



Irrompe Senna

Il nipote di Ayrton
proverà una Honda F.1.
Quindici anni dopo Imola,
il Brasile e il mondo
trattengono il fiato

Camminando verso l'Honda



Bruno Senna la prossima settimana guiderà per la prima volta una monoposto di F.1 moderna. Facciamo questa precisazione perché il vice campione della GP2 ha avuto la possibilità di salire su alcune vecchie vetture del mondiale come la Lotus che appartiene allo zio Ayrton. Dal 17 al 19 novembre, Senna realizzerà il suo sogno sul circuito di Barcellona, e quello di milioni e milioni di fans che mai hanno accettato di non vedere più quel nome in una classifica del mondiale F.1, salendo sulla Honda RA108. Un passo, quello del 25enne Bruno verso il circus, che arriva dopo un percorso neanche tanto lungo: due anni di F.3 inglese e due di GP2. Un passo voluto e promosso da Bernie Ecclestone.

Ma non spingiamo troppo sull'acceleratore perché per ora si tratta solamente di un test. Senna si ritroverà anche a disputare una specie di shoot-out con il connazionale Lucas Di Grassi, che però vanta già una bella esperienza con le monoposto di F.1 essendo il tester della Renault. Sarà un confronto molto interessante. L'operazione Senna-Honda è decisamente affascinante. Per la Casa giapponese si tratta di una mossa di marketing di grande respiro, anche se deve battere la concorrenza della Toro Rosso che pare abbia offerto di ingaggiarlo al posto di Sébastien Bourdais. Proprio con Ayrton Senna, fratello della madre di Bruno, la Honda ha vissuto i momenti più esaltanti in F.1. Nel

1987, il rapporto iniziò quando la Honda fornì i propri motori alla Lotus rimpiazzando la Renault. E nel team creato da Colin Chapman c'era proprio Senna. Che poi passò alla McLaren, anch'essa Honda, vincendo i titoli del 1988-1990-1991. Ora tocca a Bruno. Un talento meno cristallino di Ayrton, ma un ottimo pilota che rispetto ai suoi giovani colleghi ha un "buco nero" di 10 anni, quando gli fu impedito di proseguire con il karting all'età di 11 anni, dopo quel terribile 1 maggio 1994. Senna ha ripreso in mano un volante, seriamente, nel 2004 correndo nella F.3 inglese dopo qualche esperienza con la F.BMW. Il resto è storia recente.

Massimo Costa



Anni: 25

Nazionalità: brasiliana

Città di nascita: San Paolo

Hobbies: ascoltare musica,
navigare su internet,
videogame, boxe, fare il Dj

Cibo preferito: le lasagne
alla melanzana di mamma

Team: iSport International

Macchina: Dallara GP2



CARRIERA

Gare: 112

Vittorie: 13

Podi: 30

Pole: 9

NEL 2008

IN GP2 Series

Gare: 20

Vittorie: 2

Podi: 6

Pole: 3

IN GP2 Asia Series

Gare: 9

Vittorie: 0

Podi: 2

Pole: 0



« Se pensate che io sia bravo,
aspettate di vedere mio nipote Bruno »
Ayrton Senna, 1993

- A procurargli il primo test importante, su un Formula BMW nel 2004, è stato Gerhard Berger, grande amico di zio Ayrton, che convinse mamma Viviane a farlo correre.

- Il suo manager è la sorella, Bianca.

- Nel 2004, nel decennale della morte dello zio, a Imola gli è stata consegnata una replica della Lotus 98T guidata da Ayrton nel 1986

- Anche il padre di Bruno, Bruno senior, è morto guidando: nel 1995 in un incidente stradale in sella ad una Ducati. Da allora e per quasi dieci anni Bruno junior non ha potuto correre.

- Bruno ha già vinto a Montecarlo, il circuito che segnò la nascita del mito di Senna: il 23 maggio scorso in GP2

- Il suo sogno: "Vorrei essere il collaudatore della McLaren, per fare esperienza".



“Rivedere cognomi celebri come Piquet, Rosberg e Senna sulla griglia di un Gran Premio di Formula 1 sarebbe qualcosa di incredibile, ma per questo ci sarà tempo. Con Nelsinho siamo amici, ogni tanto ci sentiamo. Con suo padre invece non ho rapporti, così come non ho mai conosciuto Rosberg”
Bruno Senna, 2006





Pantano

Ora o mai più. Nella stazione di Padova, dove Giorgio Pantano vive, sta per transitare l'ultimo treno che porta direttamente nel paddock della F.1. Riuscirà a salirci? Queste ore sono decisive per il futuro agonistico del campione GP2 2008. Gli è stato promesso che se avesse vinto il titolo un posto per lui, nel mondiale che già aveva frequentato nel 2004 con la Jordan, ci sarebbe stato. Pantano ci ha creduto e fino in fondo ha fatto il suo dovere. Da due mesi sta aspettando, ma intanto molti team hanno definito gli schieramenti per il 2009. Al momento attuale, sono libere le monoposto della Honda e della Toro Rosso mentre vi è un po' di confusione in casa Force India. Ma è la Toro Rosso la squadra che ha maggiori credenzialità per ospitare Pantano nel prossimo campionato. Sebastian Vettel passerà

alla Red Bull mentre la posizione di Sebastien Bourdais è decisamente incerta. Gerhard Berger, direttore di Toro Rosso, proverà Takuma Sato e probabilmente anche Sebastien Buemi, quest'ultimo da sempre pilota Red Bull. Quindi sono due i sedili da riempire. In Honda è tutto in stand by. Rubens Barrichello e Jenson Button sono tenuti sulla graticola e intanto Ross Brawn valuterà Bruno Senna e Lucas Di Grassi. Force India aveva confermato Giancarlo Fisichella e Adrian Sutil, ma l'accordo con la McLaren e la Mercedes potrebbe modificare radicalmente la situazione. Fisichella ha un contratto per il 2009, ma Force India lo aveva anche con Ferrari. Pagherà la penale e via, avanti i motori Mercedes quindi anche i suoi piloti non possono stare tranquilli. E' infatti spuntato

con forza il nome di Paul Di Resta, l'inglese che aveva vinto la F.3 Euro Series, ma era stato dirottato nel DTM da Norbert Haug. Di Resta scalpita, vuole tornare sulle monoposto ed ha dimostrato di possedere un grande talento avendo ottenuto il 2° posto nel DTM con la Mercedes. La promozione in F.1 sarebbe logica per il cugino di Dario Franchitti. E si parla anche di Pedro De La Rosa, tester McLaren, cui verrebbe dato il premio di rientrare nel mondiale come pilota ufficiale di Force India. Per il resto, tutto è deciso. Ferrari tiene Massa e Raikkonen, McLaren Hamilton e Kovalainen, Renault Alonso e Piquet, BMW Kubica e Heidfeld, Toyota Trulli e Glock, Williams Rosberg e Nakajima. Red Bull ha confermato Webber e avrà Vettel al posto del ritirato Coulthard.

Massimo Costa

L'ultima occasione

La rivoluzione di Mallya

Vijay Mallya
a colloquio
con Withmarsh
della McLaren.
A destra,
Fisichella
osserva
dubbioso....



one

Vijay Mallya quando arriva l'inverno... si scalda. Più o meno dodici mesi orsono, fece scalpore il suo ingresso in F.1, il suo entusiasmo, i suoi annunci anche troppo ottimistici, il sostenere che il suo team rappresentava l'intera India. Poi, durante la stagione, le promesse non sono state mantenute. La monoposto nuova non si è vista, Giancarlo Fisichella e Adrian Sutil hanno sempre occupato le ultime file e soltanto circostanze particolari (pista bagnata, strategie diverse) hanno permesso ai due piloti della Force India di mettersi in luce. Come a Monaco quando Sutil era quarto a pochi giri dal traguardo prima di essere tamponato da Kimi Raikkonen, o come a Monza e San Paolo quando Fisichella era in zona punti e duellava apertamente con i colleghi dei top team. Ma per il resto, Force India non ha fatto meglio di quando la ex Jordan era finita nelle mani del russo-canadese Alex Shneider e si chiamava Midland o quando venne poi acquisita dagli olandesi della Spyker. Non si può dire che il motore Ferrari clienti non fosse competitivo, basta guardare quanto combinato dalla Toro Rosso che ha addirittura vinto il GP d'Italia. Mallya ha dunque capito che in F.1 è meglio parlare poco ed agire con maggiore concretezza. Ha fatto un bagno di umiltà dichiarando che questo che sta affrontando è il business più complicato e difficile della sua vita. È allora partita la rivoluzione indiana. Mallya ha mandato a casa Colin Kolles, team manager che si era ritrovato in squadra ed era presente dai tempi della Midland, e il direttore tecnico Mike Gascoy-



ne. Ha deciso di sospendere la collaborazione con la Ferrari, chiudendo il contratto in essere con un anno di anticipo e pagando pure la penale. Mallya ha capito che una piccola realtà come la sua non può sopravvivere se non ci si lega a una struttura forte e potente. Se Toro Rosso è cresciuta così tanto perché figlia della Red Bull dalla quale attinge tecnologie, Force India doveva

fare altrettanto. Trovare un partner vero. Mallya lo ha individuato nella McLaren. La notizia era emersa lo scorso settembre e finalmente è stata ufficializzata lunedì 10 novembre. La nuova monoposto VJM02 sarà spinta dai motori Mercedes, che per la prima volta fornirà i propri propulsori ad un'altra squadra che non sia la McLaren. Il team di Ron Dennis invece, darà alla Force

India il gruppo cambio e il sistema idraulico, sviluppando inoltre il Kers. Il team di Mallya potrà anche disporre di tutte le opportunità concesse dal centro aerodinamico della McLaren. Tutto questo potrebbe comportare anche un cambio dei piloti, come scritto nelle precedenti pagine dedicate al "mercato".

Massimo Costa

Orizzonte perduto

Nel mondiale di Formula 1 2008 la BMW-Sauber ha centrato tutti gli obiettivi che si era posta alla vigilia di campionato. Ha colto la sua prima vittoria nella massima formula, raccogliendo un bottino di punti superiore alla stagione 2007 che l'hanno confermata terza forza del mondiale costruttori. Eppure nel dopocorsa di Interlagos nel box svizzero-tedesco i volti erano scuri, a partire da quello di Robert Kubica fino a quello di Mario Theissen. Il polacco si è visto scippare in extremis la terza posizione in campionato da Kimi Raikkonen, ed anche il compagno di squadra Nick Heidfeld ha ceduto la quinta piazza nella classifica finale a Fernando Alonso. La beffa maggiore è però quella di Kubica, e i motivi che hanno portato il polacco all'impossibilità di ▶

segue a pag 10

**Mario Theissen
guarda lontano:
forse per cercare
la via maestra
che porti al salto
di qualità
il team BMW
da lui diretto**



**È perplesso
Robert Kubica...
E chi non lo
sarebbe al suo
posto. Dopo un
avvio di stagione
entusiasmante
il pilota polacco
ha dovuto
ingoiare più di un
boccone amaro,
e spesso
per colpa
di strategie
incomprensibili
del team**



difendere un piazzamento comunque di grande prestigio, sono molti. Su tutti c'è sicuramente il calo prestazionale della monoposto, che ha iniziato la stagione con un potenziale velocistico in grado di puntare alla pole position già a Melbourne, per poi centrare la performance velocistica assoluta nel Gran Premio del Bahrain. E nel primo terzo di campionato, mentre Ferrari e McLaren si sono alternati sul fronte degli exploit, la BMW e soprattutto Kubica, non hanno sbagliato nulla, arrivando ad essere pronti a cogliere una clamorosa doppietta in Canada, dove grazie alla vittoria, il polacco si è portato in vetta alla classifica di campionato.

Ci si aspettava che sulle ali dell'entusiasmo il team facesse quadrato intorno a Robert, e soprattutto che continuasse a portare avanti un programma di sviluppo per ridurre l'ultimo 'gap' prestazionale che li separava da Ferrari e McLaren, ed invece è accaduto l'opposto. I due top-team hanno preso il volo, con la squadra tedesca diretta tecnicamente da Willy Rampf che ogni qualvolta ha introdotto un aggiornamento tecnico, è sembrata fare un passo indietro. La prova è arrivata dall'incapacità, gara dopo gara, non solo di puntare alle performance assolute di inizio anno, ma anche di reggere sempre più spesso il passo di Toyota, Toro Rosso e soprattutto Renault. La debacle è arrivata una volta lasciata l'Europa, con le ultime quattro corse che hanno visto Kubica raccogliere 11 punti, contro i 33 di Alonso, i 20 di Hamilton e Massa, i 18 di Raikkonen e anche i 12 di Vettel. Per dare un'idea della flessione, Kubica nelle ultime due gare ha occupato le posizioni più basse della griglia di partenza da quando è in Formula 1, alle prese con cronici problemi di trazione che non gli hanno consentito di entrare nella top-ten in qualifica. E non è andata meglio ad Heidfeld, che nelle ultime quattro gare non è andato oltre un magro bottino di 7 punti. Ma non è stato solo un calo tecnico a determinare la resa finale di Kubica. Ci ha messo del suo anche una strategia di squadra che spesso è sembrata impacciata davanti alla necessità di prendere decisioni in tempi brevi. Nel caso di Robert era già accaduto a Melbourne, poi a Silver-

stone, ed infine a Singapore. Occasioni che hanno saputo prendere al volo team come Honda o Williams, e sfuggite alla squadra tedesca. Ed infine la ciliegina di Shanghai, dove il team quasi derise chi fece notare che forse sarebbe stato utile lo scambio di posizioni tra Heidfeld e Kubica, visto che il polacco era ancora in piena corsa per la terza piazza finale.

Il destino ha voluto che quindici giorni dopo, proprio quel punto avrebbe consentito a Robert di centrare l'obiettivo, a conferma che in Formula 1 ogni singola lunghezza, come dimostra anche lo stesso Hamilton, può essere determinante. Guardando a posteriori la stagione del team tedesco, sembra quasi che gli uomini diretti da Mario Theissen abbiano avuto paura di diventare grandi. C'è chi sostiene che una volta raggiunto l'obiettivo stagionale abbiano tirato i remi in barca, ma è difficile credere che un team così grande e strutturato scenda in pista per fare il compitino. Il 2009 sarà un anno determinante per la squadra svizzero-tedesca, e le voci dicono che il team sia già ad un buon livello di sviluppo del sistema Kers. Tecnicamente c'è tutto per portare la BMW-Sauber a lottare per il prossimo mondiale, ma manca ancora un passaggio, che a qualcuno potrà sembrare esclusivamente di colore. Ad Interlagos, sulla griglia di partenza i meccanici della Toro Rosso hanno salutato Sebastian Vettel con una maglietta celebrativa: "Seb, ci hai messo le ali!". Due ore dopo, nel box Ferrari i ragazzi di Maranello abbracciavano e ringraziavano Felipe Massa. Sguardi sinceri, non certo un comportamento di circostanza. Il gruppo lo si vede soprattutto quando le cose non vanno per il verso giusto, e la Ferrari 2008 ha dimostrato di essere unita. La BMW, vista dall'esterno, su questo fronte sembra mancare. E ci piace credere che dietro un risultato ci sia anche un team che rema tutto insieme nella stessa direzione, e sotto questo aspetto l'italianità di Ferrari e Toro Rosso anche nel mondiale è un riferimento per tutti. Perché in una Formula 1 dove le gare si guardano sul monitor del gps, ci sono dei momenti dove un sorriso e una pacca sulle spalle non sono un optional.

Roberto Chinchero

L'atTIMO fatale

Sono dovuti uscire dal circuito Interlagos di San Paolo di nascosto. Con tanto di guardie del corpo al seguito. Gli uomini Toyota non erano ben visti la scorsa settimana in Brasile. Gli ultras di Felipe Massa non volevano infatti sentire ragioni di quello che era accaduto realmente in pista, con la TF108 di Timo Glock superata all'ultima curva da Lewis Hamilton, una manovra che ha tolto il campionato del mondo a Massa consegnandolo all'inglese della McLaren. Anche in Italia qualcuno ha sollevato qualche dubbio sul rallentamento di Glock. Ecco allora che il pilota tedesco ha voluto chiarire punto per punto quel che è accaduto.

- Glock, come è stato guidare sotto la pioggia con gomme da asciutto?

"Non era male fino all'ultimo giro, quando la pioggia ha iniziato a cadere pesantemente e tutto è diventato impossibile. Era difficilissimo tenere la macchina in pista perché l'asfalto era divenuto molto bagnato e la vettura era inguidabile in quelle condizioni. Scivolavo da una

parte all'altra, mancava completamente grip".

- Non te la stavi prendendo un po' comoda?

"Assolutamente no! Era l'esatto opposto. L'ultimo giro di Interlagos è stato uno dei più difficili che ho affrontato in Formula 1 perché non c'era un minimo di grip, ed era quasi impossibile tenere la macchina in pista con le gomme da asciutto. Stavo spingendo veramente tanto per mantenere il quarto posto, e guardando i tempi si vede come all'ultimo giro fossi più veloce del mio compagno Jarno Trulli, l'unico altro pilota che non si era fermato per montare le rain".

- Quella di restare con gomme da asciutto è stata la scelta corretta?

"Non c'è il minimo dubbio a riguardo. Eravamo settimi prima che iniziasse a piovere, e probabilmente avremmo concluso in quella posizione se la pista fosse rimasta asciutta. Invece abbiamo chiuso sesti, cosa che conferma la bontà della scelta strategica".

Hai realizzato l'importanza che aveva la lotta con Hamilton all'ultimo giro?

"Onestamente stavo semplicemente correndo per Toyota, e per la mia posizione, ovvero facendo la cosa corretta. Non sapevo nemmeno che Hamilton fosse direttamente dietro di me. Il team mi aveva detto che Vettel mi stava venendo a prendere, ed ero concentratissimo nel tenere in pista la vettura. Non mi sono nemmeno reso conto che era stato Lewis a passarmi fino alla fine della corsa. Sono stato superato da tre o quattro macchine nell'ultimo giro, e non era facile tenere conto di tutto quello che stava succedendo".

Alla fine della tua prima stagione in Toyota, com'è il bilancio dell'anno?

"È stato un anno molto positivo per me. All'inizio della stagione mi ero prefissato l'obiettivo di accumulare 20 punti. Alla fine ho chiuso a quota 25 e con un podio a Budapest, e ne sono davvero felice. Le prime gare sono state complicate perché mi dovevo adattare ad una nuova vettura e ad un nuovo team,

ma abbiamo lavorato tutti molto duramente, compiendo ottimi progressi. Chiudere al quarto posto in Canada è stato un grande incoraggiamento per noi, anche se il vero punto di svolta è stato Hockenheim, dove ero realmente competitivo sino alla rottura avvenuta in gara. Da lì in avanti ho iniziato a lottare nelle parti alte della classifica praticamente in ogni gara, ed abbiamo conquistato un sacco di punti. Ma questo è solo il primo passo; il prossimo anno voglio ottenere molto di più. Stiamo già lavorando per fare un ulteriore salto di qualità".



“Onestamente stavo semplicemente correndo per Toyota, e per la mia posizione, ovvero facendo la cosa corretta. Non sapevo nemmeno che Hamilton fosse direttamente dietro di me”



Troppe leggerezze potevano costar care a Pivato...

Il peggio è passato: l'emorragia che aveva fatto temere il peggio è stata tamponata e di qui a pochi giorni Patrick Pivato potrà essere affidato alle cure dei medici dell'ospedale di Lione che con una serie di interventi chirurgici ridurranno le numerose fratture da lui subite nel "busso" violentissimo della Focus che divideva con François Duval contro un palo di cemento. Poi verrà il tempo della rieducazione e per il copilota francese non sarà una passeggiata. Ci vorrà tempo, ma potrà vivere una vita normale. Insomma: ci ha messo una pezza.

"Ma cosa sarebbe successo se l'incidente fosse avvenuto in una di quelle prove nelle quali, per il fango, l'ambulanza non sarebbe riuscita ad intervenire?", si chiede il generosissimo Denis Giraudet. La domanda del "naviga" che nel Paese del Sol Levante non ha esitato ad abbandonare il suo pilota alla partenza di quella dannata prova speciale resta senza risposta. Non è l'unica, purtroppo. Neppure chi si chiede come sia possibile che l'ospedale nel quale Pivato è stato trasportato in tempi brevi, non avesse una sufficiente dotazione di plasma compatibile ottiene una spiegazione esaudiente. I fedearali se la cavano con una "non spiegazione", osservando che in Giappone praticamente non esiste quel gruppo sanguigno. Sarà anche vero e vien da sperare che lo abbiano scoperto dopo: se così non fosse,

una denuncia per tentato omicidio colposo ci starebbe tutta. Ma resta la responsabilità di chi dovrebbe vigilare sull'efficienza delle strutture ospedaliere delle zone che ospitano una gara. A cominciare dal medico a libro paga della Federazione Internazionale.

Un'altra considerazione si impone e riguarda la mancanza di una clinica mobile tipo quella messa su dal dottor Costa per il motomondiale. La serie iridata non è riuscita in trenta e passa anni a darsi niente del genere. In compenso abbondano ormai le motor-home multipiano e da qualche tempo è comparsa anche la "Energy Station", rumoroso punto d'incontro per addetti ai lavori voluto dallo sponsor Red Bull. Bello, forse. Ma inutile.

g. ran.

... e Duval era pronto a mollare tutto

Tornato in Belgio soltanto dopo che i sanitari giapponesi lo avevano assicurato sulle condizioni del suo navigatore, François Duval ha spiegato il suo stato d'animo nei giorni successivi all'incidente: *"Quando i medici mi hanno detto che Patrick aveva solo il 50 per cento di possibilità di salvarsi, mi è crollato il mondo addosso... Poi, nelle lunghe ore trascorse al suo capezzale, avevo preso la decisione che se fosse morto avrei buttato tutto: caschi, coppe, quaderni delle note... Ma ora sono più sereno, anche se mi chiedo come posso fare a tornare in gara senza di lui al mio fianco..."*.



5 DOMANDE PER CAPIRE

Parenti serpenti

1 - In Giappone, Sébastien Loeb ha fatto il ragioniere. Ma perché ci teneva tanto a chiudere il mondiale prima dell'appuntamento nel Galles?

Per due validissimi motivi. Perché non ha mai fatto mistero di considerare la gara nel Regno Unito una roulette russa o quantomeno una lotteria dove ci vuole meno di niente a perdere tutto. Ma anche perché quello che chiuderà la stagione è ormai l'unico rally classico che manca alla sua fantastica collezione di vittorie. Insomma, nei boschi fra Swansea e Cardiff vuole poter correre senza pensare ad altro che a vincere.

2 - Con cinque titoli mondiali in tasca è entrato nella leggenda dei rally. Non è che la cosa gli toglierà stimoli e lo convincerà a non aspettare la fine della prossima stagione, quando scadrà il suo contratto con la Citroen per farsi da parte?

Assolutamente no. Piuttosto, il quinto iride lo stimola a cercare di arrivare a quota sette per eguagliare Michael Schumacher. Difatti ha già informato Olivier Quesnel di essere dispostissimo a prolungare almeno di un altro anno il legame con la Casa della Doppia Spiga Rovesciata.

3 - Ma non si stanca proprio mai di vincere?

Si stancherà, prima o poi. Ora però ha ancora voglia di aggiungere altri successi ai tanti già ottenuti e, soprattutto, dimostra con i fatti di divertirsi ancora parecchio a battersi sulle strade del mondiale. E poi si sa: anche in Alsazia l'appetito vien mangiando...

4 - Nel suo programma immediato, oltre al Rallye du Var che disputerà con una C2 Super 1600 insieme a sua moglie Séverine, c'è un test con la Red Bull F.1 e un altro con la Peugeot 908. Tanti impegni al di fuori del mondiale non rischiano di farlo arrivare stanco al Wales Rally?

Possibile, ma non probabile. Pilotare auto da corsa è la cosa che gli piace di più e "assaggiare" auto poco o tanto diverse da quelle che ha pilota finora lo stimola tantissimo. Insomma: più che scaricarlo, queste esperienze dovrebbero caricarlo ulteriormente.



5 - Nell'ultima tappa del Rally del Giappone, Jari-Matti Latvala s'è avvicinato a Mikko Hirvonen più di quanto fosse lecito aspettarsi. Fra i due fordisti è forse nata una rivalità che potrebbe rendere la vita ancor più difficile a Malcolm Wilson?

Il padre-padrone della M-Sport minimizza e ricorda che da sempre, e per sempre, i piloti di talento cercano il confronto con il compagno di squadra. Vero, ma è anche vero che il meno giovane dei due ha mostrato di non gradire troppo di essere attaccato proprio a chi, per logica più che per contratto, avrebbe solo dovuto coprirgli le spalle. E allora ci sta che la rivalità fin qui latente fra i due finlandesi esploda in tempi brevi. Non c'è comunque da farne un dramma: l'ex-pilota diventato imprenditore sa come gestire due galletti e l'ha già dimostrato in passato.

a cura di Guido Rancati

Tagliato il



traguardo

È finita con la festa di Surfers Paradise il primo anno della rinata IndyCar. Una stagione di boom rispetto al recente passato, ma arrivata, da ogni punto di vista, tremendamente tardi. Tra grandi speranze, che dovranno essere ben governate, e compromessi di impatto comunque nullo rispetto ai danni di 10 stagioni di guerra, è impossibile scindere l'analisi sui risultati del 2008 IndyCar senza espandere il ragionamento al principale beneficiario tra i due litiganti. Un mondo Nascar che, iniziata un'irresistibile crescita in termini di popolarità, rap-

presenta ora, pur con molti foschi presagi all'orizzonte, l'unica categoria in grado di proporsi come leader indiscusso. Dal punto di vista del pubblico, per la nuova Formula Indy il problema sarà andare a riprendere i tifosi che, dati alla mano, sono emigrati in massa, rendendo le gare a ruote scoperte una nicchia al confronto dei numeri multimilionari generati dalle stock-car. Sarà una battaglia, da giocarsi sul vero cuore dell'America da corsa "old style". L'America dei 50.000\$ di reddito medio annuale, contro gli oltre 90.000\$ di coloro che seguono

le gare a ruote scoperte. E quella che riempie gli autodromi in numeri da cinque zeri, regala alle televisioni rating record e che è propensa a spendere i propri risparmi solo in un ambiente che sente essere vicino, segue la Nascar. Occorrerà capire che i 9,5 milioni di telespettatori a gara della Sprint Cup non sono arrivati dal nulla, ma sono stati conquistati offrendo esattamente quello che veniva richiesto. Gare serratissime ed imprevedibili, con continui sorpassi, toccate, sportellate, con piloti carismatici in grado anche di regalare qualche ecces- ▶

segue a pag 20



so, di tanto in tanto. A prova di tutto ciò, il fatto che il periodo di grazia Nascar arrivi nel momento in cui i piloti più vincenti siano anche i più impopolari di sempre. Il primo ostacolo, la delusione degli ex fan Champ Car, è stato superato. I fan delle ruote scoperte all'europea hanno ritrovato il loro mondo, aiutati anche da un calendario con molti tracciati stradali. Ma non è abbastanza. Occorre tenere unite tutte le sfumature di un pubblico eterogeneo e selettivo, stuzzicandolo con quello che agli avversari manca. A questo scopo, si badi bene, offrire un unico campionato ed un unico vero campione non è un risultato, ma un prerequisito. E da qui in avanti occorre costruire. Nonostante i numeri rimangano frazionati rispetto alle ruote coperte, l'attenzione va però rivolta ad un'altra componente fondamentale di qualunque campionato, non necessariamente legata a doppio filo con l'audience. Gli investitori. Che, in particolare in questi momenti di crisi, sono attenti ai grandi numeri quanto al rapporto qualità-prezzo da offrire ai propri stakeholders. Budget bassi, qualità alta insomma. La qualità di un campionato che ha visto anche ventotto vetture al via, più della metà delle quali condotte da professionisti non-paganti in costante lotta, e costi relativamente abbordabili. Così, mentre nella Sprint Cup si raggiungono costi nell'ordine di diverse centinaia di milioni di dollari, l'IndyCar Series può offrire macchine più veloci e tecnologicamente avanzate, eventi mozzafiato e campioni finalmente riconoscibili come leader nel loro settore per un quinto o un decimo del costo. Ma soprattutto, può offrire dei segni positivi che, in un mondo che ha nei trimestrali e semestrali di crescita il proprio mantra, in un consiglio di amministrazione possono fare la differenza.

L'imperativo per il 2009 è quello di mantenere un parco partenti numeroso e di alta qualità. Anche in questo caso, i budget vengono in aiuto. Il primo a capire l'antifona è stato Stanton Barrett, al quale una stagione completa con il team Beck costerà probabilmente meno che le poche apparizioni Nascar degli ultimi anni. I piloti sono la chiave di volta della categoria che deve mantenere il professionismo per migliori, ma anche rendersi appetibile a chi, magari in arrivo dalle categorie europee, può contare su un ottimo talento e buone risorse alle spalle. Anche in questo caso però, senza vendere l'anima yankee, per non rischiare di diventare un "corpo estraneo". Mantenendo Indy, e lo "stile Indy", come punto fondante, centrale ed insostituibile. A chiudere l'analisi, buoni riscontri sono arrivati anche dall'Indy Lights. Una categoria di accesso che ha saputo catalizzare le buone caratteristiche del campionato maggiore. Una bella lotta, un campione riuscito a conquistare un sedile nella categoria maggiore, ed una nuova lady in grado di combattere per il successo. Anche nel settore delle serie minori non si deve smettere di crescere. Per entrare nel cuore delle persone servirà ancora una volta guardare ai cugini, provando a far proprio il concetto vincente di "your local race-track". Portare Indy vicino alle persone, sfruttando magari il potenziale delle categorie USAC e cercando di creare un'immediata riconoscibilità tra quello che c'è dietro casa e ciò che si vede in TV. Un obiettivo possibile, vista l'evoluzione della serie Silver Crown nelle ultime stagioni, ma da continuare a perseguire per il futuro.

Marco Cortesi







Carroll subito in fuga davanti a Doornbos

L'Irlanda non tratta con nessuno

"Dovevo limitarmi a mantenere la concentrazione alta e a non commettere errori", ha detto Adam Carroll dopo aver tagliato il traguardo in prima posizione sul nuovo circuito permanente di Chengdu (che rispecchia gli standard europei con ampie vie di fuga e pista molto larga), al termine della gara sprint. L'irlandese, partito dalla pole, ha mantenuto fede alle proprie promesse ed ha vinto in tranquillità. Per il team "verde" è il secondo successo in A1. Carroll alla prima curva ha respinto l'attacco di Robert Doornbos del team Olanda, che ha tentato di sorprenderlo. Ma già al termine del 1° giro, il vantaggio dell'Irlanda sull'Olanda era di 0"918. Carroll ha così controllato la gara sprint per tutti i 18 giri. Secondo posto per Doornbos. L'olandese, reduce dalla Champ Car e in questo periodo portacolori del Milan in Superleague, si è adattato con facilità alla Ferrari A1 salendo subito sul podio. La corsa è vissuta sul duello tra Danny Watts della Gran Bretagna e Neel Jani del team Svizzera. Il campione della A1 Grand Prix 2007/2008 ha provato diverse volte a superare Watts, ma l'inglese, al debutto in gara nella serie, ha chiuso sempre la porta conquistando il terzo gradino del podio. Dietro a loro, Adrian Zaugg (Sud Africa) ha intascato il quinto posto davanti al sempre bravo Felipe Albuquerque (Portogallo) e al rookie Chris Van der Drift (Nuova Zelanda). Ho Pin Tung, che difende i colori della Cina, si è girato al 1° giro, è ripartito ma solo per concludere diciassettesimo. Problemi elettrici hanno fermato la corsa di Felipe Guimaraes del Brasile. Edoardo Piscopo del team Italia ha disputato la sua gara concludendo in 14esima posizione alle spalle di Fairuz Fauzy e davanti a Marco Andretti.

Massimo Costa





L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 9 novembre 2008

- 1 - Irlanda - Adam Carroll - 18 giri 22'58"470
- 2 - Olanda - Robert Doornbos - 2"037
- 3 - Gran Bretagna - Danny Watts - 14"361
- 4 - Svizzera - Neel Jani - 14"619
- 5 - Sud Africa - Adrian Zaugg - 20"108
- 6 - Portogallo - Filipe Albuquerque - 20"475
- 7 - Nuova Zelanda - Chris Van der Drift - 27"224
- 8 - Francia - Nicolas Prost - 27"923
- 9 - Monaco - Clivio Piccione - 30"378
- 10 - India - Narain Karthikeyan - 32"268
- 11 - Australia - John Martin - 33"198
- 12 - Libano - Daniel Morad - 34"293
- 13 - Malesia - Fairuz Fauzy - 34"655
- 14 - Italia - Edoardo Piscopo - 36"541
- 15 - Stati Uniti - Marco Andretti - 38"102
- 16 - Messico - David Garza - 42"511
- 17 - Cina - Ho Pin Tung - 49"611
- 18 - Indonesia - Satrio Hermanto - 1'04"128
- 19 - Corea - Jin Woo Hwang - 1'06"171

Giro più veloce: Adam Carroll 1'16"084

Ritirato

14° giro - Brasile - Felipe Guimaraes

Tutte le novità piloti-team

Nel campionato A1 sono approdati, dopo non aver presenziato alla prima prova di Zandvoort, Gran Bretagna, India e Messico. Sempre assente però la Germania. Il team inglese si è affidato a Watts, la squadra indiana prosegue con Karthikeyan, mentre il Messico ha scelto Garza. Nel team USA ha debuttato Marco Andretti, che ha preso il posto di Kimball. La squadra americana è infatti diretta dal team Andretti/Green, lo stesso che milita in Indycar. La Francia ha promosso a pilota ufficiale Nicolas Prost in luogo di Loic Duval. La Nuova Zelanda si è affidata a Van der Drift, campione F.Master e con un piede già in GP2. Il biondo kiwi ha sostituito Bamber. Cambio di pilota anche per il team Olanda che nel corso del campionato alternerà Bleekemolen con Doornbos. Quest'ultimo nel 2008 ha corso nella Champ Car e sta partecipando alla Superleague con il Milan ed ora eccolo in A1 GP. Ed entro breve sarà in USA per un test Indycar.

Massimo Costa

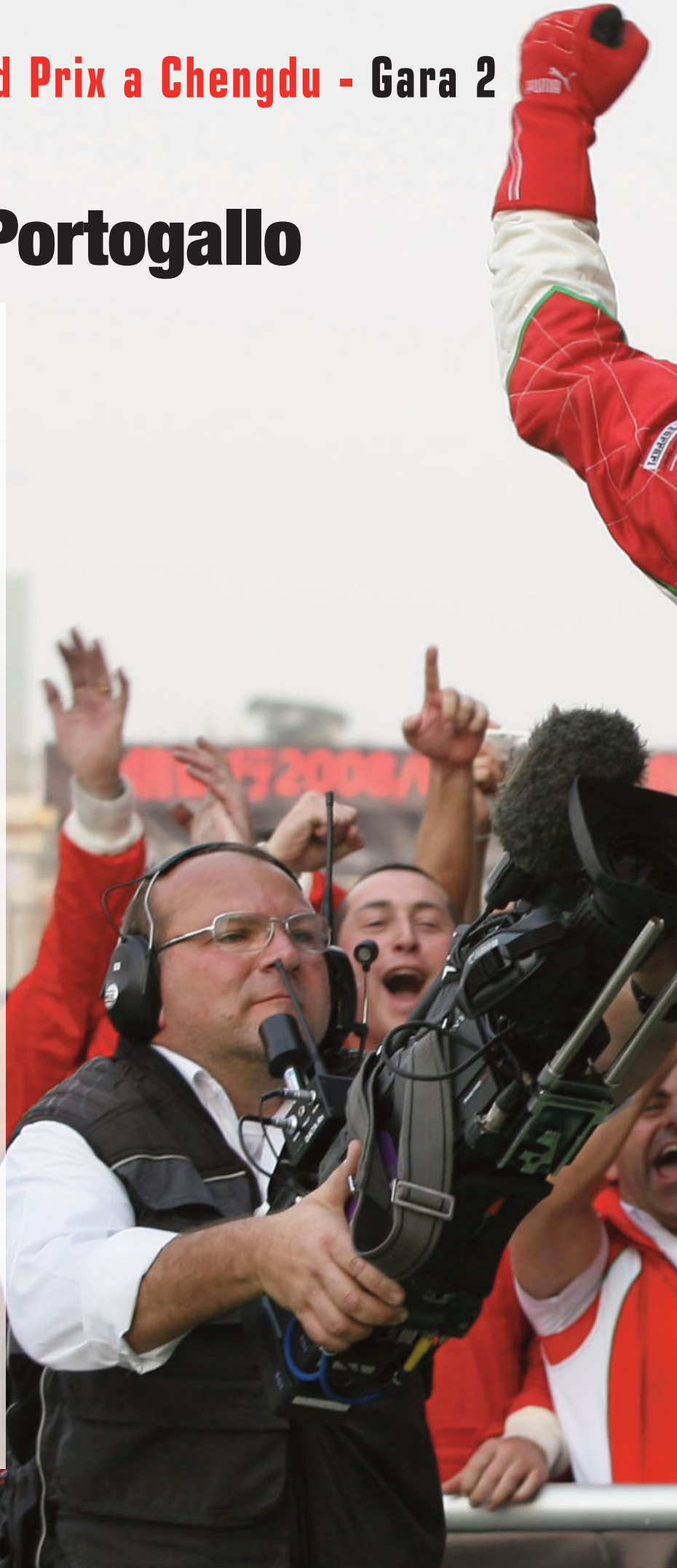


Edoardo Piscopo - Team Italia

Albuquerque fa grande il Portogallo

Filipe Albuquerque è uno dei migliori talenti espressi negli ultimi anni. Un piede pesante purtroppo scaricato dalla Red Bull con una eccessiva fretta. Albuquerque si è quindi dovuto arrangiare trovando sistemazione nella A1 Grand Prix con il team Portogallo. Protagonista nel precedente campionato, Albuquerque a Zandvoort aveva sbattuto, ma in Cina si è rifatto con gli interessi. Sesto in gara 1, nella corsa lunga il portoghese è stato magico. Grazie anche alla perfetta strategia del team, l'ex campione europeo di F1 Renault ha conquistato il primo posto non venendo scalfito dalla pressione esercitata alle sue spalle da un mastino come Adam Carroll. Albuquerque, subito secondo alle spalle del poleman Danny Watts dopo essere partito col terzo tempo, ha ritardato il primo pit-stop di due giri rispetto a Watts e quando è tornato in pista si è trovato davanti al portacolori del team Gran Bretagna e a Carroll. Il portoghese ha quindi tenuto a distanza Watts finché non è giunto il momento della seconda sosta, anch'essa obbligatoria. Albuquerque e gli uomini del suo team sono stati perfetti e la Ferrari verdetto è rimasta al comando. Watts però ha perso tempo permettendo a Carroll di portarsi in seconda posizione. Il vincitore di gara 1 dal 29° al 51° e ultimo giro è rimasto sempre a pochi metri da Albuquerque. Una vera spina nel fianco, ma sul tortuoso circuito di Chengdu era praticamente impossibile battere oggi il portoghese. Watts, distante, si è accontentato del terzo posto precedendo Neel Jani del team Svizzera. Quinto, ancora più staccato, Fairuz Fauzy. Il malese ha disputato una gran gara ingaggiando un furioso duello con l'australiano John Martin, sesto all'arrivo. Buon settimo Clivio Piccione del team Monaco che ha controllato Marco Andretti, alla sua prima uscita in un campionato non targato USA. Niente da fare per il team Italia. Edoardo Piscopo è rimasto intrappolato nella parte finale del gruppo viaggiando in quindicesima posizione. Dopo il secondo pit-stop però, è transitato diciassettesimo, ritirandosi subito per un problema ad una ruota posteriore sinistra. Rabbia per Robert Doornbos, rimasto fermo al momento del via e ripartito ultimissimo. Nei giri iniziali, un contatto tra David Garza e Satrio Hermanto ha mandato in testacoda entrambi. Felipe Guimaraes si è ritirato al 14° giro per surriscaldamento del motore dopo avere curiosamente raccolto un pezzo di uno striscione attaccatosi al musetto. Nicolas Prost ha commesso un goffo errore nel tentativo di superare Martin all'esterno della prima curva a 11 giri dal traguardo, manovra che un giro prima era perfettamente riuscita a Fauzy. Il volto del team manager francese era tutto un programma quando ha visto Prost insabbiarsi e il sesto posto volatilizzarsi assieme al primo posto in classifica, ora della Malesia.

Massimo Costa





L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 9 novembre 2008

- 1 - Portogallo - Filipe Albuquerque - 51 giri 1.11'23"179
- 2 - Irlanda - Adam Carroll - 0"571
- 3 - Gran Bretagna - Danny Watts - 4"802
- 4 - Svizzera - Neel Jani - 7"157
- 5 - Malesia - Fairuz Fauzy - 13"302
- 6 - Australia - John Martin - 15"544
- 7 - Monaco - Clivio Piccione - 16"236
- 8 - USA - Marco Andretti - 16"690
- 9 - Sudafrica - Adrian Zaugg - 18"030
- 10 - India - Narain Karthikeyan - 18"759
- 11 - Nuova Zelanda - Chris van der Drift - 19"675
- 12 - Cina - Ho-Pin Tung - 20"126
- 13 - Libano - Daniel Morad - 22"580
- 14 - Indonesia - Satrio Hermanto - 31"285
- 15 - Messico - David Garza - 1 giro
- 16 - Olanda - Robert Doornbos - 1 giro
- 17 - Corea - Jin-Woo Hwang - 1 giro

Giro più veloce: Robert Doornbos 1'15"212

Ritirati

Francia - Nicolas Prost
Italia - Edoardo Piscopo
Brasile - Felipe Guimarães

Il campionato

1. Malesia 28; 2. Irlanda, Francia 23; 4. Nuova Zelanda, Olanda 20; 6. Portogallo 18; 7. Svizzera 17; 8. Gran Bretagna 16; 9. Australia 13; 10. Sud Africa, Monaco 9.

Tempesta ev

Si parla tanto nei paddock, a volte anche troppo. Così, rimbalzando tra una categoria e l'altra emergeva una certa preoccupazione per il futuro della World Series Renault. Una categoria il cui listino prezzi è salito a cifre importanti (800mila euro), schiacciata dalla GP2 in quanto a visibilità televisiva e dunque non conosciuta come meriterebbe nonostante la sempre notevole affluenza di pubblico nei weekend delle gare. La scorsa settimana, la WSR ha organizzato i primi test collettivi post stagione 2008, ben tre giorni sul circuito di Le Castellet. Si temeva una bassa affluenza, invece si è registrato un ottimo interesse con piloti provenienti dalla F.3 europea ed inglese ai quali si sono aggiunti i migliori giovani emersi nei vari campionati della F.Renault, cui la Casa francese ha regalato un turno di prove. Solo un team non ha fatto girare le proprie monoposto: Interwetten. Forse per la poca scaltrezza di chi la gestisce. Tra gli invitati da Renault si sono visti numerosi giovanotti prove-

nienti dalla Eurocup, dal WEC, dal NEC, dalla serie italiana, inglese, asiatica. Un bel gruppetto che si è potuto mettere in gioco con una monoposto di 500 cavalli, almeno 300 in più di quelli che abitualmente hanno alle loro spalle. Tra questi, a sorpresa Antonio Felix Da Costa, giovanissimo portoghese che ha avuto finale di 2008 in grande crescita nel NEC e nella Eurocup. Un giovane da tenere d'occhio per la prossima stagione, che lo vedrà nuovamente impegnato nella F.Renault 2.0 col team Motopark. Bene si è comportato il campione del WEC Daniel Ricciardo mentre è apparso molto rapido e consistente anche Riki Christodoulou, quinto nella F.Renault britannica. L'inglese ha colto l'occasione per girare per due giornate con Comtec e Fortec, dove poi è stato sostituito dal cugino Adam Christodoulou, che invece il campionato 2008 lo ha vinto. Tra i piloti esperti, il più veloce in assoluto è risultato Charles Pic che ha realizzato il tempo di 1'15"998 nell'ultimissimo turno, il sesto. Il

francese ha utilizzato la Dallara del Tech 1, la squadra con la quale ha disputato la stagione 2008 vincendo la gara di Montecarlo e risultando il miglior rookie assoluto del campionato. Pic, 18 anni, ha anche provato con ottimi risultati la GP2. In Tech 1 assicurano che il biondino, figliastro dell'ex pilota F.1 Eric Bernard, rimarrà con loro ma intanto continua a provare anche in GP2... Pic ha battuto Miguel Molina, apparso molto in forma e al volante delle Dallara dei team KTR e Epsilon. E proprio con la squadra basca, Molina è risultato velocissimo lasciando intendere che nel 2009 sarà lui l'uomo da battere. Il ragazzo catalano infatti è intenzionato a rimanere in World Series, da capire se ripeterà l'anno con Prema o passerà ad Epsilon. Terzo posto per l'inglese James Walker, che si è diviso tra Comtec e P1. Anche Walker farà parte della WSR del prossimo anno ed è il maggiore candidato a prendere il posto di Van der Garde (campione in carica) in P1 Motorsport.

segue a pag 26



vitata

I migliori tempi dei tre giorni di test

- 1 - Charles Pic - Tech1 - 1:15.998 - 6a sessione
- 2 - Miguel Molina - Epsilon - 1:16.071 - 6
- 3 - James Walker - P1 - 1:16.100 - 5
- 4 - Roberto Merhi - Epsilon - 1:16.127 - 6
- 5 - Dani Clos - Epsilon - 1:16.150 - 2
- 6 - Marco Barba - Draco - 1:16.188 - 2
- 7 - Greg Mansell - Ultimate/Signature - 1:16.325 - 5
- 8 - Alexandre Marsoin - Comtec - 1:16.450 - 5
- 9 - Jaime Alguersuari - Tech1 - 1:16.562 - 6
- 10 - Max Chilton - Comtec - 1:16.586 - 3
- 11 - Oliver Turvey - Carlin - 1:16.659 - 6
- 12 - Miguel Molina - KTR - 1:16.680 - 2
- 13 - Walter Grubmuller - P1 - 1:16.783 - 6
- 14 - Renger Van der Zande - Prema - 1:16.870 - 6
- 15 - Daniel Ricciardo - Carlin - 1:16.912 - 2
- 16 - James Walker - Ultimate/Signature - 1:16.933 - 3
- 17 - Harald Schlegelmilch - Comtec - 1:16.956 - 5
- 18 - Riki Christodoulou - Comtec - 1:16.958 - 2
- 19 - Alexandre Marsoin - Tech 1 - 1:16.990 - 2
- 20 - Adam Christodoulou - Fortec - 1:17.101 - 6
- 21 - Claudio Cantelli - Pons - 1:17.135 - 3
- 22 - Claudio Cantelli - Prema - 1:17.161 - 5
- 23 - Dean Smith - Fortec - 1:17.180 - 2
- 24 - Anton Nebilitskiy - Comtec - 1:17.186 - 3
- 25 - Esteban Guerrieri - Ultimate/Signature - 1:17.274 - 2
- 26 - Omar Leal - Draco - 1:17.304 - 5
- 27 - Jake Rosenzweig - Fortec - 1:17.308 - 5
- 28 - Jaime Alguersuari - Carlin - 1:17.312 - 3
- 29 - Riki Christodoulou - Fortec - 1:17.315 - 3
- 30 - Anton Nebilitskiy - Pons - 1:17.392 - 5
- 31 - Pasquale Di Sabatino - RC - 1:17.414 - 6
- 32 - Joanne Joakinen - Draco - 1:17.435 - 6
- 33 - Siso Cunill - KTR - 1:17.461 - 5
- 34 - Antonio Da Costa - P1 - 1:17.617 - 1
- 35 - Rodolfo Gonzalez - Ultimate/Signature - 1:17.671 - 6
- 36 - Alexandre Marsoin - Prema - 1:17.801 - 3
- 37 - Pal Varhaug - Prema - 1:17.876 - 2
- 38 - Albert Costa - Tech 1 - 1:18.016 - 1
- 39 - Nelson Panciatici - Tech 1 - 1:18.067 - 3
- 40 - Adriano Buzaid - Fortec - 1:18.119 - 3
- 41 - Tristan Vautier - Draco - 1:18.276 - 1
- 42 - Federico Leo - Pons - 1:18.401 - 5
- 43 - Sten Pentus - KTR - 1:18.439 - 2
- 44 - Anton Nebilitskiy - Tech 1 - 1:18.451 - 2
- 45 - Jesse Krohn - Pons - 1:18.471 - 1
- 46 - Christopher Zanella - Comtec - 1:18.533 - 1
- 47 - Rodolfo Gonzalez - Prema - 1:18.621 - 3
- 48 - Cesar Ramos - Ultimate/Signature - 1:19.577 - 1
- 49 - Geoffrey Kwong - RC - 1:19.696 - 5
- 50 - Michael Rossi - RC - 1:20.236 - 1
- 51 - Jakub Knoll - RC - 1:20.914 - 3
- 52 - Geoffrey Kwong - KTR - 1:24.732 - 1



Charles Pic - Tech1 1:15.998



Un gran lavoro nei tre giorni lo ha svolto il 17enne Roberto Merhi con la Dallara della Epsilon e quarto assoluto. Lo spagnolo è indeciso sul da farsi: o F.3 o World Series. Sempre con Epsilon, tornata ai livelli abituali di competitività (in WSR c'è poco da fare, i piloti fanno la differenza), si è distinto Dani Clos. Anche lui, reduce da due difficili annate in F.3 Euro Series, sta valutando di correre in WSR ma è attirato dalla GP2. Primo team italiano nella classifica è il Draco con Marco Barba buon sesto. E' piaciuto l'approccio di Greg Mansell, figlio di Nigel (il campione F.1 del 1992 è sempre stato presente in corsia box con tanto di cronometro in mano). L'inglese, in arrivo dalla F.Atlantic, ha provato per Ultimate/Signature e non ha nascosto che è intenzionato a correre con questo team nel 2009. Nei top ten, Alexandre

Marsoin (Comtec), il campione inglese F.3 Jaime Alguersuari (Tech 1) al debutto assoluto con questa monoposto, poi un altro ragazzo molto interessante: Max Chilton, schierato da Comtec. Il primo dei piloti provati da Prema è risultato Renger Van der Zande, l'olandese che con la squadra di Rosin da due stagioni corre nella F.3 europea. Anch'egli è atteso al salto in WSR, ma il 5 dicembre sarà a Dubai col team Arden per partecipare alla seconda prova della GP2 Asia. Solo due gli italiani in pista, a dimostrazione ulteriore della scarsa conoscenza del motorsport dei nostri piloti: Pasquale Di Sabatino, che ha voglia di rivincita e ha provato per la RC Motorsport, e Federico Leo, che ha avuto il giusto approccio ad una monoposto veloce e difficile.

Massimo Costa



Claudio Cantelli - Prema - 1:17.161

Greg Mansell - Ultimate/Signature - 1:16.325



Jaime Alguersuari - Carlin - 1:17.312



Roberto Merhi - Epsilon - 1:16.127



È qui la



Le Borse crollano, l'economia va a rotoli, i piloti non trovano il budget per correre, i team faticano a completare gli schieramenti. Tutti discorsi reali, veri. Ma c'è un mondo a parte, nel motorsport, che non sembra toccato dai venti della crisi. E' la F.3 Euro Series. La scorsa settimana doveva

essere diramato l'elenco delle squadre iscritte al campionato 2009, che non accetterà più di trentadue vetture. Ma gli organizzatori della DMSB sono in difficoltà. Sul tavolo infatti, si sono ritrovati una richiesta per un totale di cinquanta monoposto. Di queste, si sa che due sono già salta-

te, ne rimangono dunque quarantotto. Considerando che mediamente ogni squadra chiede di entrare nel campionato con due monoposto, significa che vi sono otto nuove strutture che intendono correre nella F.3 europea. Una cosa è certa: la priorità spetta a chi ha sempre creduto nel-

la categoria e a chi vi ha partecipato negli ultimi anni. Chi è dentro è dentro insomma. Le gomitate le faranno chi vuole entrare a far parte di questo piatto ricco. Questa stagione, alcuni team hanno presentato anche quattro monoposto, come Manor, ART, Signature e RC. Alcune hanno perso pezzi

festta!



nel corso dei mesi, altre rinunceranno a continuare a portare nel paddock quattro Dallara. Questo consentirà di avere uno spazio per qualche new entry, ma a conti fatti, i posti disponibili non dovrebbero essere più di tre o quattro vetture per le sedici richieste. Tra queste, spicca l'italiana

Ombra di Massimo Pollini mentre, per rimanere in ambito tricolore, sicure di essere della partita sono Prema e RC Motorsport. Rimane il duello tra i motoristi Mercedes e Volkswagen, la Toyota ha dato forfait una volta che ha capito che l'impegno sarebbe stato decisamente oneroso.

Alcuni dei team che hanno inviato la domanda

Epsilon Barazi
Motopark
Ultimate
Ombra
TME

I team sicuri di correre nel 2009

ART
Mucke
Manor
Prema
RC Motorsport
Signature
Carlin
SG Formula
HBR

conta più

Dove la pole della vittoria

Ad un primo approccio, è decisamente singolare capire come possa un circuito cittadino asiatico, ad un'ora di aliscafo da Hong Kong, essere stato il crocevia di tante carriere di giovani piloti che hanno poi scritto un'importante fetta della storia dell'automobilismo sportivo. Perché il Gran Premio di Macao è l'evento per eccellenza per i piloti che militano nelle categorie propedeutiche? I motivi sono diversi. **Primo:** il circuito è un tracciato unico al mondo, con un rettilineo lunghissimo, inframezzato da due curve veloci

tra cui la nota Mandarin, da fare in pieno. Poi, la grande frenata della Lisboa, dove inizia il tratto cittadino, quasi tre chilometri di budello tra saliscendi e staccate che fanno sembrare Montecarlo un'autostrada. E per di più i piloti devono guidare senza poter contare sul carico aerodinamico, che viene sacrificato a favore della velocità di punta sul dritto. **Secondo:** a Macao non si bluffa. Non si possono ovviamente fare test, ed è ben noto alla vigilia chi conosce o no il tracciato. ►

segue a pag 34



Photo Pellegrini

Novembre 2004. Sulla prima curva del circuito cittadino di Macao si avventano tre piloti sconosciuti al grande pubblico: Lewis Hamilton, Robert Kubica e Nico Rosberg

Nell'era delle carriere programmate, e di piloti che si inventano proprio di tutto per essere sempre in pista, Macao è una stupenda eccezione di chiarezza. **Terzo:** la trasferta asiatica è tradizionalmente l'evento conclusivo della stagione mondiale della Formula 3. È un'ultima chance per mettersi in mostra, perché la gara è sempre in un periodo di pieno 'mercato piloti' per la stagione successiva. A questo si deve la presenza in pista di tantissimi manager, ed anche team-principal di strutture anche non impegnate direttamente nel weekend di gara.

E poi c'è la difficoltà di una pista che non perdona. I margini che possono differenziare due piloti su un tracciato tradizionale, alla Tilke per intenderci, a Macao si triplicano. I tre decimi diventano un secondo, e chi ne ha di meno paga un prezzo enorme. Per questo motivo, tra gli addetti ai lavori, sul circuito "Guia" a tenere banco sono soprattutto le qualificazioni. La storia del Gran Premio asiatico è zeppa di successi frutto di weekend dominati, ma anche di vittorie fortunate, dovute ad errori degli avversari che hanno messo in condizioni i passisti (si fa per dire) di approfittare delle situazioni. Accadde nel 2002 a Tristan Gommendy, l'anno dopo a Nicolas Lapierre, e nel 2005 a Lucas Di Grassi. Vincitori sì, ma mattatori no.

Per chi deve investire su un pilota, l'elemento fondamentale è la performance, l'attitudine. Poi ci può stare un contatto di gara che mette fine anticipatamente al weekend, ma la sostanza resta. La qualifica sotto questo aspetto non mente, è una sfida tra il pilota e il cronometro che passa attraverso quel sottile margine che determina il sfiorare un muro, cosa indispensabile per emergere, e finirci contro. E lo è anche per i tecnici che lavorano sulle monoposto, che vedono nella performance Macaense la verifica più prestigiosa del loro operato. Andando a ritroso, nel 2005 Loic Duval salì a Macao sulla monoposto dell'ASM utilizzata da Lewis Hamilton nel vittorioso campionato europeo, e stupì tutti in qualifica con un tempo ritenuto impossibile. Cosa che gli valse una

chiamata dal Giappone dove iniziò la sua avventura in Formula Nippon. L'anno prima si celebrò la sfida interna nelle fila della Manor Motorsport, con il 'dream team' Kubica-Hamilton, per l'occasione compagni di squadra. Il polacco svettò proprio davanti a Lewis, e cancellò in un giorno l'annata storta nella serie europea nel team Mücke. Paolo Montin, rimasto l'ultimo italiano a partire in pole position nel Gran Premio asiatico, svettò nel 2002, guadagnandosi la stima del team Tom's. Bjorn Wirdheim, poleman nel 2001 vinse poi la F.3000, mentre nel 2000 Narain Karthikeyan sancì l'ingresso di un pilota indiano nel gotha dell'automobilismo che poi lo portò fino alla F.1. E poi ancora Fabio Carbone nel 2003, per concludere con le pole del pilota Toyota Kamui Kobayashi nel 2006 e di Oliver Jarvis nel 2007, poi entrato nel DTM come pilota ufficiale. Da primato fu anche la performance di Nick Heidfeld nel 1996, che ottenne una clamorosa pole position da esordiente. La gara del tedesco non fu poi fortunata, ma dopo quel weekend per Nick arrivò la chiamata della McLaren, che lo supportò per cinque anni fino alla Formula 1. La storia è zeppa di episodi ed aneddoti che meriterebbero un libro. Tutti diversi, ma tutti uniti dalla conferma che a Macao impressionare conta di gran lunga più di una vittoria di fortuna.

Roberto Chinchero



Jarvis, poleman 2007





Matsuura-Montin-Gommendy



2008 Pal Varhaug
Norvegia

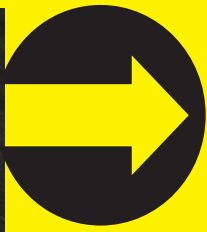
Passa lo straniero

Nove anni, nove campioni, nove nazioni diverse. La F.Renault 2000 italiana tra i suoi tanti meriti vanta anche questo singolare record. Dal 2000 al 2008 la categoria tricolore non ha mai annoverato un vincitore del suo Paese, fatto anche questo decisamente anomalo, ma ha portato al successo ragazzi provenienti da ogni continente. Europa, Sud America, Asia, perfino Oceania. Manca soltanto l'Africa, ma c'è mancato veramente poco, nel 2006, quando Adrian Zaugg, sudafricano, ha perso all'ultima gara il confronto con lo spagnolo Dani Clos. Il dato, unico nel suo genere, dei nove campioni provenienti da diverse nazioni, conferma una volta di più l'importanza della F.Renault italiana che ha sempre cercato di proporre calendari accattivanti capaci di attrarre

piloti da ogni dove. Una categoria che qualche anno è risultata anche più competitiva della serie europea. A sostegno dell'ottimo lavoro sempre svolto dagli organizzatori della Fast Lane, va riportato che altri campionati nazionali sono letteralmente spariti. La serie francese è sparita lo scorso anno venendo inglobata nella nuova West European Cup, quella tedesca non c'è più già da qualche stagione al pari dei campionati del Benelux. Tutti ritrovatisi sotto le insegne del North European Cup. Sopravvive il British F.Renault, per ovvi motivi tra l'altro, godendo della "immunità" di isola. Il 2009 sarà il decimo per la serie italiana, un traguardo tutto da festeggiare. Magari, e sarebbe ora (!), incoronando un pilota delle nostre parti.



2007 Mika Maki
Finlandia



2000 Felipe Massa - Brasile



2001 Ryan Briscoe - Australia



2002 José María López - Argentina



2003 Franck Perera - Francia



2004 Pastor Maldonado - Venezuela



2005 Kamui Kobayashi - Giappone



2006 Dani Clos - Spagna

Chiamatelo Daniele

Ha la carnagione scura, anzi, leggermente abbronzata amerebbe dire il Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi. Ha i capelli neri e ricci, una mamma calabrese e un padre siciliano. Un nome che fa Daniel, un cognome tipicamente italiano quale Ricciardo. Una simpatia innata, un sorriso sempre

dove ha un appartamento a Viareggio, vicino alla sede della Formula Medicine di Riccardo Ceccarelli, e in Australia praticamente non ci torna mai. Laggiù non hanno creduto troppo in lui. La Federazione nazionale non lo segue, il team della A1 Grand Prix lo ha snobbato. Poco male, in Europa,

Daniel ha trovato la fiducia della Red Bull che gli ha finanziato il 2008 nella F.Renault, e lui ha ripagato Helmut Marko vincendo il campionato West European Cup e giocandosi fino all'ultimo giro il titolo continentale, poi finito a Valtteri Bottas. In Ricciardo ha creduto anche il manager Marco Zecchi, ex Ferrari e che già ha gestito piloti come Gianni Morbidelli e Robert Doornbos. Questi è stato bravissimo a scovarlo nella F.BMW asiatica, lo ha portato in Italia nel 2007 per disputare la F.Renault tricolore con la RP Motorsport e sapendo come muoversi nell'ambiente è riuscito a inserirlo nella solita selezione Red Bull di fine anno. Il resto lo ha fatto il pilota, meritandosi la tuta blu. Il sempre più italiano Ricciardo nel 2009 potrebbe correre nella F3 inglese, seguendo il percorso già compiuto nel 2008 da Jaime Alguersuari e Brendon Hartley, piloti Red Bull che dal Renault sono stati spostati appunto alla categoria cadetta britannica. Ma intanto, l'italo-australiano la scorsa settimana ha potuto assaggiare la monoposto della World Series Renault, quella del team Carlin, dimostrando di sapersela cavare egregiamente tanto che ha concluso la prima giornata con il quarto tempo assoluto. Ricciardo è un pilota di qualità. Combattivo quando serve, riflessivo quando necessita. La sua guida appare molto fluida, non arretrante, e per questo si è anche subito trovato a suo agio con la Dallara della WSR, dove occorre molta pulizia. Segnatevi questo nome, Ricciardo. Potrà diventare il... Giovanni Alesi del 2000.

Massimo Costa



stampato sul suo volto. Tratti tipicamente latini. Eppure sul suo pennone sventola la bandiera australiana. Come è possibile? Questo ragazzo, che si è messo in testa di fare il mestiere (senza confini) del pilota, e che gli sta riuscendo pure piuttosto bene, arriva dalla lontana Perth dove i suoi genitori si sono trasferiti prima ancora che lui nascesse. Ricciardo ha il passaporto italiano, vive da ormai tre anni nella penisola



mamma calabrese
papà siciliano



Il nome nuovo è Scuncio

Martin Scuncio è il dominatore del Winter Trophy ad Adria del Formula 2000 Light vincendo. Il pilota cileno, protagonista del campionato F.3 della sua nazione, ha ottenuto due vittorie. Al volante della monoposto del team CO2 Motorsport di Ezio Cosmai, ha concluso una prima gara avvincente e combattuta che gli ha consegnato il successo solo a pochi giri dal termine, dopo aver duellato coi suoi compagni di squadra. Allo spegnersi dei semafori Thiemo Storz mantiene agevolmente la prima posizione, mentre alle sue spalle è lotta tra Mauro Brozzi e Scuncio, che infila il pilota della Bellspeed alla seconda curva. Non resta inerme Brozzi, che nel rettilineo dopo la terza staccata, con la sua Dallara di Formula 3 infila la monoposto di CO2 portandosi nuovamente in seconda posizione. Alle loro spalle, al termine del primo giro, Fabrizio Comi risalito in quarta posizione con la monoposto del team Alan precede Ludwig Ghidi, Giovanni Venturini, Alberto Bassi e Pierluigi Veronesi, tutti a bordo delle Tatuus di Ezio Cosmai. Nella seconda tornata Scuncio infila definitivamente Brozzi per il secondo posto, mentre alle loro spalle un contatto tra Ghidi e Comi, pone fine alla gara di entrambi. Nella parte finale del giro inoltre, Brozzi commette un errore finendo in testacoda. Colpo di scena alla diciottesima tornata quando Storz, che accusa problemi al cambio, si vede superato all'esterno della prima curva da Scuncio, e nel tratto centrale anche il giovane Venturini, alla sua prima gara, ottiene il secondo posto. Bisogna però sottolineare la buona prestazione del pilota tedesco, che per oltre cinque giri ha resistito in condizioni menomate ai più agguerriti compagni in seno alla CO2 Motorsport. Termina la gara con un quintetto d'archi del team CO2 Motorsport, che ha piazzato davanti a tutti il full composto da Scuncio, Venturini, Storz, Bassi e Veronesi. Primo cambio di 'colore' con la sesta piazza della TJ Emme di Luca Pizzico, famoso pilota virtuale alla sua seconda gara nel Formula

2000 Light, dopo l'appuntamento di Imola. In gara 2, non si schiera per la seconda manche Fabrizio Comi, con la monoposto Alan danneggiata a causa del contatto precedente con Ghidi. Nel prestart Thiemo Storz spegne il motore, con conseguente secondo giro di formazione. Al via effettivo della gara, Ludwig Ghidi, poleman della corsa, viene infilato da Scuncio, che conquista così la leadership che non verrà più messa in discussione. Al termine del primo passaggio, in terza posizione si installa Giovanni Venturini, seguito da Mauro Brozzi, con la prima Dallara F3, seguito da Pierluigi Veronesi, Domenico Ferlito e Christophe Vernet. Al secondo giro Ferlito supera Veronesi portandosi in quinta posizione, mentre davanti Scuncio ha preso un po' di margine su Ghidi, incalzato da Venturini. Nel corso dell'ottava tornata Venturini supera Ghidi per la seconda posizione. Da qui in poi la gara vedrà solo, nella parte centrale, un leggero recupero di Storz, partito dai box, già decimo. Brozzi supera, al diciassettesimo passaggio, Ghidi per il terzo posto assoluto, portandosi a ridosso di Venturini per cercare di agguantare la piazza d'onore. Il giovane pilota del CO2 Motorsport, vistosi incalzato, abbassa il suo ritmo e recupera decimi importanti su Scuncio. All'ultimo giro, i tre piloti sono racchiusi in un secondo, con Brozzi che alla Cavanella Po tenta l'attacco ai due davanti, ma arrivando lungo deve desistere, conquistando un'onorevole terza posizione. Con Ludwig Ghidi che mantiene la quarta posizione dagli attacchi di Vernet, si transita sotto la bandiera a scacchi con Alberto Bassi al sesto posto, Domenico Ferlito, Pierluigi Veronesi, Luca Pizzico e Thiemo Storz a chiudere la top ten. Proprio Pizzico dimostra grande carattere tenendo dietro un arretrante Storz, che non riesce nei giri finali a superare il virtual driver, ormai sempre più a suo agio con le vetture reali.

Antonio Caruccio



L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 9 novembre 2008

- 1 - Martin Scuncio - CO2 - 21 giri in 26'35"429
- 2 - Giovanni Venturini - CO2 - 0"414
- 3 - Thiemo Storz - CO2 - 3"651
- 4 - Alberto Bassi - CO2 - 4"108
- 5 - Pierluigi Veronesi - CO2 - 7"548
- 6 - Luca Pizzico - TJ Emme - 24"969
- 7 - Domenico Ferlito - Tomcat - 27"061
- 8 - Christophe Vernet - AP - 37"110
- 9 - Luca Spiga - Emmegi - 50"676
- 10 - Marco Spiga - Emmegi - 1'02"963
- 11 - Andrea Leoni - Alan - 1'03"149
- 12 - Luigi Folloni - Bellspeed - a 1 giro *

Ritirati

- 2 giri - Ludwig Ghidi - CO2
- 2 giri - Mauro Brozzi - Bellspeed *
- 1 giro - Fabrizio Comi - Alan *
- 1 giro - Gilles Pagani - Alan *

Giro Veloce: Marin Scuncio 1'14"992

* Indica le monoposto di F.3

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 9 novembre 2008

- 1 - Martin Scuncio - CO2 - 20 giri in 25'16"787
- 2 - Giovanni Venturini - CO2 - 1"046
- 3 - Mauro Brozzi - Bellspeed - 1"289 *
- 4 - Ludwig Ghidi - CO2 - 4"361
- 5 - Christophe Vernet - AP - 9"482
- 6 - Alberto Bassi - CO2 - 10"218
- 7 - Domenico Ferlito - Tomcat - 10"606
- 8 - Pierluigi Veronesi - CO2 - 13"818
- 9 - Luca Pizzico - TJ Emme - 21"850
- 10 - Thiemo Storz - CO2 - 23"078
- 11 - Andrea Leoni - Alan - 41"919
- 12 - Gilles Pagani - Alan - 42"276 *
- 13 - Luca Spiga - Emmegi - 53"341
- 14 - Marco Spiga - Emmegi - 53"409
- 15 - Luigi Folloni - Bellspeed - a 1 giro *

Non Partito

- 1 giro - Fabrizio Comi - Alan *

Giro Veloce: Mauro Brozzi 1'14"528 *

* Indica le monoposto di F.3

Il Trofeo Invernale

1. Scuncio 66 punti; 2. Venturini 56; 3. Bassi 40; 4. Storz 37; 5. Veronesi & Vernet 34; 7. Ferlito 32; 8. Pizzico 30; 9. Ghidi 29; 10. Brozzi 28; 11. L. Spiga & Leoni 16; 13. M. Spiga 12; 14. Folloni 7; 15. Pagani 6; 16. Comi 1.



Treluyer-Motoyama campioni bagnati

Doppio successo in casa Nissan nel finale di stagione SuperGT al Fuji. A far coppia con il successo in pista di Tsugio Matsuda e Nelson Philippe è arrivato il titolo, conquistato al termine di un campionato tutto nel segno delle nuovissime GT-R, da Benoit Treluyer e Satoshi Motoyama (**sopra**). Per Matsuda e Philippe, la mossa vincente è arrivata prima del via, quando Kazuyoshi Hoshino, boss di casa Impul, ha deciso di montare gomme slick nonostante un breve rovescio avesse convinto a puntare sulle rain i principali rivali. Con la fine dell'acquazzone, Matsuda ha iniziato ad aumentare il proprio vantaggio, assestando il colpo del knock-out quando

tutti si sono visti costretti a passare agli pneumatici da asciutto. Nonostante un nuovo acquazzone, Philippe ha completato l'opera in tranquillità, centrando un settimo successo record per la casa di Yokohama. A completare il podio, due equipaggi Lexus: Tachikawa e Lyons hanno concluso al secondo posto dopo un recupero nel finale, nel disperato tentativo di contendere la vittoria in campionato, seguiti dai compagni di marca Lexus Daisuke Ito e Bjorn Wirdheim. Altre quattro Lexus SC430 hanno occupato le posizioni dalla quinta all'ottava, dietro la NSX di Duval ed Hiranaka.

Marco Cortesi

L'ordine di arrivo, domenica 9 novembre 2008

- 1 - Matsuda-Philippe (Nissan GT-R) - Impul
66 giri 1.57'09.624
- 2 - Tachikawa-Lyons (Lexus SC430) - Cerumo - 12.270
- 3 - Ito-Wirdheim (Lexus SC430) - LeMans - 13.927
- 4 - Duval-Hiranka (Honda NSX) - Nakajima - 41.177
- 5 - Takagi-Couto (Lexus SC430) - Sard - 42.915
- 6 - Dumbreck-Kataoka (Lexus SC430) - Kraft - 58.891
- 7 - Wakisaka-Lotterer (Lexus SC430) - Tom's - 01'47.061
- 8 - Tsuchiya-Ishiyama (Lexus SC430) - Tsuchiya - 1Lap
- 9 - Motoyama-Treluyer (Nissan GT-R) - Nismo - 1Lap
- 10 - Kaneishi-Kaneishi (Honda NSX) - Real - 1Lap
- 11 - Krumm-Yanagida (Nissan GT-R) - Nismo - 1Lap
- 12 - Firman-Izawa (Honda NSX) - Team Aguri - 1Lap
- 13 - Quintarelli-Yokomizo (Nissan GT-R) - Hasemi - 2 giri
- 14 - Michigami-Kogure (Honda NSX) - Dome - 2 giri
- 15 - De Oliveira-Ara (Nissan GT-R) - Kondo - 20 giri

Ritirati

Ide-Hosokawa - 17 giri

Il campionato finale

1. Motoyama-Treluyer 76; 2. Tachikawa-Lyons 72; 3. Wakisaka-Lotterer 63; 4. Philippe-Matsuda 61; 5. Michigami-Kogure 60; 6. Krumm-Yanagida 57; 7. Firman-Izawa 49; 8. Dumbreck-Kataoka 45; 9. Duval-Hiranaka 43; 10. Ide-Hosokawa 41; 11. Quintarelli-Yokomizo, Wirdheim 39; 13. De Oliveira-Ara 34; 14. Tsuchiya-Ishiyama 23; 15. Ito 21.



Johnson ad un passo dal titolo

E' quasi fatta per Jimmie Johnson: grazie al successo conquistato a Phoenix, Arizona, un trentaseiesimo posto sarà sufficiente ad Homestead per festeggiare il terzo titolo consecutivo. Dopo un inizio convincente di Kurt Busch, estremamente competitivo grazie agli aggiornati motori Dodge montati dal team Penske, Johnson è passato in testa per la prima volta al giro 81, dopo che una bandiera rossa per pioggia (in pieno deserto, sich...) aveva bloccato i suoi tentativi precedenti. Neutralizzato McMurray (sopra), balzato davanti grazie ad un velocissimo pit-stop a due terzi di corsa, il campione in carica ha controllato negli ultimi giri un prepotente ritorno di Busch, cen-

trando la settima vittoria dell'anno. Dietro a McMurray, riuscito a chiudere in terza piazza, Carl Edwards ha recuperare fino al quarto posto dopo un inizio difficile, pur senza dar mai la sensazione di poter competere con i primi. A completare la top-5 è stato Denny Hamlin, davanti a Dale Earnhardt Jr, Kevin Harvick e Kyle Busch. Numerosi gli incidenti, che hanno quasi sempre visto coinvolti gli ex delle ruote scoperte. Dopo l'errore di Hornish, che aveva coinvolto anche Elliott Sadler nelle prime fasi, ed il violento botto di Vickers, tradito da una gomma, si è arrivati anche all'esposizione della bandiera rossa al giro 269. Ad innescare la carambola, una toccata di Montoya ai danni di

Mears, con il risultato di far finire Scott Speed letteralmente sotto a David Gilliland nel tentativo di superare indenne il blocco. Un'altro pile-up è avvenuto sul traguardo, a seguito di una sportellata rifilata da Kenseth ad Allmendinger (i due erano finiti in testacoda, insieme a Tony Stewart, pochi giri prima). Coinvolto, stavolta incolpevolmente, Montoya, insieme a Schrader, Robby Gordon e Bill Elliott. Allmendinger e Montoya hanno poi concluso, nonostante i guai in pista, in sedicesima e diciassettesima posizione. Top-20 sono arrivate anche per Marcos Ambrose, Bobby Labonte e Dave Blaney

Marco Cortesi

L'ordine di arrivo, domenica 9 novembre 2008

- 1 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 313
- 2 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 313
- 3 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 313
- 4 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 313
- 5 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 313
- 6 - Dale Earnhardt Jr. (Chevy) - Hendrick - 313
- 7 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 313
- 8 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 313
- 9 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 313
- 10 - David Ragan (Ford) - Roush - 313
- 11 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 313
- 12 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 313
- 13 - Kasey Kahne (Dodge) - Evernham - 313
- 14 - Mark Martin (Chevy) - DEI - 313
- 15 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 313
- 16 - A.J. Allmendinger (Dodge) - Evernham - 313
- 17 - Juan Montoya (Dodge) - Ganassi - 313
- 18 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 313
- 19 - Bobby Labonte (Dodge) - Petty - 312
- 20 - Dave Blaney (Toyota) - Davis - 312
- 21 - Travis Kvapil (Ford) - Yates - 312
- 22 - Tony Stewart (Toyota) - Gibbs - 312
- 23 - Regan Smith - (- Chevy) - DEI - 312
- 24 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 311
- 25 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 311
- 26 - Paul Menard (Chevy) - DEI - 311
- 27 - Ken Schrader (Toyota) - HOF - 311
- 28 - Robby Gordon (Dodge) - Gordon - 311
- 29 - Bill Elliott (Ford) - Wood - 311
- 30 - Elliott Sadler (Dodge) - Evernham - 310
- 31 - Reed Sorenson (Dodge) - Ganassi - 309
- 32 - Sterling Marlin (Chevy) - Phoenix - 309
- 33 - Sam Hornish Jr. - (- Dodge) - Penske - 308
- 34 - Ryan Newman (Dodge) - Penske - 302
- 35 - David Gilliland (Ford) - Yates - 298
- 36 - Casey Mears (Chevy) - Hendrick - 278
- 37 - Johnny Sauter (Chevy) - Haas - 274
- 38 - Scott Riggs (Chevy) - Haas - 271
- 39 - Kyle Petty (Dodge) - Petty - 270
- 40 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 269
- 41 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 266
- 42 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 29
- 43 - Martin Truex Jr. (Chevy) - DEI - 27

Il Campionato

1. Jimmie Johnson 6561; 2. Carl Edwards 6420; 3. Greg Biffle 6358; 4. Jeff Burton 6292; 5. Kevin Harvick 6233; 6. Clint Bowyer 6226; 7. Jeff Gordon 6151; 8. Matt Kenseth 6091; 9. Denny Hamlin 6090; 10. Dale Earnhardt Jr. 6087; 11. Kyle Busch 6080; 12. Tony Stewart 6059.



DEI e Ganassi al centro del mercato piloti

Nonostante le numerose cartucce sparate nelle scorse settimane, è ancora attivo il mercato in Sprint Cup. A tenere banco però, come accaduto nel 2007, sono le squadre. Sembra essere a buon punto la trattativa per una fusione tra i team Ganassi (a destra) e DEI, che farebbe nascere una for-

mazione a quattro punte capitanata in pista proprio da Chip Ganassi. Da sciogliere il nodo Martin Truex Jr, che non ha ancora rinnovato il

proprio contratto. Entrato in precedenza in trattativa con DEI, anche il team Petty è alla ricerca di un partner per la prossima stagione, che vedrebbe anche la partenza di Kyle Petty. Costretto ad "emigrare" dalla volontà della squadra di famiglia di schierare a tempo pieno il giovane Chad McCumbee, Petty potrebbe dividere la Ford Fusion

dei Wood Brothers con Bill Elliott. Dubbi ci sono anche in casa Penske e Gibbs: Kurt Busch, in precedenza pronto ad andarsene causa mancanza di competitività, potrebbe essere convinto a restare dalle ritrovate prestazioni delle Dodge Charger del Capitano, mentre il team di proprietà del guru NFL sta valutando se dare a Joey Logano un'altra stagione nell'ombra, per evitare di "bruciarlo" troppo presto come sostituto di Tony Stewart.





Piacerebbe a... Batman

V6 3.5 24V 360 Cavalli



Lo scorso 4 novembre, ha girato sulla pista di Le Castellet con alla guida Kurt Mollekens, che si alterna tra un ruolo di pilota sempre più saltuario (ma maledettamente veloce) e quello di team manager della KTR impegnata nella World Series Renault. La bellissima e nuovissima Megane che darà vita al Trophy europeo nel 2009 continua a percorrere chilometri su chilometri e questa volta lo ha fatto davanti alle squadre che la utilizzeranno tra pochi mesi. A Le Castellet infatti, hanno girato le vecchie Mégane, prossime alla pensione, con almeno una trentina di piloti, parecchi volti nuovi. Il distacco tra la Mégane che ha gareggiato dal 2005 al 2008 e quella che ne prenderà il posto è netto. La carrozzeria è infatti ispirata da quella che si

chiama la Nouvelle Mégane Coupé, spinta da un motore Nissan V6 3.5 24 valvole di 360 cavalli. Una vera bestia. Ogni piccolo particolare, soprattutto dal punto di vista aerodinamico (il coefficiente di penetrazione è migliorato del 20 per cento), è estremamente curato e ad una prima vista, la vettura francese è decisamente aggressiva, accattivante. Le marce sono azionate tramite le palette poste dietro al volante, le portiere si aprono come sulla macchina di Batman... scorrendo verso l'alto. Le performance sono paragonabili a quelle di una vettura GT3. La commercializzazione della nuova Megane avverrà a fine anno e sarà dotata di un kit per l'adattamento. La modifica del telaio sarà effettuata presso l'Alpine.

Provocazione

Giovedì 7 novembre ad Adria è scesa in pista con Gianni Morbidelli un'Audi RS4 in versione alleggerita rispetto a quella del Campionato Italiano Superstars, ma anche più light nel propulsore: il V8 è stato infatti portato a quattro litri mediante accorciamento della corsa della versione di serie (4.200cc). Il perché lo ha spiegato Emilio Radaelli: "Stiamo ancora aspettando che gli organizzatori

della Superstars ci facciano sapere se sarà possibile prendere parte nel 2009 alla loro serie con una vettura basata sulla piattaforma A5. Nel frattempo abbiamo avuto segnali di interesse concreto provenienti dal mercato del CITE. Alcuni piloti ed un team da tempo attivo nelle gare Turismo credono infatti che la RS4 in versione CITE abbia un potenziale ed abbiamo aperto una trattativa

per vendere una o più vetture. Essendosi concluso da tempo il Superstars, abbiamo avuto la possibilità di alleggerire la vettura montando nuovi elementi della carrozzeria in carbonio come porta lato-pilota e cofano posteriore anche se siamo scesi solo a 1310 kg e non al peso minimo. Inoltre abbiamo portato il motore entro i limiti dei quattro litri previsto dal regolamento e siamo



RS4

venuti ad Adria per capire cosa può valere la RS4 in questo nuovo contesto. E penso che, visti i primi riscontri, la vettura abbia un potenziale interessante anche in questa categoria". Morbidelli, che per la prima volta usava le gomme Dunlop previste nella categoria, si è detto colpito dall'ottimo passo della nuova versione, ha percorso un centinaio di chilometri ottenendo come miglior tempo

1'19"1, un tempo da paragonarsi alla pole position della gara CITE di settembre in cui il poleman Nicola Bianchet (BMW M3 E46) aveva ottenuto 1'19"353. La squadra ha anche paragonato la RS4 "quattro litri" alla RS4 in versione Superstars, su cui Morbidelli ha ottenuto 1'20"1 con l'auto portata al peso minimo di categoria. Nella qualifica della gara Superstars Morbidelli aveva otte-

nuto la pole con 1'20"817, ma in quella occasione la sua RS4 era appesantita da oltre un quintale di zavorra dovuta ai risultati ottenuti in campionato. Morbidelli ha anche testato la mattina un nuovo muso a elevata deportanza sulla RS4 Superstars, che potrebbe essere impiegato nella prossima stagione nell'una o nell'altra categoria, o in entrambe.





Il baby Lambo vuole crescere



A Vallelunga hai coronato con il titolo una annata fantastica nel Campionato Italiano GT3, affrontato per il terzo anno consecutivo con la Lamborghini. Metabolizzato il successo, come commenteresti questa stagione?

"Sapevamo di essere competitivi e che la vettura andava forte, ormai ho una grande esperienza su questa macchina correndovi da tre anni. Abbiamo iniziato con qualche incertezza perchè nella prima gara di Monza il mio compagno Matteo Grassotto ha purtroppo sbattuto nelle prove libere, nell'impatto è rimasto danneggiato il telaio della vettura e abbiamo dovuto saltare le due corse brianzole. Ci siamo ripresi al Mugello, ma a Magione abbiamo riportato la rottura del motore e della sospensione. Le prime gare sono state quindi un po' sofferte a causa di problemi di affidabilità, indipendenti dalla squadra, e da un errore di Matteo. Però siamo sempre stati veloci, pur non ottenendo alcun

punto. Dopo Valencia, abbiamo saltato un'altra gara per un problema alla centralina dove non abbiamo preso il via della corsa. Poi il nostro riscatto, ottenendo un primo ed un secondo posto al Mugello, con la seconda parte della stagione in crescendo. Mi sono trovato a mio agio con Grassotto, pilota veloce, oltre che un ragazzo eccezionale; è stata una bella stagione per tutti e due, anche perchè siamo stati coadiuvati da una squadra che ha svolto un ottimo lavoro, a cui va sicuramente un ringraziamento, nella persona del suo responsabile, Claudio Rossetto, diventato nel corso degli anni un amico, piuttosto che un ottimo team manager".

- Come ti sei trovato al volante di questa Lamborghini?

"È una vettura che conosco benissimo, è come se mi fosse cucita addosso e l'ho sviluppata insieme alla mia squadra. Il secondo posto del Mugello è stato importante perchè ci ha dato l'opportunità

di confrontarci con piloti esperti quali Matteo Malucelli e Marcello Zani, che sono però riusciti a vincere la prima manche grazie alla mancanza di penalità in quanto esordienti nel round toscano, mentre noi dovevamo scontare trenta secondi. In gara 2 invece, siamo riusciti a vincere pur con uno svantaggio di quindici secondi. Questo è stato un momento fondamentale della stagione in cui ci siamo battuti contro una vettura molto performante come la Aston Martin guidata da due piloti di indiscusse potenzialità. Nell'ultimo round di campionato a Vallelunga è stato bello lottare con mio fratello Andrea, venuto ad aiutarmi per la conquista del titolo. Mi sono divertito molto, constatando che la macchina è molto competitiva, soprattutto in qualifica, dimostrandosi al livello delle GT2. Correre il campionato italiano per il terzo anno forse è un po' limitativo, ma questa è stata la decisione della squadra, a cui mi sono volentieri rimesso".

- Un sodalizio con Mik Corse che dura dal tuo esordio con le ruote coperte... quanto conta l'affinità e la fiducia tra team e piloti in una categoria come il GT in cui non c'è solo la componente umana, ma un vero e proprio lavoro di squadra?

"Secondo me molto, perchè con la mia squadra mi sono trovato benissimo; ho inoltre trovato dei compagni con cui ho avuto un ottimo feeling, da Luciano Linossi il primo anno, molto più esperto di me alla mia prima esperienza con le ruote coperte, a Giovanni Berton lo scorso anno, con cui ho stretto un'amicizia che va al di là del paddock. Ovviamente è più recente, ma non meno intenso, il legame tra me e Matteo, con cui ho corso e vinto nel 2008. Dà soddisfazione aver vinto tre differenti titoli con compagni diversi, mantenendo però costante la squadra di uomini intorno a me, a cui va un pensiero speciale per l'ottimo lavoro svolto in ogni condizione permettendomi di mette-



re in luce al meglio le mie potenzialità, e parte di questo successo va certamente dedicato a loro”.

- Tornando sul tuo passaggio in GT, hai come tutti i piloti affrontato delle stagioni in formula, ma a differenza di molti, sei stato uno dei primi ad adattarsi nel 2006 alla Gallardo.

“Sento spesso altri colleghi che non ritengono le Gran Turismo auto da corsa se paragonate ad una monoposto... ma non sono d'accordo. Semplicemente, richiedono diversi stili di guida. Se in curva un formula tende a scivolare lungo la traiettoria, il GT invece interrompe la curva, portandoti a realizzarla in più tempi, perché è una macchina molto più fisica che va dominata a causa dell'enorme potenza che sviluppa. Non tutti i piloti che vanno forte in monoposto riescono ad essere competitivi anche con le ruote coperte. Personalmente mi piacciono entrambi gli stili, versatilità che mi ha

aiutato nel trovarmi a mio agio in ogni condizione.

- Per tornare alla tua stagione 2008, dovendo scegliere il miglior momento, quale segnaleresti?

“L'ultima gara perché è stata l'apoteosi, la macchina andava benissimo e mi ha permesso di raccogliere un risultato eccezionale, coadiuvato anche dall'arrivo di mio fratello”.

- Il peggiore invece?

“Magione. Perché mentre ero in testa mi si è rotta la sospensione, fatto che mi ha costretto a sbattere contro il muro, il mio primo vero incidente in GT. Non più fortunato fui in gara 2, dove ho dovuto registrare la rottura del propulsore”.

- Nella tua vita sportiva non ci sono soltanto vetture GT. Hai provato insieme a tuo fratello Andrea la Lucchini del team Racing Box di classe LMP2. Com'è andato questo test?

“Direi che il test è andato bene. Abbiamo girato in buoni

tempi, pur avendo percorso poche tornate sono riuscito ad adattarmi in fretta alla vettura. La macchina mi è piaciuta molto perché, rispetto ad una Gran Turismo, è molto più simile da guidare a un formula, essendo molto veloce in curva, oltre che montare freni in carbonio può vantare minor peso ed una maggior stabilità nei cambi di direzione”.

- Quali probabilità ci saranno di vederti al via della LMS 2009?
“C'è anche un'ipotesi LMS per la prossima stagione, sicuramente interessantissima”.

- Sempre con la Lamborghini in questa stagione hai partecipato al GT Open con la stessa macchina e team, cogliendo anche un successo a Spa. Cosa si prova ad essere uno dei piloti più versatili del panorama motoristico nazionale e non solo?

“È una bella soddisfazione anche perché sono arrivato a Spa dopo un evento con la Mik Corse a Vallelunga. Sono arri-

vato in Belgio quando tutti avevano già affrontato il primo turno di prove libere, e saltato in macchina per la seconda sessione ho segnato il miglior tempo. Poi, ho ottenuto la pole position seguita dalla vittoria nella prima manche. Spa è la mia pista preferita e credo si sia visto dai risultati”.

- Attese, progetti ed aspettative per la prossima stagione? Cosa c'è nel futuro di Giacomo Piccini?

“Spero di poter continuare con Mik Corse. C'è un progetto molto interessante con la Lamborghini GT2, anche se stiamo ancora valutando tutte le opzioni. Potremmo anche portare avanti in parallelo il campionato Le Mans Series, viste le poche date della categoria endurance. È arrivato il momento di crescere, mi sento un po' stretto nel GT Italiano e credo sia arrivato il momento di fare nuove esperienze”.

Antonio Caruccio

Ruote nel

Carlo Abarth L'uomo che sussurrava ai motori



Carlo Abarth in posa con alcune delle sue fortunate "creature"

Un uomo sdraiato sulla pista scruta attentamente l'orizzonte, mentre regge in una mano un cronometro. Al passaggio di una vettura prototipo, ferma le lancette e abbozza un sorriso nel vedere il tempo segnato. Lo scenario è il mitico anello di alta velocità dell'Autodromo di Monza, l'epoca è la fine degli anni '50, l'uomo è Carlo Abarth. Un mito che ha scritto pagine storiche dell'automobilismo mondiale. Definito da alcuni come "l'uomo che sussurrava ai motori", ha animato i sogni di tantissimi appassionati, che ancor oggi danno vita a raduni in tutto il mondo sotto il segno del leggendario "scorpione". Il simbolo scelto da Abarth in quanto suo segno zodiacale e che ha sempre contraddistinto i suoi prodotti. La storia dell'imprenditore meranese ha inizio esattamente un secolo fa, il 14 novembre del 1898. Sebbene sia nato a Vienna, Abarth è da considerarsi alto atesino a tutti gli effetti. Le notizie circa la sua famiglia, risalgono alla seconda metà dell'ottocento, quando il nonno omonimo Karl, gestisce un servizio taxi

tempo



con carrozze trainate da cavalli nel tratto che va da Merano al Passo di Resia, in Alto Adige. Un'attività che si combina anche con quella di albergatore, macellaio e pure produttore di salumi. Uno dei suoi figli, anch'esso di nome Karl, emi-

gra nella vicina Austria, dove abbraccia la carriera militare, diventando ufficiale dell'esercito austriaco. Qui si sposa e diventa padre per l'appunto del nostro Carlo, ma una volta lasciata la vita di caserma, torna a Merano con tutta la fami-

glia. Un ritorno temporaneo, in quanto a seguito del divorzio dei coniugi Abarth, ancora giovanissimo, si ritrova a Vienna accanto alla madre, insieme alla sorella minore Anna. Nella capitale austriaca, ha comunque modo di coltivare la

sua grande passione per i motori. Inizia come meccanico in un'officina che collaborava con la facoltà di ingegneria di Vienna per le meccaniche di precisione. Lavora anche alla Degan, dove si producono i telai delle motociclette e proprio qui conosce Josef Opawsky, campione delle due ruote, che lo introduce nella scuderia della Motor Thun.

Nella storica fabbrica di motociclette, Abarth lavora alle revisioni dei veicoli e collauda nuove soluzioni. E' così che ha modo di progettare il suo primo telaio in collaborazione con la Degan. Nel frattempo, si cimenta anche come pilota vincendo alcune gare europee. Memorabile la sfida lanciata all'Orient Express, a bordo di un sidecar da lui stesso progettato. Una competizione che lo vede prevalere sui 1.370 chilometri del tratto tra Vienna ed Ostenda. Un'affermazione a cui la stampa da un notevole risalto. L'annessione dell'Austria alla Germania di Hitler del 1938, induce Abarth a trasferirsi dapprima a Trieste, poi a Lubiana. Qui, durante l'occupazione italiana nel '43, gli viene concesso un lasciapassare per poter raggiungere l'Alto Adige. Tornato nella sua terra d'origine, trova lavoro presso una azienda produttrice di trattori, ma è costretto a vivere in clandestinità. Terminato il secondo conflitto mondiale, l'attività di Abarth decolla: si concentra nella vendita delle biciclette, nella produzione di motori, nonché di accessori. Un passo importante lo compie nel 1946, quando il celebre costruttore di auto Ferdinand Porsche, gli conferisce l'incarico di curare gli interessi della Casa tedesca in Italia. ►

segue a pag 62

Ruote nel

soprattutto per quanto riguarda le nuove soluzioni meccaniche. E' il preludio alla svolta nell'ambito delle quattro ruote. Convinto dall'amico Tazio Nuvolari, Abarth accetta il ruolo di direttore sportivo della Cisitalia (Consorzio Italiano Sportivo Italia), la casa torinese impegnata nelle competizioni automobilistiche a livello europeo. Purtroppo l'avventura non ha fortuna, complice un fallimento che travolge la Cisitalia stessa. Abarth però, non demorde e nel 1949 fonda a Torino la Abarth & C., la cui attività spazia dalla produzione di autovetture, ai kit per le auto sportive.

La memoria corre subito alle famose marmitte: un prodotto di grande successo, che oltre ad incrementare leggermente le prestazioni, rendeva il rombo dei motori più gradevole. Al punto da divenire una vera e propria icona del marchio dello scorpione. Una nuova svolta arriva con la nascita della Fiat 600, un'automobile alla porta-

ta delle famiglie italiane, che in breve tempo invade l'intera penisola. Abarth coglie immediatamente l'occasione per creare una serie di elaborazioni, destinate a dominare la scena per ben 15 anni. Una mossa che consente all'imprenditore meranese di passare dalla strada alla pista. Nel febbraio del '58 la "Nuova 500 Fiat", ribattezzata poi Fiat 500 Abarth, si distingue per le prestazioni di alto livello sfoderate sull'anello di alta velocità dell'Autodromo di Monza. Guidata da diversi piloti, tra cui Manfredini, Zagato e Mario Poltronieri, divenuto poi la voce Rai per i motori, la 500 Abarth dotata di un motore di 26 cavalli a 5.000 giri al minuto, tocca i 120 km/h. E per un'intera settimana gira senza mai fermarsi, alla media di 108 km orari. Un'impresa che sale alla ribalta della cronaca e che fa della 500 un vero e proprio fenomeno motoristico. Un'impresa che fa scoccare l'idillio tra la Fiat e Abarth, il quale si vede

proporre un contratto alquanto proficuo. La proposta prevede infatti un premio in denaro per ogni vittoria o record stabilito in ogni parte del mondo, con ovviamente una Fiat Abarth. Una forma di finanziamento ottimale per la Abarth & C. che comincia così ad allargare i propri orizzonti. Da qualche tempo, è infatti allo studio un prototipo da record, la cui progettazione vede coinvolti disegnatori e carrozzieri del calibro di Bertone, Zagato e Pininfarina. A quest'ultimo viene affidato il progetto di una monoposto di 747 cmc, con una potenza di 75 cavalli a 7.300 giri al minuto e capace di sprigionare una potenza di circa 215 km/h. E' la Fiat Abarth 750 che il 22 settembre 1960, con al volante Umberto Maglioli, stabilisce sulla sopraelevata di Monza quattro nuovi record mondiali ad una velocità media compresa tra i 212 e i 214 km/h. Nei giorni seguenti, vengono stabiliti ben altri otto primati con la nuova Fiat Abarth 1000. E'



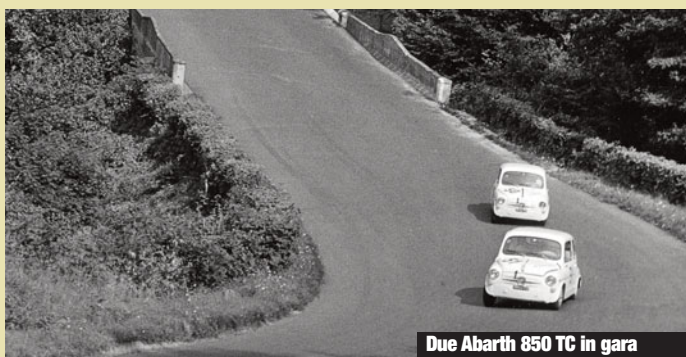
Mario Poltronieri su una Fiat Abarth 500 Record

tempo

ARCHIVIO UFFICIO STAMPA ACI MILANO



Un prototipo Abarth in azione sulla sopraelevata di Monza



Due Abarth 850 TC in gara

l'apoteosi. Dal 1956 al 1971, le Abarth non conosceranno rivali e parteciperanno ad oltre 7.300 competizioni. Blasonati anche i piloti che negli anni hanno legato il loro nome allo scorpione: parliamo di Nuvolari, Scagliarini, Taruffi, Poltronieri, Hermann, Scetti e Merzario. Ma con i primi anni '70, si profila un nuovo futuro per l'azienda di Corso Marche. Dati i cospicui investimenti profusi, la Fiat rileva l'intero complesso di Abarth, pur mantenendone la denominazione originale. In realtà l'obiettivo di casa Agnelli, è quello di utilizzare l'esperienza della struttura di Abarth per la preparazione delle vetture da rally. Il programma su cui il grande costruttore torinese, ha deciso di concentrare i propri sforzi. I frutti non tardano a venire e nel 1972 fa la sua comparsa la Fiat 124 Spider e poi la 131 Abarth, che detterà legge nel 1980 in Italia con Adartico Vudafieri. Verso la fine degli anni '70, nella storica sede Abarth si trasferisce

anche la squadra corse HF della Lancia e successivamente, nel 1978, l'intera struttura viene assorbita dalle attività sportive Fiat in un unico organismo. Il 30 settembre del 1981, invece si conclude anche l'avventura della Abarth & C. incorporata dalla Fiat Auto Spa. E Carlo Abarth? Ritiratosi a vita privata, Abarth trascorre il resto dei suoi giorni nella nativa Vienna fino al 23 ottobre del 1979. Data in cui si spegnerà a causa di un male incurabile, all'età di 71 anni. Ma il suo cognome è tuttora sotto i riflettori. Con il ritorno alle competizioni nel 2003, le Punto Abarth Rally Super 1600 si affermano nel campionato tricolore, per fare poi il bis nel 2006. E sempre nello stesso anno, si registra anche il successo a livello europeo nell'IRC (Intercontinental Rally Challenge) della Grande Punto Abarth Super 2000 condotta da Giandomenico Basso.

a cura di Carlo Baffi



Una Berlinetta 204A alla 17a edizione della Mille Miglia del 1950

Toro scatenato



Lamborghini Gallardo LP 560-4

3"7 da 0 a 100 km/h
-17% di emissioni



Nel recinto delle supersportive, quelle che le vedi e al primo colpo d'occhio capisci da dove vengono, c'è sicuramente la Lamborghini che con la nuova Gallardo LP 560-4 rinnova il modello di maggior successo della sua storia con sapienti ritocchi alla carrozzeria e un V10 che ora ha 560 cavalli ancora più taurini, eppure più puliti e meno assetati. A Sant'Agata Bolognese hanno deciso che il bianco perlato è il loro colore e non hanno torto. Così bassa e tagliente, con le prese d'aria nere e i cerchi da 19" bruniti, fa ancora più paura. Nuovi anche i gruppi ottici. Davanti i LED disegnano una stella a tre punte, dietro ce ne sono 3 per faro. Belle, ma mai abbastanza dal distrarci dal V10 in mostra sotto il cofano trasparente e le due coppie di scarichi grandi come le bocche di un obice. La scocca è tutta d'alluminio, come mamma Audi insegna, e anche il motore V10 viene dalla Germania. È cresciuto nella cilindrata fino a 5,2 litri e ora ha l'iniezione diretta che gli fa raggiungere 560 CV a 8000 giri e 540 Nm a 6500 giri, ma gli permette di avere consumi ed emissioni inferiori del 17%. Merito va anche all'alleggerimento di 20 Kg che ha portato la vettura a pesare a secco 1410 kg per un rapporto peso/potenza di 2,51 kg/CV che assicura sulla carta un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 3,7 secondi. ►

segue a pag 60



GUARDIE E LADRI

La Gallardo è anche...

177.000 euro

325 km/h



Lamborghini Gallardo LP 560-4

V10 da
560 CV ➡





Modificate anche le geometrie delle sospensioni e dello sterzo; rivista l'aerodinamica, con un nuovo scivolo estrattore che, insieme allo spoiler posteriore che si solleva oltre 120 km/h, assicura un carico aerodinamico migliorato del 31%, quello che ci vuole per un bolide da 325 km/h. E una "Lambo", ma si entra... normalmente. L'abitacolo è italiano nel gusto e nelle scritte sugli strumenti, ma anche per gli indicatori di olio, acqua e batteria al centro. Di tedesco ci sono il climatizzatore bizona e il navigatore, note di efficienza che si apprezzano accanto agli interruttori a cursore in metallo protetti da una griglia per evitare azionamenti indesiderati e alla generale cura con la quale tutto è realizzato e accoppiato. Ci sediamo, anzi ci sdraiamo. In mano non abbiamo una rivista, ma il volante di una Lamborghini.

Giriamo la chiave e il V10 si avvia. Ha una voce profonda, ma sembra che canti a bocca chiusa. Merito della valvola allo scarico che si apre solo quando si spinge. Sfiando appena l'acceleratore e mettendo il cambio in automatico, la LP560-4 sembra la berlina che la Lamborghini vorrebbe fare, tanto è elastico e morbido il suo motore. Certo, passati i 4500 giri, la voce si schiarisce e i cavalli si sentono, ma se volete cambiare ritmo, meglio premere il pulsante Sport sul tunnel centrale. Il Toro che camminava fermandosi ogni tanto a strisciare minaccioso la zampa ora comincia a correre. Premete il pulsante Corsa ed è come se vedesse sventolare il drappo rosso. Il V10 ora urla rabbioso tirando cornate a 8000 giri/min fino a limitatore mentre il cambio robotizzato, notevolmente migliorato, spara dentro i rapporti come stoccate. Il resto a dire il vero, è sportivo, ma non estremo. Lo sterzo anzi non sente quasi le irregolarità dell'asfalto e i freni carboceramici, un po' molli al pedale quanto instancabili, fanno sollevare con la loro potenza la coda facendola ondeggiare. Eppure con questa Gallardo si va fortissimo con poco sforzo, anche grazie alla trazione integrale che ti fa schiacciare senza paura l'acceleratore fuori da ogni curva con l'ESP disinserito. La Gallardo LP560-4 è velocissima, potente, emozionante allo sguardo e al volante, ma si capisce che può dare di più, con una versione Superleggera, per esempio...

Nicola Desiderio



Lamborghini Gallardo LP 560-4



Scheda tecnica

Coupé 2 porte, 2 posti; motore centrale longitudinale; monoscocca in alluminio; lunghezza 4.345 mm, larghezza 1.900 mm, altezza 1.165 mm, passo 2.560 mm; peso 1450 kg; bagagliaio 110 litri, serbatoio 90 litri.

Motore V10 a benzina, cilindrata 5.204 cc; distribuzione bialbero in testa per bancata, 4 valvole per cilindro; iniezione diretta; potenza massima 560 CV (412 kW) a 8000 giri/min; coppia massima 540 Nm a 6500 giri/min; cambio sequenziale a 6 rapporti con frizione bidisco; trazione integrale con giunto centrale viscoso e differenziale posteriore autobloccante (45%).

Sospensioni indipendenti a doppi bracci trasversali sovrapposti; sterzo a cremagliera con servoassistenza idraulica; freni a disco autoventilanti con dischi carbonceramici forati con ABS, ASR, ABD ed ESP.

Prestazioni velocità massima 325 km/h; accelerazione da 0 a 100 km/h in 3,7 secondi e da 0 a 200 km/h in 11,8 secondi; consumi 14 litri/100 km; emissioni 327 g/km di CO2.

Prezzo: 177.400 euro, chiavi in mano.

Ci viaggia anche la Polizia Stradale

La Gallardo LP 560-4 è da un mese anche la più veloce, potente e spettacolare vettura della Polizia succedendo a se stessa, ovvero alla precedente Gallardo che in due esemplari ha percorso rispettivamente 140mila dal 2004 e 100mila km dal 2005. In servizio presso il Compartimento Polizia Stradale Lazio, anche la nuova è dotata del sistema Provida per il controllo della velocità e delle targhe attraverso collegamento telematico con la centrale, del frigo box per il trasporto degli organi e del defibrillatore.

L'avversaria

La carta d'identità della Lambo è molto simile a quella della Ferrari F430, l'avversaria che viene costruita a 35 km di distanza. A differenza del Toro, la Rossa ha un V8 di 4,3 litri che gira fino a 8700 giri e ha 490 CV, inoltre ha la trazione solo posteriore con differenziale e ammortizzatori guidati dall'elettronica. La F430 rimane indietro sia in velocità (315 km/h contro 325 km/h) sia in accelerazione da 0 a 100 km/h (4 secondi contro 3,7), ma costa anche un po' meno (172.400 euro contro 177.400). È vero che c'è anche la Scuderia da 510 CV e più leggera di 160 kg, ma è altrettanto vero che la prossima Gallardo Superleggera promette di ristabilire le distanze...

Come si accende

La Gallardo LP 560-4 è tanto estrema nell'aspetto quanto tradizionale nella procedura di avviamento. Basta infatti infilare la chiave a destra del piantone e girare, non prima però aver tirato entrambe le leve dietro al volante per mette il cambio e.gear in folle. Si tira poi quella di destra per inserire la prima e sfiorare l'acceleratore per innestare la frizione e far muovere la vettura. Si può procedere con il cambio in automatico o in modalità sequenziale con due livelli di sportività: Sport, per andare a passo svelto, o Corsa, per essere Toro scatenato.



Cura dimagrante alla bavarese

Tetto, portiere, cofano motore e fiancate sono in alluminio: così si contiene il peso, si aumenta la tenuta di strada e soprattutto si consuma e inquina meno. Tutti i motori sono nuovi, in alluminio e anche questo aiuta a risparmiare peso. Lo schema delle sospensioni è stato completamente rivisto per ottimizzare la dinamica di guida e, soprattutto, il comfort: è la prima berlina BMW con asse anteriore a bracci trasversali sovrapposti; asse posteriore con l'esclusivo Integral V naturalmente in materiale leggero. La quinta generazione della BMW Serie 7 si presenta ricca di alluminio come mai nel passato e con un'interpretazione completamente nuova dello stile esterno, un ritorno nell'abitacolo al passato con la plancia orientata verso chi guida e la leva del cambio al centro del tunnel, equipaggiamenti di lusso come inserti in legno sulle portiere che fungono anche come maniglie di appiglio oltre alla funzione ornamentale. Proposta con tre motori, due benzina (740i, 750i) e un diesel (730d), può avere passo corto o lunga a seconda delle esigenze di chi la vive: più dietro o davanti, in poche parole se si usa con l'autista o si invece non si intende cedere a nessuno il posto di guida. I motori tutti nuovi sono un V8 da 407 CV con sovralimentazione Twin Turbo ed iniezione diretta di benzina (High Precision Injection); un motore sei cilindri in linea a prestazioni ottimizzate con Twin Turbo e High Precision Injection (240 kW/326 CV), un nuovo motore 3 litri diesel sei cilindri in linea con sovralimentazione turbo ed iniezione Common-Rail della terza generazione (180 kW/245 CV). Tutti i motori hanno cilindrate contenute in rapporto alla potenza erogata e anche questo è un importante segnale di quanto la tecnologia permetta: il V8 della 750i ha le stesse prestazioni di un dodici cilindri 5 litri; il sei in linea della 740i spinge più del vecchio V8 4,4 litri... Tutte le nuove Serie 7 sono per il momento a trazione posteriore e cambio automatico a sei rapporti. Successiva-

mente debutteranno le versioni a trazione integrale e anche questa è una bella novità per le ammiraglie bavaresi che mai nelle generazioni precedenti avevano lasciato spazio a questa offerta. Aperta la portiera oltre alla forma della plancia non più piatta ma a onda, colpisce l'attenzione il grande schermo da 10,2 pollici con grafica ad alta risoluzione, menu a struttura ottimizzata, nuovo iDrive Controller per la selezione e il controllo delle funzioni attraverso dei movimenti di rotazione, di pressione e di inclinazione, tasti di selezione diretta dei vari punti del menu e, per la prima volta, dei tasti preferiti a programmazione libera per un comando ancora più intuitivo. Anteprema mondiale è il ConnectedDrive, come optional, che permette l'accesso illimitato a Internet tramite lo schermo dell'automobile. Sempre da un punto di vista di innovazioni si segnala la possibilità di avere come optional il retro-treno sterzante che anch'esso incrementa ulteriormente l'agilità; la regolazione della velocità con funzione Stop & Go; l'LDW (Lane Departure Warning) avviso di cambio corsia con funzione lettura limiti di velocità; l'Head-Up-Display, l'assistente fari abbaglianti; il BMW Night Vision per la prima volta con riconoscimento di persone; il Side View, la videocamera di retro-marcia. I prezzi partono da 76.600 euro per la 730d e arrivano a 95.800 per la 750i. Ovvio che con allestimenti particolarmente ricchi i prezzi salgono ma altrettanto deve essere ovvio che questa berlina costa perché come tecnologia, piacere di guida...è avanti almeno cinque anni rispetto a tutte le automobili oggi in vendita. Non per niente, come tradizione insegna da oltre trent'anni, BMW presenta su ogni nuova generazione della Serie 7 innovazioni che poi solo nel tempo andranno anche su tutti gli altri modelli della Casa bavarese come la 5, la 3...la 1 e che poi si troveranno anche su vetture della concorrenza.

Marco Marelli



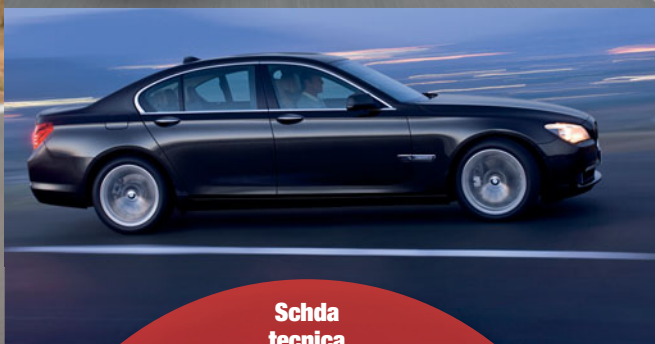
Meccanica

Eccellenza assoluta per motori, sospensioni, cambio, telaio e freni. BMW ha oggi i migliori motori sia come potenza sia come rendimento. E' prima anche nella costruzione con diversi materiali in base alla loro posizione per abbassare il baricentro e quindi premiare la dinamica. Le sospensioni sono un capolavoro: basta notare come gira in curva questa berlina da cinque metri. Insomma è il massimo.



Economia

Due sono i punti negativi di questa ammiraglia: il prezzo e la svalutazione. Del primo non si può dire molto sapendo cosa c'è e il costo di tutto ciò; del secondo c'è poco di cui discutere: tutte le ammiraglie si svalutano tanto, troppo dopo pochi anni. BMW non fa eccezione e quindi anche questa Serie 7 perderà valore rapidamente, più di una X5 e anche di una X6. Forse per questo nel settore delle automobili di lusso molti automobilisti dalle berline sono passati ai SUV.



Scheda tecnica

Carrozzeria: berlina quattro porte tre volumi. Dimensioni: lunghezza 5212 mm; larghezza 1902 mm; altezza 1478 mm. Capacità serbatoio 82 litri. Peso 1895 kg. Volume del bagagliaio 500 litri.

Meccanica: motore anteriore longitudinale otto cilindri twin turbo a iniezione diretta di benzina 4,3 litri, 407 cavalli, 600 Nm di coppia. Cambio automatico a sei rapporti con convertitore.

Prestazioni: velocità massima autolimitata a 250 km/h; accelerazione 0-100 km/h 5,2 secondi; consumo combinato 11,4 litri ogni 100 chilometri; emissioni di CO₂ 266 g/km.

Prezzo: 95.800 euro chiavi in mano.

Zoom

Esterno

Non è una rivoluzione. Leggermente più bassa, appare più slanciata e con proporzioni più equilibrate. I gruppi ottici più presenti la rendono importante ma anche molto elegante. È una grande ammiraglia elegante e sportiva nella più pura tradizione del marchio bavarese.

Interno

Le idee espresse nella generazione pronta al pensionamento sono state buttate alle ortiche: la plancia torna orientata verso il guidatore, la leva del cambio dal piantone dello sterzo ritrova posto sul tunnel: tutto è perfetto, da vedere, da utilizzare. Il computer di bordo, il clima, la radio, il navigatore...sono tutti di immediato utilizzo. Buoni i materiali e curate le cromie: tatto e occhio vengono ben soddisfatti. C'è più spazio dietro.



Miss



italiaracing