

AUTO SPORT NIT

ATTACCO A ZANARDI
Parte del WTCC l'accusa
Alex si difende così



PRENDETELO!

ALONSO-RENAULT Titolo entro settembre, oppure...
SCHUMI-FERRARI Ora sarà attacco a testa bassa. E Raikkonen...

60 024
9 770505 172925
A 10,00 € - al 5,50 € - 5,00 € - 0,75 €
A 10,00 € - al 5,50 € - 5,00 € - 0,75 €
A 10,00 € - al 5,50 € - 5,00 € - 0,75 €
A 10,00 € - al 5,50 € - 5,00 € - 0,75 €



GP2 Hamilton
sempre più
figlio del vento



VERSO LE MANS
Tutti i segreti
del diesel Audi

IN PISTA CON AUTOSPRINT
Emozioni a Monza



Pilota per (ma adrenalina per un

Un sogno che si avvera. Guidare una monoposto di F.1, F.3 e F.Nissan nel tempo della velocità. Per tredici lettori ecco un'esperienza unica...

di Pietro Gasparri - foto Colombo





un giorno

anno)

Pilota per un giorno. Proprio vero, nella vita può accadere anche che, per un giorno, un qualsiasi appassionato può permettersi il lusso, gratuitamente, grazie ad una fortuna sfacciata, di ritrovarsi alla guida di una F.3, di una F. Nissan o, addirittura, di una F.1. Provare emozioni, sensazioni, paure, che nella vita mai più si proveranno. È toccato a tredici nostri lettori, estratti a sorte su alcune migliaia,

che avevano risposto al nostro concorso organizzato in collaborazione con Puresport.

Appuntamento a Monza. In dieci si presentano, martedì 30 maggio, per provare la guida di una monoposto F.3 e cinque di questi anche l'emozione di farsi tre giri di pista con una F.Nissan. L'elenco non prevede, purtroppo, appassionate, solo maschietti. Arrivano un po' da tutt'Italia. Il più lontano da Reggio Calabria,

Parata di stelle

La Dallara 395 F.3, la F. Nissan e le due F.1, una Benetton B198 e una Prost AP04. Questi gli oggetti del desiderio a Monza...



Pilota per un giorno

► il più vicino da Milano. Il primo atto ufficiale è la consegna delle tute ignifughe e delle scarpe da guida. Una vestizione che per questi appassionati è sacra, un po' come quella del torero prima di scendere nell'arena.

F.3 PER COMINCIARE

Si comincia con le F.3, vetture del '96 dell'ex F.3 Federale dotate di un propulsore Renault 2.0 Gruppo N da 180 cv. L'emozione è forte: a qualcuno non fa scherzi, e c'è a chi, invece, impedisce addirittura di inserire la prima. I motori si accendono, salgono fino ai 2.500 giri, la frizione è rilasciata leggera e la F.3 si muove. La manovra non riesce a tutti. Al quinto tentativo finalmente si imbocca l'uscita dei box.

Nel pomeriggio è la volta della F.Nissan. Due vetture del 2003, una ex Gd Racing, portata in gara da Bernoldi. L'altra, ex Rc Motorsport, che fu di Karthikeyan. Vetture più difficili perché dotate di 420 cv, con cui è facilissimo andare in testacoda, corredate di cambio sequenziale a sei marce. I nostri cinque lettori sono bravi e i giri scorrono via senza alcun problema.

MERCOLEDÌ SI PROVA LA F.1

Mercoledì è il clou del concorso, c'è da provare una F.1. I nostri sono: Fabio Bosco da Roma, Armando Maritato da Caltanissetta e Carlo Fiorentini da Arese. Si inizia con i test propedeutici sulle ex F.3 Federali. Nel box accanto i "mostri" sono già pronti: una Benetton B198 e due Prost AP04 del 2001. Finalmente arriva il momento tanto agognato. Primo a salire, Carlo Fiorentini, un progettista informatico. Per lui, che proprio magro non è, entrare nell'abitacolo della Prost, griffata Martini, non è semplicissimo, ma ci riesce. I meccanici stringono le cinture, indossa il casco e via. Per snellire le procedure si decide di far partire il pilota a spinta. Seconda inserita, frizione pigiata: all'ok, su la frizione.

La Prost "prende vita" e con essa il nostro pilota che, uscito dalla corsia dei box, inizia i suoi tre giri da leone. Gli osservatori lungo il percorso dicono che va tutto bene. Sul rettilineo prova a tirare le marce e ci riesce, come un vero pilota di F.1. Ma il suo tempo è scaduto, è ora di rientrare. Fabio Bosco è già lì, pronto, con il casco indossato. Stessa procedura. Dopo poco dalle radio di servizio il commissario comunica che Fabio ha investito un leprotto. Purtroppo cose che capitano a Monza. Ultimo a salire sulla F.1 è Armando Maritato. È il più giovane, 28 anni. Dei tre è sicuramente il più sciolto. Difatti nei suoi tre giri da brivido "tira", anche troppo. Errori non ne fa, ma quando vedono la vettura rientrare ai box tutti tirano un sospiro di sollievo. Lui avrebbe voluto girare ancora, ma il gioco è finito. Ma le emozioni no. Quelle rimarranno. ■



I tre "caballeros"

Ecco i tre fortunati lettori che hanno provato la F.1. Da sinistra: Fabio Bosco, Armando Maritato (ancora nell'abitacolo) e Carlo Fiorentini in tuta blu



SCHEDA FORMULA 1
PROST AP04
ANNO 2001
MOTORE FORD COSWORTH 3.5
POTENZA 700 CV

LE DIFFICOLTÀ DELLA F.1

Attenzione alla frenata!

Le maggiori difficoltà che si riscontrano alla guida di una F.1, una volta che siamo riusciti a partire, sono senza dubbio il buon dosaggio di frenata e acceleratore. Il freno è sensibile e per chi non ha "piede" c'è sempre il rischio di "spiattellare" i pneumatici. Saper dosare il gas significa evitare di rischiare pericolosi testacoda. molta attenzione anche a quello che indicano le spie. Per cambiare, ad esempio, bisogna aspettare che i led luminosi posti sullo sterzo passino dal verde all'arancione. Ed è questione di un attimo.



Con la Prost a oltre 280 km/h!

GUIDARE UNA F.1 È DIFFICILE MA NON IMPOSSIBILE UNA VOLTA PARTITI



Le due F.1 destinate ai nostri lettori sono sulla pit lane dei box di Monza. Si tratta di una Benetton B198, del 1998: quell'anno alla Benetton c'erano Fisichella e Wurz. E una Prost A004 del 2001 ex Jean Alesi. Il motore, un Ford Cosworth, sviluppa 700 cv circa. Il primo ad entrare nell'abitacolo è Carlo Fiorentini.

Dopo aver stretto le cinture di sicurezza i meccanici iniziano la normale procedura di partenza. Mettono in moto la vettura, fanno innestare la seconda, poi abbassano il retrotreno. Non appena le ruote toccano il terreno, il "pilota" dovrebbe alzare la frizione con il motore intorno ai 2.500 giri costanti e partire. Ma la cosa non riesce. Due, tre tentativi. Alla fine si decide di far partire il nostro a spinta. All'ok, su la frizione! Finalmente il Ford Cosworth si mette in moto, e la Prost si incammina verso la pista. La prima timida staccata alla prima variante, nulla di straordinario. Primo giro tutto bene. Poi all'improvviso scoppia il temporale, dalla Variante Ascari alla Parabolica la pista è bagna-

ta. Carlo rientra ai box. Pochi minuti, il temporale passa e si ricomincia. Ancora un giro e per lui è il momento di rientrare ai box: «Quando ho visto la pioggia - racconta - ho avuto paura. Paura di non riuscire a percorrere la Parabolica. Ho frenato leggero, leggero, la vettura non si è scomposta e allora ho capito che non c'era nulla da temere. L'emozione più grande è stata la velocità». Fiorentini è passato sulla linea del traguardo quasi a 280 orari.

ADDIO LEPROTTO

Altre emozioni, altre sensazioni. Sono quelle di Fabio Bosco di Roma. Verso la metà del suo primo giro le radio dei commissari avvertono di far rientrare il pilota ai box. Ha investito un leprotto nel tratto tra la seconda di Lesmo e la Ascari. Pochi minuti per verificare che la Prost non abbia subito danni e via per le ultime due tornate. Questa volta tutto si svolge regolarmente e i due giri restanti "volano". «Mi dispiace per quel leprotto - balbetta Fabio non appena fuori dal-

l'abitacolo - ho tentato anche di schivarlo. È stata impressionante la frenata. Alla Parabolica pensavo di essere sbalzato fuori».

Teoria della guida

Prima di ogni sessione di guida Rosario Campagna, titolare della Puresport, ha catechizzato i "piloti" su come comportarsi in pista.

In particolare ha voluto sottolineare la guida in curva. Frenare sempre con le ruote dritte, poi scalare, affrontare la curva alla corda e iniziare ad accelerare mentre si raddrizzano le ruote. Mai dare gas con lo sterzo girato, altrimenti la vettura va in sovrasterzo

DALLA SICILIA CON FURORE

Armando Maritato, 28 anni, è il più giovane dei tre. E anche il più sciolto. Gira veloce, tira e stacca quasi al limite. La sua velocità di punta è intorno ai 280 km/h. Troppo forte. Quando lo vedono rientrare ai box tutti tirano un sospiro di sollievo. «Io mi stavo divertendo - dice allucinato appena si toglie il casco - e stavo cominciando a prenderci la mano. La F.1 è fantastica non pensavo fosse così facile. Questo resterà il giorno più emozionante della mia vita». ■

SCHEDA FORMULA 1
BENETTON B198
ANNO 1998
MOTORE FORD COSWORTH 3.5
POTENZA 700 CV



FORMULA 3

È il cambio che fa tribolare

Il primo approccio con le monoposto i nostri lettori lo hanno avuto sulle Dallara 395 F.3. Si tratta di monoposto "datee". Roba del '95-'96, poi nel 1997 trasformate in F.3 Federali. Il motore è un duemila Renault che sviluppa 180 cv. Velocità di punta intorno ai 240 km/h. Ma nessuno dei nostri piloti-lettori ha mai superato i 200. La parte più difficile è senza dubbio la cambiata. Oltretutto a molti l'emozione ha tirato brutti scherzi. Morale, in molti casi i nostri piloti non si rendevano conto neppure in che marcia stessero viaggiando. E pensare che ai box Massimo Bergami si è sgolato per far capire come funzionassero le posizioni del cambio con movimento ad H. «Prima giù, seconda su e via tutte le altre. Ma senza forzare. Braccio leggero, basta un colpetto».

Facile per uno che queste cose le vede tutti i giorni, ma per i lettori non è stato altrettanto: «La cosa più difficile è stato cambiare - dice Giacomo Peri, 25 anni di Montevarchi - alla staccata della prima variante non mi rendevo neppure conto in che marcia fossi. Ho tentato di cambiare ma sono riuscito solo a mettere in folle, ho dato un altro colpetto e mi è entrata una marcia a caso. Comunque ho proseguito e poi tutto è andato bene. Meno male che ho iniziato a staccare ben prima della postazione dei primi birilli a cento metri».

FASCINO CHE INNAMORA

La F.3 ha il suo fascino e nel gruppo c'è chi se n'è innamorato. Samuel Innaurato non ha mai avuto problemi. Tanto è vero che è stato il più veloce sul traguardo, sfiorando di pochissimo i 200 orari. «Mi sono trovato subito a mio agio - racconta Innaurato - Sarò che ho sempre seguito la F.3, ma o mi diverto così oppure ho fatto un viaggio a vuoto».

LA F.3 È STATA LA MONOPOSTO ADDESTRATIVA PER TUTTI

SCHEDA FORMULA 3

DALLARA 395
ANNO 1995
MOTORE RENAULT 2.0
POTENZA 180 CV



Momenti magici

In alto, briefing prima delle prove, poi tutti schierati per la partenza. Intanto Massimo Bergami, a fianco, cerca di spiegare le posizioni del cambio della F.3. Sotto, siamo pronti per un giro in F.Nissan



MONZA IN LINEA D'ARRIVO

Ormai risolto il problema rumore

Quel lunghissimo rettilineo box, il Curvone che conduce nel bosco e verso la magia della Roggia e delle due curve di Lesmo: l'atmosfera della nostra due-giorni in pista non poteva che essere impreziosita dal fascino di trovarsi all'Autodromo di Monza. Ed è bello pensare che il concorso Pilota-per-un-giorno abbia portato bene a Monza, la cui arcinota vicenda legata al rumore dovrebbe chiudersi ufficialmente (e positivamente) proprio questa settimana.

Giovedì 15 compariranno infatti davanti all'autorità giudiziaria le due parti in lotta: l'Autodromo e i residenti a suo tempo infastiditi dal rumore. Si profila la derubricazione della causa, grazie a una transazione che estinguerà il procedimento e salverà almeno 110 giorni di attività "libera" per il circuito. Gran parte del lavoro di ricucitura è stato opera diretta del presidente della Sias, Claudio Viganò.



SCHEDE F. NISSAN

DALLARA T02

ANNO 2004

MOTORE NISSAN 3.0

POTENZA 420 CV

PURESPORT



L'uomo dei sogni reali

Tutto nasce nel 1999, quando Rosario Campagna, originario di Veduggio, decide di mettere su un'attività che faccia sognare. Sarà che lui da ragazzo ha sempre sognato di poter guidare una monoposto. Morale, si inventa la Puresport e la possibilità di far provare le vetture da corsa agli appassionati.

«Noi non facciamo corsi pre-debutti per le competizioni - racconta in una pausa dell'attività in pista -. Il nostro lavoro è semplicemente quello di concretizzare i sogni degli appassionati. All'inizio è stato difficile perché nessuno ci credeva. Poi quando i clienti hanno cominciato a rispondere con entusiasmo alle nostre iniziative, si è aperto un mondo. Ora disponiamo di nove F3 e di due F1 Nissan, curate tecnicamente dal team di Roberto Venieri. Ci appoggiamo a dei collaboratori francesi a cui affittiamo le F1. La nostra è una attività commerciale e come tale le giornate in pista hanno dei costi. Tutto sommato però non sono elevati considerando che per ogni test sono impegnate circa 15 persone. Ma soprattutto facciamo divertire gli appassionati».

Prossimi appuntamenti con la Puresport: il 10 luglio ad Adria; il 13 e 14 settembre a Valencia e il 3 ottobre a Monza.
www.puresport.it

FORMULA NISSAN

Frenata decisa a ruote fumanti

IL SEGRETO È SAPER DOSARE BENE IL GAS E IL FRENO

Tra i dieci lettori protagonisti della prima giornata, cinque di loro sono stati ammessi dalla fortuna alla prova di una F.Nissan. Quella che fino a due anni fa era la vettura protagonista della World Series oggi Renault. Le due monoposto portate a Monza erano, una della Gd Racing e l'altra della RC Motorsport. Due monoposto comunque impegnative, con potenza intorno ai 450 cv e velocità massima di oltre 280 km/h.

TIMORI E PAURE

Prima di far girare i lettori, gran briefing per illustrare alcune caratteristiche della F.Nissan. Vettura potente, attenzione all'accelerazione perché si rischia continuamente il testacoda. Il cambio è semplice da usare, visto che siamo di fronte ad un sequenziale a sei marce. Molto più semplice di quello della F3. Tra timori e paure il primo a calcare la scena monzese al volante della F. Nissan è Gabriele Adamo. Un ragazzone

magro, magro, con gli occhialini. Tanta passione ma troppi timori. Il suo problema, con la F3, era stata la partenza. Con la F.Nissan ci riesce al secondo tentativo e comunque una volta in pista se la cava egregiamente. Non è un fulmine ma va. «Ogni volta che davo gas mi arrivava una specie di frustata alla schiena - dice Gabriele -, cavolo se la potenza si sente! Mi ha impressionato la frenata, quando arrivi a toccare i freni ti senti strappare dalle cinture di sicurezza. Alla variante Ascari ho frenato deciso, ho inchiodato e ho rischiato di andare dritto. Me la sono cavata per il "rotto della cuffia"». Quello invece che ha fatto strabuzzare gli occhi a Marco Bassi è stata la velocità: «Vanno fortissime queste F.Nissan. Quando sei sul rettilineo d'arrivo ti sembra tutto così stretto che quasi hai paura a dare gas, eppure lo spazio c'è e allora metti giù deciso. La vera difficoltà è staccare ai 100 metri dalla variante, io non ci sono riuscito». ■

Supersprint
Dal 1955

SCARICHI SPORTIVI E COLLETTORI AD ALTE PRESTAZIONI

Tel +39 0376 2671 • www.supersprint.com • info@supersprint.com