

# MAGAZINE

n. 29 - 16 marzo 2009

Italiaracing  
.net

Audi S5 Cabrio



# BRAWN oppure BLUFF?

La ex-Honda  
stupisce tutti  
e insospettisce  
qualcuno.  
La verità  
la sapremo solo  
a Melbourne...





# La foto della settimana

## Guerre Stellari

Casco da fantascienza, tuta spaziale da pretoriani di Darth Vader, braccio alzato a indicare l'inizio delle ostilità. Ma dopo le batoste McLaren nei test la domanda è: l'Impero colpirà ancora?



Registrazione al tribunale Civile di Bologna  
con il numero 4/06 del 30/04/2003



**Direttore responsabile:**

Massimo Costa  
(info@italiaracing.net)

**Redazione:**

Stefano Semeraro  
Marco Minghetti  
Marco Cortesi

**Collaborano**

**Velocità:**

Carlo Baffi  
Leopoldo Canetoli  
Antonio Caruccio  
Marco Cortesi  
Valerio Faccini  
Alfredo Filippone  
Alessio Morgese  
Francesco Satta

**Moto GP:**

Alberto Cani

**Produzione:**

Nicola Desiderio  
Marco Marelli

**Fotografie:**

Photo4  
Actualfoto  
Photo Pellegrini  
MorAle

**Realizzazione:**

Inpagina srl  
Via Giambologna, 2  
40138 Bologna

Tel. 051 6013841  
Fax 051 5880321  
info@inpagina-bo.it



# Ferrari Ok, Toyota che risco

Ultimi chilometri in libertà. Forse... Con i test di Jerez in corso di svolgimento mentre il nostro Magazine arriva online, si conclude la girandola delle prove libere pre stagione. Ma il tetto dei 15.000 chilometri che ci si era prefissati di raggiungere è ben lontano dall'essere stato toccato. La pioggia che ha colpito la Spagna più del previsto, le tempeste di sabbia in Bahrain, hanno tenuto le monoposto spesso e volentieri ferme al box. Nell'anno sbagliato, perché mai come quest'anno, con progetti partiti da un foglio bianco, era necessario percorrere chilometri. Ecco quindi che la FOTA sta per cambiare idea, alla luce anche dei tanti problemi tecnici che qua e là emergono. Si era detto che i test durante il campionato erano proibiti, si cercherà di fare una

bella retromarcia su questo punto. Intanto, Barcellona ha proposto al vertice la debuttante Brawn (ne parliamo nelle pagine seguenti) ma anche una Ferrari piuttosto solida. Il KERS marcia piuttosto bene, la F60 si fa portare con facilità nelle prime posizioni, cosa che non si verifica per la McLaren o la BMW. Sono speranzosi in casa Toyota e Red Bull, un po' meno in Renault, decisamente poco in Williams, Toro Rosso e Force India. Intanto si è saputo che la Toyota ha rischiato seriamente di uscire dal mondiale F.1. I dirigenti della Casa giapponese erano convinti che fosse doveroso seguire l'esempio della Honda, ma la diplomazia e la testardaggine di Tadashi Yamashina hanno avuto la meglio. Ma il bonus è di 12 mesi. O si vince qualcosa o si chiude.





# chio!

## Jerez

I tempi del 2° giorno, lunedì 16 marzo 2009

- 1 - Fernando Alonso (Renault R29) - 1'18"343 - 99 giri
- 2 - Rubens Barrichello (Brawn BGP001-Mercedes) - 1'18"398 - 62
- 3 - Jenson Button (Brawn BGP001-Mercedes) - 1'18"892 - 12
- 4 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/24-Mercedes) - 1'19"513 - 85
- 5 - Nico Rosberg (Williams FW31-Toyota) - 1'19"783 - 123

I tempi del 1° giorno, domenica 15 marzo 2009

- 1 - Rubens Barrichello (Brawn BGP001-Mercedes) - 1'19"236 - 107 giri
- 2 - Fernando Alonso (Renault R29) - 1'19"819 - 40
- 3 - Nico Hulkenberg (Williams FW31-Toyota) - 1'20"013 - 69

## Barcellona

I tempi del 4° giorno, giovedì 12 marzo 2009

- 1 - Rubens Barrichello (Brawn BGP001-Mercedes) - 1'18"926 - 110
- 2 - Nico Rosberg (Williams FW31-Toyota) - 1'19"774 - 120
- 3 - Timo Glock (Toyota TF109) - 1'20"091 - 128
- 4 - Sebastian Vettel (Red Bull RB5-Renault) - 1'20"576 - 83
- 5 - Fernando Alonso (Renault R29) - 1'20"664 - 64
- 6 - Felipe Massa (Ferrari F60) - 1'20"677 - 92
- 7 - Robert Kubica (BMW F1.09) - 1'20"740 - 134
- 8 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/24-Mercedes) - 1'20"869 - 70
- 9 - Sebastien Buemi (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 1'21"013 - 62
- 10 - Giancarlo Fisichella (Force India VJM02-Mercedes) - 1'21"045 - 141
- 11 - Sebastien Bourdais (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 1'21"629 - 27

I tempi del 3° giorno, mercoledì 11 marzo 2009

- 1 - Jenson Button (Brawn BGP001-Mercedes) - 1'19"127 - 124 giri
- 2 - Felipe Massa (Ferrari F60) - 1'20"168 - 109
- 3 - Robert Kubica (BMW F1.09) - 1'20"217 - 109
- 4 - Timo Glock (Toyota TF109) - 1'20"410 - 99
- 5 - Fernando Alonso (Renault R29) - 1'20"863 - 107
- 6 - Sebastian Vettel (Red Bull RB5-Renault) - 1'21"165 - 102
- 7 - Nico Rosberg (Williams FW31-Toyota) - 1'21"324 - 89
- 8 - Giancarlo Fisichella (Force India VJM02-Mercedes) - 1'21"545 - 97
- 9 - Sebastien Buemi (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 1'21"569 - 140
- 10 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/24-Mercedes) - 1'21"657 - 82

I tempi del 2° giorno, martedì 10 marzo 2009

- 1 - Kimi Raikkonen (Ferrari F60) - 1'20"314 - 55 giri
- 2 - Kazuki Nakajima (Williams FW31-Toyota) - 1'20"907 - 66
- 3 - Rubens Barrichello (Brawn BGP001-Mercedes) - 1'20"966 - 111
- 4 - Jarno Trulli (Toyota TF109) - 1'21"182 - 121
- 5 - Mark Webber (Red Bull RB5-Renault) - 1'21"347 - 66
- 6 - Nick Heidfeld (BMW F1.09) - 1'21"615 - 127
- 7 - Adrian Sutil (Force India VJM02-Mercedes) - 1'21"834 - 82
- 8 - Fernando Alonso (Renault R29) - 1'21"937 - 111
- 9 - Heikki Kovalainen (McLaren MP4/24-Mercedes) - 1'21"991 - 88
- 10 - Sebastien Bourdais (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 1'23"039 - 14
- 11 - Sebastien Buemi (Toro Rosso STR4-Ferrari) - no time - 6

I tempi del 1° giorno, lunedì 9 marzo 2009

- 1 - Nick Heidfeld - BMW F1.09 - 1'20"338 - 92
- 2 - Kimi Raikkonen - Ferrari F60 - 1'20"908 - 80
- 3 - Jarno Trulli - Toyota TF109 - 1'20"937 - 118
- 4 - Jenson Button - Brawn 001-Mercedes - 1'21"140 - 82
- 5 - Nelsinho Piquet - Renault R29 - 1'21"665 - 124
- 6 - Sebastien Bourdais - Toro Rosso STR4-Ferrari - 1'22"158 - 96
- 7 - Adrian Sutil - Force India VJM02-Mercedes - 1'22"452 - 115
- 8 - Mark Webber - Red Bull RB5-Renault - 1'22"679 - 127
- 9 - Kazuki Nakajima - Williams FW31-Toyota - 1'22"813 - 111
- 10 - Heikki Kovalainen - McLaren MP4/24-Mercedes - 1'23"600 - 87





# Sogno o

di Massimo Costa

Alcuni la sbertucciano. Flavio Briatore l'ha sotterrata col suo tipico umorismo di basso livello, da cinema natalizio. Felipe Massa non la considera neanche. Fernando Alonso ha lasciato intendere che potrebbe non essere regolare. Gli unici che le hanno mostrato rispetto sono stati quelli della McLaren. E' l'ultima arrivata, ma è sulla bocca di tutti. La Brawn BGP001 fin da quando è scesa in pista è subito stata velocissima. Rubens Barrichello e Jenson Button hanno saputo portarla in cima alle classifiche suscitando un certo stupore. E anche tanto imbarazzo. Ma come è possibile che un team allo sbando come quello messo insieme nell'inverno da Ross Brawn, con un budget che non si capisce bene da dove arrivi, con gente che ha progettato e poi costruito una macchina mentre aveva la mente rivolta ad altro, a un posto di lavoro che ogni settimana poteva non esserci più, stia davanti ai colossi della F.1 che spendono dieci volte tanto? Certo, può essere che Brawn abbia deciso di fare un po' di spettacolo,





# realtà?

di fingere che le sue monoposto siano le più forti del lotto. Lo abbiamo visto tante volte nel passato. Ma di solito per una giornata, al massimo due. Le Brawn invece continuano a essere al top. Dopo Barcellona, anche a Jerez nei primi due giorni hanno girato sui tempi della Renault di Alonso e si lasciano dietro, e di non poco, McLaren e Williams. Il drastico cambio dei regolamenti tecnici ha azzerato ogni cosa, tutto quello visto fino al 2008 non conta più. Ripartendo da zero, ci possono essere delle reali e concrete sorprese. Tanto più se sul progetto ci ha messo le mani uno come Brawn, è sparito Nick Fry, quello che era il team principal della Honda, reo di averla lentamente affossata con uno sperpero di denaro folle. Quello passato alla storia per avere permesso, anni fa, ai suoi tecnici di barare (ricordate il serbatoio doppiamente Fry non ci sarà più, la F.1 ha fatto un doppio affare: fuori una persona discussa, dentro un team nuovo e concreto.





# Hamilton vede nero

Cosa succede alla McLaren? E' noto che quando una macchina funziona lo si capisce fin dal primo giro di pista, dalla prima... curva. La MP4/24 a motore Mercedes non sembra rientrare in questa casistica. Sia Lewis Hamilton sia Heikki Kovalainen, nei test invernali non hanno mai brillato, per lungo tempo i migliori cronologici sono stati ottenuti con un'ala posteriore del 2008, quindi inutili. Quando la MP4/24, versione 2009, in tutte le sue parti, è finalmente stata messa sotto torchio dai suoi piloti senza nascondersi dietro l'utilizzo di gomme da qualifica che duravano pochi chilo-

metri, ecco che il divario dalla Ferrari, ma anche dalla Red Bull, è apparso evidente in tutta la sua gravità. Se Martin Whitmarsh e Norbert Haug sono usciti allo scoperto ammettendo che la McLaren al momento non è competitiva, più che pre-tattica, significa proprio che a Woking hanno sbagliato qualche cosa. Whitmarsh non si lamenta del motore, il problema è tutto della vettura, del bilanciamento dei pesi, della aerodinamica (poca) rimasta. A Melbourne, insomma, Hamilton e Kovalainen rischiano di non essere della "partita".





“In questo momento non siamo abbastanza veloci, non secondo i nostri abituali standard”  
**Martin Whitmarsh,**  
team principal McLaren

“Non siamo dove vorremmo essere a questo punto della stagione”  
**Norbert Haug,**  
Mercedes Motorsport



# “Sarà il mondiale delle sorprese”

Robert Kubica e la BMW erano partiti nel mondiale 2008 con l'intento di fare il solletico di tanto in tanto a Ferrari e McLaren. Le aspettative sono state mantenute per buona parte della stagione, il pilota polacco ha vinto un GP in Canada, ma a un certo punto la BMW si è come persa e il ruolo di terzo incomodo è finito nelle mani della Renault. Ora tutti si chiedono se il team diretto da Mario Theissen sarà ancora tra i protagonisti, se riuscirà a essere costantemente nelle primissime file. Il cambio regolamento ha sconvolto un po' tutti e potrebbero esserci diverse sorprese. I test invernali non hanno chiarito le idee. Vediamo allora come Kubica vive la vigilia di Melbourne.

## **Come sono andati i test invernali con la nuova BMW F1.09?**

*“Mai come quest'anno i test pre stagione sono stati così importanti. I drastici cambi dei regolamenti hanno completamente stravolto le monoposto di F.1 e tutti sono ripartiti da zero. E' difficile dire per me se la direzione che abbiamo preso è quella giusta, stiamo tutti lavorando sodo e le prestazioni ottenute fino ad ora nei test non sono sempre state veritiere. Penso che nessuno ha raggiunto ancora un soddisfacente sviluppo. Per quel che mi riguarda, ho girato parecchio. Basti pensare che nell'ultimo giorno di test a Barcellona, ho percorso una distanza equivalente a due Gran Premi provan-*

*do vari tipi di assetti e quant'altro. Quest'anno il maltempo ha pregiudicato alcune giornate di lavoro e così abbiamo fatto il possibile per recuperare i chilometri persi”*

## **Come giudichi le novità tecniche della nuova era della F.1?**

*“Le macchine sono completamente diverse da quelle guidate fino al 2008, non è rimasto nulla del passato. La riduzione delle ali ha portato ad avere un minore grip, ma in parte è compensato dalla introduzione delle gomme slick. Soprattutto nell'anteriore gli pneumatici creano una maggiore downforce che provoca uno sbilanciamento con la parte posteriore. La conseguenza è che si ha un accentuato sovrasterzo. E' una situazione nuova, che però mi diverte. Le monoposto ora hanno anche questi enormi musetti anteriori. La cosa buffa è che non vedi il loro limite esterno perché vanno oltre le ruote e mi chiedo quindi cosa potrà mai accadere alla prima curva dopo il via di Melbourne. Immagino che ci ritroveremo con diversi musetti danneggiati... Per quanto riguarda il KERS, a causa del mio maggiore peso dovuta alla altezza, per me può costituire uno svantaggio perché comporta una ridistribuzione delle zavorre nella vettura. E' anche vero però che ti può regalare un piccolo vantaggio in termini velostici.*

segue a pag 12







“Come sempre i test possono soltanto dare un’idea di dove ci si trova. In alcuni casi si possono anche ricevere indicazioni errate da certi risultati. Noi abbiamo fatto il possibile per presentarci al meglio a Melbourne e penso che saremo nelle prime posizioni, almeno me lo auguro. Però per avere un quadro reale dei valori in campo dovremo aspettare la qualifica”.

Robert Kubica





Ritieni che sono più difficili da guidare ora le monoposto di F.1?

*“Non particolarmente, ci si adatta velocemente alle nuove situazioni. Una volta capito il meccanismo del KERS e come trarne vantaggio, una volta intuito come lavorare sulle ali in ogni circuito del mondiale, poi tutto diventa automatico”.*

Sarà veramente più facile superare un avversario nel corso di un GP?

*“Il KERS può veramente aiutare a superare qualcuno che non dispone di tale sistema quando ti trovi in un lungo rettilineo. Ma penso che non vi saranno cambiamenti radicali anche se mi auguro del contrario per il bene dello spettacolo”.*

Rispetto alla concorrenza, dove si colloca la BMW quest'anno?

*“Come sempre i test possono soltanto dare un'idea di dove ci si trova. In alcuni casi si possono anche ricevere indicazioni errate da certi risultati. Noi abbiamo fatto il possibile per presentarci al meglio a Melbourne e penso che saremo nelle prime posizioni, almeno me lo auguro. Però per avere un quadro reale dei valori in campo dovremo aspettare la qualifica”.*

Come hai trascorso la fase invernale, quando non eri al volante della BMW...

*“Niente di particolare, ho lavorato molto sul mio fisico allenandomi duramente. Ma per il resto ho pensato solo a rilassarmi dopo una stagione così lunga e dispendiosa come quella 2008. Molti piloti hanno pensato a come perdere chili per compensare il peso del KERS, ma io più di così non posso dimagrire, già lo scorso anno avevo raggiunto con molti sacrifici il mio limite”.*

Intanto hai avviato una nuova attività nel karting...

*“Nel karting ho trascorso tanti anni e posso dire che per un bel po' di tempo è stato il mio mondo. Ma non l'ho mai dimenticato e anche ora, benché sia divenuto un pilota di F.1, quando posso qualche giro in kart lo faccio. Ma la mia idea, da tanto tempo, era quella di creare un team e un kart col mio marchio. Questo sogno è divenuto realtà ed è nato lo RK Kart. Siamo al primo passo, abbiamo lavorato parecchio per ottenere l'omologazione per il primo modello. Ora non ci resta che svilupparlo, ma sono convinto che si è partiti da un'ottima base”.*

## Chi è Kubica

**Nato il** A Cracovia (Polonia)

7 Dicembre 1984

**Età** 24

**Anni di attività** 2006 - 2008

**Migliore** 4° (2008)

**Presenze** 52

**GP iniziati** 40

**Vittorie** 1

**Posti sul podio** 8

**Pole positions** 1

**Prima fila** 3

**Punti** 120

**Giri percorsi** 2343

**Km percorsi** 11556

**G.P. in testa** 8

**Giri in testa** 74

**Km in testa** 337



# La proposta Fioravanti

di Alfredo Filippone

Al recente Salone di Ginevra, ha fatto scalpore la Fioravanti LF1, la «concept car» esposta dalla società di progettazione di Moncalieri. Che un designer si interessi alle monoposto di Formula 1 è già successo in passato, ma non è cosa abituale. Luca Fioravanti, figlio di Leonardo e responsabile commerciale, spiega la motivazione del progetto: *“In questo momento di grandi trasformazioni sia nel settore dell'automobile normale sia della F.1, l'idea di presentare una nostra proposta per la F.1 del futuro ci ha stuzzicato. Non vogliamo dare lezioni a nessuno, ma proprio perché non siamo coinvolti nel mondiale, ci siamo sentiti liberi di lanciare una riflessione sulla F.1 del futuro, proprio ora che i regolamenti sono in discussione, e che la categoria si apre anche a considerazioni non prettamente sportive, come l'ambiente e la crisi economica. La LF1 è una proposta che sottoponiamo ai grandi costruttori presenti, un po' come un sasso nello stagno”*.

La Fioravanti LF1, sviluppata con la collaborazione di Brembo, Magneti Marelli, Pirelli, Ansys e Coggiola, offre senza alcun dubbio spunti interessanti. Tre sono gli obiettivi che si prefigge: spezzare la spirale dell'escalation tecnologica fine a se stessa (e costosa), riavvicinare la F.1 alla produzione di serie, favorire lo spettacolo e i sorpassi. La LF1 è caratterizzata da un corpo vettura stretto e filante, reso possibile dall'adozione di un 4 cilindri turbo (qua-

li saranno quasi sicuramente i motori del 2012) e dalle soluzioni aerodinamiche: muso piatto con zoccoli laterali davanti alle ruote come negli anni '70, pance laterali che confluiscono il flusso d'aria al di sopra delle ruote posteriori e integrano radiatori e scambiatori ad aria forzata. Non c'è ala posteriore e il carico verticale è garantito sia dal fondo piatto (scoperto fra le pance e il telaio) che dalla forma della carrozzeria e dalle sospensioni. È in pratica un

ritorno all'effetto-suolo e alle sospensioni attive. L'insieme ruota, cerchio (da 18", come in una GT), sospensioni, freni, mozzo, probabilmente la parte più complessa e costosa di una F.1 odierna, è stata semplificata per riavvicinarla alla tecnologia di serie, mentre la particolare aerodinamica garantisce una scia molto contenuta per favorire i sorpassi e lo spettacolo. Certamente, uno studio interessante; resta da vedere se verrà preso in considerazione...

Chi è

**Fioravanti**

La società Fioravanti è nata a Moncalieri (Torino) nel 1987 come studio di architettura ed ha prestato la sua consulenza nella progettazione per il mercato giapponese di abitazioni civili in Tokyo e Golf Club Houses nei suoi dintorni. Nel 1991 la Fioravanti amplia l'attività ai servizi per l'industria ed in particolare alla progettazione dei mezzi di trasporto.



## I dati

Lunghezza: 4200 mm

Larghezza: 1820 mm

Altezza: 950 mm

Passo: 2800 mm







# Loeb: cinquanta ma non li dimostra

*"50 non è male". Sébastien Loeb ha vinto il suo quarto Rally di Cipro – qualcuno ne dubitava? –, la sua cinquantesima gara mondiale. E se ne compiace. Ma non troppo. Un po' perché ai record ci è abituato, un po' perché sta già pensando alla prossima tappa, alla prossima gara. Al successo numero 51, che significherebbe anche acchiappare Alain Prost, fino ad oggi il pilota francese con più vittorie in bacheca: 51 GP di Formula 1.*

*"Le mie sono tutte vittorie ottenute con la Citroen", ha scritto il Cannibale sul suo sito internet. "Ed è anche grazie all'affidabilità della macchina e del mio team che ci sono riuscito. Mi hanno chiesto quando è stata l'ultima volta che ho rotto con una Citroen e io neppure lo sapevo! Allora ho chiesto in giro, alla mia addetta stampa Severine, al mio ingegnere, e l'unica risposta che mi hanno dato è stata: "Forse con una Citroen presa a noleggio...". Bisognerebbe chiederlo a Dani Sordo: di solito è lui ad avere problemi meccanici..."*

Il vero obiettivo della stagione di Loeb è il sesto mondiale di fila, che gli consentirebbe di arrivare a tiro dei sette vinti da Schumacher in F.1 (con 91 GP). E, chissà, di raggiungere e superare così entro la fine della carriera il vero record assoluto del mondo delle corse di altissimo livello.

Per ora comunque nel mirino di Loeb, e a quanto pare ancor di più del suo navigatore Daniel Elena, c'è il Rally del Portogallo, gara che il francese si è aggiudicato "solo" un'altra volta, nel 2007: *"L'unico che si è dimostrato un po' insofferente di queste 50 vittorie è stato Daniel – ha spiegato Loeb – E non per raggiungere Prost, ma per gustarsi un aperitivo all'anice!"*

*Un giorno, il primo, con il coltello tra i denti e gli altri due spesi più a far di conto che a lottare con il cronometro. La vittoria numero di 50 è stata relativamente facile per l'Extraterrestre dei rally*







## L'ordine di arrivo, domenica 15 marzo 2009

1. Loeb-Elena (Citroen C4 Wrc) in 4.50'34"7
2. Hirvonen-Lehtinen (Ford Focus Wrc) a 27"2
3. Solberg-Mills (Citroen Xsara Wrc) a 1'49"4
4. Sordo-Marti (Citroen C4 Wrc) a 2'26"3
5. Wilson-Martin (Ford Focus Wrc) a 6'41"0
6. Rautenbach-Barritt (Citroen C4 Wrc) a 11'11"9
7. Villagra-Perez Companc (Ford Focus Wrc) a 13'18"5
8. Al Qassimi-Orr (Ford Focus Wrc) a 13'44"1
9. Sandell-Axelsson (Skoda Fabia S2000) a 19'36"6
10. Araujo-Ramalho (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 19'54"9

### La classifica piloti

1. Loeb 30, 2. Hirvonen 22, 3. Sordo 17, 4. H. Solberg 10, 5. P. Solberg 9, 6. Wilson 8, 7. Latvala 6, 8. Atkinson 4, 9. Ogier e Rautenbach 3.

### La classifica Costruttori

1. Citroen 48, 2. Ford 32, 3. Stobart 22, 4. Citroen Junior 11, 5. Munchi's 3.



## I plurivittoriosi nella storia della specialità

Loeb	50
Gronholm	30
Sainz	26
McRae	25
Makinen	24
Kankkunen	23
Auriol	20
Alen	20
Mikkola	18
Biasion	17
Waldegaard	16





## Le 50 perle di Sébastien

<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Germania	Monte-Carlo	Monte-Carlo	Monte-Carlo	Messico	Monte-Carlo	Monte-Carlo	Irlanda
	Italia	Svezia	Argentina	Argentina	Messico	Messico	Norvegia
	Germania	Germania	Italia	Italia	Portogallo	Argentina	Cipro
		Cipro	Grecia	Germania	Argentina	Italia	
		Turchia	Germania	Corsica	Germania	Grecia	
		Australia	Nuova Zelanda	Spagna	Corsica	Finlandia	
			Corsica	Giappone	Spagna	Germania	
			Spagna	Cipro	Irlanda	Nuova Zelanda	
			Cipro			Corsica	
			Turchia			Spagna	
						Gran Bretagna	



# 5 DOMANDE PER CAPIRE

**1 -** Nei giorni di vigilia Loeb aveva mugugnato parecchio sul fatto di dover affrontare la porzione d'asfalto con gli Scorpion da terra. Dopo il liscio-busso rifilato alla concorrenza si è poi ricreduto?

In parte, sì. A bocce ferme ha ribadito che l'ideale sarebbe cambiare pneumatici, freni e assetto dopo l'asfalto, ma ha anche ammesso che un rally misto non è affatto male. E scherzando-ma-non-troppo ha pure aggiunto che, visto il visto il vantaggio messo insieme sulle strade catramate, sarebbe una buona cosa cominciare sempre con un centinaio di chilometri di pisse su asfalto...

**2 -** Tre gare, tre successi per l'Extraterrestre che è ormai leggenda. Però Hirvonen sembra non mollare. Riuscirà ad evitare il "cappotto" a cui sembra andare incontro?

La legge dei grandi numeri è dalla sua, ma questa è teoria. Di certo, il Pallido di Jyvaskyla si conferma gara dopo gara un gran bel pilota, un campione degno di stare nella compilation dei migliori "finlandesi volanti". E prima o poi dovranno accorgersene anche quelli che, soprattutto ma non solo nel Bel Paese, storcono il naso quando parlano di lui e invece spalancano la bocca ammirati per piloti che quando l'hanno incontrato ad armi sostanzialmente pari si sono beccati un secondo al chilometro o giù di lì...

**3 -** Dopo l'errore commesso in Irlanda Jari-Matti Latvala è rimasto ancora una volta a bocca asciutta. Un bel problema per Wilson...

A breve termine, sì. Ma se va avanti così il problema lo avrà il finlandese bollente il cui contratto scade a fine stagione. E di gente a spasso ce n'è tanta...

**4 -** Un altro pilota che non riesce a trovare continuità è certamente Dani Sordo. Questa volta addirittura ha perso il duello con Petter Solberg che, sarà pur bravissimo, ma la sua Xsara è ormai un pezzo da museo. O no?

Detto e ridetto tutto il bene possibile del Solberg che va forte, va pur aggiunto che il cantabrico questa volta ha qualche attenuante: con Latvala disperso nelle retrovie e Hirvonen fuori dalla sua portata, Olivier Quesnel gli ha intimato di portare alla Citroen sei punti ed è quello che, con Hollywood trasparente, ha fatto. Mettendo da parte tutto il suo orgoglio.

**5 -** Della serie "piccoli rallysti crescono", a che punto siamo con il noviziato di Ogier e Novikov?

A metà del guado, come è più o meno normale per due giovani che di esperienza nella serie iridata ne hanno poca assai. Qualcosa di buono l'hanno fatto pure sull'isola invasa e divisa, ma poi hanno rovinato tutto volando fuori nel finale. È l'arte che entra, come dicevano una volta i capimastri agli apprendisti quando si tiravano il martello sulle dita.

*a cura di Guido Rancati*

**"A Cipro ho perso tutte le possibilità di vittoria il venerdì mattina perché ho guidato proprio male. Sulla terra, invece, sono stato più veloce di Seb e questo mi fa ben sperare per il proseguo della stagione, visto che ora ci sono sette gare di fila con lo stesso fondo"**

**Mikko Hirvonen**





# Di Grassi il nuovo Pa

di Massimo Costa

Team e piloti della GP2 Main Series hanno ripreso tra le mani la Dallara del triennio 2008-2010 che era stata messa a riposo per lasciare spazio alla "sorella" che l'aveva preceduta e ancora in piena attività nella serie asiatica. Come accade sovente, la GP2 ha scelto Le Castellet per i primi tre giorni di test del 2009. Una seduta di prove importante, nella quale sono stati utilizzati tre diversi tipi di tracciato per valutare al meglio il rendimento del nuovo motore, che garantisce 25 cavalli in più. Sono così emersi due leader: Javier Villa sulla pista classica (3D), Lucas Di Grassi sui tracciati 2A (super veloce) e 2D (misto). Ma ha destato impressione la solidità del brasiliano, ex Renault Driver

Development, il cui approdo alla Racing Engineering ha mantenuto la squadra spagnola ai vertici. Di Grassi infatti si è piazzato secondo nel 3D confermando una duttilità notevole. Al quarto anno nella categoria, con diversi chilometri di test effettuati al volante della Renault F.1, il brasiliano cerca l'ultimo disperato assalto al titolo della GP2 per potere accedere in quel circus che per ora lo ha respinto. L'exploit di Villa, con la Dallara Super Nova, non ha stupito. Lo spagnolo, anch'egli al quarto anno nella categoria, si è sempre trovato a suo agio su questo percorso, ma nelle successive piste non ha lasciato il segno. Di Grassi sembra proprio essere il primo candidato ad ereditare la corona di campione di Giorgio Pantano. Ma il percorso sarà molto molto lungo.





# ntano



**Lucas Di Grassi, persa la chance di entrare in F.1  
e perso anche l'appoggio della RDD,  
affronterà il quarto anno di GP2 con la Racing  
Engineering campione nel 2008 con Pantano**



Dal punto di vista del mercato piloti, si stenta a riempire gli ultimissimi sedili. Definito l'accordo tra Edoardo Mortara e la Arden e quello tra Alvaro Parente e la Ocean (rimane quindi fuori Filipe Albuquerque), rimangono tre posti liberi: due alla Trident e uno alla DPR. La squadra di Maurizio Salvadori ha praticamente definito ogni dettaglio con Hamad Al Fardan (che abbiamo scoperto essere nel suo Bahrain un famoso cantante hip hop) e sta verificando se Davide Rigon potrà garantire un budget appropriato mentre nessuno sembra voler finire nella DPR. La squadra inglese, di proprietà da 12 mesi della famiglia Herck, si scontra proprio con il fatto che il primo pilota è Michael Herck e quindi godrebbe di favoritismi. Nelle gare della GP2 Asia, è stato

chiamato il jolly Giacomo Ricci a riempire il posto vacante e anche nel test di Le Castellet il milanese ha potuto compiere qualche giro per evitare a DPR di prendere la multa di 40.000 euro che si deve pagare se una monoposto rimane ferma ai box (indecatezza degli organizzatori considerando la crisi economica).

A Le Castellet, gli italiani non sono stati tra i primi attori. Filippi è sempre rimasto dietro al compagno Villa, ma il pilota piemontese è fiducioso e soprattutto ha ritrovato le giuste motivazioni dopo averle perse nel 2008 con il team ART. Davide Valsecchi del team Durango ha ammesso di non avere guidato benissimo, ma ha anche accusato noie al motore che gli hanno impedito di brillare. Con la squadra

veneta ha debuttato Nelson Panciatici, che dovrebbe guidare per Ivone Pinton anche nel campionato. Davide Rigon ha svolto un buon lavoro con il team Trident anche se si è tenuto lontano dalle posizioni che contano. Vedremo, come accennato sopra, se riuscirà a raggruppare un buon numero di sponsor che gli permettono di debuttare nella serie europea. Mortara con la Arden non ha particolarmente brillato al pari del suo compagno Sergio Perez. I due non sono mai entrati nella top ten, cosa piuttosto strana considerando che nella GP2 Asia sono spesso e volentieri sul podio anche se il messicano in quel mini campionato corre per Barwa Addax. Prossimi test a Barcellona dal 23 al 25 marzo.







Edoardo Mortara

## I migliori 10 tempi del Tracciato 3D

- 1 – Javier Villa – Super Nova – 1'11"930 \*
- 2 – Lucas Di Grassi – Racing Engineering – 1'12"079
- 3 – Kamui Kobayashi – Dams – 1'12"140
- 4 – Romain Grosjean – Barwa Addax – 1'12"262
- 5 – Pastor Maldonado – ART – 1'12"270
- 6 – Andreas Zuber – FMSI – 1'12"300
- 7 – Alberto Valerio – Piquet GP – 1'12"439
- 8 – Luca Filippi – Super Nova – 1'12"481
- 9 – Davide Valsecchi – Durango – 1'12"508
- 10 – Jerome D'Ambrosio – Dams – 1'12"574

\* Nuovo record per la categoria



Javier Villa

## I migliori 10 tempi del Tracciato 2A

- 1 – Lucas Di Grassi – Racing Engineering – 1'10"841
- 2 – Dani Clos – Racing Engineering – 1'08"961
- 3 – Pastor Maldonado – ART – 1'08"985
- 4 – Romain Grosjean – Barwa Addax – 1'09"015
- 5 – Javier Villa – Super Nova – 1'09"076
- 6 – Vitaly Petrov – Barwa Addax – 1'09"100
- 7 – Michael Herck – DPR – 1'09"169
- 8 – Alvaro Parente – Ocean – 1'09"215
- 9 – Kamui Kobayashi – Dams – 1'09"220
- 10 – Andreas Zuber – FMSI – 1'09"221



Davide Rigon

## I migliori 10 tempi del Tracciato 2C

- 1 – Lucas Di Grassi – Racing Engineering – 1'09"536
- 2 – Vitaly Petrov – Barwa Addax – 1'09"658
- 3 – Andreas Zuber – FMSI – 1'09"663
- 4 – Pastor Maldonado – ART – 1'09"691
- 5 – Javier Villa – Super Nova – 1'09"875
- 6 – Alberto Valerio – Piquet GP – 1'09"920
- 7 – Alvaro Parente – Ocean – 1'09"941
- 8 – Kamui Kobayashi – Dams – 1'09"968
- 9 – Nico Hulkenberg – ART – 1'09"980
- 10 – Dani Clos – Racing Engineering – 1'09"981



Davide Valsecchi



# Salsa spagnola con Molina e Barba

Photo  
Pellegrini

*Marco Barba  
sempre al top nei test  
pre-stagione*



## di Massimo Costa

Dopo quattro mesi di inattività, i motori Renault delle Dallara che animano la World Series sono stati riaccesi. E con un ritmo a dir poco infernale. In sei giorni, da martedì 10 a domenica 15 marzo, sono state disputate otto sedute di test su due circuiti spagnoli: Jerez e Valencia, distanti l'un dall'altro 850 chilometri. Tutti hanno "trottato" a dovere quindi e a dare una buona mano alle squadre presenti (10 su 13 a Jerez, 11 su 13 a Valencia) è stata l'affidabilità del pacchetto Dallara-Renault che ha permesso ai tecnici e ai meccanici di non perdere ore e ore nei box. La crisi eco-

nomica nella WSR si sta facendo sentire non poco. Assenti sui due circuiti KTR e RC Motorsport, la austriaca Interwetten è arrivata solamente nel paddock di Valencia schierando una monoposto per un pilota, Tobias Hegewald, che correrà nella Formula 2. In pista, una media di 18 vetture. Al momento hanno due piloti contrattualizzati i team Ultimate/Signature (Greg Mansell e Miguel Molina), Draco (Bertrand Baguette e Marco Barba), Carlin (Jaime Alguersuari e Oliver Turvey), Pons (Federico Leo e Marcos Martinez), Comtec (Alexandre Marsoin e Anton Nebilitskiy) e Fortec (Fairuz Fauzy e Sten Pentus). Con una sola vettura sono per ora Prema (Julian Leal), Tech 1 (Char-

les Pic), P1 Motorsport (James Walker). In totale fanno 15 piloti certi. Prema spera di raggiungere un accordo con Edoardo Piscopo, Epsilon ha provato non a caso Chris Van der Drift e il rientrante Adrian Valles (vice campione WSR nel 2005), mentre tra Tech 1 e Frankie Provenzano i rapporti si sono parecchio raffreddati dopo alcuni problemi di mancanza di competitività emersi sulla vettura del team francese. In alto mare sono Interwetten, KTR e RC Motorsport. In calendario, prima della tappa iniziale di Barcellona prevista per il 19 aprile, c'è ancora una sessione di due giorni di test proprio sul circuito catalano prevista il 30-31 marzo.

segue a pag 26





Photo  
Pellegrini



James Walker



Miguel Molina



Edoardo Piscopo

Per i tre team che stanno faticando a trovare piloti con il budget necessario per l'intera stagione, ancora una ventina di giorni di intense trattative per poter riuscire a essere presenti al via del campionato. Intanto, i test di Jerez e Valencia hanno proposto al vertice due piloti spagnoli: Miguel Molina e Marco Barba. Il primo, catalano, è al terzo anno nella categoria e dopo aver corso per Pons e Prema si è accasato alla Ultimate/Signature. Molina a Jerez ha battagliato con Charles Pic per ottenere il miglior tempo dei due giorni di prove e alla fine è stato l'unico a infrangere il muro dell'1'29" realizzando il tempo di 1'28"933. Molto determinato anche il giovane Pic del Tech 1 per nulla intenzionato a deludere chi ha creduto in lui, ovvero il Renault Drivers Development che

lo ha accolto nella propria squadra. Barba aveva già fatto capolino nelle prime posizioni in Andalusia, ottenendo il terzo tempo con la monoposto della italiana Draco, rinnovata nei colori. Non più lo storico giallo, bensì i colori della Force India F.1 di cui la squadra di Adriano e Nadia Morini è divenuto lo Junior Team. Barba ha poi recitato il ruolo di protagonista assoluto sulla pista di casa, a Valencia, segnando il primo tempo in 1'21"978, unico a scendere sotto l'1'22". Marco, fratello di Alvaro passato al GT ma presente ai box per fornire consigli, è un vero talento che però deve sapere rimanere concentrato per tutto l'arco della stagione. Questa sarà la sfida più grande per lui e per Morini. Ottimo il rientro di Adrian Valles che, nonostante... l'aumento di peso, al volan-

te delle monoposto continua ad essere molto veloce, come dimostrato anche in Superleague. Valles, che nel 2005 fu il primo rivale di Robert Kubica, pare intenzionato a tornare nella WSR per rimanere legato alla Epsilon, con la quale nel 2008 ha corso nella Le Mans Series. La squadra spagnola ha provato anche il campione della Formula Master Chris Van der Drift e il neozelandese si augura di poter far parte dello schieramento. Bene il duo Carlin, composto dai rookie Jaime Alguersuari e Oliver Turvey, e veloce è risultato Marcos Martinez che dopo un incidente a Jerez si è riscattato a Valencia segnando il secondo tempo. Da assoluto anche James Walker che con il P1 Motorsport, campione in carica, cerca il definitivo salto di qualità.





## Gli Italiani Piscopo verso la Prema

Edoardo Piscopo ha partecipato alle due sedute di test spagnole con il team Prema. Il pilota romano, vice campione italiano della F3 e punta nella A1 Grand Prix della squadra azzurra, è intenzionato a correre nella World Series Renault con la squadra di Angelo Rosin: "Spero vivamente di poter fare parte della Prema, la WSR è una categoria che ho guardato sempre con attenzione, molto interessante e competitiva", ha dichiarato Piscopo. Nei test non si è piazzato tra i primissimi, ma è cresciuto velocemente dimostrando di avere ampi margini di miglioramento. Federico Leo, già sotto contratto con Pons, ha come primo obiettivo quello di disputare un 2009 tranquillo, per imparare macchina e circuiti, per poi puntare a risultati importanti nel 2010. Nei test spagnoli ha comunque lavorato bene, non commettendo errori e tenendosi su tempi dignitosi. Piuttosto complicato l'approdo di Frankie Provenzano in WSR. A Jerez non ha praticamente mai girato con Tech 1 per un virus intestinale che lo ha delimitato parecchio, tanto da finire all'ospedale per due volte. A Valencia, il divario dall'occasionale compagno Pic è parso eccessivo, alcune richieste non sono state esaudite, così il romano ha preferito non proseguire e rivolgerà le proprie attenzioni ad altre squadre.

## I migliori tempi di Jerez

- 1 – Miguel Molina – Ultimate/Signature – 1'28"933
- 2 – Charles Pic – Tech 1 – 1'29"228
- 3 – Marco Barba – Draco – 1'29"434
- 4 – Adrian Valles – Epsilon – 1'29"510
- 5 – Oliver Turvey – Carlin – 1'29"690
- 6 – Jaime Alguersuari – Carlin – 1'29"814
- 7 – Marcos Martinez – Pons – 1'30"003
- 8 – Greg Mansell – Ultimate/Signature – 1'30"128
- 9 – Edoardo Piscopo – Prema – 1'30"156
- 10 – Chris Van der Drift – Epsilon – 1'30"192
- 11 – Bertrand Baguette – Draco – 1'30"198
- 12 – James Walker – P1 – 1'30"207
- 13 – Sten Pentus – Fortec – 1'30"692
- 14 – Anton Nebilitskiy – Comtec – 1'30"800
- 15 – Federico Leo – Pons – 1'30"844
- 16 – Fairuz Fauzy – Fortec – 1'31"731
- 17 – Julian Leal – Prema – 1'31"792
- 18 – Frankie Provenzano – Tech 1 – 1'33"280 \*

\* In pista solo il secondo giorno

## I migliori tempi di Valencia

- 1 – Marco Barba – Draco – 1'21"978
- 2 – Marcos Martinez – Pons – 1'22"018
- 3 – James Walker – P1 – 1'22"023
- 4 – Adrian Valles – Epsilon – 1'22"027
- 5 – Miguel Molina – Ultimate/Signature – 1'22"170
- 6 – Bertrand Baguette – Draco – 1'22"216
- 7 – Charles Pic – Tech 1 – 1'22"264
- 8 – Oliver Turvey – Carlin – 1'22"331
- 9 – Chris Van der Drift – Epsilon – 1'22"344
- 10 – Alexandre Marsoin – Comtec – 1'22"427
- 11 – Greg Mansell – Ultimate/Signature – 1'22"514
- 12 – Jaime Alguersuari – Carlin – 1'22"522
- 13 – Tobias Hegewald – Interwetten – 1'22"701
- 14 – Edoardo Piscopo – Prema – 1'22"823
- 15 – Sten Pentus – Fortec – 1'22"928
- 16 – Fairuz Fauzy – Fortec – 1'23"036
- 17 – Anton Nebilitskiy – Comtec – 1'23"079
- 18 – Federico Leo – Pons – 1'23"183
- 19 – Julian Leal – Prema – 1'23"425
- 20 – Frankie Provenzano – Tech 1 – 1'24"878 \*

\* In pista solo il primo giorno



# Magnussen un rookie che fa paura

Due giornate di test a Le Mans per la Eurocup F.Renault. Il meteo non è stato clemente e la pioggia ha disturbato il lavoro della prima giornata. Quando però la pista ha permesso ai trenta piloti presenti di potersi esprimere al meglio, dal gruppo è spuntato il solito Albert Costa, ormai mattatore di questa fase di test pre stagione. Lo spagnolo della Epsilon Euskadi ha messo in riga lo squadrone tedesco della Motopark. Alle sue spalle hanno infatti concluso Adrian Quaife-Hobbs, Kevin Magnussen e Antonio Felix Da Costa. Poco da fare per gli altri. Nico Muller del team Jenzer si è inserito al quinto posto mentre ha stupito la mancanza di competitività delle monoposto della francese SG Formula, che a Le Mans ha sempre fatto il bello e il cattivo tempo. Jean-Eric Vergne ha terminato sesto, ancora più lontani Miki Monras e il rookie Arthur Pic. A proposito di debuttanti, continua a stupire in positivo Magnussen. Il giovane danese più percorre chilometri con la Tatuus di F.Renault e più migliora le proprie prestazioni. Buon sangue non mente e il figlio di Jan (ex pilota di F.1 e attualmente nel team ufficiale Corvette nel GT americano) sta dimostrando di avere tutti i numeri per ben figurare nel campionato 2009. Non hanno cercato la prestazione assoluta in casa One Racing così Niky Sebastiani e Daniel Mancinelli si sono concentrati sulla ricerca del migliore set-up.







## I migliori tempi di Le Mans

- 1 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 1'34"550
- 2 - Adrian Quaife Hobbs - Motopark - 1'34"667
- 3 - Kevin Magnussen - Motopark - 1'34"794
- 4 - Antonio Felix Da Costa - Motopark - 1'34"807
- 5 - Nico Muller - Jenzer - 1'34"953
- 6 - Jean Eric Vergne - SG - 1'34"981
- 7 - Nathanael Berthon - Epsilon Euskadi - 1'35"039
- 8 - Genis Olive - Jenzer - 1'35"077
- 9 - Nigel Melker - MP - 1'35"097
- 10 - Carlos Munoz - Epsilon Euskadi - 1'35"139
- 11 - Miki Monras - SG - 1'35"252
- 12 - Arthur Pic - SG - 1'35"312
- 13 - Juan Jacobo - Motopark - 1'35"479
- 14 - Luciano Bacheta - Epsilon Sport - 1'35"503
- 15 - Marco Sorensen - Motopark - 1'35"504
- 16 - Daniel Mancinelli - One - 1'35"509
- 17 - Patrick Kronenberger - Iquick - 1'35"599
- 18 - Dominic Storey - SG - 1'35"600
- 19 - Adam Kout - Krenek - 1'35"648
- 20 - Nick De Bruijn - MP - 1'35"711
- 21 - Miguel Otegui - Epsilon Euskadi - 1'35"717
- 22 - Niky Sebastiani - One - 1'36"077
- 23 - Hugo Valente - SG - 1'36"165
- 24 - Fabien Thuner - Jenzer - 1'36"170
- 25 - Johan Jokinen - Iquick - 1'36"232
- 26 - Daniel De Jong - MP - 1'36"491
- 27 - Kevin Kleveros - Fortec - 1'36"643
- 28 - Jakub Knoll - Krenek - 1'37"213
- 29 - Zoel Amberg - Jenzer - 1'37"475
- 30 - Arno Santamato - Epsilon Sport - 1'37"652



# IL GLOBE TROTTER DEL VOLANTE

di Antonio Caruccio

Daniel Mancinelli, nato 23 luglio 1988 a San Severino Marche, provincia di Macerata, è uno dei piloti italiani presenti sulla scena internazionale delle corse in monoposto. Nel corso della sua carriera ha avuto l'opportunità di correre in Formula Master, Formula Renault e Formula 3, oltre che fare alcune esperienze a ruote coperte. Un vero gopher trotter del volante. Per il 2009 è pronto al riscatto nell'Eurocup di Formula Renault 2000.

Partiamo analizzando la tua stagione 2008. Dovendo trarre un bilancio dell'attività agonistica dell'anno scorso ti ritieni soddisfatto?

*"Fondamentalmente sì anche se avrei voluto poter competere per un'intera stagione nella stessa categoria, come era stato inizialmente pianificato. Purtroppo, la settimana prima della partenza del Formula Master a Valencia, il ritiro da parte di Alan Racing mi ha*

*lasciato spiazzato, perché dopo aver effettuato tutte le sessioni di test invernali mi sono trovato senza team, dovendo reperire altro budget con effetto immediato per disputare la stagione. Ho dovuto fare la tappa spagnola in condizioni difficili perché dovevo adattarmi alla vettura di una nuova squadra. Le cose non hanno funzionato e mi sono trovato a cambiare nuovamente team, approdando alla Scuderia Famà dove ho subito colto un podio a Brands Hatch. Ho fatto anche le gare di Imola e Monza, saltando Brno, perché il budget che ero riuscito a trovare mi permetteva solo questo. Il mio potenziale in queste corse era positivo, anche se a Imola per il cambio motore mi hanno retrocesso dal sesto al sedicesimo posto, ed ho recuperato sino alla nona posizione in gara. A Monza invece, un mio errore in qualifica mi è costato le prime file. Nel frattempo ho corso con la Seat Leon, dove il mio manager Emanuele Naspetti ha trovato l'accordo*

*con GDL ed ho vinto a Valencia nel CITE. A Spa ho disputato la Carrera Cup conquistando il terzo posto. Ho anche corso nella F.Renault italiana col team Dueppi giungendo terzo a Misano. Poi al Mugello ho fatto la pole vincendo gara 1, ma sono stato squalificato perché sottopeso di 2 chili. Quindi ho ottenuto la seconda posizione nell'altra gara toscana. In tutte le categorie in cui ho militato ho sempre ottenuto il podio, dimostrando tutto il mio potenziale, come anche nel F.3 Italia dove, a Vallelunga con BVM Target, sono arrivato terzo".*

Per il 2009 invece l'intenzione di fare un passo indietro verso il Formula Renault Italiano ed Europeo. Come mai questa decisione?

*"Correrò con il team One Racing di Fabiano Belletti che conosco dai tempi del kart. Il progetto principale è quello dell'Eurocup, ma faremo anche l'italiano per sviluppare al meglio la macchina".*

segue a pag 32



**Formula 3, Porsche, F.Master, sono solo alcune delle vetture che Mancinelli ha già avuto modo di assaggiare**







*Chi è*  
**Mancinelli**

Nato a San Severino Marche il 23 luglio 1988

2008 – 13° F.Master; 15° F.Renault italiana

2007 – 16° F.Renault italiana

2006 – Formula Azzura

Sotto, Mancinelli con la F.Master della Scuderia Famà. A destra, con la Seat nel Campionato Turismo



**Ritieni sia penalizzante per la tua carriera tornare in F.Renault, oppure una grande opportunità di riscatto?**

*"Per me è un'ottima opportunità di riscatto, perché una serie europea offre l'opportunità di confronto con piloti molto esperti. Le piste sono di un'importanza superiore ad un contesto nazionale, e tutto questo è molto più formativo per un ragazzo come me, per questo non lo ritengo per niente un passo indietro. L'obiettivo principale è l'Eurocup dove conto di essere tra i protagonisti fin da subito".*

**Hai provato quasi ogni tipo di monoposto: Renault, Formula 3, Master... con quale monoposto ti sei trovato meglio e quale tra queste ritieni essere la più formativa?**

*"Sono categorie tra loro molto diverse per budget, ma ugualmente formative. Il F.Renault è sicuramente più conveniente dal punto di vista economico e l'Eurocup è quello con il livello di competitività più alto. Il Master è più potente, ha delle prestazioni strepitose ed il cambio al volante è un fattore molto positivo perché abitua a guidare in World Series o in GP2. Il F.3 offre ai piloti una possibilità di crescita maggiore. Non essendo un monomarca, c'è più sviluppo e ci sono componenti che i team sviluppano autonomamente".*

**Hai inoltre, cosa insolita per la**

**tua giovane età, già disputato delle gare con le vetture a ruote coperte...**

*"È stata un'esperienza bellissima guidare una Porsche GT3. Sono vetture totalmente differenti dal Formula, in gara c'è più contatto tra i piloti, ed è importante adattarsi alla vettura in fretta per arrivare subito al limite. Ci sono poche regolazioni da fare perché la macchina è di concezione stradale, ma quello che più mi ha colpito è stata l'atmosfera che ho trovato".*

**Che differenze hai trovato tra le ruote coperte e quelle scoperte?**

*"Bisogna saper gestire freni e gomme in maniera diversa durante la gara. La macchina è meno stancante delle monoposto perché non c'è molta aerodinamica e in curva devi metterci del tuo per tenerla salda in pista, ma è molto particolare in frenata, perché tende a bloccare le gomme anteriori cosa che all'inizio un po' ti spiazza".*

**Come sono andati i recenti test della Euro F.Renault di Le Mans?**

*"La pista di Le Mans era completamente nuova sia per me sia per il team. Il primo giorno di test pioveva, oltre al fatto che rispetto a Barcellona ci hanno diviso in tre gruppi, A, B e C che a turno occupavano la pista. Ho fatto segnare sul bagnato il miglior tempo, mentre nell'ultima sessione asciut-*

*ta ho dovuto rinunciare a migliorare la mia prestazione perché la bandiera rossa a pochi minuti dalla fine, causa l'incidente di un altro pilota, non mi ha permesso di sfruttare le gomme nuove. Il secondo giorno mi sono trovato bene anche se non abbiamo badato molto alla posizione, concentrandoci su prove di assetti. Il prossimo appuntamento con i test sarà a Spa dove sia io che il team conosciamo la pista, quindi i risultati che raccoglieremo saranno più veritieri".*

**Quali sono le aspettative per la stagione alle porte?**

*"Vincere nell'Eurocup. In Italia puntiamo a sviluppare la nostra monoposto come banco prova e se dovessero arrivare i risultati anche qui li accoglieremo con molto piacere. Nell'Eurocup sappiamo che sarà difficile perché i piloti e i team già presenti nella categoria sono molto agguerriti, ma noi non saremo da meno".*

**Oltre che fare il pilota sei anche un istruttore...**

*"Sì, sono istruttore presso la scuola di De Adamich a Varano per i corsi con le Alfa Romeo soprattutto, ma anche con Maserati. Con le Ferrari invece andiamo su piste come Fiorano, oppure Monza o addirittura all'estero vista l'importanza del marchio automobilistico".*

a. c.





# Millroy è la sorpresa

Prosegue incessantemente il lavoro di preparazione, dei team e dei piloti della F.BMW Europe, al campionato 2009. Dopo Barcellona, due giorni di test sono stati programmati la scorsa settimana sulla pista di Monza. Con una certa sorpresa, Ollie Millroy del team Motaworld, al secondo anno nella serie dopo che nel 2008 ha corso per FMSI, ha conquistato la prima posizione, ma Michael Christensen, leader dei precedenti test in Catalogna, ha confermato il suo stato di grazia guadagnando la seconda piazza. Eurointernational e FMSI, le due squadre italiane che partecipano alla serie

della Casa tedesca, sono state grande protagoniste. Il team di Antonio Ferrari ha piazzato Felipe Nasr e Daniel Juncadella al terzo e quarto posto mentre la formazione di Paolo Coloni ha occupato la quinta posizione con Doru Sechelariu. Di rilievo la prova di Nasr, giovane brasiliano al debutto nella categoria. Un ragazzo cresciuto nel motorsport in quanto il padre da anni gestisce team nella F.3 sudamericana. Kevin Gilardoni del team FMSI sta continuando il suo apprendistato nella F.BMW, ma a Monza, pista che conosceva, è rimasto nelle retrovie chiudendo al ventesimo posto

Doru Sechelariu





Photo  
Pellegrini



Ollie Millroy



Michael Christensen



Felipe Nasr

## I migliori tempi di Monza

- 1 – Ollie Millroy – Motaworld – 1'59"080
- 2 – Michael Christensen – Mucke – 1'59"124
- 3 – Felipe Nasr – Eurointernational – 1'59"197
- 4 – Daniel Juncadella – Eurointernational – 1'59"199
- 5 – Doru Sechelariu – FMSI – 1'59"303
- 6 – Timmy Hansen – Mucke – 1'59"368
- 7 – Rupert Svendsen Cook – Raikkonen – 1'59"375
- 8 – Javier Tarancon – Dams – 1'59"375
- 9 – William Buller – Fortec – 1'59"401
- 10 – Jim Pla – Dams – 1'59"525
- 11 – Jazeeman Jafar – Eifelland – 1'59"725
- 12 – Kazeem Manzur – Kaufmann – 1'59"727
- 13 – Jack Te Braak – Mucke – 1'59"792
- 14 – Olivier Lombard – Eurointernational – 2'00"013
- 15 – Facundo Regalia – Eurointernational – 2'00"089
- 16 – Mikkel Mac – Motaworld – 2'00"108
- 17 – Jack Harvey – Fortec – 2'00"113
- 18 – Rupert Frijns – Kaufmann – 2'00"262
- 19 – David Mengesdorf – Eifelland – 2'00"284
- 20 – Kevin Gilardoni – FMSI – 2'00"363
- 21 – Asad Rahman – Motaworld – 2'00"436
- 22 – Ramon Pineiro – Raikkonen – 2'00"482
- 23 – Gregoire Demoustier – Raikkonen – 2'00"587
- 24 – George Katsinis – Eifelland – 2'00"594
- 25 – Come Ledogar – Dams – 2'00"930
- 26 – Antonio Martinez – Fortec – 2'01"437



# Non mi manda papà

di Antonio Caruccio

Adrien Tambay, figlio del famoso Patrick che in F.1 ha corso, tra gli altri, con McLaren, Renault, Ferrari, nasce il 25 febbraio del 1991 a Parigi, in Francia. Attualmente residente a Villars, in Svizzera, è uno tra i giovani più interessanti a livello europeo proveniente professionalmente dal kart e dal Formula BMW. È tra i candidati per riportare la Francia agli antichi splendori del motorsport degli anni novanta e nel 2009 correrà nel Formula 3 Euro-series con il team ART.

Hai disputato per due anni il Formula BMW. Pensi di aver in qualche modo perso una "stagione", dopo che nel 2007 eri risultato il miglior esordiente, o pensi che correre due stagioni in un panorama internazionale come quello del BMW Europe sia comunque servito di lancio alla tua carriera?

*"Non ho alcuna ragione di rammaricarmi per il 2008. Ho voluto fare un altro anno in un contesto internazionale come quello della BMW per ottenere maggiore esperienza prima di fare il salto di qualità in Formula 3. E' stata la decisione giusta, ho potuto ottenere dodici podi e tre vittorie in aggiunta al mio curriculum precedente. Il mio obiettivo per l'anno passato è stato raggiunto, ossia chiudere tra i primi tre del campionato, anche se certamente avrei preferito vincere.*

*È mancata la giusta dose di fortuna durante l'arco della stagione, seppur il Josef Kaufmann Racing sia stato decisamente più forte con i due piloti che mi sono arrivati davanti, e chissà cosa sarebbe successo se anch'io fossi rimasto con loro... In ogni caso, è stata una positiva esperienza, ho imparato molto, e lo scorso anno i risultati ottenuti mi hanno permesso di trovare un buon sedile in F3 Euro-*





*series e non potevo chiedere di più”.*

**Dopo una carriera in kart in cui hai sempre occupato le prime posizioni dello schieramento perché hai scelto la BMW per il passaggio in formula?**

*”Quando correvo nella ICA, nel campionato Europeo e Mondiale, alcuni talent scout della BMW mi hanno proposto di andare alla selezione che si teneva a Valencia. Non era nei miei programmi fare il salto in monoposto, ma vista l’opportunità che mi è stata offerta ne ho approfittato. Ho superato le selezioni con grande sorpresa perché non ero mai salito su una macchina da corsa, avendo così il supporto per il 2007. Con questi presupposti è stato naturale per me scegliere di correre lì”.*

**Ora sono tutti in grado di vedere il tuo**

**potenziale, ma all’inizio eri considerato solo il figlio di papà Patrick. Nel tuo inizio di carriera nel mondo dei motori, ti è stato di aiuto dandoti consigli o trovando i contatti giusti, oppure è stato solo un “comune” padre?**

*”È un vantaggio essere dei figli d’arte, chi dice il contrario mente. Ci sono sempre dei lati positivi, ma anche degli aspetti negativi. Ad ogni modo, quando si corre, una volta abbassata la visiera, non pensi al tuo nome e il risultato in pista dipende solo da te”.*

**Nel 2009 correrai nel campionato F3 Euro Series. Come mai hai scelto questa categoria?**

*”Insieme al mio management, il team Gravity, e con mio padre ci siamo concentrati sulla F3 Euro-series perché è per noi, e per la maggior parte delle persone del motorsport, la serie più formativa per i giovani. È difficile riuscire ad essere competitivi da subito, perché c’è bisogno di molto tempo per prendere confidenza con la vettura e capire quali sono i propri limiti. La serie sarà inoltre di supporto al DTM e questo porta un sacco di spettatori, anche perché molti degli attuali piloti di F.1 arrivano dall’europeo di F.3.*

**Correrai con il team che vince il titolo ininterrottamente dal 2004: la ART. Quali sono le tue ambizioni per quest’anno?**

*”È ancora troppo presto per dire che cosa sarò in grado di raggiungere questa stagione. Come debuttante ho il contingentamento dei test che non mi permetterà di essere competitivo sin dall’inizio del campionato, ed è questo il motivo per cui raramente un esordiente vince. Ma il mio obiettivo è quello di dare il 100% e provare a salire sul podio, apprendendo la tecnica di guida di questa macchina il più in fretta possibile. Bisogna lavorare duro ed essere sempre concentrato di gara in gara, giro su giro, per migliorarsi. Ho fissato i miei obiettivi ed ho scelto il miglior team della categoria per puntare a quei risultati”.*

**Chi pensi saranno i piloti con cui lotterai?**

*”Mi aspetto che Jules Bianchi sia molto forte fin da subito e sarà positivo per me averlo nel team come riferimento, ci cono-*

*sciamo da tempo, oltre che parlare tutti e due la stessa lingua, fatto da non trascurare”.*

**Nelle sessioni di test sino ad ora effettuate hai avuto modo di conoscere un po’ la nuova macchina. Come ti sei adattato alla Dallara-Mercedes?**

*”Mi è piaciuta molto, è veramente fantastica. Devo dire che è molto differente dal Formula BMW e il grip è incredibile data la presenza di un’aerodinamica molto efficiente. L’ho trovata una monoposto molto divertente da guidare”.*

**Torniamo al 2008, hai esordito alla grande dominando Barcellona, poi hai avuto un calo di prestazioni a metà stagione proprio mentre i tuoi avversari Wittmann e Gutierrez accumulavano punti. Cosa non ha funzionato impedendoti di lottare per il titolo?**

*”Sono stato in lotta fino alla fine. Ho avuto cinque incidenti, Marco Wittmann non si è mai ritirato, Esteban Gutierrez ha avuto solo due zeri, la differenza è tutta qui. La fortuna gira, ma indipendentemente da questo mi sono sempre giocato il podio ed è per me la cosa più importante”.*

**Sempre restando nel 2008, quale è stato il migliore e quale il peggior momento?**

*”Il miglior momento è stata la doppietta di Barcellona oltre la vittoria in Elkhart Lake, dove ho corso occasionalmente per i colori di Eurointernational nella serie americana, ma tutti i podi sono stati bei risultati! Non ho vissuto dei brutti episodi sino ad ora, perché quelle che ritengo esperienze negative cerco di farle valere come insegnamenti per migliorare delle cose in me ed aumentare la mia maturità sportiva”.*

**Per concludere, Adrien, cosa ti aspetti dal proseguimento della tua carriera?**

*”Vogliamo tutti cercare di accedere alla F.1, ma ci sono 20 piloti al via di ogni stagione. Quindi mi aspetto che sia difficile per me, e per tutti gli altri, raggiungere questo obiettivo dando sempre il massimo perseverando nelle scelte che ho fatto. Il motorsport è un mondo molto complicato e tutto può accadere in qualsiasi momento, quindi non ci resta che aspettare”.*



# Montoya non de Speed che disas

di Marco Cortesi

È AJ Allmendinger l'ex formulista più in alto in classifica nella Sprint Cup Series. L'ex pilota Champ Car, ingenerosamente appiattito dal team Red Bull dopo una stagione di apprendistato per far spazio a Scott Speed, ha trovato fiducia e risultati grazie al sostegno di George Gillett e Richard Petty. Subito dietro, in ventunesima posizione, Juan Pablo Montoya. L'ottimo potenziale mostrato nelle gare "buone" dal colombiano non è ancora accompagnato da una vera costanza di rendimento. Nel rebus, ancora non risolto, dell'Earnhardt Ganassi Racing, Montoya è poco distante, numeri alla mano,

dalla prima guida Martin Truex. Se il giovane pupillo di Dale Earnhardt Jr può contare su un'incontestabile classe, Juancho potrà ribaltare la situazione sui circuiti stradali. Servirà però fortuna, come accaduto ai tempi di Sonoma 2007. Trentunesimo in classifica, Sam Hornish è ben lontano da quello conosciuto in Indycar. Con l'obiettivo di entrare nella top-20, il vincitore della Indy 500 del 2006 pare essere riuscito a mettersi nel binario giusto, comprendendo stabilmente le necessità, in termini tattici e di guida, delle gare stock-car. Cosa che sembra non ancora riuscire a Scott Speed. L'ex compagno di Vitantonio Liuzzi in Toro Rosso, è stato protagonista di due contatti evi-

tabili a Daytona e Atlanta. Al contrario che in Europa, dove i margini sono più ampi, in Sprint Cup un minuscolo errore può avere effetti devastanti. Complice una rottura tecnica, la top-35 è a rischio. E le chance non sono infinite... C'è un adagio che dice semplicemente la differenza tra le gare su circuiti stradali e quelle su ovali, spiega Max Papis: "In road racing, you race the race-track; in Nascar you race the others". Mentre su un tracciato stradale le fasi di sorpasso e contatto diretto sono un'eccezione, che per quanto competitiva sia la gara occupa la minor parte del tempo, in Nascar sei sempre incollato ai tuoi rivali. "Non ti puoi permettere di affrontare una curva con





# ecolla stro

*l'idea di fare qualche esperimento. Devi avere un margine, il totale controllo della situazione. Un errore, un'approssimazione eccessiva, può voler dire rendere un lavoro enorme, tuo e di tutta la squadra, completamente inutile".* In altre parole, un impercettibile "lungo" o un controsterzo che su un qualunque roadcourse farebbe al massimo perdere una posizione può portare, ad epici strike, tanto spettacolari da vedere quanto pericolosi per chi ne è coinvolto. Dopo la strepitosa qualifica di Atlanta, seguita da problemi tecnici in gara, Max è ora atteso dal settimo appuntamento della Sprint Cup, il 5 aprile in Texas.



***Juan Pablo Montoya e Scott Speed e si stanno dedicando al cento per cento alla Nascar, ma i risultati stentano ad arrivare. Il colombiano è spesso altalenante ma gode della incondizionata fiducia di Chip Ganassi. L'americano, nella foto sotto vittima dell'incidente causato da Busch, stenta ancora a prendere le misura***





di Marco Cortesi

A vedere i risultati del 2008, e tolta la presenza ufficiale del team Penske con le veloci e parche Porsche RS Spyder, la vita per gli uomini del team Audi Joest alla 12 Ore di Sebring di sabato 21 marzo potrebbe sembrare semplice. Il problema degli uomini di casa Audi è che, nel frattempo, la situazione è cambiata, e di parecchio. Innanzitutto, nel piano si

è inserita la nuova, estrema ed affascinante R15. Una vettura che sarà chiamata alla prima apparizione assoluta in una gara che servirà per preparare, assieme alla sola 1000 km di Spa, la 24 Ore di Le Mans. Lo scorso anno, gli avversari della Peugeot, presenti alla prima stagionale di Sebring con una sola vettura, erano sembrati più orientati ad effettuare un test che a mettere in bacheca il successo finale mentre, in

ottica 2009, le parti si potrebbero trovare invertite. Con Peugeot disperatamente in cerca di un successo dopo le disfatte del 2008 e l'Audi a percorrere chilometri preziosi dopo il taglio dato, per motivi di budget, ai programmi stagionali.

A quest'equazione si aggiungerà, ovviamente, il fattore-Acura. La barchetta americana, caratterizzata da notevoli innovazioni progettuali, rimarrà per que-

# La prima sfida

sta stagione confinata all'American Le Mans Series, dove presumibilmente correrà contro se stessa. I risultati della 12 Ore di Sebring daranno però un indizio, e forse un indirizzo, per i programmi futuri. Se in casa Highcroft non si fa mistero di voler puntare, un giorno, alla classica della Sarthe, dall'altra parte non sono ben definite le intenzioni a medio-lungo termine di Gil De Ferran, rendendo fondamentale la posizione di una casa

madre in affanno, ma non ancora a corto di motivazioni. Con sei vetture ufficiali in campo, e piloti di grido, per il resto dei team la massima speranza sarà di agganciare un posto sul podio, includendo i tre equipaggi che, al momento, compongono la classe LMP2.

Accanto all'Acura ARX01 di De Ferran, concorreranno le vetture motorizzate Mazda del team Dyson, ultima squadra riuscita a portare al successo assoluto

il costruttore inglese. Tra le GT, in assenza di una vera concorrenza alle Corvette nella classe regina, una vera battaglia coinvolgerà in GT2 la bellezza di otto costruttori, con le collaudate Ferrari 430 e Porsche 997 alle prese con le nuovissime M3 E92 schierate dal Rahal Letterman Racing. Con vetture meno condizionate dall'obiettivo della 24 Ore di Le Mans, è prevedibile un duello senza esclusione di colpi...

# La dei colossi





# I PROTAGONISTI DELLA 12 ORE

È arrivato il momento di scoprire le carte per il team Audi, che porterà in pista due esemplari della nuova R15TDI. Tratto saliente, un'innovativa veste aerodinamica, basata sulla presenza, ai limiti del regolamento, di un vero e proprio alettone anteriore. Oltre al telaio, la vettura presenta un nuovo e più leggero motore a dieci cilindri. In passato l'arma vincente delle R10 era quella di essere veri e propri "carri armati"; l'evoluzione verso un concetto più raffinato sarà vantaggioso fin dalla prima gara? In macchina ci sarà la novità Lucas Luhr, insieme a Mike Rockenfeller e Marco Werner, mentre Capello, Kristensen e McNish si proporranno di nuovo come l'equipaggio numero uno del panorama endurance mondiale.



## AUDI R15

**Luhr-Rockenfeller-Werner**

**Capello-Kristensen-McNish**

La vettura è quella conosciuta in passato. Estremamente veloce, quasi imprevedibile. Finché non succede qualcosa. La pioggia a Le Mans, gli errori dei piloti a Silverstone. Sarà bastato un anno di sviluppo a migliorare un concetto sulla carta superiore, ma inevitabilmente precario al momento del match-point? Sul tavolo, anzi sotto il cofano, il solito mostruoso V12 da 700 cavalli e 1200 newtonmetri di coppia. Al capitolo piloti, la casa francese conferma l'abbondante ricorso a uomini di grido. Appena tornato in gruppo, Sébastien Bourdais troverà Franck Montagny e Stéphane Sarrazin, indubbio riferimento per l'assenza di errori nella passata stagione. Sulla seconda vettura, torneranno Nicolas Minassian, Pedro Lamy e Christian Klien.



## PEUGEOT 908

**Bourdais-Montagny-Sarrazin**

**Minassian-Lamy-Klien**

# E AI RAGGI X

Innovativa quanto le rivali Peugeot e Audi, ma più misteriosa per via del potenziale ancora difficile da valutare, la Acura ARX-02 ha scelto di puntare su un motore a benzina otto cilindri e con una cubatura di soli 4 litri. A supporto di soluzioni aerodinamiche complesse, una sospensione posteriore innovativa e ruote anteriori oversize, che hanno fatto faticare i piloti in occasione dei test collettivi. La casa nippo-americana schiererà due vetture, gestite però da team diversi. Gil De Ferran si avvarrà della collaborazione del campione IndyCar Scott Dixon e di Simon Pagnaud, mentre Scott Sharp, anello debole della squadra alla Petit Le Mans, conterà su Dario Franchitti e David Brabham.



## ACURA ARX-02

De Ferran-Dixon-Pagnaud  
Sharp-D. Franchitti-Brabham

Dopo la fine dell'esperienza con Porsche, il team Dyson ha deciso di cambiare radicalmente indirizzo per combattere l'Acura ARX-01 rimasta in LMP2 nelle mani di Adrian Fernandez. I telai Lola B08/80 si sono dimostrati il punto di riferimento per i "clienti" nel corso della passata stagione, mentre i nuovi AER su base Mazda MZR forniranno più di 500 cavalli. I due litri turbocompressi dovranno però mostrare un pari livello di affidabilità. Dietro il volante, un gruppo esperto ed omogeneo. Chris Dyson, Guy Smith ed Andy Lally affiancheranno Butch Leitzinger, Marino Franchitti e Ben Devlin.



## LOLA-MAZDA

Dyson-Smith-Lally  
Leitzinger-M. Franchitti-Devlin



# Lapierre e Panis lanciano la Courage

di Marco Cortesi

Mentre l'American Le Mans Series si prepara ad aprire il campionato 2009 con la 12 Ore di Sebring, la Le Mans Series si è ritrovata al Paul Ricard per i consueti test collettivi. Novità per il tracciato della provenza, solitamente "salotto buono" per ospiti VIP, l'ammissione del pubblico che, il primo giorno, ha potuto restare a contatto con Prototipi e GT anche nel pre-stagione. A compensare l'assenza di Peugeot e Audi, incluse le R10 che Kolles dovrebbe schierare fin dalla 1000 chilometri di Barcellona, prima prova del campionato 2009, è stata la prima uscita delle nuove Lola-Aston Martin, impostesi grazie ad un'estetica aggressiva e accattivante come vere e proprie favorite dai tifosi. A prevalere, in tutte le sessioni in programma, è stata la Courage-Oreca ufficiale di Nicolas Lapierre ed Olivier Panis. La vettura francese, spinta dai nuovi motori AIM (rivisitazione dei precedenti Judd), è stata aiutata dall'alettone a tutta larghezza, in configurazione 2008, mentre dal punto di vista mediatico Hugues de Chaunac ha fatto parlare di sé per l'arrivo, per ora in veste di tester, di Bruno Senna, in cerca di una o più alternative dopo il mancato approdo in F1. Ritornando in casa Aston Martin, più che i riscontri cronometrici la due giorni di Le Castellet sarà ricordata per il violentissimo incidente che ha visto protagonista Tomas Enge, andato a centrare le barriere di Signes ad alta velocità. Risultato: un telaio su due da buttare, proprio all'indomani della polemica con il costruttore Lola su nomenclatura e

paternità del progetto. Come se non bastasse, il miglior tempo della classe LMP1, tra vetture dotate di ala stretta in configurazione 2009, va sì ad una vettura motorizzata dal V12 inglese, ma quella sbagliata: in barba a David Richards, al secondo posto nelle classifiche finali c'è la Lola "clienti" dello Speedy Racing, aiutata e sostenuta da un gruppo di piloti veloce equilibrato composto da Andrea Belicchi, Neel Jani e Marcel Fassler, raggiunti per l'occasione da Nicolas Prost.

Foto  
MorAle

segue a pag 46







*La Courage LC70  
di Olivier Panis  
a Le Castellet*



In classe LMP2, ha fatto piacere il ritorno del team Essex Racing, risorto dalle ceneri del crack dello sponsor principale Essex Invest grazie all'apporto di Kristian Poulsen. Dopo aver concluso al comando nelle prime sessioni, l'avventura è terminata male anche per la squadra danese, con un incidente occorso a Casper Elgaard che ha fermato le attività e permesso alla Zytek di Pla e Amaral di agganciare la vetta di classe, a poca distanza dalla sorella maggiore dello Strakka Racing. Più lontano i team Mallock ed Oak. In GT1 le recuperate Saleen, messe alla porta dall'ACO, offrono poche garanzie non solo in termini di affidabilità ma anche di effettiva presenza. A Le Castellet si è visto il solo esemplare dell'ARC Bratislava (ex Konrad). I team che intendevano schierare la vettura americana stanno provvedendo a rivalutare i loro programmi, e tutto dipenderà dalla presenza di sufficienti gentleman, scoraggiati però dall'assenza del grande palcoscenico di Le Mans. Dopo una giornata trascorsa in vetta dalla Lamborghini Murcielago del team Spartak, si è rivista davanti a tutti la Corvette di Luc Alphand che, riappacificatosi con l'organizzazione, dovrebbe affrontare con buone chance di vittoria l'intera stagione 2009. La novità vera, tra le Gran Turismo, è stata invece la Ferrari del team Farnbacher, o meglio la performance delle inedite coperture Hankook montate dalla squadra tedesca. La 430 di Schwager, Kaffer e Simonsen ha tenuto a lungo la prima posizione, prima di essere superata al rush finale dall'ufficialissima Porsche 997 Proton Felbermayr. Da tenere d'occhio anche la Ferrari di Rob Bell, ancora in fase di sviluppo. Il due volte campione inglese, presi armi, bagagli, sponsor e compagni di squadra, gestirà una 430 targata JMW Motorsport. Non classificata, né pervenuta, la Lamborghini Gallardo GT2: vista e considerata la buona prova degli uomini Spyker, sarà ben difficile vedere la V10 di Sant'Agata sul podio. L'appuntamento, per il primo round stagionale di Montmelò, è per prossimo 5 aprile.



**Sopra, la Lola Aston Martin "clienti" di Andrea Belicchi.**

**A fianco, la Porsche di Felbermayr.**

**A destra, la Porsche RS Spyder del team Essex.**

**Sotto, la Corvette di Luc Alphand precede la Lola Aston Martin ufficiale**





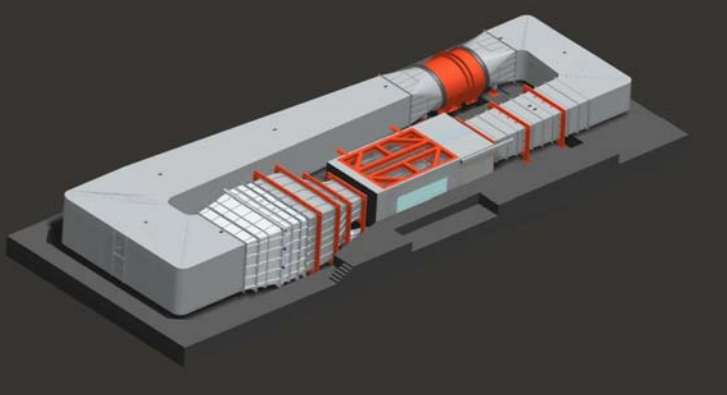


## I migliori tempi di Le Castellet

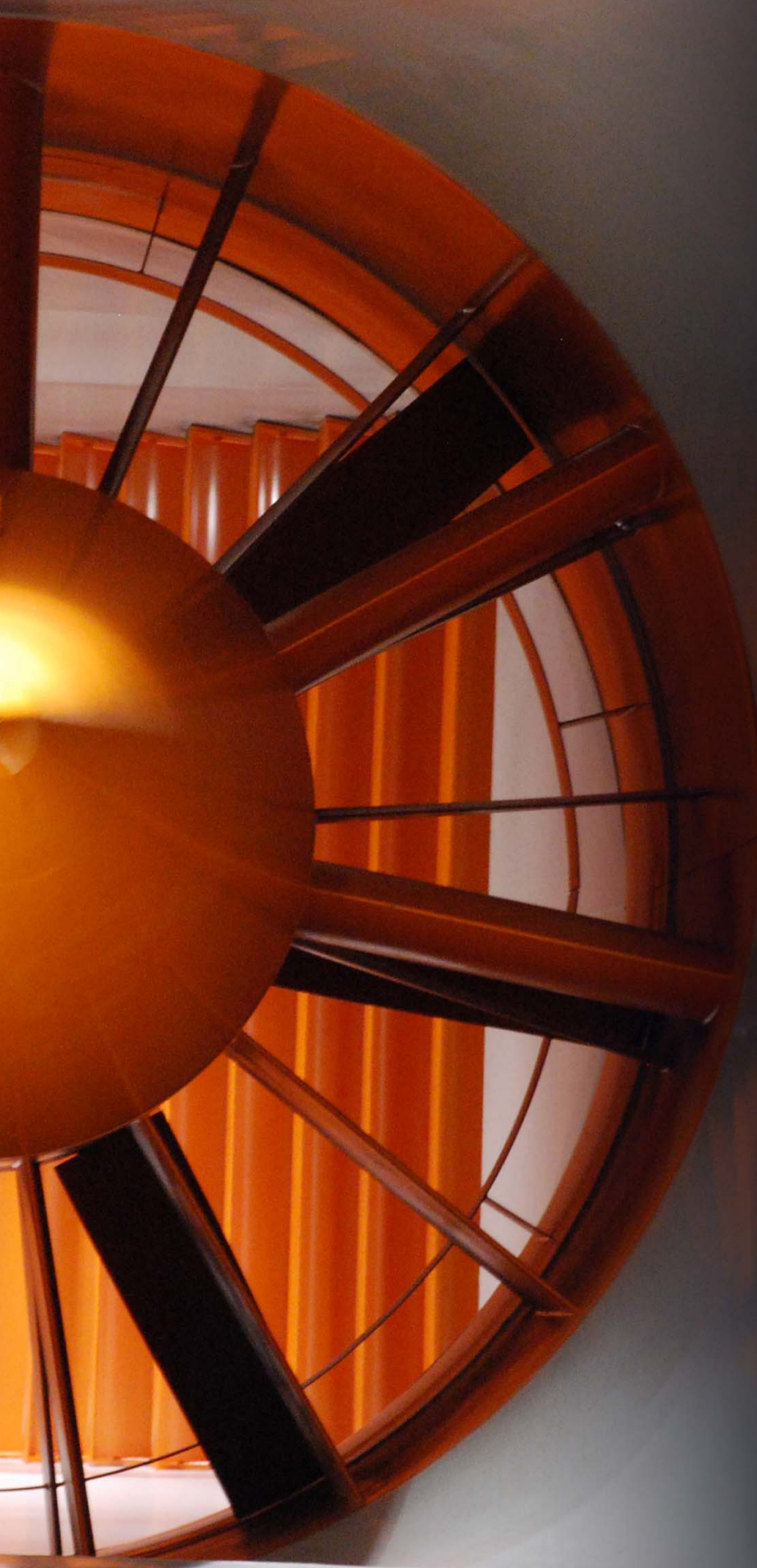
- 1 - Team Oreca Matmut - Courage-Oreca LC70-AIM - 1.40.903
- 2 - Speedy Racing Team Sebah - Lola B08/60-Aston Martin - 1.42.147
- 3 - Aston Martin Racing - Lola Aston Martin - 1.42.575
- 4 - Signature Plus - Courage-Oreca LC70-Judd - 1.42.639
- 5 - Team Oreca Matmut - Courage-Oreca LC70-AIM - 1.42.709
- 6 - Aston Martin Racing - Lola Aston Martin - 1.43.033
- 7 - Strakka Racing - Ginetta-Zytek 09S - 1.43.355
- 8 - Quifel ASM - Ginetta-Zytek 09S - 1.43.551
- 9 - Team Essex - Porsche RS Spyder - 1.44.241
- 10 - RML - Lola B08/80-Mazda - 1.46.105
- 11 - Speedy Racing Team Sebah - Lola B08/80-Judd - 1.46.342
- 12 - OAK Racing - Pescarolo-Mazda - 1.47.787
- 13 - Pegasus Racing - Courage-Oreca LC75-AER - 1.49.404
- 14 - Luc Alphand Aventures - Chevrolet Corvette - 1.53.933
- 15 - IPB Spartak Racing - Lamborghini Murcielago - 1.54.411
- 16 - ARC Bratislava - Saleen S7-R - 1.54.952
- 17 - Team Felbermayr Proton - Porsche 997 - 1.57.388
- 18 - Hankook Farnbacher Racing - Ferrari F430 - 1.57.888
- 19 - Snoras Spyker Squadron - Spyker C8 - 1.58.325
- 20 - IMSA Performance Matmut - Porsche 997 - 1.58.341
- 21 - JMW Motorsport - Ferrari F430 - 1.58.694
- 22 - IMSA Performance Matmut - Porsche 997 - 1.59.302
- 23 - Team Modena - Ferrari F430 - 1.59.304
- 24 - JMB Racing - Ferrari F430 - 2.00.865
- 25 - Easyrace - Ferrari F430 - 2.01.156
- 26 - Drayson Racing - Aston Martin Vantage - 2.01.319
- 27 - Reiter Engineering - Lamborghini Gallardo - No time



# La casa del vento







di Valerio Faccini

E' inutile cercare Fondtech e Aerolab su internet. La ricerca non produrrà nulla di particolarmente interessante. "Un sito web non è strategico per queste due aziende", confessa l'amministratore delegato di entrambe, Jean-Claude Migeot. Ma come? Un'azienda (anzi due) che nel 2009 può permettersi di snobbare il web, che razza di attività può svolgere? Semplice: ricerca aerodinamica per il mondo delle corse. F.1, Le Mans, DTM, giusto per dare qualche indicazione sul livello del lavoro svolto dalle due società. Anche raggiungere e trovare fisicamente Fondmetal Technologies non è semplice, perlomeno rintracciare il paesino di campagna dove ha sede (Casumaro) non lo è: al confine tra Emilia e Romagna, tra la provincia di Modena e quella di Ferrara, nel bel mezzo della pianura padana. Una volta individuata la sede, lo scenario cambia completamente. Come entrare in una discoteca molto ben insonorizzata, come scopercchiare un pentolone contenente magma in ebollizione. Una volta arrivati lì ogni mistero, ogni dubbio, scompare. Si inizia con i disegni in formato gigante, da 4 metri per 2, di auto del DTM, prototipi per Le Mans e monoposto di F.1 sulle pareti esterne del fabbricato che ospita la galleria del vento. Varcando la soglia d'ingresso, accanto al bancone della reception, è parcheggiata la Tyrrell 018 bianca e blu che fu guidata da Alesi e Nakajima (Satoru, il papà prudente di Kazuki, attuale pilota Williams). In fondo al corridoio si può notare un bel "modellone", in scala al 50 % circa, della Renault 2006, ultima vettura studiata a Casumaro e (sarà un caso?) ultima Renault a vincere il mondiale. Poi, in ogni ufficio, ad ogni parete, foto che ritraggono auto da corsa la cui aerodinamica è stata concepita qui. Anche una vetrinetta, a fianco della sala riunioni, contiene tutte le vetture studiate dagli uomini guidati dall'ingegnere francese. Iniziando dalla Renault RE 20 (datata 1982!) in poi. Su un muro, un calendario gigante ospita l'elenco delle gare cui partecipano le vetture studiate a Casumaro e, ad ogni sessione di prove, di qualifiche o gare, qualcuno vi appende le classifiche. In modo da rendere partecipi tutti i lavoratori di Fondtech dei risultati ottenuti.



# Migeot dal cielo alla

Per chi non conoscesse Jean-Claude Migeot, o non ricordasse il suo notevole excursus professionale, eccolo raccontato dalla sua viva voce: "Sono un ingegnere, agli inizi ho lavorato in Francia nell'industria aeronautica. A fine anni '70, in F.1, un posto a tempo pieno per un aerodinamico non c'era. Poi, finalmente, la Renault nei primi anni '80 mi aprì la porta, salvo chiuderla quattro anni dopo alla chiusura del team. Cominciai allora a bussare a tutte le altre porte e nell'85 si aprì quella di Maranello e io vi andai, stupito, ma entusiasta. Il Vecchio voleva smettere di andare alla galleria del vento di Pininfarina e volle costruirne una accanto alla fabbrica. In Italia non solo ho trovato il Bel Paese, ma anche un posto straordinario con gente dotata di entusiasmo e di voglia di lavorare. Lo stesso entusiasmo che riscontrai in Enzo Ferrari, che dava fiducia a gente con le idee chiare e ci permise di cambiare un po', perlomeno per quanto concerne l'aerodinamica; la storia della squadra del Cavallino, l'ho toccata con mano qui, alla nascita di Fondmetal Technologies. Abbiamo cominciato in sei, ora siamo in cinque, dato che l'ingegner De Luca è responsabile aerodinamico della Ferrari da sei-sette anni. Non mi interessa più di tanto che il grande pubblico sappia che dietro alle vittorie Audi a Le Mans o della Mercedes nel DTM ci sono le mie aziende. Vivo volentieri in 'seconda fila'. Il mio scopo, quando ero giovane, era quello di riuscire a mettere in pratica le mie idee di progettista aerodinamico. Oggi voglio dare la possibilità ad altri giovani ingegneri di perseguire le loro idee innovative."





# F.1



*Memo*

## La nascita di Fondtech e la rivalità con Dallara

Migeot racconta come è nata l'azienda che lo vede al timone: "Quando Gabriele Rumi diede l'ok e nacque Fondtech, c'era già un accordo esecutivo con la Tyrrell, tanto che nel 1994 sulle 022 Katayama e Blundell c'era scritto: 'Concept by Fondmetal'. Tyrrell per noi non era un cliente, ma un partner. Esisteva il team Tyrrell in Gran Bretagna e la Tyrrell by Fondmetal in Italia. Inizialmente non doveva diventare una società commerciale e così fu per due anni. Solo che dopo un anno ci fu qualcuno, l'AMG, che si rivolse a noi per aiutarlo a sviluppare dei progetti e noi acconsentimmo. Da lì in poi le richieste aumentarono tanto che a fine '95 abbandonammo il progetto iniziale. Con Harvey Postlethwaite invece, ho lavorato per dieci anni. Prima alla Ferrari, poi alla Tyrrell, di nuovo in Ferrari e ancora in Tyrrell, anche se l'ultima volta il progetto prevedeva che lui dirigesse la squadra dall'Inghilterra ed io, dall'Italia, mi occupassi dello sviluppo della vettura. Volevamo che la struttura che si occupava dello sviluppo si finanziasse in modo autonomo rispetto al team. Ora il nostro più grosso concorrente si chiama Giampaolo Dallara. Esistono in realtà altri studi di consulenza aerodinamica in giro per il mondo, ma tra noi e gli uomini di Varano ci siamo suddivisi tutti i maggiori clienti delle categorie extra-F.1."



# Clienti e segreti

Migeot racconta alcuni interessanti particolari dei clienti della sua azienda: "Dopo il periodo con la Tyrrell iniziammo a lavorare per la Benetton di F.1, per Minardi e per la Renault. Con i francesi abbiamo lavorato sino al 2006. Poi abbiamo smesso di lavorare per team di F.1 ed abbiamo svolto uno studio, sempre nel 2005-'06, per conto per quella che allora si chiamava GPMA, ovvero l'associazione dei costruttori, oggi grossomodo gli stessi riuniti nella FOTA. Abbiamo cercato di individuare quali modifiche aerodinamiche erano necessarie per favorire i sorpassi in F.1. Le nostre proposte di allora, alla bassa davanti, alla stretta dietro sono quelle adottate oggi. Speriamo che funzionino altrimenti ne deriverà cattiva pubblicità per noi... Abbiamo lavorato anche per la Mercedes e per l'Audi, per conto della quale abbiamo portato avanti lo sviluppo aerodinamico della R8, della R10 e dell'ultima, la R15. Poi abbiamo lavorato anche con la Opel nel DTM, con la Volkswagen per la F.3, per qualche team della Nascar..."

Scusi, lavorate per un motorista, la Volkswagen, che investe per migliorare un prodotto costruito da altri, la Dallara, schierato da team privati? In una categoria che dovrebbe servire per far crescere e lanciare nuovi piloti. Suona un po' strano.

"La Volkswagen ha un obiettivo chiaro: battere la Mercedes. Per questo motivo investe non solo per migliorare il proprio motore, ma anche l'aerodinamica delle vetture, a beneficio delle squadre che

supporta."

E Dallara cosa ne pensa? Non è turbato da questa cosa? Visto che poi, voi due siete soci nell'Aerolab?

"Più c'è competizione e meglio è. Questo è un concetto condiviso anche da Giampaolo. Lui è al corrente sin dal primo giorno del fatto che lavoriamo sulla sua F.3. Avviene tutto alla luce del sole, non c'è niente di strano. Più le squadre Volkswagen andranno forte e più il business F.3 funzionerà. Effettivamente è uno sviluppo un po' estremo, per la categoria, e probabilmente ci sarà un ridimensionamento a breve per via della crisi ma, d'altronde la F.3 è una formula libera. Un altro nostro cliente è la Peugeot. Nella stessa galleria dove abbiamo studiato l'Audi R15, tecnici Peugeot hanno proseguito lo sviluppo della 908. Io ai miei clienti ho sempre detto: 'In questa categoria lavoriamo solo per voi. Però siamo liberi di affittare la galleria a chi ce lo chiede. Peugeot viene qui tutti i mesi, con propri tecnici, e lavora sulla sua Lmp1. Le categorie che possono permettersi uno sviluppo aerodinamico continuativo oggi sono pochissime: F.1, Le Mans, DTM. Stop. Un tempo c'era anche l'America, ma oggi, divenuta una formula monotipo, non è più così. Le altre categorie, per questioni di costi, godono di una ricerca aerodinamica non continuativa, ma a tratti. Per aziende come le nostre si intravedono tuttavia due nuovi campi di ricerca molto interessanti, al di fuori dei motorsport: i generatori eolici e le barche a vela da competizione."



## Perché una galleria del vento a Casumaro

Perché una galleria del vento proprio a Casumaro? In mezzo alla campagna, piuttosto scomoda da raggiungere da autostrade e aeroporti? "Sono arrivato in Italia nel 1985 con il compito di costruire la prima galleria del vento della Ferrari. Per realizzare il tappeto mobile della galleria mi rivolsi all'ingegner Claudio Giberti, figlio di un vecchio collaboratore di Enzo Ferrari. L'ingegner Giberti lavorava alla Govoni di Casumaro, l'azienda che sta tutt'ora di fronte a noi, e dopo aver partecipato ed assistito alla costruzione della galleria di Maranello, un paio d'anni più tardi decise di realizzarne una in società con la Govoni, più grande di quella Ferrari. L'intento era quello di cavalcare l'onda positiva di fine anni '80, primi '90 e di poter quindi affittare la galleria a tutte quelle scuderie italiane, ed erano molte, che correvano in F.1. Dato che la galleria della Ferrari divenne presto antiquata, nel '92 cominciammo a venire a provare qui e per sei mesi, la Casa del Cavallino divenne cliente della PlanAir. Ad inizio '93 questa fallì e io poco dopo me ne andai dalla Ferrari. Dato che non volevo abbandonare l'Italia e conoscendo la bontà di questo impianto, pensai di rilevarla io. Ma mi occorreva un finanziatore. In una settimana Gabriele Rumi, che sei mesi prima aveva chiuso la squadra di F.1 a causa dei costi troppo alti, diede l'ok al progetto e nacque Fondmetal Technologies."



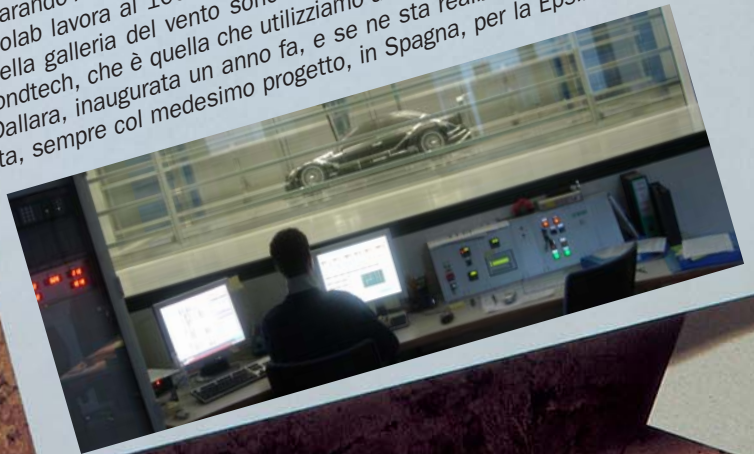
# eti



*Memo*

## Aerolab in esclusiva per Force India

“Nel 2004, dopo quasi dieci anni d’attività, avevamo due grossi problemi - Racconta ancora Migeot - La galleria era satura, lavorava quattordici ore al giorno per sette giorni alla settimana ed avevamo richieste per ulteriore lavoro. In più l’impianto cominciava ad essere un po’ vecchio, non al passo coi tempi. Seppi che Dallara era nelle nostre stesse condizioni e proposi a lui di realizzare un nuovo impianto, dato che non essendo compiutamente un imprenditore, non me la sentivo di imbarcarmi in un investimento del genere da solo. Lui aderì immediatamente alla proposta e costruiamo a Sant’Agata Bolognese. Inizialmente avremmo dovuto individuare terreni liberi e siamo finiti lì. Fondtech progettò così un impianto molto più moderno e grande del precedente e nacque Aerolab. Separando le società arrivò il secondo cliente di F.1: la Toyota. Oggi Aerolab lavora al 100% per Force India, in esclusiva per loro. Da quella galleria del vento sono derivate poi la seconda galleria di Fondtech, che è quella che utilizziamo attualmente, la nuova galleria Dallara, inaugurata un anno fa, e se ne sta realizzando una quarta, sempre col medesimo progetto, in Spagna, per la Epsilon.”





# Ruote nel



Foto Archivio  
Actualfoto

## Eugenio Castellotti

# Quel fiore schiacciato dalla pressione

di Carlo Baffi

Sono da poco passate le 17.15 del 14 marzo 1957, quando l'Ansa batte il flash: "Incidente a Castellotti". Poco dopo ne segue un secondo, che annuncia il decesso del pilota. La tragedia è avvenuta durante i collaudi della Ferrari 801, presso la pista dell'Aerodromo di Modena. Uno schianto fatale, che ha calato bruscamente il sipario su una promessa dell'automobilismo nazionale. Un'avventura breve, ma intensissima, quella di Eugenio Castellotti, nato a Lodi il 10 ottobre del 1930. Un'infanzia psicologicamente non facile. La madre nubile è ancora sedicenne, mentre il padre, un facoltoso avvocato del lodigiano prossimo ai 60 anni, riconosce il figlio solo quando questi compie il nono anno di età. Alle attenzioni materne, si contrappone l'intransigenza del genitore che vede nel figlio un futuro forense. Altro che automobili, che sono la vera grande passione di Eugenio, che 13enne gira di nascosto sull'Alfa paterna. Una giovinezza trascorsa in collegio, fino alla scomparsa del padre



A Monte-Carlo Castellotti terminò la gara rilevando la Ferrari F50 n.20 da Manuel Fangio





Con la Ferrari 290MM vince la Mille Miglia del 1956

da cui eredita un patrimonio immenso. Castellotti si regala una Ferrari 166S Sportscar, con cui può finalmente coltivare l'amore per la velocità. Sfregia sulle provinciali, sfidando di notte gli amici fino a Milano. Il suo futuro sono le corse e il 1° aprile del 1951 debutta al Giro di Sicilia con la sua barchetta Ferrari. Poi è il turno della Mille Miglia, della Coppa della Toscana e di altre gare in Salita. La grande occasione arriva con i Prototipi: giunge secondo al GP di Monaco e vince in Portogallo. Imprese, che nel 1954 gli fruttano la chiamata da parte della Lancia che gli offre pri-

ma un volante per la gara Sport e l'anno dopo quello della D50, in Formula 1. Fa coppia con il grande Alberto Ascari, con cui nasce un grande amicizia. "Mettille le ruote dove le metto io", gli dice spesso "Ciccio", quasi fosse una sorta di fratello maggiore. L'esordio nel mondiale avviene il 16 gennaio 1955 sul circuito di Buenos Aires, dove per il caldo torrido, Castellotti abbandona esausto la gara. Si riscatta a Monte Carlo, giungendo 2° alle spalle della Ferrari di Trintignant. Una corsa segnata dal pauroso incidente di Ascari che vola in mare, senza riportare conse-

guenze. Solo un grosso spavento, che il due volte iridato intende esorcizzare subito.

L'occasione si presenta, quando viene invitato a Monza dall'amico Eugenio, impegnato nelle prove in vista della "1000 Chilometri". Chiede di fare qualche giro; ne farà solo un paio, perché per cause ancora oscure resta vittima di un tremendo schianto. È il 26 maggio 1955. Un colpo durissimo per la Lancia che sospende l'attività agonistica, lasciando correre Castellotti in Belgio, a titolo personale. Malgrado sia molto provato, è stato uno dei primi a soccorrere Ascari, il lodigiano

reagisce con la pole a Spa. E' la sua ultima gara con la vettura torinese, perché dal 26 luglio, tutto passa sotto la gestione Ferrari, con cui conclude il mondiale al terzo posto. Nonostante le forti rivalità con Hawthorn, Musso e Collins (Fangio è prima guida incontrastata) chiude 6° nella stagione '56, con una mancata vittoria a Reims, bloccato dagli ordini di scuderia. La rivincita arriva però alla Mille Miglia. Sotto un diluvio e senza visiera per quasi 350 km, alla guida della 290MM precede Collins di 12', Musso di 34, Fangio 49. Un'apoteosi che gli vale anche il titolo di Campione d'Italia. Il 1957 lo vede ancora sulla rossa, ma lo strapotere della Maserati 250F preoccupa. Un momento difficile che coincide con problemi legati alla vita affettiva. Da tempo tiene banco la sua relazione con Odette Bedogni, in arte Delia Scala, famosa attrice del momento. Un rapporto tormentato da gelosie reciproche e contrastato dalla madre di lui. E' marzo e Castellotti, fa la spola tra Modena e Firenze, dove ogni sera assiste alla commedia in cui recita la sua futura sposa. Uno stress a cui si aggiungono le pressioni della squadra. Il 14 marzo alle 8.30, dopo aver viaggiato in treno, si presenta in pista a Modena convocato dal Drake. Deve battere il record stabilito il giorno prima da Jean Behra, alfiere del Tridente. Castellotti sale in macchina e si lancia. Ogni 5 giri rientra per le regolazioni, ma pare sia molto nervoso. È ormai tardo pomeriggio, quando la monoposto arrivando in prossimità della "esse" tocca un cordolo, sbanda, punta verso il prato e si ribalta volando sulla tribunetta della "Biella". Il pilota sbalzato fuori, viene subito soccorso, ma si spegne durante il trasporto in ospedale. Così come la sua ancora promettente carriera.



**Manager sotto accusa!**

# La roulette dell'auto



**di Marco Marelli**

E se uscisse il verde? L'industria dell'automobile non sta passando un felice momento. Tanti scommettono sul rosso e sul nero, cioè sul mercato e sui finanziamenti che si possono ottenere dai governi ma anche altrettanti considerano che sulla roulette c'è il verde. In questo ultimissimo lasso di tempo sono in molti a giocare con l'ambiente e le nuove tecnologie. Materie difficili e che richiedono grandi conoscenze. La trazione a idrogeno è tanto, molto sofisticata.

L'auto elettrica non sarà per tutti perché costa e richiede grandi spese per le infrastrutture in più delocalizza l'inquinamento, non lo azzerava. Smaltimento batterie, dispersione dell'energia nei trasferimenti tra dove viene prodotta e dove viene immagazzinata, potenza accumulatori e resistenza sono altri fattori da risolvere. L'ibrido è cosa costosa e pochi capendolo stanno consentendo un grande sviluppo con risultati tutt'altro che vantaggiosi. Insomma, nel verde si può nascondere un altro male che oggi pochi considerano. In poche parole gli aiuti statali nulla possono contro strategie sbagliate sia commerciali sia legate al prodotto. Così ad essere attenti osservatori si scopre che alcune automobili hanno liste d'attese lunghissime. Sul perché di ciò c'è una sola spiegazione: i manager hanno sbagliato le pianificazio-

ni. In poche parole dicono che c'è crisi, che non si vende, ma se si va in concessionaria si scopre che mancano le automobili! Un bel controsenso. Al tempo stesso in fabbrica le cose non è che vadano meglio: alcuni modelli proprio non vanno perché sbagliati e quindi grazie a questa crisi i prodotti sbagliati possono contare sulla cassa integrazione che copre errori grandiosi, tra l'altro rivoluzionando il concetto base di una economia sana che premia i migliori. Negli ultimi mesi sono in tanti a nascondersi dietro la crisi economica e come dei bambini giocano a nascondino per coprire le gravi macchiette che hanno fatto e sono sempre gli stessi che si riempiono la bocca con idee verdi. Il sistema oggi è così complesso che questi individui ci sguazzano. Da questa grande crisi quindi se non si presta attenzione e non si inizia a stanare chi occupa posizioni e ruoli che non gli competono il rischio più grande che si corra è che da una crisi economica si passi a una grave crisi sociale. Con tutti i problemi del caso. E gli unici veri attori protagonisti per scongiurare ciò sono i politici, la stampa e i consumatori. Pensare infatti che i malandrini scoprano le loro deficienze e se ne vadano è impensabile perché loro non guardano i risultati delle loro azioni e non si mettono mai sulla bilancia. L'importante è infatti per loro continuare a giocare soprattutto per mangiare.







# Alla scoperta





# ta dello sport

di Nicola Desiderio

Non si chiama più A4 ma A5 perché deriva dalla coupé la nuova cabriolet di Audi che sfida la BMW Serie 3 Cabrio con la tradizionale semplicità del tetto in tela, la raffinatezza del suo abitacolo e la tecnologia dei suoi motori tutti a iniezione diretta che vede al vertice il V6 3 litri con compressore volumetrico da 333 CV della S5 Cabriolet. È questa infatti (per ora) la versione più sportiva della nuova scoperta di Ingolstadt che è lunga 4,63 metri come la coupé (che invece ha il V8 4.2 da 354 CV), ma ha diversi particolari che la differenziano come la cornice del parabrezza e i gusci dei retrovisori satinati e i terminali di scarico cromati per tutte le motorizzazioni. La S5 Cabriolet ne ha due eloquenti coppie che le spuntano dal paraurti posteriore e una calandra a maglie anch'esse cromate.

L'abitacolo è praticamente identico a quello della coupé. Quattro posti comodi e una cura costruttiva esemplare, la Cabriolet porge a chi si siede davanti la cintura di sicurezza e concentra sul tunnel centrale una quantità di comandi che a volte confonde. La S5 ha in più sedili sportivi con i poggiatesta integrati e stampato il logo S5 che è ben visibile sul piantone del volante, il copribracciale e la strumentazione che qui è a sfondo grigio. Per proteggere meglio i passeggeri, sono stati rinforzati i montanti, ci sono speciali airbag laterali che si estendono fino alla testa e dietro i sedili posteriori ci sono i rollbar automatici. Nonostante questo, c'è lo spazio per avere gli schienali posteriori abbattibili e per di più con due comode maniglie all'interno del vano bagagli che così varia da 320 litri con il tetto aperto a 380 e poi fino a 750 litri. C'è anche il vano passante per gli sci perché con una cabrio a trazione integrale deve essere concesso andare a sciare anche a cielo aperto, se però non ci si vuole scompigliare i capelli e montare il frangivento, ricordate che la S5 è solo per due. Noi però la S5 ve la consigliamo da soli e su asfalto asciutto. Ora vi spieghiamo perché.

La chiave? Potete tenerla in tasca. La mano destra deve fare solo due movimenti: premere l'unico pulsante sul tunnel in metallo per accendere il motore e, a pochi centimetri, muovere la leva del cambio in D. Toca ora al piede destro. La S5 si muove dolce, il motore spinge forte, ma senza fretta e, visto che siamo ancora in città e non superiamo i 50 km/h, possiamo aprire il tetto senza fermarci. È fresco, ma dietro la nuca arriva un getto di aria calda e la protezione dal vento, almeno fino a 100 km/h è buona. Il V6 ha il compressore volumetrico, ma non si sentono sibili, solo brevi "bang" allo scarico ogni volta che il cambio a doppia frizione fa quello che deve fare. La S5 Cabriolet pesa quasi 19 quintali, ma sembra assai più lieve. Sarà per la coppia, la trazione integrale, il differenziale sportivo, lo sterzo dinamico, lei si muove sempre sicura, aggrappandosi all'asfalto con un mix di agilità e compostezza che conquista e non impegna, anzi viene voglia di impegnarla di più disinserendo l'ESP o premendo il pulsante dell'Audi Drive Select che può rendere la A5 più confortevole o ancora più cattiveria, ma non si ha mai l'impressione che passi il segno. Invece, i 100 km/h si passano dopo appena 5,6 secondi e ogni sorpasso è un divertimento. È come se il vento si alzasse improvvisamente e accompagnasse la grande progressione di questo V6 da 1.000 a 7.000 giri, tutta da giocare con i 7 rapporti del cambio a doppia frizione e le palette dietro al volante, oppure andare in automatico e lasciare che torni la brezza.









## Guidare attivamente

La S5 può avere due dispositivi che esaltano ancora di più il suo carattere sportivo. Il primo è lo sterzo dinamico che varia il rapporto di sterzata a seconda della velocità come lo sterzo attivo di BMW. Il secondo è il differenziale posteriore sportivo che sfrutta la coppia per avere, a seconda delle situazioni, un effetto stabilizzante più veloce dell'ESP o un maggior momento di imbardata per migliorare l'agilità esaltando la motricità garantita dalla trazione integrale con differenziale centrale meccanico di tipo Torsen. Con l'Audi Drive Select, ci sono inoltre tre modalità (comfort, auto e dynamic) che possono essere selezionate premendo un pulsante sulla plancia e influenzano sterzo, acceleratore, sospensioni, cambio ed ESP più una quarta personalizzata dal guidatore





## Un tetto si apre in 15"

Il tetto in tela a tre strati della S5 è totalmente automatico e a scomparsa sotto il tonneau cover. Si apre in 15 secondi e si chiude in 17 fino alla velocità di 50 km/h premendo un comando sul tunnel centrale o attraverso il telecomando. È disponibile in quattro colori (nero, blu, marrone e rosso) e anche in modalità insonorizzata, dotata di uno strato intermedio di espanso spesso 15 mm e di una raffinatezza da convertibile di gran lusso come la luce di lettura a LED per i sedili posteriori. Disponibile anche un rivestimento in pelle per i sedili che si scalda fino a 20 °C in meno lasciando la vettura aperta al sole.





## Scheda tecnica

**Corpo vettura:** convertibile con tetto in tela, tre volumi 2 porte, 4 posti; lunghezza 4.635 mm, larghezza 1.854 mm, altezza 1.380 mm, passo 2.751 mm; peso 1.875 kg; bagagliaio 320-380-750 litri; serbatoio 64 litri.

**Meccanica:** motore 6 cilindri a V di 90° a benzina, 2.995 cc, alesaggio x corsa 84,5x89 mm; distribuzione doppio albero in testa per bancata, 4 valvole per cilindro, variatore di fase lato aspirazione; iniezione diretta; sovralimentazione con compressore volumetrico (0,8 bar) e doppio intercooler; potenza massima 333 CV (245 kW) a 5.500-7.000 giri/min; coppia massima 440 Nm a 2.900-5.300 giri/min; cambio semiautomatico a doppia frizione a 7 rapporti; trazione integrale permanente con differenziale centrale Torsen.

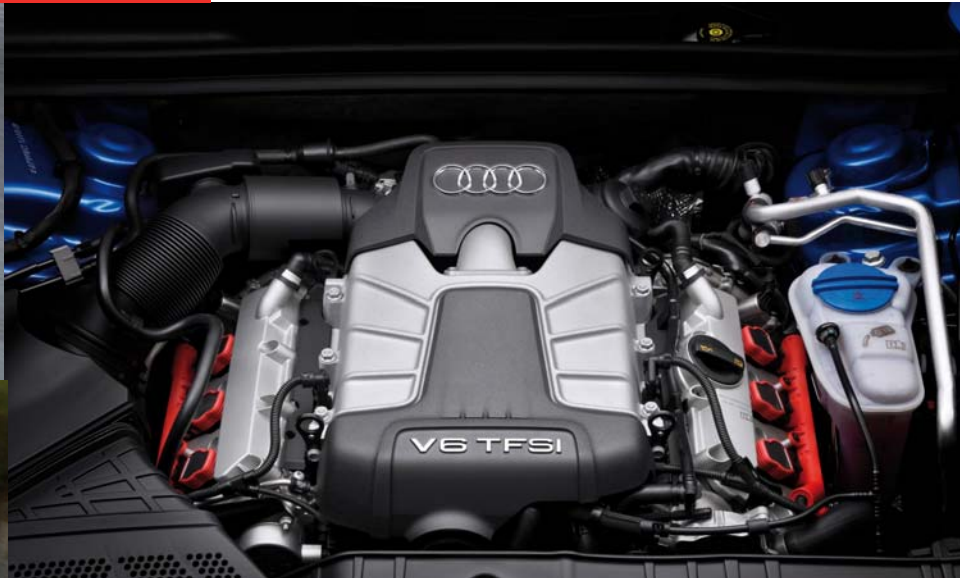
**Autotelaio:** sospensioni indipendenti, anteriori a doppio braccio oscillante, posteriori multi-link a bracci trapezoidali; sterzo a cremagliera con servoassistenza elettroidraulica; freni a disco, anteriori autoventilanti con ABS, EBV, ASR e ESP; pneumatici 195/45 R16.

**Prestazioni:** velocità massima 250 km/h (autolimitata); accelerazione da 0 a 100 km/h 5,6 secondi; consumi 9,7 litri/100 km; emissioni 224 g/km di CO<sub>2</sub>, Euro 5.

**Prezzo:** 63.000 euro (indicativo), chiavi in mano.

## Il resto della gamma

La S5 Cabriolet è il vertice della gamma della nuova scoperta di Ingolstadt che prevede motori tutti a iniezione diretta ed Euro 5. Disponibili in listino già da ora (ma le consegne cominceranno a fine aprile) ci sono il 2 litri TFSI con 211 CV e 180 CV, quest'ultimo solo con cambio Multitronic, unica alternativa anche per il V6 3.2 FSI da 265 CV. Solo cambio manuale (per ora) per la V6 2.7 TDI da 190 CV mentre scelta unica, ma sportiva, per la V6 3.0 TDI da 240 CV dotata di cambio S Tronic a doppia frizione con 7 rapporti e trazione integrale quattro. Questa combinazione sarà più avanti disponibile anche per la 3.2 FSI e la 2.0 TFSI da 211 CV e arriverà anche la 2.0 TDI da 170 CV dotato di stop&start. Il listino parte da 44.350 euro.



## Compresso ma non incompreso

Il V6 3 litri della S5 ha molte caratteristiche interessanti. Tra queste, l'angolo delle bancate di 90° (invece dei canonici 60°), l'iniezione diretta a 150 bar e il compressore volumetrico che frulla fino a 23 mila giri/min per soffiare a 0,8 bar 1000 kg di aria all'ora che viene raffreddata da due intercooler prima di arrivare ai cilindri. A modulare i tempi di ingresso c'è la fasatura variabile continua (fino a 42° di angolo manovella) mentre il rapporto di compressione è molto elevato (10,5:1), ulteriore garanzia di elevato rendimento come dimostra la coppia particolarmente estesa di 440 Nm tra 2.900 e 5.300 giri/min e la potenza massima di 333 CV, disponibile già a 5.500 giri/min e che si mantiene costante fino a 7.000. Grazie alla costruzione in alluminio, questo V6 pesa solo 189 kg.





### 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  
Nascar a Daytona  
Mondiale Rally – Norvegia

### 22 febbraio

A1 Grand Prix a Gauteng  
Nascar a Fontana

### 28 febbraio

Speedcar a Dubai  
Nascar a Las Vegas

### 8 marzo

WTCC a Curitiba  
IRC – Curitiba  
Italiano Rally al Ciocco  
Nascar a Atlanta

### 15 marzo

Mondiale Rally - Cipro

### 22 marzo

WTCC a Puebla  
ALMS a Sebring  
Nascar a Bristol

### 29 marzo

F.1 a Melbourne  
Nascar a Martinsville

### 5 aprile

F.1 a Sepang  
GP2 Asia a Sepang  
Speedcar a Sepang  
Indycar a Saint Petersburg  
F.Renault Italia a Monza  
ETCS a Monza  
Trofeo Cadetti a Monza  
F.Nippon a Fuji  
F.3 giapponese a Fuji  
ALMS a Saint Petersburg  
LMS a Barcellona  
Nascar a Fort Worth  
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  
Nascar a Phoenix  
F.3 spagnola 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  
2000 Light a Magione  
Trofeo Cadetti a Adria  
ETCS a Brno  
LMS a Le Mans  
Speedcar a Dubai  
Grand Am a Alton  
Nascar a Talladega  
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  
Nascar a Richmond  
MotoGP a Jerez

## 10 maggio

F.1 a Barcellona  
 GP2 a Barcellona  
 F.3 inglese a Spa  
 LMS a Spa  
 Nascar a Darlington  
 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  
 F.Renault svizzera a Hockenheim  
 FIA GT a Adria  
 ETCS a Vallelunga  
 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  
 Nascar a Charlotte  
 F.3 tedesca a Nurburgring  
 F.Renault Italia a Varano  
 Trofeo Cadetti a Varano  
 2000 Light a Imola  
 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 Rockingham  
 WEC F.Renault a Magny-Cours  
 GT italiano a Vallelunga  
 CITE a Vallelunga  
 F.Azzurra a Vallelunga  
 Porsche Cup a Vallelunga  
 Nascar a Dover  
 MotoGP a Mugello

## 7 giugno

F.1 a Istanbul  
 GP2 a Istanbul  
 Indycar a Fort Worth  
 F.3 inglese a Hockenheim  
 F.3 spagnola a Jarama  
 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  
 Nascar a Pocono  
 F.Renault svizzera a Spa

## 14 giugno

24 Ore di Le Mans  
 World Series Renault a Budapest  
 Eurocup F.Renault a Budapest  
 F.Renault Italia a Budapest  
 Megane Trophy A Budapest  
 F.3 inglese a Knockhill  
 NEC F.Renault a Alastaro  
 Nascar a Michigan  
 Mondiale 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  
 Nascar a Sonoma  
 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  
 F.3 Euro Series a Norisring  
 Superleague a Magny-Cours  
 Euroseries 3000 a Magny-Cours  
 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  
 Nascar a Loudon  
 Mondiale Rally – Polonia  
 MotoGP a Assen



## 5 luglio

Indycar a Watkins Glen  
World Series Renault a Silverstone  
Eurocup F.Renault a Silverstone  
Megane Trophy a Silverstone  
F.3 spagnola a Donington  
GT Open a Donington  
F.3 inglese a Snetterton  
F.3 tedesca a Lausitzring  
2000 Light a Magione  
Trofeo Cadetti a Monza  
ETCS a Monza  
WTCC a Porto  
Grand Am a Daytona  
Nascar a Daytona  
MotoGP a Laguna Seca

## 12 luglio

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

## 19 luglio

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

## 26 luglio

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

## 2 agosto

Indycar a Kentucky  
World Series Renault a Portimao  
LMS a Portimao  
Superleague a Donington  
Euroseries 3000 a Donington  
DTM a Oschersleben  
Nascar a Pocono  
CITE a Varano  
F.3 italiana a Varano  
F.Azzurra a Varano  
2000 Light a Varano  
Trofeo Cadetti a Varano  
Mondiale Rally – Finlandia  
IRC – Madeira

## 9 agosto

Indycar a Lexington  
Euroseries 3000 a Zolder  
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  
Nascar 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  
Nascar a Michigan  
MotoGP a Brno

## 23 agosto

F.1 a Valencia  
GP2 a Valencia  
Indycar a Sonoma  
Nascar a Bristol  
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  
GT Open a Valencia  
ALMS a Mosport  
Grand Am a Montreal  
Italiano Rally – Alpi Orientali  
MotoGP a Indianapolis

## 6 settembre

ALMS a Detroit  
Nascar a Atlanta  
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 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  
 ETCS a Mugello  
 2000 Light a Adria  
 WEC F.Renault a Valencia  
 LMS a Silverstone  
 Nascar a Richmond  
 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  
 NEC F.Renault a Sachsenring  
 F.3 italiana a Vallelunga  
 F.Azzurra a Vallelunga  
 Superstars a Vallelunga  
 CITE a Vallelunga  
 F.3 SudAm a Buenos Aires  
 Grand Am a Tooele  
 Nascar a Loudon  
 MotoGP a Balaton

## 27 settembre

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

## 4 ottobre

NEC F.Renault a Spa  
 Superleague a Monza  
 F.Azzurra a Monza  
 Trofeo Cadetti a Monza  
 F.3 SudAm a Montevideo  
 Nascar a Kansas  
 Mondiale Rally – Spagna  
 MotoGP a Estoril

## 11 ottobre

F.1 a Fuji  
 Indycar a Miami  
 Nascar a Fontana  
 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  
 ETCS a Imola  
 ALMS a Laguna Seca  
 Grand Am a Miami

## 18 ottobre

F.1 a San Paolo  
 Euroseries 3000 a Monza  
 F.3 tedesca a Oschersleben  
 F.3 italiana a Monza  
 GT italiano a Monza  
 CITE a Monza  
 Superstars a Monza  
 Porsche Cup a Monza  
 Nascar a Charlotte  
 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  
 Nascar a Martinsville  
 2000 Light a Misano  
 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 \*  
 Nascar a Talladega

## 8 novembre

Superleague a Jarama  
 F.3 SudAm a Piriapolis  
 WEC F.Renault a Portimao  
 ALMS a Shanghai \*  
 Nascar a Fort Worth  
 MotoGP a Valencia

## 15 novembre

Nascar a Phoenix

## 22 novembre

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

## 29 novembre

F.3 SudAm a San Paolo

\* non valevole  
 per il campionato



# Ipsedixit

**“Quest’anno dobbiamo vincere. Se i risultati non arriveranno, nel 2010 dovremo tagliare ancora il budget”.**  
Tadashi Yamashina –  
Team Principal Toyota

**“Sarebbe terribile, per la Penske e per l’intero sport motoristico, se Castroneves fosse imprigionato”**  
Lawrence Bluth,  
consulente Penske,  
al processo per  
evasione fiscale  
contro Helio  
Castroneves



Norbert Haug

**“La McLaren sarà veloce come vorremmo il 29 marzo? Forse no. Sarà più veloce di quanto è stata ai test di Barcellona? Sì”**  
Norbert Haug

**“Quante possibilità ho di vincere il mondiale quest’anno? Sette su dieci”**  
Fernando Alonso

**“Ho l’impressione che la crisi economica non stia creando problemi alla F1. E**

**questa è una grande sorpresa”**  
Bernie Ecclestone

**“Sappiamo che la Brawn GP è veloce. Cosa dobbiamo fare? Guardiamola...”.**  
Fernando Alonso



Fernando Alonso