

Cinquone | Ferraris



CITE IL CAMPIONATO

CITE è il Campionato Italiano Turismo nato nel 2008 e organizzato da ACI/CSAI. Quest'anno si è disputato su sette piste (Monza, Magione, Imola, Pergusa, Vallelunga, Misano e Mugello) per un totale di 14 gare. Durante i weekend infatti si corre sempre due volte, doppio punteggio quindi a ogni tappa del Campionato. Tutte le auto partecipanti sono

raggruppate in tre grandi categorie: TCR, Prima Divisione e Seconda Divisione. Il Cinquone di **Romeo Ferraris** era iscritto nella Prima. "E ci siamo tolti più di una soddisfazione!". A Vallelunga, ad esempio, sul veloce e tecnico circuito romano, ha ottenuto il miglior risultato della stagione, un secondo posto in gara due dietro la Seat Leon Racer di Valentina

Albanese, della classe TCR, che poi vincerà anche il Campionato. Ma anche a Monza, in gara 1, Ferraris si è imposto soprattutto in termini di velocità pura: il giro veloce infatti è stato il suo! "E non posso dimenticare Imola, dove mi sono messo dietro le BMW M3, oltre alle Seat Leon, e sono riuscito a vincere, facendo segnare anche il miglior tempo sul giro!", ci dice Ferraris. Alla fine, il settimo posto assoluto nel Campionato va stretto al pilota e costruttore milanese. Ma qui bisognerebbe addentrarsi in discussioni sui regolamenti, sulle categorie, sui pneumatici utilizzati, liberi solo per gli iscritti al TCR... **E le maggiori difficoltà?** "Le abbiamo avute sulle piste più lente e tortuose. A Magione, ad esempio, abbiamo fatto davvero fatica. Mettere a terra tutta la potenza della nostra vettura non è stato sempre facile. Ecco perché lì non ci siamo trovati bene, al di là



Mario Ferraris con il suo importatore per la Cina.

del passo corto". È quest'ultimo che ha reso la sua guida non proprio semplicissima... "Sì, è un'auto che ti richiede reattività mentale e riflessi pronti. Una macchina che va guidata. E qui è il bello, perché quando sei al volante ti diverti davvero", sottolinea **Romeo Ferraris**. **Però è proprio questa reattività a renderla meno rilassante di altre concorrenti più impegnative...** "Certo, proprio così!". **E per l'anno prossimo? Non si sa ancora molto riguardo ai regolamenti del CITE 2016...** "Bisogna vedere se ci sarà ancora posto per noi e se si tratta di un

Campionato che ci può ancora interessare. In ogni caso, stiamo preparando una vettura, la Giulietta (di cui vi diamo notizia nel box) che verrà iscritta al Mondiale TCR del 2016. Volevamo già prendere parte all'ultima gara della stagione, ma non ce l'abbiamo fatta. Comunque è un progetto su cui stiamo lavorando da molto e ci aspettiamo grandi cose"... **anche se Alfa Romeo, come Casa ufficiale, non sembra interessata...** "Già, ma noi andiamo avanti lo stesso, l'auto è stupenda e sono sicuro che sarà capace di dare del filo da torcere a tutte le blasonate avversarie".

BEST LAP CINQUONE

Monza	2'00.77
Magione	1'17.52
Imola	1'56.07
Pergusa	1'51.90
Vallelunga	1'45.47
Misano	1'44.70
Mugello	1'58.96

MATTEO MILANI Impressioni nell'abitacolo del Cinquone nel CITE



Appena ci si cala all'interno dell'abitacolo, si percepisce subito di salire a bordo di una vettura molto particolare ed estrema: una quantità di manetтини e pulsanti pari a quelli della Formula Uno e neanche tutti con la descrizione (menomale che c'è l'ingegnere di pista che ti aiuta via radiol). L'accendi e hai la conferma di tutto, ma la più grande sorpresa arriva quando riesci a portare il motore a 5.000 g/m: a quel punto ti

“investe” di colpo tutta la potenza e soprattutto nelle marce basse, se non sei veloce a cambiare, raggiungi subito il limitatore di giri. Questa erogazione brutale crea problemi quando ti trovi in una curva lenta e finisci sotto coppia, perché al momento dello scoppio della potenza l'avantreno pare staccarsi dal terreno e lo spostamento laterale è talmente importante che sembra di essere finiti sull'olio con le ruote anteriori,

mentre le posteriori rimangono incollate a terra. A differenza di quello che mi sarei aspettato prima di guidarlo, il Cinquone raggiunge la sua massima espressione e prestazione sui tracciati veloci.... Certo la potenza immensa sopperisce di gran lunga al passo un “po' troppo” corto. Non a caso siamo stati i più veloci e in pole position su circuiti come Monza e Imola. Ricordo sempre con stupore alla prima gara di Monza di aver incontrato sui rettilinei sia la Leon sia le M3 e di averle letteralmente “sverniciate”! Le reazioni alla guida sono tutte molto veloci e “muscolose”, come del resto è la vettura a livello estetico. Estremamente difficile da guidare, ma alla fine dà grandi soddisfazioni.... Fare un rodeo è sicuramente più divertente, ma soprattutto più appagante, che una cavalcata di un pony tra il recinto di una fattoria! È stata una stagione all'insegna di una sfida (secondo me vinta contro auto ben più



blasonate e sulla carta più prestazionali) e di tanti traversi ad alte velocità.... Insomma tanta guida vera!



5.000 g/m

È LA SOGLIA OLTRE LA QUALE IL PROPULSORE SI TRASFORMA COME HULK!