessi, chi è quel cretino che non li difende? Ma tutti sapevano che c'era un bene primario da salvaguardare: lo sport. Le racconto un episodio che mi riguarda, che non molti conoscono, e con ciò voglio rendere merito ad Enzo Ferrari. Ascolti: in un certo periodo mi dovetti occupare anche delle questioni sportive, cosa che non mi piaceva affatto fare. A seguito di un grosso incidente causato dalla rottura degli alettoni, non ricordo in quale anno capitò, forse il 1972 o il '74, fu indetta una riunione tra le squadre di F.1 a Zandvoort. Il Vecchio, nell'incaricarmi di rappresentare la Ferrari, mi disse: Cerca di fare in modo che tutti siano d'accordo. Se serve rinuncia pure a qualcosa, l'importante è che tutti accettino,

perché l'automobilismo deve andare avanti. E l'accordo unanime fu trovato. Pochi anni dopo capitò un episodio analogo. La 312 T aveva quel periscopio enorme sopra il roll bar e gli altri erano convinti, avendo noi il motore boxer, quindi un propulsore piatto, che quella presa d'aria ci favorisse troppo per via del volume del plenum dell'aspirazione molto maggiore di quello degli avversari, che adottavano tutti motori a V. In quell'occasione Ferrari mi commissionò di trovare un accordo anche al prezzo di qualche rinuncia. Fu così che in un pomeriggio decidemmo di abolire gli aircscope, e li tolsero tutti, mentre agli inglesi facemmo togliere un particolare delle sospensioni che era illegale. Ma quando si parla delle Case non dobbiamo dimenticare che il mondo è molto cambiato. I Costruttori sono delle realtà molto complesse. Dirò una cosa che con le corse c'entra poco: ormai si fa la finanza fantasiosa, purtroppo. Tutti si sono dimenticati che il denaro crea

lavoro che poi crea altro denaro. Adesso si passa direttamente da denaro a denaro. E' un cortocircuito. E così nella F.1. Loro credono che basti correre per avere successo, ma non è vero. Io che sono ancora un appassionato di F.1, che per inciso sarei onorato di fare ancora qualcosa in F.1 ma non so se ne sarei ancora capace, mi annoio a guardare i GP. Ecco perché bisognerebbe fare in modo che si provi solo il venerdì, che sabato si facciano delle qualifiche vere, non come adesso basate praticamente su un giro singolo. Un tempo, un campione riusciva a fare il tempone districandosi tra il traffico. Ma per capire le ragioni della crisi della F.1 basta considerare da quanto tempo Ecclestone e Mosley la reggono. Ecclestone comanda da circa trent'anni. In quale altro sport a livello mon-



Forghieri nel box di Monza nel 1965

diale succede una cosa così? Lui è un uomo d'affari eccezionale, ma si è impossessato della F.1. Mosley ha avuto il grande merito di rendere le macchine molto più sicure, adesso utilizzi la stessa intelligenza per ridurre i costi. Una delle strade per uscire da questa situazione potrebbe essere quella del ricambio generazionale ai vertici dello sport dell'automobile: giovani. Non perché i giovani sono senz'altro meglio dei vecchi, ma perché si spera che abbiano idee diverse. I rapporti tra le squadre di F.1 sono molto cambiati. Anni fa esisteva una sorta di collaborazione spontanea per apportare, tutti insieme, benefici all'automobilismo. Il prestarsi l'attrezzatura, ad esempio, era una cosa all'ordine del giorno, fino nei primi anni '80."

*Nella foto, al
centro, il compianto
Lorenzo Petriglieri
che ha fondato
la LRM, qui ritratto
con i figli
Maximiliano e
Raffaele*

Cavalli



di **Valerio Faccini**

Come si conquista la fiducia di una Casa costruttrice d'automobili? Ma con la qualità del proprio lavoro, che domande! Ricetta semplice semplice (sulla carta ovviamente, ben diverso è riuscire a metterla in pratica) utilizzata dalla L.R.M. Motors per passare dall'essere un team partecipante ai campionati monomarca Renault a divenire uno dei due preparatori di motori ufficialmente ammessi dalla Regie. Dopo essersi conquistata a suon di vittorie la fiducia del 90% dei preparatori della coppa Clio nel 1997 (alla quale partecipava come team!), L.R.M. si è trasformata cessando l'attività di preparazione delle vetture per concentrarsi esclusivamente, e solo per conto di terzi, sui propulsori. La storia della L.R.M., che dal 2001 ha sede a Novara nei locali che ospitavano la gloriosa Novamotor, è legata profondamente ed indissolubilmente al marchio Renault. Non una qualsiasi, bensì probabilmente la Casa che più di tutte le altre punta buona parte della propria immagine sui campionati monomarca. Anche se, da un paio di stagioni a questa parte, con la fornitura dei motori per la Formula Master, ha dimostrato di potersi impegnare con ottimi risultati anche su temi tecnici diversi. La svolta di una storia iniziata nel 1975, come potete leggere a parte, è avvenuta nel 2000, quando la Renault decise di affidare all'italiana L.R.M. (sigla che è l'acronimo di Lorenzo, Raffaele e Maximiliano Petriglieri, rispettivamente fondatore dell'attività e i due figli), ed ai francesi della Huger, la fornitura dei motori per le monoposto Tatuus della Eurocup F.Renault 2.0. Da lì si proseguì, nel 2002, con il progetto e la realizzazione della

trasformazione di un motore di derivazione Nissan per installarlo sulle Tatuus di F.Renault 3.5 V6, che corsero un paio di stagioni ricoprendo il ruolo di trofeo di punta della Casa della Regie prima di far posto alle Dallara World Series. Oggi, quelle Tatuus e quei motori sono ancora oggi in attività, dall'altra parte di mondo, sotto la denominazione di Formula V6 Asia. Poi, il sodalizio Renault-L.R.M. continuò, con reciproca soddisfazione, con la preparazione corsaiola del 1.600 cc che equipaggiò la Formula Monza, e con la preparazione, l'assistenza e le revisioni delle unità motrici della prima edizione internazionale della coppa Clio riservata alla versione RS. Dal 2005, per ragioni meramente logistiche, alla L.R.M. è stata affidata la fornitura dei motori per le serie Renault italiana e svizzera, mentre delle serie europee se ne occupa l'Oreca. Dal 2008 inoltre, i Petriglieri sono subentrati alla Mecachrome-Mader quali "official supplier" dei motori di derivazione Honda che spigono le monoposto di F.Master. Realizzata dai tecnici di Novara in collaborazione con l'ingegnere Giovanni Delfino, allora consulente di N Technology, oggi tra i soci di Autotecnica Motori (azienda presentata su Italiaring Magazine n° 19), la trasformazione del motore ha riguardato la progettazione ex-novo e la costruzione in ergal di molti particolari: pompa olio, pompa acqua, carter secco, carter distribuzione, coperchio della testata e corpo farfallato, oltre all'adozione di nuovi pistoni e di bielle inedite coi relativi bulloni. È un dato di fatto che la F. Master, che nella prima stagione aveva sofferto di vari problemi d'affidabilità legati ai motori, lo scorso anno ne sia stata del tutto esente.

in libertà



Sala prova



Reparto montaggio



Ufficio tecnico

La struttura

Il solito miracolo

Dieci persone compongono la L.R.M. Motors. Due sono ingegneri meccanici con la mansione di progettisti, due unità sono impiegate in amministrazione e quattro sono tecnici operativi, cui si aggiungono i fratelli Petriglieri: Maximiliano, perito meccanico diplomato, si occupa delle problematiche connesse all'elettronica ed alla progettazione; Raffaele è il responsabile dell'officina. Sui campi di gara, per prestare assi-

stenza, si muovono in due per ogni serie. Raffaele ed un meccanico seguono i campionati Renault; Max, coadiuvato da un altro collaboratore, "copre" la F.Master. La dotazione di ricambi ed attrezzatura per l'assistenza in pista è identica per entrambe le serie: cinque motori completi più particolari vari. Per la F. Renault 2.0, dal 2005 L.R.M. ha ottenuto in gestione dalla Casa francese il trasporto e la distribuzione dei

ricambi, anche quelli telaistici della monoposto. Nei 1200 mq coperti trovano spazio due sale prova di notevoli dimensioni, climatizzate, con banchi a correnti parassite Borghi&Saveri. Una può frenare propulsori che ruotano sino a 10.000 giri/min che sviluppano 350 CV di potenza. L'altra, dotata di gestione computerizzata, arriva sino a 650 CV e 13.000 giri al minuto. Oltre a macchine utensili tradizionali, L.R.M. è dota-

ta di un banco di flussaggio e di due frese (una a cinque assi, una a tre) a controllo numerico. La tolleranza massima ammessa nella preparazione dei propulsori (sia per la F. Renault, sia per la F. Master) per quanto riguarda il valore di picco della potenza è di 2 CV. Tale valore però è meno grande di quanto sembri in quanto, non essendo costante lungo la curva di potenza, non garantisce affatto prestazioni migliori. Un



Sala rettifica



italiano

esempio, in soldoni: non è detto che un propulsore che al banco ha reso 249 cavalli al valore massimo dei giri sia più performante di quello, omologo, che non si è spinto oltre i 247, dato che probabilmente rende un po' meglio ai regimi intermedi. In sintesi, prima di deliberare e consegnare un motore ad un cliente partecipante ad un trofeo monomarca, alla L.R.M. verificano la sostanziale equivalenza nelle prestazioni.



La storia

Da Comiso a Novara tra vittorie e trofei

Solitamente avviene il contrario: un preparatore di motori decide di allargare le proprie competenze impiantando una propria squadra e decidendo di intervenire dalla A alla Z nell'allestimento e nella gestione di un'auto da corsa. Occupandosi di tutto: dai freni alla scocca, dagli ammortizzatori al cambio, dalla centralina al motore e nell'assistenza in pista. Alla L.R.M. Motors hanno invece percorso la strada opposta. Tutto è partito da Lorenzo Petriglieri (scomparso nella primavera del dello scorso anno) nel 1975. Allora capofiscina della concessionaria Renault di Comiso, in provincia di Ragusa, fu coinvolto nella creazione della squadra della concessionaria siciliana quando la Casa della losanga inventò il primo monomarca. Per oltre quindici anni Petriglieri Sr. si occupò della preparazione delle auto in seno all'Autosport Amarù. Poi, con l'ingresso nel mondo del lavoro dei figli Raffaele (classe 1972) e Maximiliano (di tre anni più giovane) nacque il team L.R.M. Un paio di stagioni sono bastate per far arrivare a Comiso i primi trofei importanti: Giovanni Caruso si aggiudicò la Coppa Michelin nel monomarca riservato alle Clio con una vettura preparata dalla famiglia Petriglieri. L'anno seguente il fratello di Giovanni Caruso, Franco, portò a casa il grosso della posta in palio vincendo la Coppa Italia, mentre grazie a Danilo Cascio L.R.M. fece l'en plein vincendo la coppa Junior, la Coppa Michelin ed i trofei riservati a scuderie e preparatori. Fu il primo, e unico, caso di team che agli avversari non ha lasciato nemmeno le briciole. La striscia vincente è proseguita sino alla fine dell'attività di preparazione delle auto complete: nel '96 Giuseppe Cirò vinse la Coppa Italia al volante di una vettura della squadra siciliana, mentre l'anno seguente, l'ultimo trofeo è stato conquistato da Quinto Stefana che fece sua la coppa Michelin. Gli esordi come motorista non sono stati da meno, con la vittoria nel '98, di Andrea Belicchi nel monomarca europeo Renault Spider. L'anno seguente è stata la volta dell'Eurocup di F.Renault (quando ancora, teaticamente non si trattava di un monomarca) grazie a Gimmi Bruni ed al team JD Motorsport. Anche la coppa Motorsport condotta da Vito Postiglione alla vittoria finale. Il trasferimento dalla sede originaria di Comiso all'attuale di Novara è avvenuto attraverso due tappe intermedie: dalla Sicilia la L.R.M. si trasferì nel 1997 a Jesi, nelle Marche, affiancando il team Liera. Da lì, nel 1999 l'azienda dei Petriglieri salì in Lombardia, a Vidugolfo per poi stabilirsi definitivamente nei locali della Novamotor, i cui muri trasudavano fuorigiri e vittorie.

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

15 febbraio

GP2 Asia a Losail
Speedcar a Losail
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

Mondiale Rally - Cipro

22 marzo

A1 Grand Prix a Mexico City
WTCC a Puebla
ALMS a Sebring

29 marzo

F.1 a Melbourne
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.Renault inglese a Brands Hatch
F.Nippon a Fuji
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
WEC F.Renault a Nogaro
NEC F.Renault a Zandvoort
MotoGP a Losail

19 aprile

F.1 a Shanghai
GP2 Asia a Shanghai
World Series a Barcellona
Eurocup F.Renault a Barcellona
WEC 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
F.3 SudAm a Brasilia
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
NEC F.Renault a Hockenheim
F.Renault inglese a Thruxton
LMS a Le Mans
Speedcar a Dubai
Grand Am a Alton
Mondiale Rally – Argentina
MotoGP a Motegi

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
MotoGP a Jerez

10 maggio

F.1 a Barcellona
 GP2 a Barcellona
 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

A1 Grand Prix a San Paolo
 WTCC a Pau
 F.Master a Pau
 WEC F.Renault a Pau
 Euroseries 3000 a Portimao
 GT Open a Portimao
 F.3 Euro Series a Hockenheim
 DTM a Hockenheim
 FIA GT a Adria
 F.Renault inglese a Donington
 F.Renault svizzera a Hockenheim
 F.Nippon a Suzuka
 F.3 giapponese a Suzuka
 F.3 SudAm a Curitiba
 ALMS a Salt Lake
 Grand Am a Laguna Seca
 MotoGP a Le Mans

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
 CITE 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.Nippon a Motegi
 F.3 inglese a Snetterton
 WEC F.Renault a Magny-Cours
 F.Renault inglese a Oulton Park
 MotoGP a Mugello

7 giugno

7 giugno
 F.1 a Istanbul
 GP2 a Istanbul
 Indycar a Fort Worth
 F.3 inglese a Hockenheim
 F.3 spagnola a Jarama (14/06?)
 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
 Masters F.3 a Zandvoort
 F.Renault Italia a Budapest
 F.Renault inglese a Croft
 Megane Trophy A Budapest
 NEC F.Renault a Alastaro
 Mondial Rally – Grecia
 MotoGP a Barcellona

21 giugno

F.1 a Silverstone
 GP2 a Silverstone
 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
 F.3 tedesca a Oschersleben
 NEC F.Renault a Oschersleben
 F.3 SudAm a Rio de Janeiro
 IRC – Belgio
 Italiano Rally – San Marino

28 giugno

Indycar a Richmond
 FIA GT a Oschersleben
 DTM a Norisring
 Superleague a Magny-Cours
 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.Nippon a Fuji
 F.3 giapponese a Fuji
 Mondiale Rally – Polonia
 MotoGP a Assen

5 luglio

Indycar a Watkins Glen
World Series Renault a Silverstone
Eurocup F.Renault a Silverstone
F.Renault inglese 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
MotoGP a Laguna Seca

12 luglio

F.1 a Nurburgring
GP2 a Nurburgring
Indycar a Toronto
F.Nippon a Suzuka
F.3 giapponese a Suzuka
F.3 SudAm a Curitiba
IRC – Russia
Italiano Rally – San Crispino

19 luglio

World Series Renault a Le Mans
Superleague a Zolder
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
MotoGP a Sachsenring

26 luglio

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

2 agosto

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

9 agosto

Indycar a Lexington
F.3 tedesca a Assen
NEC F.Renault a Assen
F.Nippon a Motegi
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
MotoGP a Brno

23 agosto

F.1 a Valencia
GP2 a Valencia
Indycar a Sonoma
F.3 tedesca a Nurburgring
F.3 SudAm a Santa Cruz do Sul
LMS a Nurburgring
IRC – Repubblica Ceca

30 agosto

F.1 a Spa
GP2 a Spa
F.Master a Spa
Indycar a Chicago
FIA GT a Bucarest
F.3 inglese a Bucarest
F.Nippon a Autopolis
F.3 giapponese a Autopolis
F.3 spagnola a Valencia
NEC F.Renault a Most
F.Renault inglese a Silverstone
GT Open a Valencia
ALMS a Mosport
Grand Am a Montreal
Italiano Rally – Alpi Orientali
MotoGP a Indianapolis

6 settembre

ALMS a Detroit
Superleague a Estoril
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
 FIA GT a Portimao
 F.Renault Italia a Mugello
 WEC F.Renault a Valencia
 LMS a Silverstone
 IRC – Spagna
 Italiano Rally – Costa Smeralda
 MotoGP a Misano

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
 NEC F.Renault a Sachsenring
 F.Renault inglese a Rockingham
 F.Azzurra a Vallelunga
 Superstars a Vallelunga
 CITE a Vallelunga
 F.3 SudAm a Buenos Aires
 Grand Am a Tooele
 MotoGP a Balaton

27 settembre

F.1 a Singapore
 F.Nippon a Sugo
 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

Superleague a Monza
 NEC F.Renault a Spa
 F.3 SudAm a Montevideo
 F.Renault inglese a Brands Hatch
 F.Azzurra a Monza
 Mondiale Rally – Spagna
 MotoGP a Estoril

11 ottobre

F.1 a Fuji
 Indycar a Miami
 DTM a Digione
 F.3 Euro Series a Digione
 WEC F.Renault 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
 Superleague a Jarama
 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
 MotoGP a Phillip Island

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
 MotoGP a Sepang

1 novembre

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

8 novembre

F.3 SudAm a Piriapolis
 WEC F.Renault a Portimao
 ALMS a Shanghai *
 MotoGP a Valencia

22 novembre

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

29 novembre

F.3 SudAm a San Paolo

* non valevole
 per il campionato



Ecologica e ris

BMW 330d

di Marco Marelli

Più di diciassette chilometri. Questo lo straordinario risultato della percorrenza con un litro di gasolio della BMW 330d con il nuovo sei cilindri tre litri da 245 cavalli già omologato Euro 5. Un risultato impensabile fino a pochi anni fa per un'automobile che raggiunge i 250 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 6"1. BMW non è più quindi solo velocità, è anche bassi consumi e basse emissioni. Tutta la sua gamma di vetture a gasolio infatti è leader nei consumi e quindi ha emissioni da punto di riferimento. Ecologia e piacere di guida non sono in antitesi ma anzi possono sposarsi alla perfezione. La politica dell'efficienza condotta dai vertici della Casa bavarese in questi ultimi anni ha dato dei risultati straordinari e oggi tramite questa, i prodotti BMW sono tra i più ecologici sul mercato. BMW Serie 1, Serie 3, Serie 7 ma anche Mini sono le vetture meno inquinanti della loro categoria seppur con prestazioni da leader. La nuova 330d è un capolavoro della tecnica. Il nuovo motore con catena riposizionata, migliorie al sistema di gestione del common rail ha un tiro incredibile e spinge sia ai bassi come all'altissima. Leggero, perché tutto in alluminio, assai silenzioso e privo di vibrazioni e ruvidità grazie agli iniettori piezoelettrici di ultima generazione, il sei cilindri 3 litri turbodiesel affascina non appena si accende. Anche perché grazie al sistema BMW che prevede il preriscaldamento non appena si sblocca la serratura delle portiere anche con temperature polari non bisogna mai attendere nemmeno un secondo prima di avviarlo. Cosa questa che non capita sulle rivali dove la lucetta delle candele consiglia di perdere sempre qualche secondo e che dimostra come l'attenzione anche al più piccolo dettaglio è sempre altissima. Una volta in moto, poi il 3 litri gira da subito regolarissimo e grazie all'efficienza del DPF le emissioni si rivelano fin dall'accensione assai contenute. In media emette solo 152 grammi chilometro. A titolo di confronto ricordiamo che la Classe C con molti meno cavalli, 224, ne emette di CO2 ben 182! Da guidare la nuova 330d è piacevole, reattiva e sportiva. Lo sterzo modificato è un po' troppo sensibile per cui bisogna prenderci un po' la mano. Ottimi i freni, notevole il comfort grazie alla buona insonorizzazione e alle sospensioni che filtrano più che discretamente le imperfezioni della strada, naturalmente a patto che non si scelga il pacchetto sportivo. Sei cilindri dalla doppia anima, grazie alla portentosa coppia già disponibile ai bassi regimi, la 330d conquista quando si vuole andare piano e consumare poco ma al tempo stesso se si porta il motore verso gli alti allunga quasi come un benzina senza difficoltà rendendo i sorpassi tanto brevi quanto sicuri. A partire da 42.971 euro con carrozzeria berlina, poco di più per averla con carrozzeria Touring.



245 CV

250 km/h

0/100 km/h in 6"1

17 km/litro



parmiosa



Rilancio
sportivo



di Nicola Desiderio

Puntuale come un treno giapponese, dopo 6 anni la Mazda3 si rinnova completamente per rilanciare la sua sfida alla Golf ed agli altri modelli del segmento C, con una scocca più rigida e leggera (-15 kg), nuove dotazioni di sicurezza come il sistema di monitoraggio dell'angolo cieco RVM, e uno stile rinnovato secondo i canoni più recenti della Casa. Basata sul pianale della precedente condiviso anche con la Focus e altri modelli del gruppo Ford, la Mazda3 è lunga 4,46 metri, seconda solo alla Lancia Delta (4,52 metri). Due i motori a benzina (1.6 da 105 CV, 2 litri da 150 CV solo con cambio automatico) e due a gasolio (1.6 da 110 CV e 2,2 litri da 150 CV e 185 CV) dotati di filtro antiparticolato, con consumi che scendono fino all'8% e quelli più grandi già omologati Euro 5. Più avanti è atteso un nuovo 2 litri a iniezione diretta dotato di sistema stop/start brevettato da Mazda.

All'interno dell'abitacolo si trovano novità più marcate. Migliorati i materiali, in special modo quello che riveste la parte superiore della plancia la cui forma e alcune soluzioni ricordano quelle della Honda Civic. La strumentazione è concentrata di fronte al pilota mentre lo schermo navigatore non è più scomparsa, ma posizionato sotto una palpebra sistemata a maggior distanza e inspiegabilmente più piccolo. La parte centrale è invece protesa verso l'abitacolo per avvicinarsi alla mano destra del guidatore e, anche se sono numerosi, i comandi del sistema audio Bose a 10 altoparlanti e del climatizzatore bizona sono a portata di mano. Peccato però che il tunnel sia un po' troppo ingombrante e si tocchi con il ginocchio. Migliorata invece la posizione del bracciolo reso scorrevole e della leva del cambio, più vicina al volante, dotato di numerosi comandi e di un'impugnatura massiccia. I sedili sono molto comodi, con una seduta più larga e uno schienale più alto che in precedenza mentre praticamente invariate rimangono le misure di abitabilità che, nonostante le dimensioni esterne generose, non sono al vertice. Anche per il bagagliaio della capacità di 340 litri c'è di meglio, cresce a 1360 litri quando si abbatte lo schienale 60/40 però si crea uno scalino nel piano di carico.

La portiera si chiude con un bel rumore, la posizione di guida si trova con facilità e alla pressione del pulsante, il nuovo Diesel 2,2 litri da 185 CV si avvia morbido e silenzioso. Neppure la frizione è troppo pesante e il cambio appare ben manovrabile e scalato, soprattutto perché emerge subito la spinta vigorosa e ben distesa di questo 4 cilindri che spinge liscio e deciso con ogni marcia e a tutti i regimi. I 400 Nm da 1800 a 3000 giri fanno muovere la Mazda3 con l'autorevolezza di una berlina di categoria superiore e arrivano in modo così graduale che non è facile accorgersi delle velocità che si raggiungono in poco tempo, anche perché il comfort è migliorato di molto, la vettura appare solida ma non dura, attaccata al terreno ma trasmettendo ben poco in rumore e scossoni. Bella la sensazione dello sterzo, sensibile al punto giusto anche intorno al centro, ma mai troppo svelto sul veloce e anche i freni hanno una risposta più omogenea che in passato. La giapponese è lesta nell'inserirsi, si appoggia bene coricandosi il giusto grazie anche al retrotreno multi-link e non fatica neppure a scaricare tutta la cavalleria in uscita lasciandosi guidare con piglio deciso senza battere ciglio. Salendo sulle versioni con i motori meno potenti, la differenza nelle prestazioni è sensibile, ma è compensata dal minore peso dell'avantreno che si tramuta in sana agilità sul misto. Insomma, non sarà la MPS che, di questi tempi, non si sa quando si farà vedere ancora, ma la noia non abita certo al volante della nuova Mazda3.





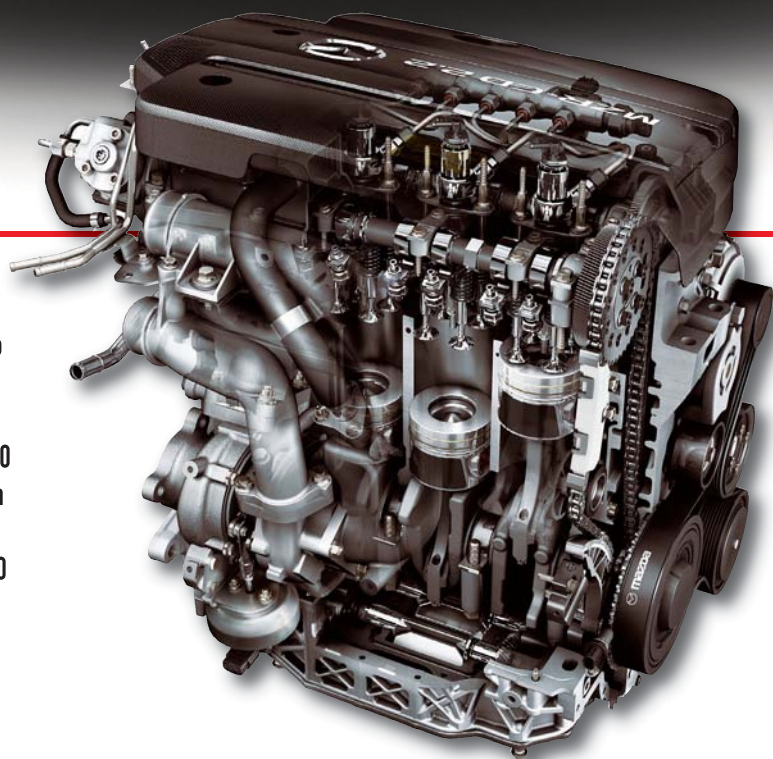
Come si accende

A richiesta, la nuova Mazda3 ha il sistema Keyless Entry che consente di sbloccare le serrature tenendo la chiave in tasca e premendo i pulsanti sulle maniglie anteriori. Una volta all'interno, il nuovo sistema di illuminazione sfuma pian piano e, non appena il guidatore si siede, uno dopo l'altro si accendono il display centrale, l'impianto stereo e il climatizzatore che variano la loro colorazione quando si regolano il volume o la temperatura. A questo punto, senza far altro, basta premere il pulsante per avviare il motore. Procedure inverse per arrestare il motore e per chiudere la vettura



È già Euro 5

Il 2,2 litri della Mazda3 è lo stesso che ha debuttato sulla Mazda6, è tutto giapponese e non ha niente a che fare con il 4 cilindri Ford-PSA di identica cilindrata. Tutto in alluminio, ha il controalbero sistemato nella coppa dell'olio, l'alimentazione common-rail a 2000 bar con iniettori a 10 fori e il turbocompressore IHI a geometria variabile dotato di turbina con alette ricurve e con i bordi che aderiscono alla chiocciola sfruttando al meglio il flusso dei gas di scarico. È già Euro 5 con consumi (5,6 litri/100 km) ed emissioni di CO₂ (149 g/km) molto contenuti.





L'avversaria

La nuova Mazda3 si posiziona al vertice della categoria per la potenza e la coppia del suo Diesel. L'unica ad avvicinarsi è la Toyota Auris 2.2 da 177 CV e 400 Nm che raggiunge 210 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 8,1 secondi. Di seguito troviamo la Seat Leon FR con il 2 litri iniettore-pompa Volkswagen da 170 CV e 350 Nm che ha prestazioni praticamente identiche alla Mazda3 (214 km/h e 0-100 km/h in 8,1 secondi) così come la Fiat Bravo dotata del nuovo 2 litri common rail Euro 5 da 165 CV e 360 Nm (215 km/h e 0-100 km/h in 8,2 secondi).

Scheda tecnica

Corpo vettura: berlina 5 porte, 5 posti; motore anteriore trasversale; lunghezza 4.460 mm, larghezza 1.755 mm, altezza 1.470 mm, passo 2.640 mm; peso 1395 kg; bagagliaio 340-1360 litri; serbatoio 55 litri.

Meccanica: motore 4 cilindri Diesel, cilindrata 1.995 cc; distribuzione bialbero in testa, 4 valvole per cilindro; iniezione diretta common rail (2000 bar) con iniettori a solenoide, turbocompressore con turbina a geometria variabile (1,8 bar); potenza massima 185 CV (136 kW) a 3500 giri/min; coppia massima 400 Nm a 1800-3000 giri/min; filtro antiparticolato senza manutenzione; omologazione Euro 5; cambio manuale a 6 rapporti; trazione anteriore.

Autotelaio: sospensioni indipendenti, anteriori tipo McPherson, posteriori multi-link; sterzo a cremagliera con servoassistenza elettroidraulica; freni a disco, anteriori autoventilanti con ABS, EBD, TCS e DSC; pneumatici 205/50 R17..

Prestazioni: velocità massima 213 km/h; accelerazione da 0 a 100 km/h in 8,2 secondi; consumi 5,6 litri/100 km; emissioni 149 g/km di CO₂.



Filtro innovativo

Il filtro antiparticolato del 2,2 litri di Mazda è di nuova generazione e ha una struttura interna a matrice ceramica grazie alla quale le fasi di rigenerazione durano il 30% in meno e gli intervalli si raddoppiano. In questo modo diminuisce il consumo di carburante per le post-iniezioni necessarie a far salire la temperatura del filtro a 600-650 °C e innescare la combustione del particolato precedentemente intrappolato.

**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