

Italiaracing MAGAZINE .net

n.13

17 novembre 2008

MAX PAPIS ce l'ha fatta:
dal prossimo anno, grazie
alla Toyota, sarà il primo
divo italiano della NASCAR



Yes, you can

GEICO



Un italiano nella Nascar. Quello che pareva un passo impossibile da compiere si è trasformato in realtà. A portare il tricolore nel campionato più seguito in USA è Max Papis che a 39 anni, a coronamento di una lunga e brillante carriera, ha firmato un contratto con il team Germain per guidare una Toyota nella stagione 2009, nella quale affronterà 18 corse. Papis qualche puntata nella Nascar l'aveva già compiuta, ma solamente sui tracciati stradali e per una-due gare. Ora tutto cambia. Il comasco entrerà nella Nascar dalla porta principale. Papis in America ha iniziato nel 1996, dopo aver tentato la carta F.1 con la Arrows, con i prototipi Imsa guidando la Ferrari 333 Sp. E' poi entrato nella Cart l'anno seguente e gara dopo gara, con grande dedizione, è diventato un big della Cart nel periodo d'oro (1998-2001), capace di confrontarsi ad armi pari sugli ovali e sui tracciati stradali con gente come Juan Pablo Montoya, Dario Franchitti, Alex Zanardi, il compianto Greg Moore. Una vera star Papis, che poi ha abbracciato con successo le gare endurance vincendo un campionato Grand Am e divenendo pilota ufficiale Corvette.

- Stai per entrare in una serie-culto in USA, solitamente molto chiusa nei confronti dei piloti stranieri. Praticamente sei il primo italiano che si iscrive-



L'americano

rà al campionato Nascar per partecipare a ben 18 appuntamenti e per di più con un team dall'ottimo potenziale ed uno sponsor importantissimo. Come è potuto accadere? "Per me è una grandissima opportunità, sono il primo italiano nella storia a correre in Nascar e ne sono estremamente orgoglioso. Posso dire che mi trovo in un club d'élite con pochissimi altri piloti che vantano esperienze in F.1, Indycar, Indy 500, 24 Ore di Daytona, 24 Ore di Le Mans, Grand Am, American Le Mans Series. Se guardo al mio pas-

sato... dalla F.Panda alla Nascar, una cosa incredibile. Specialmente se penso a Barasso, in provincia di Varese, il paese di mille persone dove sono cresciuto. Però un po' mi dispiace avere ricevuto tutto questo successo negli USA e non in Italia. Spero che la Nascar entusiasmerà i nostri connazionali e che in tanti verranno a vedermi. Nella mia carriera ho avuto la fortuna di guidare per team incredibili come Lotus, Ganassi, Penske, Rahal, PPI, Corvette Racing e guidare macchine da sogno come la Ferrari 333 SP,

le monoposto Cart da 1000 cavalli e 420 orari sugli ovali, la Dallara ad Indy e Daytona, la corvette C5 e la C6R. Ora posso paragonare l'opportunità Nascar a quella di essere chiamato da un top team in F.1".

- Cosa rappresenta la Nascar negli Stati Uniti?
 "È uno stile di vita. E per un pilota è ben di più di un campionato. Specialmente quando hai il supporto di Toyota e di uno sponsor leader mondiale come Geico. Pensate che anco- ▶

segue a pag 4

ra prima di fare l'annuncio dell'accordo con loro, avevamo già girato quattro spot televisivi. A me piace tanto quello col pesce e li potete vedere su www.maxpapis.com o www.factsaboutmax.com. Nel corso dell'anno avrò un bel po' da imparare, specialmente perché durante i weekend di gara non esiste nessun tipo di telemetria, l'unico trasmettitore di dati sono io. L'esperienza non solo del pilota, ma del team, nel capire come partire con il set-up, che strategie adottare e quando metterle in pratica, diventano cose importantissime. Specialmente se sei chiamato a dare il tutto per tutto per qualificarti".

- Il tuo è stato un lungo percorso di avvicinamento alla Sprint Cup. Quali sono state le tappe decisive che hanno indirizzato in questa fase della carriera?

"Ho iniziato a seguire con interesse la Nascar quando nel 1999 il PPI, il mio ex team nella Cart, ha fatto correre due macchine in Cup e in Busch. In seguito la mia carriera si è spostata verso le corse endurance. Siccome sono un gran testardo, ci ho dato dentro con la Nascar fino ad essere stato scelto per le gare sugli stradali, e contemporaneamente sono divenuto il test driver di Hendrick Motorsport, che in quanto ad importanza potrebbe essere paragonabile a Ferrari o McLaren. Da qui è nata l'opportunità con Germain e la Geico. All'inizio, venendo da esperienze con macchine molto sofisticate, mi è quasi venuto da ridere nel vedere le auto Nascar, con ancora il carburatore e solo quattro marce. Ma dopo aver assistito a qualche gara ed essere salito su questo tipo di macchine, mi sono reso conto della competitività, della tecnologia che vi è dietro le quinte. Ad esempio, il team Hendrick Motorsports, che fa correre Jimmy Johnson, Jeff Gordon, Dale Earnhardt Jr e Mark Martin, ha circa 580 dipendenti.

Hanno un 7-Post Rig in casa che funziona quasi 24 ore al giorno con tre turni di lavoro, un loro programma di galleria del vento con un modellino in scala 1:2, ed una palestra super assortita dove, ogni mattina, chi fa il pit-stop e cambia le gomme va ad allenarsi, con un preparatore atletico che, a seconda dello stato di forma di ognuno dei meccanici, decide dove meglio utilizzarli per le operazioni ai box. Inoltre, in sede c'è una vettura laboratorio per ogni squadra (basti pensare che le prove di pit-stop avvengono tre volte



Dopo gli anni anni nella serie CART (foto), Max ha ricoperto il ruolo di pilota ufficiale Chevrolet in Grand-Am, ALMS, e alla 24 Ore di Le Mans (sopra)

alla settimana e per un'ora) e un test team con circa venti persone dedicate esclusivamente a quello (ingegneri meccanici, team manager eccetera). È impressionante se pensiamo che si corre ogni settimana, per 36 weekend all'anno, e con una logistica che comprende tre aerei SAAB da 50 posti di proprietà del team stesso. Giusto per far capire, a chi è in Italia, la complessità e la serietà dietro alle squadre Nascar, sicuramente a livello della F.1 sotto tanti aspetti".

- Il compito per il team Germain sarà veramente difficile. Quali saranno gli ostacoli principali?

"Per il momento il nostro programma parte da Las Vegas, la terza prova del campionato, per evitare Daytona 500: una gara molto complessa e difficile da gestire specialmente per un team nuovo. Bisognerà crescere un po' alla volta sapendo che ogni tanto si faranno degli errori, ma che alla fine la cosa più importante è migliorarsi costantemente".

- Come si articolerà la collaborazione con il team di Michael Waltrip?

"Loro costruiranno le macchine per noi, che poi gestiremo in pista. Ho spinto molto per poter lavorare con la loro struttura, gestita da Cal Wells, la stessa persona che con PPI mi aveva dato la prima opportunità di correre in USA, per poter avere un gruppo di persone con le quali collaborare e confrontarsi, senza essere isolati. Sono molto contento di questa collaborazione, e nel medio lungo termine sarà uno degli elementi che ci porteranno al successo. Ci saranno due super piloti con i quali confrontarmi, Marcos Ambrose, australiano, veloce, simpatico e con un background simile al mio, e David Reutimann, americano con grande tradizione nelle stock car. Reutimann in particolare ha un approccio più "old-style" del nostro, mi potrà far vedere l'altro lato della Nascar, quello più tradizionale. Infine, c'è il team manager-pilota Michael Waltrip, una leggenda negli USA, bravissimo ad intrattenere gli sponsor, ed una persona fantastica da avere al mio fianco. Potrà essere d'aiuto per farmi accettare più facilmente da questo mondo così competitivo".

- Immagino che l'obiettivo principale sia la top-35...

"Sappiamo che sicuramente non ci qualifi-

“Serve un sacco di coraggio. Non è indifferente passare all'esterno in un ovale da 300 orari con la macchina che scoda a destra e sinistra a 10 metri da un muretto”





“Voglio arrivare, entro due anni, a poter vincere una gara ed essere costantemente nei top 15”

cheremo per qualche gara. Non è facile, sono realista, anche se nel 2009 la crisi economica ridurrà le macchine alla partenza. Non per questo però, accetterò né da me né dal team nessuna mediocrità, sia nel pensiero sia nel raggiungimento del nostro obiettivo. Voglio arrivare, entro due anni, a poter vincere una gara ed essere costantemente nei top 15. Sicuramente entrare adesso nella Nascar mi facilita, perché con la COT si parte tutti dallo stesso piano, non come in passato quando c'erano team e piloti che avevano lavorato sulla stesso tipo di macchina per quindici anni. Ogni tanto sogno di essere in lotta con Jimmie Johnson, che ormai è un amico fraterno da anni, di passarlo all'esterno dell'ultima curva e conquistare la prima vittoria. Personalmente vorrei riuscire a poter paragonarmi con i mostri sacri che hanno fatto la storia come Mark Martin e Jeff Gordon. Un po' come quando iniziai in Indycar, dove al mio debutto avevo attorno gente come Michael Andretti e Bobby Rahal”.

- Rispetto alla formazione di guida tipicamente europea, quali particolari doti vengono richieste, o devono essere affinate, per le gare Stock-Car?

“Bisogna veramente amare lo sport delle corse. Il ché vuol dire essere pronti ad andare in officina quando serve, instaurare dei rapporti umani con il team, perché hai dei ragazzi che lavorano sette giorni alla settimana per te e meritano di sentirsi parte di quello che fai, anche se non vengono in pista. Poi serve un sacco di coraggio. Non è indifferente passare all'esterno in un ovale da 300 orari con la macchina che scoda a destra e sinistra a 10 metri da un muretto. Bisogna essere dei piloti un po' vecchio stile, duri ma contemporaneamente tecnici”.

- Non hai disputato moltissime gare su ovale in Stock-Car, ma hai una vasta esperienza. L'età poi in Nascar non è un problema. Quali pensi saranno i tuoi punti forti rispet-

to agli altri piloti?

“Vorrei vedere chi va a dire, a uno come Mark Martin che ha 50 anni, che è troppo vecchio per correre. L'ho visto fare dei sorpassi all'esterno da pelle d'oca! L'età è solo un fattore psicologico che tanti team manager hanno in testa ed è dettato dal fatto che, specialmente in F.1, la passione è poca. Ti strizzano come un limone e a 30 anni ti senti finito. L'esperienza sugli ovali non mi manca, anzi ho vinto la mia prima gara Indycar su un ovale, a Miami. Principalmente il fatto di avere a che fare con una vettura relativamente nuova come la COT, e non avere preconcetti su come la macchina deve reagire mi verrà utile. Il mio background tecnico mi aiuterà. In ogni modo dovrò sudare parecchio per raggiungere i miei obiettivi. Come diceva sempre mio padre: che soddisfazione c'è se tutto si presenta facile davanti a te? Io non mollo mai”.

Max con la moglie Tatiana (figlia di Emerson Fittipaldi) ed il figlio Marco



- Essere un pilota Cup vuol dire diventare un "household name": pubblicità, interviste, fan urlanti. In Europa i piloti a volte ne sembrano infastiditi, sarà una difficoltà in più o una "carica" aggiuntiva?

“Per me è un onore e un orgoglio rappresentare l'Italia, portare un po' delle nostre tradizioni e della nostra cultura in un mondo così lontano e diverso. Già ho notato la differenza, tra l'essere un pilota normale e un pilota Nascar, semplicemente andando al supermercato. Prima passeggiavo con Tatiana e mio figlio Marco e ci guardavano solo perché parlavamo un po' strano, mentre adesso la gente si ferma e mi fa i complimenti. Quando passo dicono “that is the Geico driver, the Italian guy”. Per me è sempre stata una grandissima soddisfazione poter constatare che qualcuno mi ammira per quello che ho costruito in questi anni, e fino a quando potrò non negherò mai un autografo a nessuno, è la mia natura. Un mio obiettivo è un giorno poter avere uno sponsor italiano. Non vedo l'ora di vedere qualche tifoso passare davanti a me con un buon piatto di pasta invece che mangiarsi un hot dog. Sembra strano, ma a 39 anni sento lo stesso entusiasmo per le gare di quando ero un quindicenne, attaccato alla rete di Monza a veder passare le monoposto di F.1”.

- Continueremo a vederti al via come pilota ufficiale Chevrolet nell'endurance?

“Purtroppo i miei impegni in Nascar saranno troppi, anche se mi dispiace salutare la seconda famiglia che ho nel team Corvette. So che tutti saranno con me per supportarmi e incoraggiarmi. Il mio obiettivo è essere a Daytona per la 24 Ore, e forse a Sebring, ma non so ancora con chi. Come ultima nota, volevo salutare tutti i lettori in Italia ed incoraggiare tutti a scrivermi e seguire quello che sto facendo in USA tramite www.maxpapis.com che fra poco sarà aggiornato anche in italiano. Ciao a tutti da Mad Max”.

Marco Cortesi



Un mondo a parte

L'interesse di nuovi piloti verso il mondo Nascar ha quest'anno portato alla ribalta del grande pubblico (anche europeo) i principali campionati di supporto. In un variegato panorama di gare locali, si alternano giovani rampanti ed onesti professionisti, in grado di sfamare le proprie famiglie grazie ai premi gara, fino ad arrivare a vere e proprie celebrità nella rispettiva regione. Al top della piramide, si distinguono l'ARCA Re-Max Series, spesso ultimo passo prima del debutto ai massimi livelli, e la NASCAR Camping World Series, divisa nelle due sottoclassi East e West. In particolare la categoria East si è rivelata vivacissima, grazie alla partecipazione dei team Sprint Cup attraverso i loro programmi giovanili. In ARCA Series, a tenere banco è stato il disastroso finale di Scott Speed che, in testa per buona parte della stagione, si è visto precipitare al quinto posto per via di un incidente nell'ultimo round. A conquistare il titolo è stato Justin Allgaier, ventiduenne dell'Illinois, appartenente al programma giovani Penske,

ma schierato da un team a conduzione familiare, riuscito a spezzare otto anni di dominio del veterano Frank Kimmel. Ovviamente, occorre considerare che ben difficilmente i giovani talenti "in carriera" si fermano in ARCA per un'intera stagione, puntando ad effettuare un salto anticipato e risparmiando così un anno. A svettare, considerando questa circostanza, è come sempre Joey Logano, con una vittoria ed un secondo posto in due apparizioni. Anche in NASCAR Camping World East Series, il vincitore è stato un veterano, Matt Kobyluck, con la caratteristica però di essere il primo pilota di origini nativo-americane a conquistare un titolo NASCAR. Alle sue spalle, il sorprendente Austin Dillon, diciottenne nipote di Richard Childress e predestinato a riportare in pista il mitico numero 3 che fu di Dale Earnhardt. In casa del team DEI, Jesus Hernandez, dalle chiare origini latino-americane, ha conquistato il terzo posto. DEI ha centrato anche la quarta posizione, col diciottenne Trevor Bayne, mentre Jeffrey Earnhardt, ultimo

rampollo di famiglia, non ha lasciato l'impressione che tutti si aspettavano. Risultati positivi, ma senza vittorie, sono arrivati per i team Gibbs ed Hendrick: Marc Davis, giovane talento afroamericano cresciuto insieme a Joey Logano, ha chiuso davanti a Ricky Carmichael, fenomeno del Supercross alle prese con la sua nuova carriera a quattro ruote. Da sottolineare infine, l'esordio di due nomi europei. Maxime Dumarey, alla prima stagione completa, ha terminato diciassettesimo con due gare in meno, mentre il nostro Alex Ciompi ha avuto la possibilità di compiere i primi passi nelle stock-car. Per il prossimo anno, nuovi nomi sono pronti ad entrare in gioco. A partire dal quello blasonato di Ross Kenseth, figlio del campione Cup Matt, che ha mosso i primi passi in late model questa stagione. Tra i figli d'arte non ci sarà invece Matt Martin dopo l'annuncio, dato dal padre Mark, del suo temporaneo ritiro per motivi di studio.

Marco Cortesi





In Camping World East Series, Matt Kobyluck (nell'altra pagina) è diventato il primo nativo americano a vincere un titolo nella storia NASCAR. In ARCA Series invece il successo è andato a Justin Allgaier: con mezzi ridotti e molta passione, ha approfittato della disfatta di Scott Speed (sopra) finito a muro nel corso dell'ultima gara al Kentucky Speedway



Johnson tris da record



Basta e avanza il quindicesimo posto a Jimmie Johnson per conquistare il terzo titolo consecutivo NASCAR Sprint Cup, per agganciare il record di Cale Yarborough con tre titoli consecutivi. Decisiva per lui la costanza di rendimento, con 8 top-10 e due quindicesimi posti nelle 10 gare di Chase For The Cup. All'età di 33 anni, Johnson (sopra) completa quindi nel miglior modo possibile quella che, a conti fatti, è solo la sua settima stagione in Sprint Cup. Cresciuto nella bassa California, Johnson è il prototipo del pilota "fatto da solo" e delle opportunità che solo l'America da corsa può offrire, aiutato da un talento enorme ed una flessibilità totale, probabilmente unica al mondo. Dopo aver iniziato con il motocross vincendo diverse classi, Johnson ha infatti, causa un infortunio, fatto il salto verso le quattro ruote. Non però in pista ma ancora in off-road, vincendo i titoli SODA e SCORE ed

ottenendo successi a ripetizione. Carriera segnata? Neanche a parlarne. Nel 1998, seguendo il balzo nelle Stock Car del team Herzog Motorsports, Jimmie affronta gli ovali della ASA Series. Il successo sull'asfalto è altrettanto immediato, con un quarto posto in campionato ed il titolo di rookie dell'anno. Il debutto in Busch Series è caratterizzato dai problemi di budget della squadra, impreparata agli altri costi delle tre categorie top della NASCAR. Il punto di svolta arriva con un sorpasso. Un sorpasso spettacolare, all'esterno, nel finale, al Michigan Speedway. Uno di quelli che, in NASCAR, si possono fare con solo il talento ed il fegato anche senza una macchina ipercompetitiva. Vittima dell'attacco Jeff Gordon che, intravisto il potenziale di Johnson, lo prende sotto la propria ala e gli procura il primo contratto con Hendrick Motorsports. Il debutto in Cup arriva nel

2001, e la prima stagione completa nel 2002: risultato, tre successi ed il quinto posto finale. Negli anni che seguono, due secondi posti. Per chiunque altro, un successo strepitoso a soli 5 anni dal debutto su pista, ma Jimmie soffre il peso di due titoli alla portata e sfuggiti, specie il secondo, di un nonnulla. Dopo il 2005, che porta in dote un quinto posto, le carte in tavola cambiano e, con l'assistenza del magistrale team manager Chad Knaus arrivano pole, vittorie, ma soprattutto molti piazzamenti, che rimediano anche alle giornate storte e permettono di trasformare le ultime tre stagioni in un gioco all'apparenza incredibilmente semplice. Con tre titoli in sette anni Johnson è già tra i migliori di sempre. Inspiegabilmente odiato dai tifosi, ma vincente.

Marco Cortesi



L'ordine di arrivo, domenica 16 novembre 2008

- 1 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 267
- 2 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 267
- 3 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 267
- 4 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 267
- 5 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 267
- 6 - Kasey Kahne (Dodge) - Evernham - 267
- 7 - Travis Kvapil (Ford) - Yates - 267
- 8 - Casey Mears (Chevy) - Hendrick - 267
- 9 - Tony Stewart (Toyota) - Gibbs - 267
- 10 - Martin Truex Jr. (Chevy) - DEI - 267
- 11 - A.J. Allmendinger (Dodge) - Evernham - 267
- 12 - Bill Elliott (Ford) - Wood - 267
- 13 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 267
- 14 - Scott Riggs (Chevy) - Haas - 267
- 15 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 267
- 16 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 267
- 17 - Juan Montoya (Dodge) - Ganassi - 267
- 18 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 267
- 19 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 266
- 20 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 266
- 21 - Ryan Newman (Dodge) - Penske - 266
- 22 - Dave Blaney (Toyota) - Davis - 266
- 23 - Brad Keselowski (Chevy) - Hendrick - 266
- 24 - David Ragan (Ford) - Roush - 266
- 25 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 266
- 26 - Robby Gordon (Dodge) - Gordon - 266
- 27 - David Gilliland (Ford) - Yates - 266
- 28 - Elliott Sadler (Dodge) - Evernham - 266
- 29 - Sterling Marlin (Chevy) - Phoenix - 266
- 30 - Paul Menard (Chevy) - DEI - 266
- 31 - Reed Sorenson (Dodge) - Ganassi - 266
- 32 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 265
- 33 - Bobby Labonte (Dodge) - Petty - 265
- 34 - Regan Smith (Chevy) - DEI - 265
- 35 - Aric Almirola (Chevy) - DEI - 265
- 36 - Joe Nemechek (Chevy) - Furniture Row - 264
- 37 - Tony Raines (Chevy) - Haas - 264
- 38 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 264
- 39 - Chad McCumbee (Dodge) - Petty - 263
- 40 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 259
- 41 - Dale Earnhardt Jr. (Chevy) - DEI - 246
- 42 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 222
- 43 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 207

Il campionato finale

1. Jimmie Johnson 6684; 2. Carl Edwards 6615; 3. Greg Biffle 6467; 4. Kevin Harvick 6408; 5. Clint Bowyer 6381; 6. Jeff Burton 6335; 7. Jeff Gordon 6316; 8. Denny Hamlin 6214; 9. Tony Stewart 6202; 10. Kyle Busch 6186; 11. Matt Kenseth 6184; 12. Dale Earnhardt 6127.

Ganassi Earnhardt "matrimonio" dell'anno

È stato annunciato l'accordo tra Chip Ganassi Racing e Dale Earnhardt Inc. per la fusione delle due attività NASCAR e la disputa della Sprint Cup 2009 con quattro vetture. A gestire la squadra nei weekend di gara sarà Ganassi stesso (sotto), fornendo la figura di riferimento che era mancata con la scomparsa di Dale Earnhardt. Top-driver saranno Martin Truex Jr e Juan Pablo Montoya, affiancati da Aric Almirola e da un quarto pilota ancora da nominare, che prenderà presumibilmente posto sulla vettura numero 41 sponsorizzata Target.



Edwards vince a Miami ma non basta

Ancora una vittoria, la nona della stagione, per Carl Edwards nel finale di Homestead. Mentre Johnson recuperava lentamente dopo lo start in trentesima posizione, Edwards e Kenseth hanno dominato la corsa con le Ford Fusion del team Roush-Fenway. In un finale estremamente teso, con il duo di testa in preda a problemi di carburante per via di una strategia molto aggressiva, Johnson ha puntato a concludere nella top-20 senza rischi o problemi di sorta, dopo essere anche

riuscito, grazie ad un pit perfetto, ad agganciare la testa in un'occasione. Nel finale, mentre là davanti Kenseth rimaneva a secco, Edwards trotterellava in lentamente per gli ultimi giri, gestendo i secondi di vantaggio accumulati senza la sosta e precedendo Kevin Harvick per il successo della bandiera. In terza posizione, Jamie McMurray ha conquistato un altro piazza-

mento di rilievo in un notevole finale di stagione, su mentre Jeff Gordon, quarto, ha chiuso senza vittorie una delle più magre stagioni della carriera. Clint Bowyer, fresco campione in Nationwide Series, ha completato la top-5 davanti a Kasey Kahne e Travis Kvapil, mentre Casey Mears e Tony Stewart, all'ultima corsa rispettivamente con i colori Hendrick e Gibbs, hanno preceduto Martin Truex per la top-10. Ottima la prova di AJ Allmendinger, undicesimo, così

come quella di Scott Speed. Partito dalla prima fila, l'ex pilota Toro Rosso non ha combinato guai, precedendo sul traguardo Juan Pablo Montoya. Nessun contatto multiplo è da segnalare: toccate sono arrivate per Kurt Busch, Marcos Ambrose, Reed Sorenson e Jeff Burton, mentre Dale Earnhardt Jr si è arreso ad un problema tecnico dopo 246 giri. Da segnalare le posizioni top-35 conquistate Robbie Gordon e Brian Vickers, con la seconda vettura Red Bull.



I nipotini dei

Correvano nei boschi, volavano su argini e sterrati, sgommando da una contea all'altra su ponti di legno e ferro. North e South Carolina, Tennessee, Florida. Musica di banjo, odore di tabacco e cotone. La pista la tracciava la luce della luna nelle calde notti del profondo sud. Sotto il cofano motori taroccati, nel baule taniche di liquore illegale, caricate nelle botteghe nascoste dei "moonshiner" - i produttori clandestini che iniziavano a lavorare quando il sole calava. Alle calcagna i cops, i poliziotti.

I veri Padri Fondatori della Nascar, la serie automobilistica più popolare d'America che ieri notte ha chiuso il suo 60 campionato sull'ovale di Homestead, sono stati loro, i "bootlegger". Piloti senza legge, distillatori di velocità vietate negli anni del Proibizionismo e della Grande Depressione. Le origini della Nascar sono i cardini del sogno americano su quattro ruote: sceriffi, banditi, un inseguimento senza fine, anarchico e politicamente scorretto, con il South-East al posto del Far West. L'importante è che nel baule ci sia la merce giusta. Ieri whisky e rye, oggi i dollari di sponsor e tv. Perché le gare della Nascar sono nate sì dai commerci illegali di padri poco nobili, ma oggi sono lo spettacolo

lo sportivo più seguito degli States dopo il football, con 75 milioni di appassionati e un giro di affari stimato in 3 miliardi di dollari. Tutta "colpa" del XVIII Emendamento, quello che il 19 gennaio 1919 introdusse in America il "proibizionismo". Bere alcool divenne illegale, Al Capone intuì l'affarone, e sulla voglia di trasgredire nacque un'industria. Servivano attrezzi speciali, e i corrieri iniziarono presto a modificare telai e motori per seminare meglio le auto "normali" della Polizia. Con le loro Ford, le loro "Chevy" e le loro Hudson modificate, i ladri battevano le guardie: spesso, non sempre. "The ballad of Thunder Road", la famosa canzone tratta dall'omonimo film interpretato da Robert Mitchum nel 1958 e che Bruce Springsteen riprese nel '75, racconta di un "moonshiner" che "uscì di strada ai novanta all'ora, ma la Legge non riuscì a catturarlo, perché il Diavolo se lo portò via prima". Gli incerti del mestiere.

Inevitabilmente i bootleggers iniziarono a gareggiare fra di loro. Prima nelle gare sullo "sporco", sui circuiti in terra battuta, dove ogni scorrettezza era concessa. Poi, fra gli anni '30 e la fine della Seconda Guerra Mondiale, su ovali sempre più regolari, lunghi e

asfaltati, come quello di Daytona Beach, la città della Florida che ancora oggi ospita gli uffici e la gara più famosa della Nascar, la Daytona 500. E dove, nelle sale dello Streamline Hotel, nel dicembre del 1948 William France senior raccolse piloti e gestori di pista per fondare la National Association for Stock Cars Auto Racing, la NASCAR appunto. Adesero in 600, molti dei quali erano stati distillatori o corrieri fuorilegge. Uno di loro, Robert Glen "Junior" Johnson, leggendario "moonshiner" del North Carolina, classe 1931, dopo aver beffato per anni polizia locale e federale nella contea di Wilkes divenne lo Schumacher delle stock car anni '50 e '60, e ancora oggi possiede una scuderia. Mr France però certi dettagli amministrativi li tenni segreti per anni.

Nel corso del tempo la Nascar, oggi guidata dall'erede di Bill France, Brian, è cresciuta enormemente. Le macchine hanno ancora il cambio a quattro marce e il carburatore; per guidarle mentre scodano a un palmo da un muro di cemento, nel traffico di quaranta concorrenti, servono tecnica e attributi vecchio stile. Fanno arrabbiare gli ambientalisti perché inquinano terribilmente, ma sotto la carrozzeria nascondono tec-



fuorilegge

nologie, specie per quanto riguarda la sicurezza, molto raffinate. Ci sono scuderie, come l'Hendrick Motorsport, che vantano budget e organizzazioni paragonabili alla F.1: 600 dipendenti, allenamenti per i meccanici curati tre volte alla settimana in palestra da ex giocatori della NFL, tre jet privati da 50 posti di proprietà del team stesso. Si corre ogni settimana, per 36 week-end all'anno. E su piste ovali che vanno da mezzo miglio a circa tre miglia, per gare

che a noi europei sembrano noiose, disputate "turning left", sterzando sempre a sinistra, si stipano facilmente 50mila spettatori.

La Nascar è rimasta a lungo fedele alle proprie tradizioni molto "sudiste". Anche oggi che il presidente degli Usa è Obama, molti dei fan non vedrebbero volentieri nella Nascar un driver "abbronzato" come Hamilton, ma molti tabù stanno cadendo. La serie si sta timidamente aprendo a nuo-

vi mercati e ai piloti stranieri. A miti rudi come Cale Yarborough, Dale Earnhardt sr. E Richard Petty si sono sostituiti nuovi divi dal volto hollywoodiano e dalla parlata fine come Jeff Gordon, Jimmy Johnson e perché no, il nostro Mad Max Papis. Da fuorilegge a modelli. Dai boschi al prime-time tv. Un cerchio, anzi un ovale molto americano che si chiude.

Stefano Semeraro

75

i milioni di americani che seguono la Nascar, 60 per cento uomini e 40 per cento femmine

2

La Nascar è l'evento sportivo più seguito negli Stati Uniti dopo il football americano

1500

Fra gare della serie principale (Sprint Cup), e le gare minori (camion e pick up) e regionali, sono 1500 le gare patrocinate ogni anno dalla Nascar in 100 piste in 39 stati. Si corre anche in Canada e in Messico

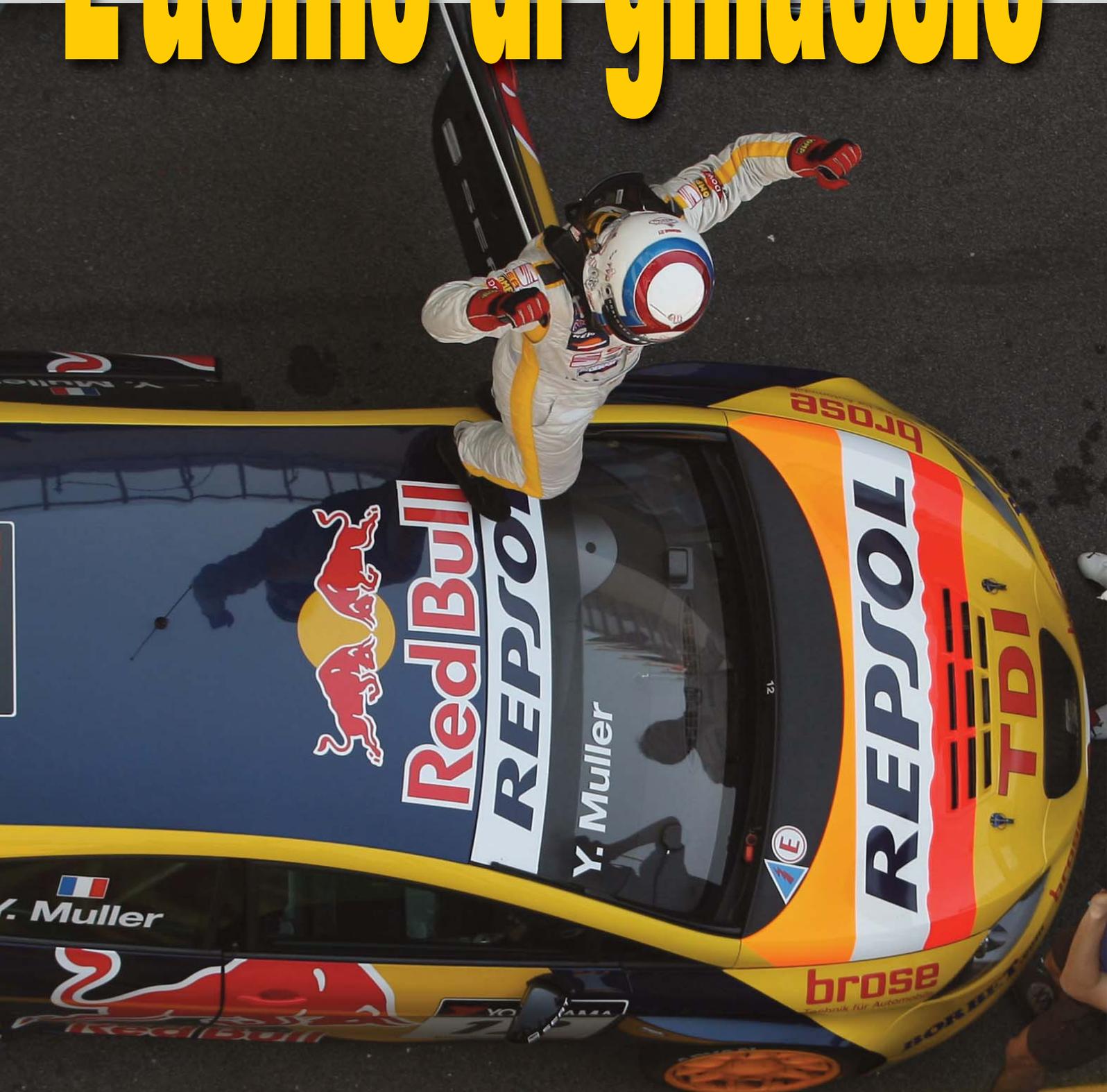
60

Gli anni di vita del campionato principale, che nacque nel dicembre 1948 per opera di Bill France

Il team Roush-Fenway Racing ha conteso la vittoria a Jimmie Johnson fino alla fine, ma ai tre alfieri di punta Greg Biffle, Matt Kenseth e Carl Edwards è mancata la continuità del californiano di casa Hendrick



L'uomo di ghiaccio



Sembra un omone Yvan Muller, nuovo campione del WTCC, il primo a vincerlo con la Seat a motore diesel. Il primo a spezzare il dominio di Andy Priaulx e della BMW che perdurava dal 2005. Tra i Muller che correvano con le Turismo, lui sembra quello meno importante. C'era Jorg, poi Dirk, poi Yvan. Ora tutto si ribalta. Classe 1969, alto, ben piazzato, perenne barba incolta sulle guance che gli danno quell'aspetto casual da tombeur de femme, Muller è un grande esperto di corse con le ruote coperte. E lo si è visto anche quest'anno. Quattro vittorie, tre pole, ma soprattutto una serie infinita di piazzamenti (otto podi), la tendenza a non commettere mai errori. Una stagione eccellente che gli ha permesso di essere iridato alla soglia dei quarant'anni. Un successo che lo ha fatto sentire un ragazzino, niente in confronto a quando vinse il Superturismo francese o il BTCC o i dieci Trofei Andros sul ghiaccio: "Ehi ragazzi, volete mettere? Adesso sono campione del mondo!". Nato ad Altkirch, nell'Alsazia, Yvan ha contratto il morbo per le corse dalla sorella Cathy, arrivata a correre ad alto livello in F.3 e oggi al muretto box della Seat. Fatta la dovuta trafila col karting, Yvan è stata una promessa francese correndo per quattro anni nella F.3 nazionale, tra il 1989 e il 1991 piazzandosi nelle classifiche finali tra il 4° e il 7° posto e classificandosi anche 5° al Grand Prix di Monaco di F.3 nel 1991. L'anno seguente, il debutto nella F.3000 internazionale che lo ha visto terminare ottavo con il team Omegaland e la vittoria nella F.2 britannica. Dopo un anonimo anno in F.3000 nel 1993, la decisione di lasciare le monoposto per abbracciare il Superturismo francese dove è subito stato protagonista chiudendo quarto. Preludio del trionfo della stagione seguente, quando ha vinto il titolo per la BMW. Questo risultato gli ha permesso di entrare a far parte della famiglia Audi che lo ha dirottato nel Superturismo italiano nel 1996, dove si è piazzato 4°.

Sempre per la Casa di Ingolstadt, ha poi corso nel Superturismo tedesco nel 1997 e nel BTCC nel 1998 piazzandosi in entrambi i campionati settimo. Alla fine di quell'anno, la rottura con l'Audi e il passaggio alla Vauxhall alla quale è rimasto legato per ben sette stagioni, dal 1999 al 2005. E correndo sempre nell'inglese

BTCC, che ha vinto nel 2003 ed ha concluso secondo nel 2001-2002-2004-2005. Nel frattempo, vinceva sempre il classico Trofeo Andros sul ghiaccio, conquistato ininterrottamente tra il 1996 e il 2002 con BMW e con le Opel Tigra, Astra e Silhouette. Poi altri tre successi tra il 2004 e 2006 con la Kia. Stanco di correre sempre tra Croft e

Donington... Muller ha trovato un ottimo contratto con la Seat per entrare dalla porta principale nel WTCC nel 2006. Quarto al primo anno, secondo nel 2007, campione domenica scorsa. Muller ha anche partecipato a una Dakar ed ha vinto nel 2000 il Rally de La Rochelle.

Massimo Costa



2008 – 4 vittorie e 3 pole e campione WTCC
2003 – Campione BTCC
1994 – Campione Superturismo francese
10 volte 1° nel Trofeo Andros

Yvan Muller spezza Il dominio di Priaulx

Yvan Muller (**in basso**), è il nuovo Campione del Mondo del WTCC. Con il terzo posto conquistato al termine di una gara lineare e grazie alla settima piazza di Gabriele Tarquini, il francese della Seat si è garantito matematicamente la corona iridata togliendo dal trono Andy Priaulx, dominatore dei precedenti tre campionati. Il suo è stato un successo figlio della pazienza e all'insegna del ragionamento. Dopo la partenza in cui ha fatto sfogare Alain Menu e Andy Priaulx, Yvan ha fatto passare anche Rickard Rydell che era in caccia della terza piazza in classifica generale. Passato indenne dalla trappola che va fra la curva del Mandarin e la staccata della Lisboa, ha badato ad accodarsi ai leader lasciandoli andare e controllando chi arrivava da dietro. Quando Rydell ha avuto problemi con il motore, Yvan Muller ha agguantato il terzo posto che non ha più mollato fino alla bandiera a scacchi che lo ha decretato campione. Tarquini dal canto suo ci ha provato, ma non è riuscito ad andare più in là della settima piazza. Doveva sperare in un miracolo o quanto meno sperare che alla Lisboa ci fosse il solito mucchio che spezza in due la gara sperando di essere dalla parte giusta. Non è successo nulla di tutto questo, anzi si è assistito ad una gara dove di sorpassi se ne sono visti

davvero pochi. Gabriele così ha potuto lottare solo Larini e poi per tutta la gara restare dietro a Genè senza possibilità di passare. Gabriele le sue chances se le è giocate in Giappone con il doppio zero in classifica e con l'incidente delle qualifiche, ma comunque si lascia alle spalle un ottimo campionato e la consapevolezza che il prossimo avrà tutto per riprovarci. La gara, realmente noiosa, ha visto la vittoria di Alain Menu e della Chevrolet Lacetti arrivata all'ultimo appuntamento della sua carriera. Lo svizzero è scattato bene dalla pole ed ha resistito all'attacco di Priaulx riuscendo a prendere un buon vantaggio che gli è tornato utile nei giri finali quando, ormai in crisi di gomme, Andy ha recuperato e gli si è fatto di nuovo sotto. Un pedale del freno allungatosi ha però consigliato all'inglese di non forzare e accontentarsi dei punti che potrebbero portarlo al terzo posto nella generale. Quarto posto per Farfus che ha predetto Huff autore di un buon tentativo di sorpasso all'esterno della Lisboa su Priaulx che però si è tradotto nella perdita di due posizioni dopo il contatto con la BMW. Bene Jordi Genè davanti a Tarquini e James Thompson risalito fino all'ottavo posto che gli consentirà di partire in pole in gara due.

Dario Sala

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 16 novembre 2008

- 1 - Alain Menu (Chevrolet Lacetti) - RML - 9 laps 23:10.203
- 2 - Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM - 0.523
- 3 - Yvan Muller (SEAT Leon TDI) - Seat Sport - 8.581
- 4 - Augusto Farfus (BMW 320si) - Schnitzer - 9.335
- 5 - Robert Huff (Chevrolet Lacetti) - RML - 9.871
- 6 - Jordi Genè (SEAT Leon TDI) - Seat Sport - 10.692
- 7 - Gabriele Tarquini (SEAT Leon TDI) - Seat Sport - 11.218
- 8 - J. Thompson (Honda Accord Euro R) - N Technology/Jas - 12.080
- 9 - Nicola Larini (Chevrolet Lacetti) - RML - 12.909
- 10 - Jorg Muller (BMW 320si) - Schnitzer - 14.225
- 11 - Tiago Monteiro (SEAT Leon TDI) - Seat Sport - 20.709
- 12 - Sergio Hernandez (BMW 320si) - Proteam - 21.424
- 13 - Andre Couto (Honda Accord Euro R) - Ntechnology/Jas - 27.748
- 14 - Felix Porteiro (BMW 320si) - Roal - 39.963
- 15 - Franz Engstler (BMW 320si) - Engstler - 42.327
- 16 - Manabu Orido (Chevrolet Lacetti) - RML - 58.798
- 17 - Matthew Marsh (BMW 320si) - Wiechers - 1:02.085
- 18 - Ibrahim Okyay (BMW 320si) - Borusan - 1:16.761
- 19 - George Tanev (BMW 320si) - Proteam - 1:17.365
- 20 - Andrei Romanov (BMW 320si) - Engstler - 1:27.912
- 21 - Jaap Van Lagen (Lada 110) - Russian Bears - 1:47.871
- 22 - Tom Coronel (SEAT Leon) - SunRED - giro
- 23 - Alessandro Zanardi (BMW 320si) - Roal - 3 giri

Ritirati

- 5° giro - Takayuki Aoki
- 4° giro - Rickard Rydell
- 4° giro - Melvin Choo
- 3° giro - Kirill Ladygin
- 1° giro - Masaki Kano

Giro più veloce: Andy Priaulx: 2:34.729





Huff saluta la Lacetti

Robert Huff (**sopra**), ha vinto l'ultima gara della stagione riuscendo così a mantenere la terza piazza nella classifica generale e mandando alla storia la Lacetti nel migliore dei modi. L'inglese ha vinto una delle corse più pazze del mondiale. Tutto è successo negli ultimissimi giri quando James Thompson, che con la Honda aveva preso le redini della corsa fin dal via e stava tranquillamente andando a vincere, è stato spedito a muro da Augusto Farfus che così è passato al comando della gara. Qualche metro dopo, probabilmente a causa dell'olio in pista, Farfus è andato a sbattere a poche curve da una vittoria ormai certa, perdendo una ruota. Gabriele Tarquini, che seguiva da dietro, non ha potuto fare nulla per evitarla e nel contatto la Leon si è impennata ed è caduta pesantemente rischiando il cappottamento. Nell'impatto si è rotto il radiatore e anche Tarquini ha dovuto dire addio ai sogni di vittoria. Fasi decisamente concitate difficili da ricostruire soprattutto per quanto riguarda l'incidente fra Farfus e Thompson. Da un lato la N-Technology accusa Augusto, che tra l'altro è andato

a scusarsi, e da un lato ci sono i commissari che dicono che Thompson abbia sbattuto prima, da solo. Le immagini non aiutano a capire, ma il gesto di Farfus sembra indicare chiaramente dove stia la verità. Detto questo sarebbe bene far capire a qualche pilota che su certi circuiti si passa solo se si hanno i "cosiddetti" senza ricorrere alle sportellate. Il comando è così passato ad Huff che, più accorto, è riuscito a concludere sotto la bandiera capendo solo alla fine cos'era successo. Bravo dunque ma anche fortunato. L'inglese ha così mantenuto la terza posizione in campionato per un solo punto. Al secondo posto si è piazzato Yvan Muller a coronamento di una giornata fantastica e terzo posto per Priaulx, fiero di essere ancora il miglior pilota BMW. Alla fine Rydell ha chiuso quarto davanti a Zanardi con il bolognese che era partito dai box dopo il ritiro di gara uno. Incredibile la sua gara fatta bei sorpassi e gran ritmo. Sesto è arrivato Franz Engstler davanti a Orido e Marsch per un finale decisamente inconsueto.

Dario Sala

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 16 novembre 2008

- 1 - Robert Huff (Chevrolet Lacetti) - RML - 9 laps 23:23.216
- 2 - Yvan Muller (SEAT Leon TDI) - Seat Sport - 7.253
- 3 - Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM - 7.957
- 4 - Rickard Rydell (SEAT Leon TDI) - Seat Sport - 18.120
- 5 - Alessandro Zanardi (BMW 320si) - Roal - 51.727
- 6 - Franz Engstler (BMW 320si) - Engstler - 52.963
- 7 - Manabu Orido (Chevrolet Lacetti) - RML - 58.314
- 8 - Matthew Marsh (BMW 320si) - Wiechers - 1:02.623
- 9 - Andrei Romanov (BMW 320si) - Engstler - 1:16.353
- 10 - Ibrahim Okyay (BMW 320si) - Borusan - 1:33.541
- 11 - Augusto Farfus (BMW 320si) - Schnitzer - 1 giro
- 12 - Gabriele Tarquini (SEAT Leon TDI) - Seat Sport - 1 giro
- 13 - Alain Menu (Chevrolet Lacetti) - RML - 1 giro
- 14 - J. Thompson (Honda Accord Euro R) - Ntechnology-Jas - 1 giro
- 15 - Takayuki Aoki (BMW 320si) - Wiechers - 3 giri

Giro più veloce: Augusto Farfus - 2:32.933

Ritirati

- 5° giro - Sergio Hernandez
- 4° giro - Jordi Gené
- 4° giro - George Tanev
- 3° giro - Tom Coronel
- 3° giro - Melvin Choo
- 2° giro - Nicola Larini
- 1° giro - Andre Couto
- 1° giro - Jorg Muller
- 1° giro - Tiago Monteiro
- 1° giro - Jaap Van Lagen
- 0 giri - Kirill Ladygin

Il campionato finale

- 1.Yvan Muller 100; 2 Gabriele Tarquini 86; 3.Robert Huff 73; 4.Rickard Rydell 72; 5.Andy Priaulx 67.



 Verso il 2009

Pulizie per la



Aerodinamica retrò
+
Gomme slick
=
Sorpassi facilitati

C'è il rischio di rimanere scioccati nel visionare le prime foto che arrivano dal circuito Catalunya di Barcellona dove sono iniziati i test dei team F.1 in vista del 2009 che partirà il **29 marzo a Melbourne**. Alcuni, come la BMW, hanno già portato in pista una vettura ibrida, dotata della nuova configurazione aerodinamica. Una versione che ci ha portato brutalmente indietro di diversi anni. Con Robert Kubica e Christian Klien al volante, le due BMW hanno presentato una enorme ala anteriore ed una assoluta pulizia nelle fiancate essendo spariti tutti quegli orribili orpelli che si chiamavano deviatori di flusso, bandelle eccetera. Torneranno anche le gomme slick. La Ferrari ha schierato i due collaudatori Luca Badoer e Marc Gené. La F2008 era modificata per avere un carico aerodinamico vicino a quello prevedibile con il regolamento tecnico del prossimo anno. Nella prima giornata Badoer ha iniziato un lungo lavoro di affidabilità sul motore e sul cambio provando anche nuovi componenti; Gené si è dedicato a prove di assetto. Entrambi hanno girato con gomme slick.

La McLaren ha utilizzato il tester Pedro De La Rosa. Lo spagnolo ha dichiarato ad Autosport: *"Con questo nuovo pacchetto aerodinamico i sorpassi saranno veramente più semplici da effettuare anche se bisogna far comprendere alla gente che le corse in auto non saranno mai come quelle della Moto GP. Si è intrapresa la giusta strada, ma ci sarà parecchio da lavorare per tutti i team. E il fatto che i test siano stati ridotti è un po' un controsenso. Le gomme slick permetteranno alle monoposto di mantenere o di avvicinare il grip che in parte si perderà con la riduzione della downforce della vettura, ma a cambiare totalmente sarà il bilanciamento dell'anteriore e del posteriore. In pratica, penso che saremo più veloci nelle curve lente e più lenti in quelle veloci per via della riduzione della aerodinamica"*.

Con la Renault è sceso in pista nel pomeriggio Giedo Van der Garde, 32 giri come premio per avere vinto il campionato della World Series, ma inopportunitamente l'olandese è andato a sbattere concludendo prima del previsto il suo test. Sulla Honda sono saliti Lucas Di Grassi, già tester Renault, e il debuttante Bruno Senna. Il brasiliano ha attirato tutti i riflettori presenti sul circuito catalano. Il vice campione della GP2 ha percorso in totale 39 giri ottenendo il 15° tempo finale, più rapido di un secondo di Di Grassi, che aveva girato la mattina in condizioni di pista diverse. Entrambi però sono rimasti lontani dal tempo di Alexander Wurz.

segue a pag 18

primavera



Lucas Di Grassi (Honda)



Takuma Sato (Toro Rosso)



Bruno Senna (Honda)



I tempi del 1° giorno, lunedì 17 novembre

- 1 – Takuma Sato (Toro Rosso-Ferrari) – 1'20"763 – 121 giri
- 2 – Sebastien Buemi (Toro Rosso-Ferrari) – 1'21"071 – 117
- 3 – Alexander Wurz (Honda) – 1'21"198 – 77
- 4 – Pedro De La Rosa (McLaren-Mercedes) – 1'21"417 – 65
- 5 – Gary Paffett (McLaren-Mercedes) – 1'21"956 – 78
- 6 – Luca Badoer (Ferrari) – 1'22"038 – 94
- 7 – Robert Kubica (BMW) – 1'22"341 – 56
- 8 – Sébastien Loeb (Red Bull-Renault) – 1'22"503 – 82
- 9 – Nelson Piquet (Renault) – 1'22"560 – 80
- 10 – Christian Klien (BMW) – 1'22"883 – 53
- 11 – Nico Hulkenberg (Williams-Toyota) – 1'23 »794 – 86
- 12 – Vitantonio Liuzzi (Force India-Ferrari) –
- 13 – Adrian Sutil (Force India-Ferrari) – 1'23"832 – 88
- 14 – Marc Gené (Ferrari) – 1'24"177 – 32
- 15 – Bruno Senna (Honda) – 1'24"343 – 39
- 16 – Giedo Van der Garde (Renault) – 1'24"908 – 32
- 17 – Lucas Di Grassi (Honda) – 1'25"512 – 48



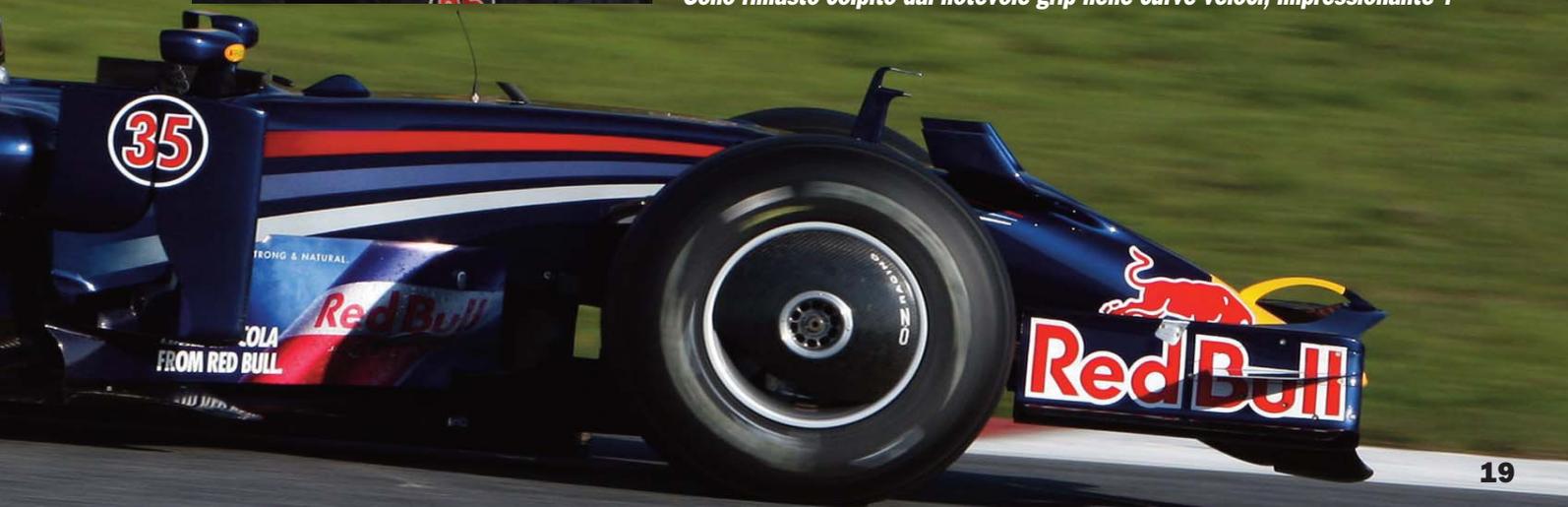
Fallito il salvataggio del GP del Canada “Irragionevole la richiesta del mondo della F.1”

Il sindaco di Montreal ha confermato che non potrà più fare nulla per tentare di salvare il futuro del GP del Canada. E questo malgrado i suoi recenti tentativi di trovare un punto d'incontro con Bernie Ecclestone: “Abbiamo fatto il possibile per garantire la sopravvivenza al GP del Canada”, ha dichiarato il sindaco Tremblay, “*ma davanti alla irragionevole richiesta economica della F.1 ci siamo dovuti arrendere. Voglio ringraziare tutti coloro, dai governatori della provincia ai membri della comunità che hanno tentato in tutte le maniere di conservare il nostro Gran Premio. Il loro entusiasmo ci ha convinti ora a individuare nuovi eventi per continuare a stimolare la nostra economia, il turismo, i posti di lavoro.*”.

**Loeb il rallysta
fa meglio di Piquet!**



Sensazionale il lavoro svolto da Sébastien Loeb con la Red Bull-Renault, più lento solamente di 1"7 dal leader della prima giornata, Takuma Sato con la Toro Rosso-Ferrari. Loeb si è posizionato all'ottavo posto e in pista c'erano ben diciassette piloti, decisamente esperti con le monoposto. Il cinque volte campione del mondo rally è stato semplicemente sbalorditivo. “Mi piacerebbe avere tutti questi cavalli da utilizzare quando correrò nella foresta gallese... È stata una grande esperienza questa vissuta con la Red Bull, molto divertente anche se devo dire che guidare questo tipo di vetture è fisicamente più duro che guidare la mia macchina da rally. Verso la fine della giornata il mio feeling con la RB4 è aumentato e ho potuto migliorarmi ancora di più. Sono rimasto colpito dal notevole grip nelle curve veloci, impressionante”.





Dopo 24 anni Slavica sta forse pensando al divorzio. Che rischierebbe di costare una fortuna a Ecclestone



Bernie va in bianco?

Negli ultimi 24 anni è stata la coppia più squilibrata della Formula 1. No, non parliamo di Schumacher e Barrichello, ma di Bernie e Slavica Ecclestone. A un anno dalle nozze d'argento il "supremo" del Circus e la sua smisurata consorte, ex-modella e testimonial di Armani, paiono sul punto della separazione.

Mentre Bernie era in Brasile a incoronare Hamilton, secondo il Daily Mail, la ex signorina Radic, si sarebbe infatti trasferita dalla lussuosissima casa (10 milioni di sterline di valore commerciale) di Chelsea, a Londra, ad un appartamento sul Tamigi, ospite della figlia Tamara, la bella inviata speciale di Sky sui circuiti di F1. Definitivamente, secondo i sempre pettegoli tabloid inglesi. Solo temporaneamente, e per cause molto banali, secondo il marito. "Macchè separazione", ha infatti commentato Bernie in persona ieri. "Semplicemente Slavica non sopportava il rumore dei lavori di ristrutturazione che gli operai stanno facendo nella casa, e si è trasferita dal fidanzato di Tamara. Ho già chiamato i tecnici del Comune per rilevare il livello del rumore". Auguriamo a Ecclestone che sia proprio così, visto che in caso di separazione legale il definitivo trasloco della splendida cinquantenne (Slavica è nata a Gorski Kotar, vicino Rijeka, nel 1958) gli costerebbe assai caro.

segue a pag 21





SLAVICA

anni in meno: 28
centimetri in più: 25

BERNIE

Miliardi di euro stimati nel patrimonio: 2,8
Milioni in meno in caso di divorzio: 200



La figlia Tamara sexy "inviata" Sky

Quasi tutti i beni di Ecclestone, stimati attorno ai 2,8 milioni di euro, sono infatti legati alla SLEC, la società controllata dalla moglie, che fra l'altro – per motivi fiscali – in Inghilterra non ha neppure la residenza. Molta della fortuna di Ecclestone, che secondo la classifica della rivista economica Fortune sarebbe il 288esimo uomo più ricco del mondo, è legata ai diritti televisivi della F1 e ai suoi derivati. La coppia, che nonostante la notorietà raramente è stata protagonista del gossip, possiede inoltre uno yacht di nome Petara (Petra+Tamara, i nomi delle due figlie), un jet privato e un albergo a Gstaad. Proprio dalla Svizzera, dove gli Ecclestone hanno una seconda casa di famiglia, arrivano conferme alla tesi divorzista: la signora Ecclestone avrebbe già contattato alcuni avvocati esperti nel settore. Sicuramente quello degli Ecclestone rischia di diventare il divorzio più costoso della storia, a livello di quelli dell'ex cestista Michael Jordan e del cantante Neil Diamond, e ancora di più di quelli del boss McLaren Ron Dennis di recente separatosi dalla moglie Lisa e dell'altro illustre compatriota di Ecclestone, l'ex Beatles Paul McCartney. Ecclestone intanto ha reso noto che nonostante i 78 anni compiuti alla pensione non ci pensa proprio: *"Il primo giorno in cui non lavorerò sarà quello in cui mi seppelliranno"*, ha dichiarato. Speriamo che Slavica non sia troppo crudele con il vecchio Bernie. Ve lo immaginate se dichiarasse che lo lascia per mettersi con quel birichino di Max Mosley?...



I 10 divorzi più costosi della storia dello show busines:

- 1) Michael - Juanita Jordan: circa 150 milioni di dollari
- 2) Neil Diamond - Marcia Murphey: 150 milioni dollari
- 3) Steven Spielberg - Amy Irving: 100 milioni di dollari
- 4) Harrison Ford - Melissa Mathison: 85 milioni di dollari
- 5) Kevin Costner - Cindy Silva: 80 milioni di dollari
- 6) Paul McCartney - Heather Mills: 60 milioni di dollari
- 7) James Cameron - Linda Hamilton: 50 milioni di dollari
- 8) Michael - Diandra Douglas: 45 milioni di dollari
- 9) Lionel - Diane Richie: 20 milioni di dollari
- 10) Mick Jagger - Jerry Hall: circa 18 milioni di dollari





Rosberg, il pilota d'azzardo



Tutti avrebbero puntato su Kubica, che nei pokerini post-Grand Prix organizzati nel paddock ha sempre spopolato, e che sembra avere un talento speciale per tutto, bowling compreso. Invece, all'ultima mano, Nico Rosberg l'ha beffato. Robert si era presentato alla finalissima con più fiches, ma Nico l'ha passato all'interno per diventare il primo campione del Pit Stop Poker, il torneo di Texas Hold'em - la variante del poker che negli ultimi mesi sta spopolando in tutto il mondo - riservato ai piloti di F.1 e mandato in onda da Sky. Erano partiti in otto: Fisichella, Zanardi, Inrvine, Kubica, Rosberg, Sutil, Liuzzi e Pantano. Dopo il primo "turno di qualifiche" erano rimasti in tre, Kubica e Rosberg, appunto, più Fisico. In finale se la sono giocata i due più giova-

ni, e ha vinto l'outsider. Meritatamente, e giocando - ovviamente... - d'azzardo. Il pubblico si è divertito, e ha imparato a conoscere un po' meglio giovani e vecchi driver che di solito, appena comincia la "mano" in pista, si calano la visiera sugli occhi e diventano impenetrabili allo sguardo dei fan. Ci siamo divertiti a scoprire invece le smorfie di Kubica, le timidezze di Liuzzi, i sorrisi apparentemente innocenti di Rosberg, per non parlare delle espressioni sornione di Fisichella e delle inevitabili battute di Zanardi. In fondo il tavolo verde è un po' come la pista: chi non rischia non vince. Con una sola differenza: con le carte in mano un buon bluff è spesso vincente. Al volante quasi mai.

Stefano Semeraro

*Un kart Zanardi
vola in testa al gruppo*

Kart, passione



Il primo amore non si scorda mai. Il primo amore può anche trasformarsi in un business. Chi meglio di un pilota di F.1 può produrre e promuovere un telaio di kart? Un pilota affermato per di più, magari anche campione del mondo, come Fernando Alonso. Lo spagnolo non è il primo e non sarà l'ultimo ad avere intrapreso questa attività. Con lui ci sono Jarno Trulli e l'ex F.1 Alex Zanardi. Mentre in queste settimane è Robert Kubica a lavorare su un progetto simile, di trasformarsi anche in costruttore di kart. Zanardi ha trovato nella CRG il collaboratore ideale per la realizzazione dei telai, Alonso si è affidato alla Tony Kart, Kubica alla Birel mentre Trulli fa tutto da solo. Per i piloti sopra citati, è un ritorno alle origini, un modo per rimanere legati a un mondo che tanto li ha divertiti e che gli ha permesso di distinguersi dalla massa dei ragazzini che si cimentavano in kart. Un modo anche per sdebitarsi nei confronti di quei costruttori, telaisti, che ne hanno subito individuato le qualità aiutandoli nella loro crescita agonistica, permettendogli di correre a costi zero grazie alle loro inarrivabili doti velocistiche. La passione per il kart è talmente tanta che Alonso e Kubica, di tanto in tanto, si incontrano su qualche pista italiana, in particolare modo a Lonato, per trascorrere insieme pomeriggi di allenamento e di puro divertimento. Lontano da occhi indiscreti, senza annunci o quant'altro. Zanardi ha voluto raccontare il suo amore per il kart e come è nato il rapporto con la Chiesa Corse, che schiera i suoi telai nelle varie competizioni. ▶

segue a pag 28

one e business



Anche ad Alonso piace cimentarsi ancora sui kart



La storia

“Bello il kart, eh? Devo dire che Dino, Otello, Daniela e tutti i ragazzi della Chiesa Corse stanno facendo proprio un bel lavoro e, oltre che lieto, sono onorato dell’associazione con loro. Detto questo però, è lecito che Vi chiediate : “Ok, ma come siete finiti assieme?” Per rispondere alla domanda, devo fare un tuffo nel passato, scavare con nostalgia nella memoria di una carriera che purtroppo ho ormai più alle spalle che davanti a me. Devo tornare a quel tempo in cui per avere informazioni sul karting, non ci si poteva semplicemente collegare ad un sito come si fa oggi. Ricordo che in quegli anni, le uniche notizie che si potevano avere, erano quelle riportate da “Autosprint” ed io passavo pomeriggi interi a rileggere le stesse classiche fantasticando sul mio futuro. Ricordo anche un giorno intero passato a camminare dentro e fuori i padiglioni della fiera di Bologna, in occasione del Motor Show, alla ricerca di un kart che un amico mi aveva detto di aver visto da qualche parte; che emozione quando lo trovai! Mi lustrai gli occhi fino all’orario di chiusura della fiera, immaginandomi al volante di quel piccolo bolide mentre correvo incontro ai miei sogni. Poi, un giorno, mio padre mi propose l’acquisto del kart

come alternativa al motorino e il sogno divenne realtà. Dopo un primo periodo di apprendistato passato a consumare l’asfalto del circuito di Vado in provincia di Bologna (che oggi è stato chiuso e ricostruito dallo stesso gruppo di appassionati poco più in su, a Rievegiglio), a me ed al gruppo di amici che formavano il team “Sfighè”, il nome con il quale, ironicamente, ci eravamo auto-battezzati, venne il desiderio di provare nuove avventure. Sempre grazie ad Autosprint, scoprimmo che in quel fine settimana, sul circuito di Jesolo, si sarebbe svolta una gara nazionale. Decidemmo che i tempi erano maturi per un tentativo “fuori casa” e mio Padre, Teammanager, unico meccanico, autista, cronometrista, consigliere del team improvvisato, decise che si poteva fare. Il gruppo di disperati che eravamo, si presentò spavaldo in pista con quattro kart agganciati ad un carrello che un tempo era servito a trasportare un bel gommone.

Iniziammo a girare, la pista era bellissima e anche se i “locali” inizialmente ce le davano sulle orecchie, verso fine giornata i tempi miei e dei miei compagni erano discretamente competitivi.

L’indomani, alla punzonatura, ricordo i nostri sguardi perplessi quando il commissario tecnico ci chiese del motore di scorta : “Perché, si può avere un motore di scorta?” chiesi io al tecnico suscitando l’ilarità di chi ci segui-

va in coda alla punzonatura. Un simpatico signore, mi apostrofò con riguardo e compassione affermando: “eeeh, sai, alle volte potrebbe servire”. Sembrava essere il preparatore del gruppo di ragazzi in fila dietro di noi, che dovevano aver trovato la scenetta divertente, perché ridevano scambiandosi battute tra loro, tanto che lo stesso signore, sedè la loro ilarità intimando: “Tosi dai, basta ! Ocio che poi, ride bene chi ride ultimo eeh!” La cosa finì così, ma un paio d’ore più tardi, nelle ultime prove libere prima delle qualifiche, grippai il mio unico motore. Proprio mentre guardavo sconsolato il mio piccolo bolide ormai inservibile, mi si avvicinò quello stesso signore che avevo incontrato poco prima alla punzonatura. “Hai rotto eeh ?! Te l’avevo detto che il motore di scorta può servire !”, poi rivolgendosi a mio Padre disse : “Comunque se vuole ci diamo un’occhiata ! Il bambino va forte, è un peccato non fargli fare la gara.” Mio padre gli allungò la mano speranzoso e questi si presentò: “Piacere, Otello! Otello Chiesa.”

Con mio padre non era affatto difficile fare amicizia, anzi, era una di quelle persone che bastava incontrare una volta per ricordarle a lungo e con Otello iniziarono a lavorare su quanto rimasto del mio motore tra battute, colpi di lima, di carta vetrata e brindisi ad ogni sorso di “Pignoletto”. Il mio motore riprese vita e grazie a questo, vinsi la mia prima



Jarno Trulli osserva una sua "creatura"

gara nazionale. La sera, raggante di gioia, mi godevo la gloria ascoltando i discorsi degli adulti che, come al solito, mio padre era capace di radunare attorno alla nostra tenda grazie al suo carisma e alle bottiglie di Pignolotto, al che, alzando il bicchiere, Otello Chiesa prese la parola per proporre un brindisi: "Zanardi, a tuo figlio che g'ha vinto la gara e a mè, che son così "mona" che a g'ho sistemà el motor, per farlo star davanti proprio a mio figlio Dino!" Tutti risero, rivolgendo lo sguardo verso uno di quei ragazzi del gruppo che il padre Otello seguiva che se ne stava lì, in silenzio, con un sorrisetto di circostanza ad ascoltare il Padre che terminò dicendo: "Comunque secondo me Dino ha un futuro come preparatore, perché ha più passione per la tecnica che per la guida!" Negli anni che vennero, mi capitò di incontrare ancora Dino sui campi di gara, anche se poi, lui appese il casco al chiodo per dedicarsi all'attività che il Padre aveva pronosticato per lui.

Ma il destino è strano e nel nostro, evidentemente, era già fissato un appuntamento per il Dicembre del 1988. Io in quell'anno avevo debuttato, con poco successo per la verità, nel Campionato Italiano di Formula 3, ma avevo accettato l'invito del signor Mantese della Vega, per ritornare a gareggiare nel kart, rappresentando ancora una volta l'azienda che tanto mi aveva aiutato ad emer-

gere e che per l'imminente GP di Hong Kong., si trovava a corto di piloti di valore. Se Sergio Mantese era stato l'artefice del mio ritorno alla guida di un kart, Giancarlo Tinini della CRG e gli amici della IAME ne furono gli esecutori, visto che si offrirono di fornirmi rispettivamente telai e motori per partecipare al suddetto evento. All'epoca, Dino Chiesa era uno di quei ragazzi di valore che, nell'orbita della CRG, si stava formando per assistere i piloti di punta della squadra corse, ma giovane com'era, non aveva ancora avuto un pilota tutto suo da seguire, era sempre stato soltanto l'utile "spalla" di un meccanico più esperto. Anche in quella circostanza, il suo ruolo sarebbe stato di offrire la necessaria "manovalanza" all'intuito creativo del mio tecnico di turno. Per l'occasione poi, il tecnico da affiancare altro non era che Giancarlo Tinini, visto che il proprietario della Casa per cui io avevo corso per tanti anni, aveva deciso, forse in ricordo dei bei tempi, di dimettere i panni del padrone per un fine settimana e calarsi di nuovo nella veste di tecnico in pista. Purtroppo per il simpatico Tinini, il suo piano dovette essere rivisto perché dal ristorante, alla prima sera in Oriente, oltre che una serie di specialità cinesi dall'aspetto assolutamente dubbio, il povero Giancarlo portò con sé anche una bruttissima intossicazione alimentare, che lo relegò per i tre giorni successivi ad una degenza

forzata in hotel a far la spola tra il letto ed il bagno.

A quel punto forse Dino, trovandosi solo, ebbe un piccolo momento di incertezza, ma poi dopo aver metabolizzato il senso di responsabilità che la cosa implicava, si buttò con impegno e convinzione nel suo nuovo ruolo, accettando la sfida con impegno e convinzione. Svolse il compito in modo impeccabile e il mezzo che ebbi la fortuna di portare alla vittoria della gara, oltre a dare a Dino Chiesa e al sottoscritto una grande soddisfazione, mise il primo mattone per costruire una reputazione oggi condivisa da tutti gli addetti ai lavori. Comunque ci divertimmo un mondo creando i presupposti di una amicizia che ci ha portato poi a voler vivere assieme nuove avventure come quest'ultima, fantastica, del telaio Zanardi. Quanti anni sono passati ormai! Questa è la storia che mi lega agli amici che costruiscono questi bellissimi telai, è una piccola testimonianza di una passione condivisa, dell'amore che assieme nutriamo per questo sport e che la Chiesa Corse mette nel realizzare i propri prodotti. Poi sicuramente tutti saranno bravi, tutti avranno la loro storia, ma di Zanardi kart ce n'è uno solo ed io sono orgoglioso che a farlo siano i miei amici della Chiesa Corse!".

di Alex Zanardi

La lepre è sempre



Kamui Kobayashi

Con i test a Le Castellet tenuti il 18-19 novembre, si è conclusa la tornata di prove invernali 2008. Assente il team BCN, che sta per essere acquisito dalla famiglia Monteiro (come anticipato da Italiaracing), le altre 12 squadre hanno proseguito nella valutazione dei piloti in vista della stagione 2009. Le prove francesi sono state condizionate dal maltempo che ha rovinato il lavoro programmato dai team. In pratica, soltanto il 2° turno del primo giorno ha permesso ai piloti di spingere a fondo lungo il tracciato 3C. In quella circostanza, il solito Kamui Kobayashi del team Dams è risultato il più veloce in 1'15"434 precedendo la rivelazione del test, l'inglese Will Bratt che ha siglato il secondo tempo con la Dallara del team DPR. Bratt nel 2008 ha corso nella F3 spagnola ottenendo positivi risultati. Terza prestazione assoluta per l'altro giapponese che con facilità riesce ad inserirsi sempre nelle prime posizioni, Koudai Tsukakoshi. Benché sia un debuttante, il jap con la vettura del team Campos ha colto senza difficoltà la terza prestazione precedendo

Luca Filippi, tornato sulla Dallara della Super Nova, la squadra per la quale ha corso nel 2007. Davide Valsecchi è stato il mattatore del 1° e del 3° turno, quando le condizioni dell'asfalto erano dapprima umide, poi bagnate. Ma quando la pista era dominata dalla pioggia, il migliore è risultato Roldan Rodriguez del Piquet GP. Gli italiani che hanno presenziato al test: oltre a Filippi e Valsecchi, per due giorni ha girato con la Super Nova Fabio Onidi che ha proseguito l'allenamento con le vetture della GP2. Marcello Puglisi si è alternato tra Durango e Trident, Fabrizio Crestani ha provato per il team inglese DPR mentre Durango ha portato al debutto il giovane Michael Dalle Stelle proveniente dalla F3 italiana. Conclusi i test collettivi, nei giorni successivi a Le Castellet ha girato Giorgio Pantano, campione 2008 della GP2, che è stato chiamato per portare avanti lo sviluppo della Dallara. In particolare il lavoro si è concentrato sulla frizione. Pantano ha percorso un totale di 400 chilometri.

Massimo Costa

Tutti i migliori tempi di Le Castellet

1° turno

- 1 - Davide Valsecchi - Durango - 1:18.496 - 28 giri
- 2 - Jérôme D'Ambrosio - Dams - 1:19.969 - 53
- 3 - Luca Filippi - Super Nova - 1:20.022 - 37
- 4 - Michael Herck - DPR - 1:20.779 - 37
- 5 - Kamui Kobayashi - Dams - 1:20.980 - 26

2° turno

- 1 - Kamui Kobayashi - Dams - 1:15.434 - 29
- 2 - Will Bratt - DPR - 1:15.749 - 48
- 3 - Koudai Tsukakoshi - Campos - 1:16.072 - 40
- 4 - Luca Filippi - Super Nova - 1:16.082 - 23
- 5 - Charles Pic - Piquet GP - 1:16.221 - 32

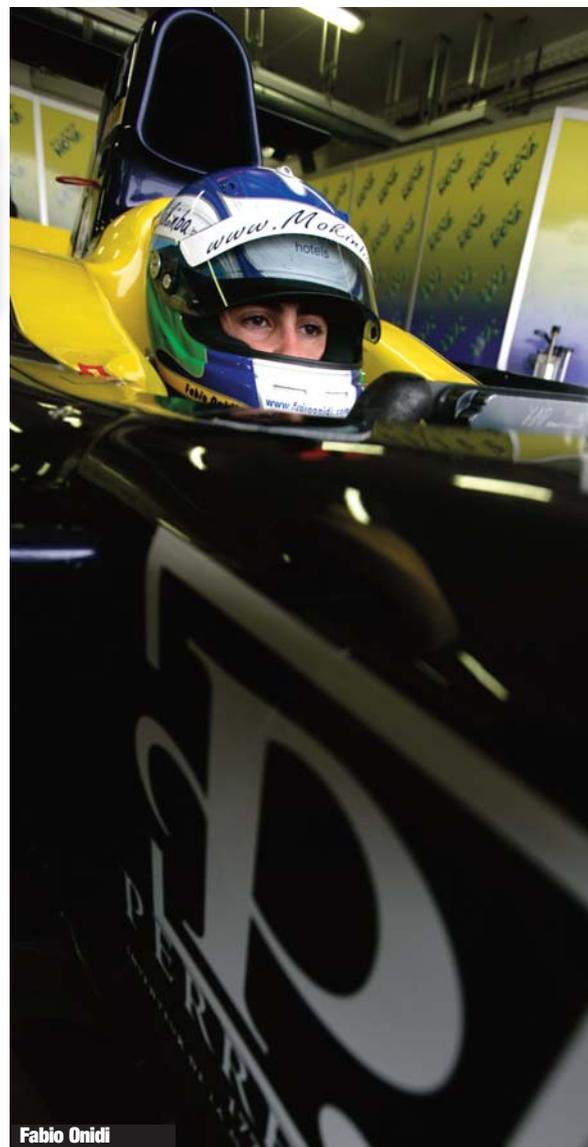
3° turno

- 1 - Davide Valsecchi - Durango - 1'27"826 - 46
- 2 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - 1'27"850 - 47
- 3 - Kamui Kobayashi - Dams - 1'28"213 - 50
- 4 - Dani Clos - Racing Engineering - 1'28"247 - 45
- 5 - Vitaly Petrov - Campos - 1'28"332 - 50

4° turno

- 1 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - 1'27"038 - 32
- 2 - Kamui Kobayashi - Dams - 1'27"259 - 48
- 3 - Vitaly Petrov - Campos - 1'27"718 - 57
- 4 - Luiz Razia - ART - 1'27"775 - 52
- 5 - Dani Clos - Racing Engineering - 1'27"813 - 31

Kobayashi



Fabio Onidi



Michael Dalle Stelle



Marcello Puglisi



Fabrizio Crestani

Davide Valsecchi



Luca Filippi



Kunimoto, un rookie nella storia

Ci ha provato fino all'ultimo metro di gara, ma Edoardo Mortara si è dovuto arrendere davanti alla superiorità di Keisuke Kunimoto (a **destra** e **sopra**), e la sua Dallara-Toyota del team Tom's. La squadra giapponese ha confermato la sua lunga tradizione vincente sul tracciato di Macao, e dopo il successo del 2007 con Oliver Jarvis, si è ripetuta anche quest'anno. A trionfare è stato l'outsider Kunimoto, decisamente un exploit al di fuori dei pronostici della vigilia. Il 19enne pilota Tom's è il vice campione della F.3 giapponese 2008 con due vittorie all'attivo a Motegi e al Fuji ed è al suo primo anno di F.3; nel 2007 ha vinto la Formula Challenge, il campionato monomarca che si corre con le FC106 costruite dalla Tatuus ed è organizzato da Honda, Nissan e Toyota. Kunimoto ha preso il comando della corsa al terzo giro, passando Mortara alla frenata della Lisboa, e ha mantenuto la testa fino alla bandiera a scacchi. La corsa è stata decisamente movimentata sin dai primi metri, con Roberto Streit che è finito letteralmente addosso alla monoposto di Sam Bird prima della curva Mandarin, finendo poi violentemente contro le barriere. Tra chi sopraggiungeva è stato il caos, ma fortunatamente tutti hanno evitato la vettura del brasiliano. Pochi metri e altro incidente alla Lisboa, con Marcus Ericsson che ha sbatutto contro le gomme ostruendo buona parte dell'ingresso nel tratto cittadino del circuito. Molte vetture sono rimaste imbottigliate, e

tra i piloti danneggiati c'è stato anche Stefano Coletti, in precedenza autore di un'ottima partenza. La direzione gara ha fatto entrare in pista la Safety-Car, e Mortara ha condotto la corsa dietro la vettura di servizio. Poi la ripartenza, la leadership di Kunimoto ed un errore di Edoardo alla Lisboa che gli è costato due posizioni a favore di Jaime Alguersuari e Daniel Campos, emerso nella confusione. Alguersuari, ha poi scontato un drive-through per partenza anticipata quando era lanciaatissimo su Kunimoto, mentre Mortara è riuscito a riprendersi la piazza d'onore al sesto giro. La tornata successiva è tornata ancora in pista la Safety-Car per un incidente accaduto a Roberto Merhi, e che ha coinvolto anche l'incolpevole Carlo Van Dam, che aveva rimontato fino al sesto posto. Al nuovo via, le prime due posizioni non sono variate, mentre il confronto tra Campos e Cozzolino, arrivato sorprendentemente a lottare per la terza piazza, si è concluso quando l'italo-giapponese ha tamponato il rivale alla Lisboa. La terza piazza è così andata a Brendon Hartley, autore di una gara velocissima e soprattutto immune da errori, cosa che a Macao paga sempre molto bene. Bene Prema e RC Motorsport, rispettivamente al quinto posto con Renger Van der Zande, risalito dalle ultime file, e con Laurens Vanthoors. Entrambi bravi a evitare il "casino" e a portare al traguardo le vetture.

Roberto Chinchero





LA QUALIFICA Van Dam lascia il segno

La Tom's ha monopolizzato la prima fila dello schieramento di partenza della gara di qualifica grazie alla pole position conquistata da Carlo Van Dam (a destra), e al sorprendente exploit di Keisuke Kunimoto. Il rookie giapponese al termine del turno ha ottenuto



il terzo tempo assoluto, dietro Van Dam e Sam Bird, ma l'inglese della Manor Motorsport è stato penalizzato di tre posizioni al termine delle prove libere per aver saltato le verifiche tecniche poste all'ingresso della corsia box. Bird è quindi risultato preceduto anche da Edoardo Mortara e Roberto Streit. Mortara è stata una delle vittime di una sessione che per due volte è stata interrotta con bandiera rossa, e per diversi giri congelata dalla presenza di bandiere gialle. Il pilota della Signature non ha nascosto la delusione per una pole sfuggita dopo aver dominato tutte le precedenti sessioni. Più felice Streit, che insieme a Renger Van der Zande, Jaime Alguersuari e Brendon Hartley, è stato capace di abbassare il suo crono nell'ultimo giro disponibile dopo l'interruzione della sessione a quattro minuti dal termine, dovuta all'uscita di pista di Kei Cozzolino. Ottima la sesta piazza di Roberto Merhi, altro esordiente che ha dimostrato di aver interpretato bene ed in poco tempo il circuito di Macao, che ha preceduto di due posizioni il tandem di rookie composto da Oliver Turvey e Alguersuari. Lo spagnolo nelle prove libere era stato autore di una rovinosa uscita di pista, ma il team Carlin ha ripristinato al meglio la vettura in tempo per la qualifica. Occasione persa invece per Jules Bianchi, che dopo aver ottenuto un ottimo intermedio nei primi due settori ha toccato le barriere esterne dell'ultima curva, causando l'esposizione della prima bandiera rossa. Ha da recriminare anche Stefano Coletti, autore del terzo tempo col primo set di pneumatici, ma uscito di pista nell'ultimo giro, quando stava abbassando il suo tempo. Nicola De Marco non ha potuto completare un solo giro di qualifica per un incidente ed è risultato ultimo.

L'ordine di arrivo, domenica 16 novembre 2008

- 1 - Keisuke Kunimoto (Dallara-Toyota) - Tom's - 15 giri 41'01"864
- 2 - Edoardo Mortara (Dallara-Volkswagen) - Signature - 1"710
- 3 - Brendon Hartley (Dallara-Mercedes) - Carlin - 4"006
- 4 - Mika Maki (Dallara-Volkswagen) - Signature - 8"442
- 5 - Renger Van der Zande (Dallara-Mercedes) - Prema - 10"276
- 6 - Laurens Vanthoor (Dallara-Volkswagen) - RC - 12"975
- 7 - Oliver Turvey (Dallara-Mercedes) - Carlin - 13"134
- 8 - Walter Grubmuller (Dallara-Mercedes) - Hitech - 14"695
- 9 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 18"725
- 10 - Jaime Alguersuari (Dallara-Mercedes) - Carlin - 20"801
- 11 - Jon Lancaster (Dallara-Mercedes) - Manor - 20"898
- 12 - James Jakes (Dallara-Mercedes) - ART - 21"418
- 13 - Cheng Cong Fu (Dallara-Volkswagen) - Signature - 22"404
- 14 - Max Chilton (Dallara-Mercedes) - Hitech - 22"604
- 15 - Kei Cozzolino (Dallara-Toyota) - Now Motorsports - 23"270
- 16 - Kazuya Oshima (Dallara-Mercedes) - Manor - 23"930
- 17 - Daniel Campos (Dallara-Mercedes) - HBR - 24"997
- 18 - Atte Mustonen (Dallara-Mercedes) - Raikkonen - 33"744
- 19 - Nicola De Marco (Dallara-Volkswagen) - RC - 46"527
- 20 - Michael Ho (Dallara-Mercedes) - Raikkonen - 51"739

Giro più veloce: Brendon Hartley 2'12"565

Ritirati

- 0 giri - Sam Bird
- 0 giri - Roberto Streit
- 0 giri - Marcus Ericsson
- 2° giro - Koki Saga
- 5° giro - James Winslow
- 6° giro - Masaki Matsushita
- 6° giro - Roberto Merhi
- 7° giro - Carlo Van Dam
- 10° giro - Basil Shaaban
- 11° giro - Stefano Coletti



Edoardo Mortara



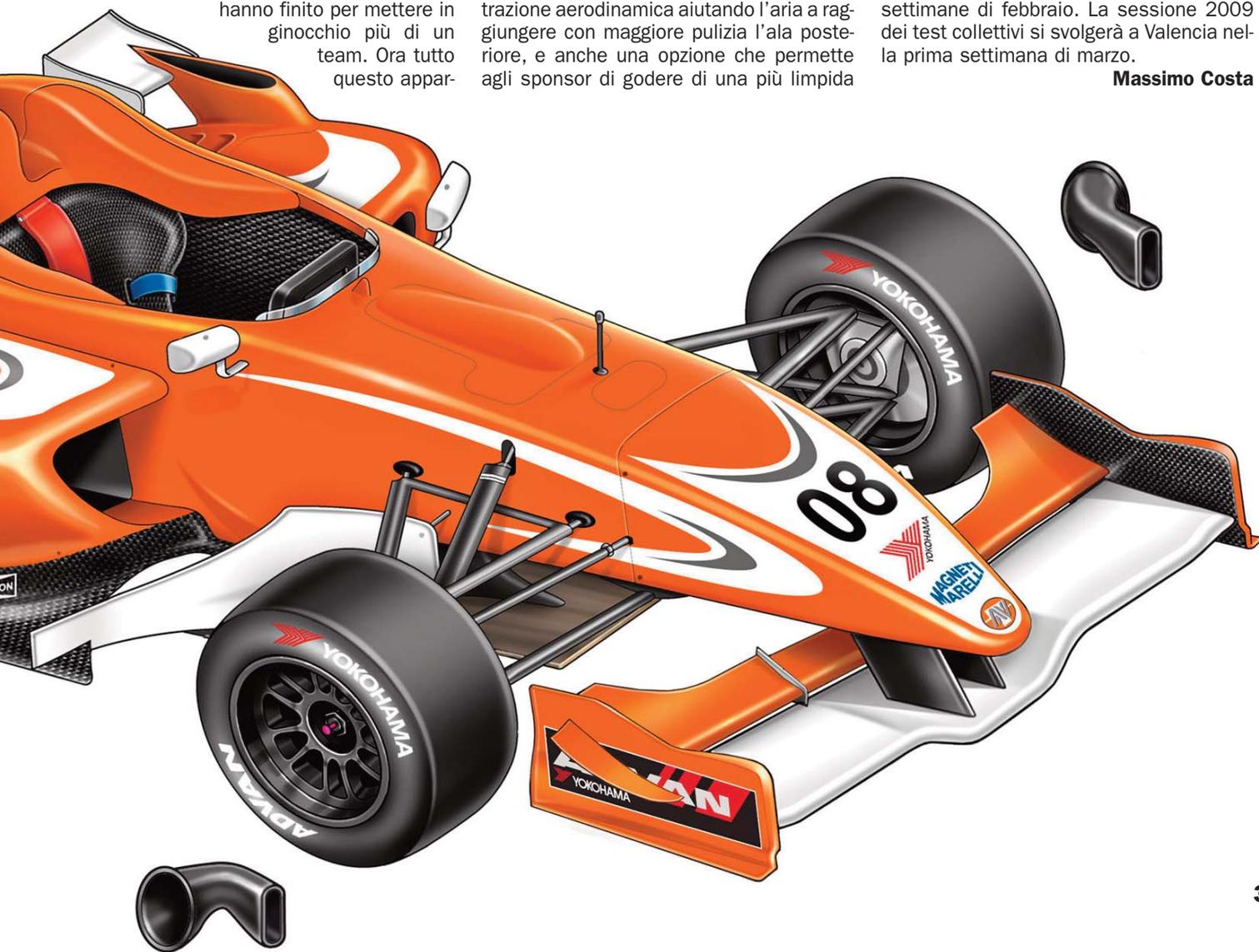
Già pronto il kit 2009

La Formula Master guarda al futuro con serenità e convinzione. E in concerto con il costruttore Tatuus, presenta le novità tecniche per il 2009, una stagione cruciale per la categoria. Per la Master sarà infatti il terzo anno di vita, che ci si augura essere quello della definitiva stabilità. Il 2007 è infatti stata una stagione difficile, contraddistinta da numerosi problemi tecnici che hanno minato la categoria. Nel 2008, trovata l'agognata affidabilità, sono sopraggiunti non pochi problemi economici da parte dei piloti presenti, che hanno finito per mettere in ginocchio più di un team. Ora tutto questo appar-

tiene al passato e si sta lavorando sodo per offrire un pacchetto valido, a partire dal calendario che vede due tappe con il mondiale di F.1, nello stesso weekend, a Spa e a Budapest. Sono inoltre in corso trattative con diversi team, per aumentare ulteriormente il numero degli iscritti. Poi, come detto sopra, il nuovo kit per la monoposto. Diverso sarà il cofano motore, che ricorda la "pinna di squalo" introdotta nel 2008 in F.1 sulla Red Bull progettata da Adrian Newey e poi ripresa da diversi altri team. Una soluzione che offre una migliore penetrazione aerodinamica aiutando l'aria a raggiungere con maggiore pulizia l'ala posteriore, e anche una opzione che permette agli sponsor di godere di una più limpida

visibilità. Il nuovo pacchetto aerodinamico include anche una nuova ala posteriore con paratie dal diverso disegno. Per incrementare l'efficienza del sistema frenante anche alle alte temperature (attese per esempio per la gara di Budapest) sono state introdotte inedite prese d'aria. Infine, non mancherà un intervento sul motore con un nuovo sistema di scarichi e un software di ultima concezione che permetteranno al propulsore di godere di un aumento prestazionale. Il costo del kit sarà di 8.500 euro e sarà consegnato ai team entro le prime due settimane di febbraio. La sessione 2009 dei test collettivi si svolgerà a Valencia nella prima settimana di marzo.

Massimo Costa



Tatuus la fine di un'era

Si annuncia un cambio a dir poco epocale nel mondo dell'automobilismo delle formule propedeutiche e monomarca. La Tatuus, come anticipato dal nostro website, non è stata riconfermata da Renault per la costruzione e la progettazione delle monoposto della serie 2.0 litri che realizza fin dal primo giorno della nascita del monomarca Renault, anno 2000. Il 2009 sarà quindi l'ultimo in cui vedremo in azione le monoposto Tatuus, poi la stagione seguente i vari campionati Renault vedranno al via vetture di un nuovo costruttore. Ad occuparsi delle nuove vetture della formula propedeutica che ha maggior successo nel mondo, sarà dal 2010 l'inglese Caparo Group in collaborazione con la francese Epsilon Sport di Michel Lecomte (da non confondere con la spagnola Epsilon Euskadi di Joan Villadelprat). Caparo negli ultimi 40 anni è divenuto un enorme Gruppo industriale in-

ziando ad inglobare le piccole e medie aziende del West Surrey che operavano nel settore automobilistico ed aerospaziale fino a invadere l'India, realizzando e progettando una infinità di componentistica fino alla macchina intera. Come la famosa Tata Nano, progetto indiano di vettura a basso costo che intende rivoluzionare il mondo dell'auto, e attivando una proficua collaborazione con la sudcoreana Hyundai. Inoltre, la costruzione della T25, ambizioso progetto del geniale ex F.1 Gordon Murray, che ha dato vita ad una piccola vettura stile Smart. Nata nel 1968 da Lord Paul Caparo a Huntingdon, nei 40 anni di vita la piccola factory è divenuta un vero impero che impiega 6.000 persone con un fatturato di un bilione di euro. Sessanta i siti presenti tra Gran Bretagna, India, Spagna, Nord America, Canada e Dubai. Il Caparo Group non è presente solamente nel settore della componentistica e della

ingegneria automobilistica, ma anche in quello aerospaziale, nella distribuzione di film, con hotel. La capacità di Caparo Group è quella di acquisire altre compagnie. Solamente nel 2006 sono entrato sotto l'ombrello di Caparo 22 aziende. In India ha acquistato 2000 ettari di terreno per dare vita a un parco industriale che sorge a Nellore, nel sud est del Paese. Da qualche anno è inoltre stato aperto un dipartimento Engineering che ha prodotto una buffa vettura biposto, supercar, chiamata T1 Caparo si avvarrà della collaborazione della francese Epsilon Sport, presente nel mondo delle corse da anni, sia nel settore delle monoposto sia in quello dei Prototipi. A dirigere la Epsilon è Michel Lecomte che quest'anno ha schierato le proprie vetture nella Le Mans Series, nella Formula Renault e nelle ultime gare della F.3 Euro Series.

Massimo Costa



Il 2009 è alle porte e per la Fast Lane Promotion, la società che organizza da anni la F.Renault 2.0 Italia e la Clio Cup, è tempo di annunciare i definitivi calendari. Ancora una volta, il "mondo" Renault cercherà di offrire ai propri team e piloti il miglior pacchetto disponibile anche in base a quanto verificatosi nel corso del 2008. Cominciamo dalla F.Renault Italia 2.0, categoria che si appresta a vivere il suo decimo anno di vita. Gli appuntamenti della prossima stagione saranno sempre sette, ma le tappe all'estero diventano due e non più tre. Vi sarà un test collettivo ufficiale a Monza il 17 marzo, il medesimo tracciato che poi ospiterà la prova di apertura il 4-5 aprile. Una novità in quanto negli ultimi anni Monza chiudeva il campionato. Dalla Lombardia si scenderà poi in Emilia, sul circuito di Varano, che così rientra nel calendario Renault a discapito di Vallelunga. In seguito, si andrà a Budapest, per la prima volta in concomitanza con la tappa ungherese della World Series Renault. Sarà un'occasione importante per la serie tricolore che potrà godere della "forza" della WSR che, soprattutto a Budapest, riesce sempre a portare oltre 100.000 spettatori nel proprio weekend. Il calendario prevede anche la trasferta classica a Spa, Misano, Mugello e Imola, che chiuderà l'anno agonistico a metà ottobre. Dal punto di vista del regolamento sportivo, cambierà la prima giornata di prove del venerdì: si proverà solo nel pomeriggio con una leggera riduzione del tempo a disposizione. Invariato il formato del sabato, con qualifica e gara 1, e della domenica, con la disputa di gara 2. Non è invece prevista nessuna modifica alla vettura Tatuus.

La Clio raddoppia la 2000 con la WSR

La Clio Cup Italia 2009 avrà un calendario di sei prove in Italia più una all'estero. La grande novità è che tutti gli appuntamenti avranno gara doppia, quest'anno accadeva solo per le trasferte all'estero. Nei weekend di gara, il venerdì pomeriggio sarà dedicato alle prove libere, sabato si terrà un turno di qualifica di trenta minuti, poi le due gare di trenta minuti ciascuna. La griglia di partenza della seconda corsa vedrà l'inversione dei primi otto di gara 1 poi a seguire le posizioni acquisite nella prima frazione. Vi sarà una limitazione nell'uso degli pneumatici: non più di sei gomme nuove più due usate. Nuova la politica per i motori. Le auto nuove andranno direttamente dal preparatore LRM per l'applicazione gratuita del sigillo del propulsore. Anche in caso di ordinazione di un nuovo motore, anziché farlo attraverso la concessionaria lo si potrà fare direttamente alla LRM per la gratuità del sigillo. Il costo delle revisioni sarà ridotto al pari della tassa di iscrizione al campionato, ora di 5.000 euro per vettura.





Il calendario Renault 2.0 e Clio Cup

- 5 aprile – Monza
- 3 maggio – Spa
- 24 maggio – Varano
- 14 giugno – Budapest *
- 26 luglio – Misano
- 13 settembre – Mugello
- 11 ottobre – Imola

** Solo Renault 2.0 e in concomitanza
con la World Series*



DTM - L'analisi



Deutsche Post



Deutsche Post



Deutsche Post



Deutsche Post



Deutsche

Deutsche Post



A.A.A.A. cercasi disperatamente terzo costruttore

Con l'ultima corsa di Hockenheim è andata in archivio la stagione 2008 del Deutsche Tourenwagen Masters. Per la serie tedesca, una stagione interlocutoria, vissuta sul contrasto tra una battaglia in pista sempre avvincente e una situazione politica un po' immobile. Gli spettatori hanno potuto assistere a un campionato combattuto, con cinque vincitori diversi emersi dalla schiera di piloti con vetture in configurazione 2008. Se si eccettua l'affermazione di Bernd Schneider, competitivo anche nel suo ultimo anno di gare, il computo delle vittorie mostra chiaramente quali piloti abbiano realmente recitato il ruolo di protagonisti. Paul Di Resta e Jamie Green per Mercedes, Timo Scheider e Mattias Ekstrom per l'Audi. La corsa al titolo è stata condizionata dalla decisione dell'Audi di puntare su un nuovo modello, l'A4 R14, che fin da subito si è mostrata più competitiva della Mercedes C-Klasse evoluzione messa in pista dalla Mercedes. Questo ha permesso a Ekstrom di aggiudicarsi la prima corsa e soprattutto a Scheider di costruire una solida leadership in classifica. Quando la casa di Stoccarda è corsa ai ripari, sono stati Di Resta e Green a proporsi come punte di diamante, ingaggiando

una furiosa rimonta sul tedesco. Alla fine, mentre Ekstrom e Green hanno perso punti tra errori e squalifiche, Di Resta e Scheider si sono imposti come leader delle rispettive squadre, mettendo in mostra una velocità e un'attitudine mentale che hanno fatto difetto ai compagni. I due sono arrivati all'ultimo appuntamento di Hockenheim staccati di soli due punti, in una situazione di perfetto equilibrio tecnico tra Audi e Mercedes. L'inerzia della sfida, inutile dirlo, sembrava tutta dalla parte dello scozzese. Quanti, prima del via della stagione, avrebbero scommesso su Scheider?

Il tedesco negli anni precedenti si era sempre dimostrato un buon professionista, ma senza grandi acuti. Quest'anno invece, la sua maturazione è stata sorprendente. Alla prova un po' opaca di Le Mans, dov'era sembrato subire la grinta dell'avversario, Scheider ha replicato nell'ultima corsa, con una partenza superba e una gara dominata con grande autorità. Di Resta, esperto di campionati vinti sul filo di lana dopo il titolo in F3 Euro Series, è invece sembrato contratto, nervoso. Disturbato anche dal gioco di squadra non sempre pulito dei piloti Audi, il pilota scozzese ha offerto un finale di stagione ▶

segue a pag 40



esaltante, mancando però nell'appuntamento decisivo. Alla fine il titolo è andato meritatamente a Scheider, forse non un campione, sicuramente un pilota solido che ha ripagato in pieno la fiducia di Wolfgang Ullrich, risultando quasi sempre più efficace di due compagni come Ekstrom e Tom Kristensen. Se le ambizioni di Scheider sono state soddisfatte in pieno dal titolo DTM, Di Resta vede concentrarsi nelle ruote scoperte tutti i suoi sogni e le sue aspettative. Lo scozzese, in due anni di DTM è riuscito dove Green ha probabilmente fallito, conquistandosi la fiducia di Norbert Haug che ora spinge per portare il suo pupillo in Formula 1. Come fu per Dario Franchitti, lanciato nella Cart dalla stessa Mercedes dopo l'esperienza in ITC nel 1997, anche per Di Resta il DTM potrebbe rappresentare il trampolino di lancio per una carriera nelle formule ad alto livello.

A questo successo d'immagine per il DTM, fa da contraltare una situazione generale della serie non altrettanto fiorente. Nonostante l'ingresso di giovani promettenti di varie nazionalità, l'apertura a diverse trasferte fuori dalla Germania e la qualità dell'esposizione mediatica, la categoria fatica ad abbandonare la forte connotazione tedesca che la contraddistingue dalla sua nascita. Questo, unito soprattutto alla crisi economica che attanaglia i mercati di tutto il mondo, rende sempre più improbabile l'ingresso di altre case, che vadano a rinfoltire il desolato parco macchine che vede contrapporsi solo Audi e Mercedes, e con le sole vetture aggiornate, ultimo modello, in grado di giocarsi il successo. Uscita di scena la Opel nel 2005 in seguito ad annate di sofferenza che non giustificavano gli investimenti della General Motors, nessun costruttore ha mai messo sul piatto un progetto serio. Nel 2005 si era parlato della MG, ma la casa inglese fallì ancora prima di confermare l'impegno. Durante questa stagione poi si sono rincorse diverse voci. La BMW, in rotta di collisione con la FIA per i regolamenti del WTCC, non ha negato la possibilità di lasciare la serie



Di Resta ai ferri corti con Winkelhock



Il cinque volte campione del mondo Sébastien Loeb: dai rally al DTM?

Il fallimento di Ralf Schumacher, e le ragazze pilota hanno stancato

Per attirare l'attenzione del grande pubblico, gli organizzatori del DTM, consapevoli della povertà del confronto tra Audi e Mercedes, cercano sempre di avere almeno un ex pilota di F.1 di spicco. Negli ultimi anni era andata di lusso con l'ex campione del mondo Mika Hakkinen e con il sempre spettacolare Jean Alesi. Ma quando entrambi hanno tolto le tende dal DTM, sono stati recuperati Ralf Schumacher e Christijan Albers. Poca cosa rispetto a chi li aveva preceduti. Il nome Schumacher (a sinistra), scelto dalla Mercedes, ha comunque "attizzato" gli appassionati tedeschi, ma Ralf non ha fatto nulla per mantenere vivo l'interesse nei suoi confronti qualificandosi sempre nelle ultime file e rimanendo lontanissimo dalla bagarre per la vittoria. Lo stesso dicasi per Albers, ma molti non sapevano neppure avesse corso due anni in F.1... Rimangono le ragazze, ma ormai anche questo espediente ha stancato e risultano inutili pedine in un sistema più grande di loro. Anche perché Katherine Legge (sotto) e Susie Stoddart non hanno mai ottenuto risultati interessanti. Chi avrebbe mai pensato di dover rimpiangere Ellen Lohr?

m.c.



iridata per il DTM, andando a sfidare Audi e Mercedes con le quali condivide la fascia medio-alta del mercato dell'auto. Nelle ultime settimane però, l'idea sembra essere tramontata a vantaggio del progetto M3 GT2, con la quale la casa di Monaco intende mettere in discussione lo strapotere Ferrari-Porsche in ALMS e forse anche in FIA GT. Nel mese di maggio sembrava poi molto probabile l'ingresso nel 2010 della Citroen, delusa dalla scarsa esposizione ricavata dal Mondiale Rally e alla ricerca di un investimento per promuovere la propria C5, vettura concorrente dell'Audi A4. Dopo vari incontri tra emissari della Casa francese e promotori della serie, l'entusiasmo iniziale sembra essere svanito. Chissà che le recenti dichiarazioni di Sébastien Loeb, che non esclude un proprio futuro nel DTM, non possano rappresentare un segnale di speranza per una serie che con il probabile addio di Paul Di Resta e gli abbandoni in sequenza di Frenzen, Alesi, Hakkinen e Schneider, oltre che di una nuova casa necessita anche di nuovi carismatici piloti.

Francesco Satta

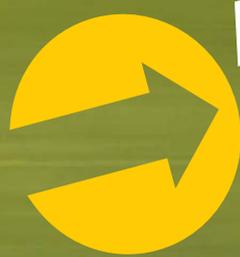


Quando il low profile è vincente

Il finale da cardiopalma dell'International GT Open, due settimane fa a Barcellona, certamente non inferiore, per suspense e pathos, al duello Hamilton-Massa (ma con esito positivo per il Cavallino, in questo caso), è la dimostrazione più tangibile del successo e dell'importanza che sta acquistando la serie continentale varata da Jesús Pareja e che si avvia al quarto anno di vita. Sul piano sportivo, la stagione è vissuta sull'eterno duello fra Ferrari F430 e Porsche 997 RSR. Più numerose le prime, grazie alla presenza di una folta pattuglia di team italiani, più agguerrita la seconda, grazie alla professionalità dell'Autorlando Sport, rappresentante semi-ufficiale di Stoccarda nella serie. La Scuderia Playteam è riuscita brillantemente a bissare il titolo conseguito nel 2006 da Michele Bartyan, con un'encomiabile colpo di reni nelle ultime, bagnatissime, due gare di Barcellona. Andrea Montermini e Michele Maceratesi, una coppia affiatissima dove esperienza e gioventù si combinano alla perfezione, sono stati in testa alla graduatoria per quasi tutta la stagione, ma un paio di battute d'arresto tra Magny-Cours e Monza, li ha fatti giungere all'appuntamento decisivo con 22 punti di ritardo su

Richard Lietz e Gianluca Roda. La coppia dell'Autorlando ha avuto un'avvio di stagione difficile, ma una volta che la messa a punto della 997 è stata ottimizzata e che è arrivato il nuovo motore 4 litri, il fenomeno austriaco e il gentleman driver italiano (che ha via via trovato un ritmo sempre più elevato) sono stati temibilissimi, raccogliendo ben cinque vittorie. In Spagna, sotto il nubifragio, la 997 è però naufragata, mentre la F430 blu-argento ha centrato il bersaglio due volte, ribaltando la situazione. Il tutto condito dal brivido di una vettura ricostruita in fretta e furia dopo il botto di Montermini nel warm-up e da un buon gioco di squadra all'interno del Playteam (dove Gião-Couceiro, regolarissimi ma mai vittoriosi, terminano terzi in campionato) e fra i vari team Ferrari, esattamente quanto non si era verificato lo scorso anno, a vantaggio della solitaria Porsche-Autorlando. Fra i rappresentanti Ferrari, si sono distinti soprattutto il nuovo team svizzero Trottet Racing (a segno tre volte con il promettente Henri Moser, coadiuvato spesso da un campione di razza come Marcel Fässler), il regolarissimo Edil Cris e l'Advanced Engineering, che raccoglie tre successi nonostante un ►

segue a pag 4



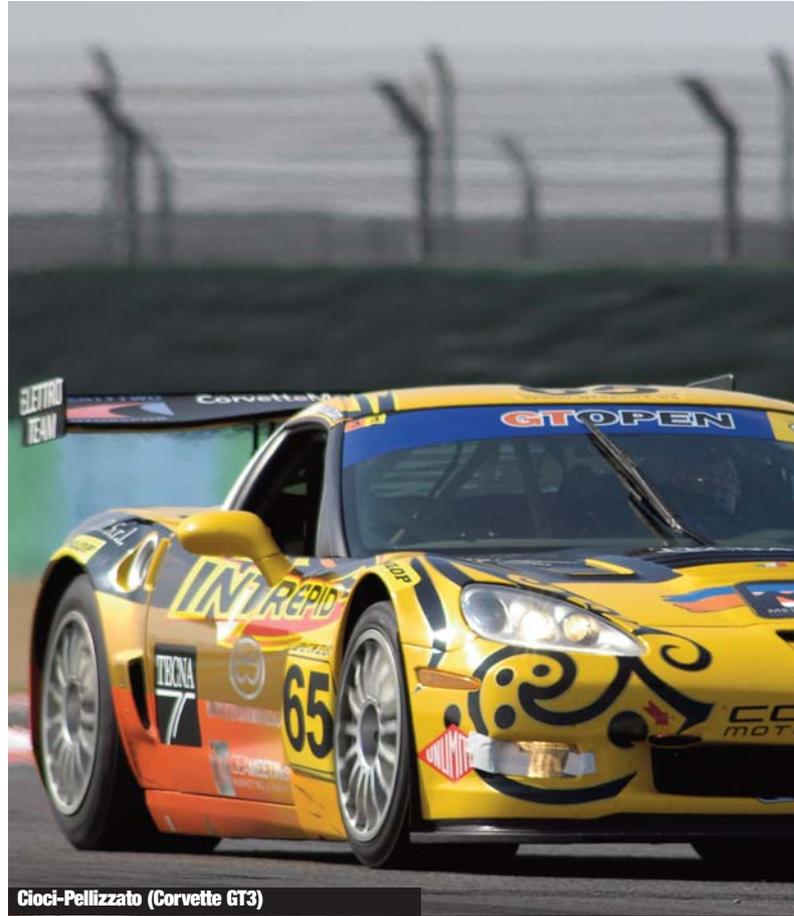
**A Barcellona la F430
di Montermini-Maceratesi
blu-argento ha centrato
il bersaglio due volte,
ribaltando lo svantaggio.
Il tutto condito dal brivido
di una vettura ricostruita
in fretta e furia dopo il botto
di Montermini nel warm-up
e da un buon gioco di squadra
all'interno del Playteam**

andamento altalenante e sulle cui vetture han fatto vedere belle cose sia i nostri Alessandro Bonetti e Michele Rugolo che piloti stranieri come Damien Pasini, Rui Aguas e Griffin. Nella categoria cadetta, la GTS (cioè la GT3), è emersa la debuttante Corvette del romanissimo team Twentwytwo, con la coppia formata da Marco Cioci e Andrea Pellizzato, favoriti anche dalla dispersione estrema delle Lamborghini Gallardo, spesso vittoriose, ma scostanti nelle partecipazioni e negli equipaggi. La Racing Box, ad esempio, aveva iniziato la stagione dominando con i giovani Andrea Ceccato e Marco Visconti, ma si è praticamente tolta dalla scena per dedicarsi al programma LMP2 nella LMS, una scelta non felicissima alla luce della telenovela regolamentare sviluppatasi attorno alla Lucchini ...

Per il GT Open, il bilancio non può essere più positivo. Jesús Pareja sta centrando quello che era il suo obiettivo: fare della sua "creatura" la miglior vetrina di gare pro-am per GT2 e GT3. Lo assistono il fatto che nel suo campionato sono davvero le categorie ad essere le protagoniste (e la GT3 avrà sempre maggior visibilità, ora che ci si avvia stabilmente verso gare separate), una copertura televisiva eccellente e, soprattutto, una formula che piace e che funziona. Sempre realista e concreto e sempre attento ai costi e agli umori del team, il madrilenno non si discosta dalla rotta che si è prefisso: otto eventi all'anno, gare relativamente corte, stabilità del regolamento tecnico (per il 2009 non cambierà nulla), circuiti di primo piano (notevole, quest'anno, il colpaccio del Valencia Street Circuit, dove il GT Open ha corso prima della F.1) e un sistema per equilibrare le performances che non implica modifiche tecniche e costi basato sui famigerati handicap in tempo da scontare ai box. Nulla di tutto ciò verrà modificato nel 2009, che vedrà

solamente gare sdoppiate per GTA e GTS la domenica, la categoria GTA (cioè il GT2) ribattezzata Super GT, e forse una gara esotica, l'ultima, in Qatar, se vanno in porto i negoziati con il circuito del Golfo. L'imprevisto cataclisma finanziario che si è abbattuto sul pianeta rischia di dare ancor più ragione alla filosofia di Pareja: già quest'anno (con una media di 30-35 vetture iscritte a gara), il GT Open ha resistito bene al primo assalto della crisi e le previsioni per il 2009 puntano verso un'ulteriore incremento di quantità e qualità. Paradossalmente, il GT Open rischia di attrarre nuovi team e piloti proprio in un contesto generale negativo, visto che ci sono poche serie che offrono così tanto per costi così contenuti. Nella speranza che si possa uscire dal dualismo Ferrari-Porsche e che gli inflessibili commissari spagnoli soffrano di minor "sanzionite", forse questi i due punti dove c'è da migliorare qualcosa.

Alfredo Filippone



Cioci-Pellizzato (Corvette GT3)





Aicart-Fernandez (Sunred)



Bonetti-Pasini (Ferrari 430)



Monfardini-Frezza (Ferrari 430)



Photo
MorAle

Terminata presso l'Autodromo Internazionale di Monza la trentesima edizione del Rally Show. Ad aggiudicarsi la coppa del vincitore è stato Dindo Capello, trionfante anche alla 24 Ore di Le Mans, che al volante della Ford Focus WRC della Yellow Competition, ed affiancato dal navigatore Luigi Pirolo, ha preceduto di 20 secondi il campione del mondo Moto GP 2008, Valentino Rossi.

Diversi i piloti che si sono alternati al vertice della classifica, iniziando da Piero Longhi, vincitore della prima prova venerdì, allo stesso Capello, che ha gettato le basi del successo sabato, e Rossi, che domenica ha rimontato dal quarto posto, dimostrando un buon ritmo con la sua Ford Focus. Capello, abile nelle tortuose prove di Monza, torna al successo dopo le trionfanti edizioni del 2004 e 2005, portando a quattro i successi brianzoli, contando anche l'edizione del 2000.

Terzo classificato Longhi, vincitore del Campionato Italiano Rally del 2006, con una Subaru Impreza forse meno performante, che ha chiuso a soli quattro secondi dal pesarese campione del mondo.

Tanti i nomi importanti presenti alla manifestazione, ralisti puri come Luca Cantamessa e Felice Re, che hanno chiuso ai piedi del podio, mettendo a sandwich Alex Caffi, quinto al volante della Peugeot 307 WRC, navigato da Patrizia Boero.

Luca Rossetti, in coppia con Paolo Bettini, è risultato dodicesimo assoluto, vincitore però della classifica riservata alle vetture S2000, con la Peugeot 207, mentre Antonio Forato, tredicesimo assoluto, ha vinto la graduatoria riser-

vata alle vetture Gran Turismo, al volante della Ferrari F430 della Rubicone Corse.

Tra gli altri VIP presenti, il migliore alla guida è risultato il pilota 250 Marco Simoncelli, ventisettesimo, navigato da Guido D'Amore, che ha preceduto Davide Brivio, team manager Yamaha. Trentottesimo assoluto il majorchino Jorge Lorenzo, pilota ufficiale Yamaha in Moto GP, che ha dovuto fare i conti con l'inferiorità della sua Fiat Punto. Lo spagnolo nella ricognizione di venerdì aveva sbattuto contro le barriere, pur non riportando gravi conseguenze. Altro centuario presente è Alex De Angelis, navigato dal giornalista Mediaset Paolo Beltramo, con una Punto, che ha chiuso al quarantunesimo posto.

Antonio Caruccio

L'ordine di arrivo, domenica 16 novembre 2008

1. Capello-Pirolo (Ford Focus WRC) in 1.11'11"5
2. Rossi-Cassina (Ford Focus WRC) a 20"5
3. Longhi-Cassol (Subaru Impreza WRC) a 23"9
4. Cantamessa-Ciceri (Ford Focus) a 29"6
5. Caffi-Boero (Peugeot 307 WRC) a 31"9
6. Re-Bariani (Citroen C4 WRC) a 1'00"6
7. Fontana-Fontana (Citroen Xsara WRC) a 1'47"6
8. Cavallini-Ballerini (Peugeot 206 WRC) a 2'05"2
9. Dallavilla-Della Noce (Peugeot 307 WRC) a 2'19"5
10. Virag-Pozzi (Peugeot 307 WRC) a 2'43"7
11. Proietti-Di Franceso (Peugeot 307 WRC) a 2'54"2
12. Rossetti-Bettini (Peugeot 207 S2000) a 3'26"4
13. Forato-Chiappucci (Ferrari F430) a 3'32"2
14. Tenchini-Peroglio (Lotus Exige) a 4'01"8
15. Roda-Frigerio (Porsche 911 GT3) a 4'10"8
16. Basso-Ungaro (Fiat Punto S2000) a 4'19"0
17. Perico-Morello (Peugeot 207 S2000) a 4'21"0
18. Chentre-Mometti (Citroen Xsara WRC) a 4'27"8
19. Uzzeni-Nibbio (Subaru Impreza WRC) a 4'32"8
20. Reduzzi-Ruffini (Peugeot 206 WRC) a 4'55"7

È Capello il vero doctor

La terra promossa



Correre meno, correre tutti. O quasi. Dovrebbe essere il sogno di federali e federalotti, non fossero perennemente in altre faccende affaccendati. E allora a provare a concretizzarlo ci ha pensato Alberto Pirelli con Raceday, la mini-serie invernale di rondes su terra che ha debuttato nelle Marche.

“L'obiettivo – ribadisce l'imprenditore milanese – è di dare la possibilità di divertirsi sulle strade bianche anche a chi ha poco tempo da dedicare alle corse e a chi di tempo magari ne avrebbe, ma non ha la disponibilità economica per farlo”. L'idea gli è venuta lo scorso anno dopo aver disputato la Ronde Valtiberina. Ci ha pensato su un po', poi ha coinvolto un gruppetto di persone che sanno cosa fanno come Giorgio Croce, Alessandra De Bianchi e suo figlio Nicolò. Ma anche due sponsor del peso di MaxMeyer e Magneti Marelli che si sono aggiunte all'azienda di pneumatici nel garantire un montepremi più che allestente. Il progetto ha preso corpo. Quattro gare

quest'anno, forse un paio di più l'anno venturo. Se la Csai accetterà di allungare di due mesi la stagione delle corse monopropa, quelle da buttare giù tutto d'un fiato: verifiche e ricognizioni al sabato e la domenica a spingere sul chiodo. A divertirsi e magari a farsi notare. A imparare. “Facciamo un passo alla volta”, raccomanda il nipote del fondatore dell'industria di pneumatici. È un appassionato vero. Di più: è un immamorado delle corse. E ha l'intelligenza e l'esperienza che servono per sapere che il movimento ha bisogno come il pane di una scossa. Così ha provato a darla, senza tirarsela e senza fare comizi. Vigilando affinché lo spirito resti quello sanamente ruspante delle cose buone di una volta.

“È andata bene, direi”, osserva a bocce ferme. Già, è andata molto bene. L'ottantina di adesioni a Raceday sono lì a dirlo, a confermarlo ci pensano le facce soddisfatte di quelli che hanno fatto passerella nella cittadina marchigiana dopo essersele date per una cinquantina di chilome-

tri su un nastro di terra da sogno. Compatta a dispetto delle grandi piogge della vigilia. Insomma: perfetta per passarci e ripassarci. La seconda non potrà deludere: pure quelli del Moting Club Sernaglia sanno fare le cose per bene, come Oriano Agostini e come quelli che già lavorano per la Ronde Liburna.

L'ordine di arrivo, domenica 16 novembre 2008

1. Ciuffi-Messina (Toyota Corolla Wrc) in 24'37"9
2. Marchetti-Biordi (Ford Focus Wrc) a 4"5
3. Taddei-Zortea (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 15"2
4. Marchioro-Marchetti (Mitsubishi Lancer Evo VIII) a 22"4
5. Pierangioli-Ronzani (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 25"8
6. Bentivogli-Innocenti (Subaru Impreza Sti) a 29"9
7. Broccoli-Del Barba (Opel Corsa Super 1600) a 34"1
8. Carta-Segir (Subaru Impreza N14) a 39"9
9. D. Gatti-Dieci (Subaru Impreza Sti) a 41"5
10. Piccolotto-Cadore (Subaru Impreza Sti) a 1'04"

La prossima gara di Raceday Ronde Terra sarà a Treviso, la Ronde Prealpi Master Show (13/14 Dicembre), organizzata dal Moting Club.



Si è conclusa con Paolo Ciuffi e Maurizio Messina sul tetto della Toyota Corolla della Scuderia Grifone, la 1ª Ronde delle Marche la gara che ha aperto la nuova serie Raceday Ronde Terra. Dopo una lotta serrata tra il toscano, Marchetti e il pilota trentino Taddei, che si sono avvicinati in testa alla classifica



Ruote nel

Toni Brise Quel talento che non potè sbocciare



Tony Brise in gara con la Embassy Hill

È la tarda sera del 29 novembre 1975 quando le redazioni dei giornali inglesi apprendono di un incidente aereo accaduto alle porte di Londra. Si tratta di un Piper Aztec, precipitato sui campi dell'Arkley Golf Club nell'Hertfordshire nel sud-est dell'Inghilterra. Il bilancio è drammatico: nessuno dei sei occupanti del velivolo ha trovato scampo. Tra questi figurano i nomi di Tony Brise e del due volte campione di F.1, Graham Norman Hill, oltre a quelli del progettista Andy Smallman e di altri tre meccanici della squadra formata dal grande due volte iridato Alle origini della tragedia, la pessima visibilità causata da una fitta nebbia, che avrebbe tratto in inganno Hill, pilota nonché proprietario dell'aereo, mentre faceva rotta sull'aeroporto di Elstree. Dall'inchiesta che seguì, emergerà infatti che al momento dell'impatto con gli alberi, il mezzo volava a poco più di 18 metri da terra. Una cinica fatalità, che in un sol colpo ha cancellato una leggenda vivente e una promessa dell'automobilismo d'oltre

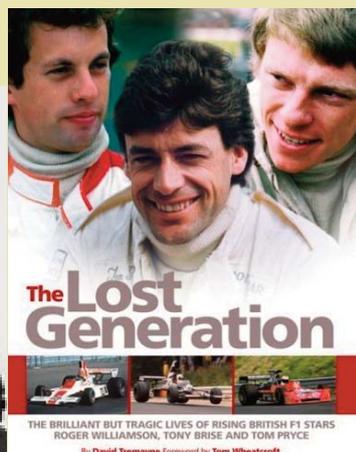
tempo



Graham Hill con Brise nel 1975

Manica. Due destini incrociati. Hill dopo una carriera gloriosa, a 46 anni aveva deciso di appendere il casco al chiodo, per ricoprire il ruolo di team manager della propria scuderia. La Embassy Hill Racing, creata verso la fine del '72 grazie all'aiuto della British Imperial Tobacco e che dal 1974 debutta nel mondiale di F.1 con due Lola motorizzate Ford. In quella stagione è lo stesso Hill a scendere in pista, facendo coppia con Guy Edwards prima, Peter Gethin e Rolf Stommelen poi. L'anno

successivo Graham ci riprova, ma gli scarsi risultati della monoposto lo inducono a smettere dopo i primi due GP stagionali ed una mancata qualificazione a Monaco. Una volta seduto alla scrivania, Hill guarda al futuro ed individua un 23enne pilota emergente: Tony Brise. Nativo di Dartford, nel Kent, Tony ha le corse nel sangue grazie al padre John, che corre con le F.3 500cc.. Ad 8 anni inizia col kart e a 17 diventa Campione Nazionale. La sua carriera prosegue dapprima in



Formula Ford, poi in Formula 3. Ha modo di mettersi in luce vincendo il John Palyer Championship e chiudendo al posto d'onore nel prestigioso Gran Premio di F.3 a Monte Carlo. A fine anno s'aggiudica il Grovewood Award, ma le difficoltà nel trovare finanziatori per il salto in Formula 2, lo inducono a ripiegare in Formula Atlantic nel 1974. La grande occasione però gli si presenta un anno più tardi, quando Frank Williams lo chiama per rimpiazzare Jacques Laffite al Gran Premio di Spagna. Il 27 aprile, Brise fa il suo esordio in F.1 sull'insidioso circuito del Montjuich. Una prima parecchio agitata, dal momento che i piloti contestano le scarse misure di sicurezza della pista catalana, complice il discutibile posizionamento dei guardrails. Drivers e promoters arrivano ai ferri corti, con minaccia di sciopero da una parte e sequestro delle monoposto dall'altra. Alla fine si parte e Brise si piazzerà 7°, a ridosso della zona punti, ma al 25° passaggio si verifica un incidente dove per-

dono la vita quattro spettatori. Il destino vuole che a perdere l'alettone sia la Lola Embassy di Stommelen, che infortunato dovrà restare fermo per qualche mese. Circostanze che portano alla faticosa chiamata di Hill. Brise scende così in pista coi colori del nuovo team il 25 maggio in Belgio a Zolder. Scattato dalla 7° piazza, al 18° passaggio deve dare forfait a causa del cedimento del propulsore. Miglior sorte arriva al round successivo, in Svezia. Sul circuito di Anderstorp, sebbene sia partito 17°, il britannico rimonta fino al 6° posto, conquistando un preziosissimo punto iridato. Questo però resterà l'unico risultato di rilievo in tutta la sua breve carriera nel Circus. Nei restanti 7 GP, Brise incontrerà non poche difficoltà e chiuderà la classifica al 19° posto. Purtroppo, per lui non ci saranno più gare, bensì solo test. E proprio dopo una sessione di prova al Paul Ricard, gli sarà fatale il viaggio di ritorno in patria con il suo mentore, Graham Hill.

a cura di Carlo Baffi



12 tinte carrozzeria
1000 combinazioni



A volte basta un colpo d'occhio per capire quanto grande è l'abitacolo di un'auto. Dentro, ad esempio, nella nuova Lancia Delta lo spazio non manca sia per chi siede davanti sia soprattutto per chi sta dietro. In larghezza, ad esempio, emula le misure dell'Audi A4 Avant. Salire poi sulla nuova Delta è incredibilmente comodo grazie alle portiere generose. Lunga 4520 mm, larga 1797 mm e alta 1499 mm, dare un'esatta connotazione alla nuova Delta facile però non è. Il nome ad esempio porta a pensare a una rivale della Golf così come la decisione di utilizzare il pianale della Bravo. Ma, rispetto alla tedesca, la Delta è più lunga di 32 cm perché la base meccanica della Bravo è stata allungata di ben 100 mm. Quindi come dimensioni è over size rispetto alle sue "naturali" concorrenti quali la Peugeot 308, la Renault Megane, la Volkswagen Golf. Le forme della carrozzeria sono uno strano incrocio tra una sportback e quelle di una familiare ma dentro ecco il divano scorrevole per ben otto centimetri che emula quello delle monovolume anche per la possibilità di regolare l'inclinazione dello schienale. La nuova Delta? Non è facile capirla anche ►

segue a pag 60

Una scelta controcorrente





perché il nome ricorda sportività mentre a guardarla non ve ne è traccia per poi, però, scoprire che con alcuni motori, tipo il nuovo 2 litri diesel da 165 cavalli, la grinta non le manca... I prezzi, a partire da **21.500 euro** anch'essi non aiutano perché costa più di una Golf ma poi considerando quanto è più grande costa molto meno di una...Croma di cui ha lo stesso passo, 270 cm!

Non è facile inquadrare la prima nuova **Lancia** del dopo centenario, perché essendo lontana per 32 cm dalla Golf in lunghezza viene quasi da accostarla alla nuova Audi A4 Avant che è più lunga di soli 18 cm. Se quindi come larghezza dell'abitacolo è simile alla familiare tedesca, per non parlare poi di quanto spazio offre in più per le gambe dei passeggeri posteriori, dove la nuova Delta va sotto in questo confronto è naturalmente nel bagaglio che non è molto capace seppur accoglia le valigie di quattro passeggeri essendo largo quasi un metro e offrendo la possibilità attraverso il divano scorrevole di avere più o meno spazio in senso longitudinale.

Proposta con quattro motori, un benzina (1.4 turbo con due livelli di potenza, 120 o 150 cavalli) e tre diesel common-rail (1.6 120 cavalli, 2.0 165 cavalli e 1.9 190 cavalli quest'ultimo con due turbine), la Delta si può avere in tre allestimenti, Argento, Oro e Platino.

Al volante della **1.4 benzina** 150 cavalli si rimane ben impressionati dalla spinta corposa a tutti i regimi che non lascia presagire di avere sotto il cofano un motore di così piccola cilindrata e con turbocompressore. Già a 1500 giri spinge bene. Il cambio a sei marce è morbido e la frizione leggera così come lo sterzo, un vero piacere usarlo in città. In autostrada, in sesta marcia, a 120 km/h il regime del motore è di soli 3000 giri a tutto vantaggio dei consumi. Solo quando si toglie e poi si preme nuovamente sull'acceleratore si sente un leggero ritardo nelle risposte che si può compensare con la conoscenza nel tempo, giocando di anticipo nei movimenti del piede.

Comoda, veloce e rilassante da portare grazie alla fluidità e alla insonorizzazione del motore, la Delta **1.4 turbo benzina** da 150 cavalli non farà fatica a conquistare chi su tutto predilige il comfort ma non

vuole rinunciare a un passo spedito.

Decisamente più brillante è il nuovo **2 litri turbodiesel** common-rail da 165 cavalli. Questo motore è elastico ma al tempo stesso molto vivace quando si utilizza tra i 2000 e i 4000 giri. Spinge insomma forte e ha quella grinta necessaria per effettuare sorpassi in pochissimo tempo e spazio. Rispetto al 2 litri a gasolio Renault è più nerboruto tanto che viene da accostarlo a un diesel quattro cilindri Audi-Volkswagen. Rispetto a questi è quindi competitivo da un punto di vista di prestazioni mentre andrebbe migliorato come acustica soprattutto al minimo. La nuova Delta può avere anche un inedito **1.9** con due turbo da 190 cavalli. Anche questa è stata provata con il cambio manuale. Il pedale della frizione è più pesante, le prestazioni rispetto al due litri 165 cavalli non sono così diverse e quindi se venisse offerto con cambio automatico varrebbe un pensiero, così invece, con il solo cambio manuale... meglio il **2 litri** da 165 cavalli che viene proposto tra l'altro a ben 1.200 euro in meno.

Tra i sistemi di ultima generazione di ausilio al guidatore proposti di serie o optional si segnala l'**assistente di parcheggio** che però come sulle concorrenti all'ingombro dell'auto abbisogna di 1,2 metri per poter essere sfruttato, rendendolo di fatto poco utilizzabile visti i parcheggi al millimetro che tutti fanno nelle nostre città; il controllo di stabilità con intervento sul volante, utile per i meno esperti, in caso di manovre d'emergenza; le sospensioni elettroniche a smorzamento variabile con la stessa tecnologia già in uso da anni su alcune Maserati ma per la prima volta proposto su un'auto di questo segmento; il sistema di navigazione e soccorso; i gruppi ottici a Led.

Dodici tinte carrozzeria, più di 1000 potenziali personalizzazioni incrociando motori, colori, allestimenti e accessori, la nuova Delta mantiene il DNA Lancia dell'ultima Ypsilon, quello di un'automobile sartoriale, su misura per chi cerca qualcosa di unico, diverso ma sconta scelte tecniche e di stile molto spinte che possono anche farla passare come un'incompresa.

Marco Marelli



... e per il futuro Lancia anche la nuova Stratos!

Parte dalla Delta il rilancio della Lancia. L'anticonformista Delta, l'automobile dalle mille facce, la media che fa la grande, la grande con il prezzo da media, la comoda che fa la sportiva o la sportiva che fa la comoda a seconda dei motori che stanno sotto il cofano, è lo zoccolo duro su cui Lancia costruirà il suo futuro. Nei prossimi quattro anni la gamma modelli della Casa torinese crescerà da quattro ad almeno sette proposte con importanti novità sia nel segmento delle city car sia in quello delle supersportive. Sarà un crescendo rossiniano che porterà Lancia ad occupare la posizione che le compete quale ideatrice di tutte quelle innovazioni che hanno semplificato e migliorato la vita agli automobilisti in oltre cento anni di attività. Dopo la nuova Delta al Salone di Ginevra del marzo 2009 si vedrà una nuova Lancia che susciterà entusiasmi quanto e se non di più rispetto alla nuova Delta, essendo quasi sicuramente una concept sportiva a motore centrale! Tanti già la sognano, o meglio intravedono un'erede della Stratos, il bolide biposto lungo solo 370 cm che negli anni settanta ha stravinto nei rally ma anche ha fatto girare tanti colli ai suoi rari passaggi essendo stata prodotta per uso stradale in pochissimi esemplari. E anche questa inedita concept che si vedrà il prossimo marzo potrebbe essere industrializzata e prodotta a tiratura limitata. È da augurarsi che non siano pochi i "lancisti" già pronti con l'assegno in mano per quest'automobile di immagine che sarà per Lancia quello che la 8C è stata per Alfa Romeo: un incredibile viatico per attirare attenzioni ma anche un dimostratore delle capacità tecniche degli uomini del Gruppo Fiat, a cui Lancia appartiene. Dopo questa proposta, il terzo passo avverrà sempre il prossimo anno e sarà rappresentato dalla nuova Ypsilon. Tutta nuova non sarà più a sole tre porte bensì a cinque, per abbracciare i desideri dei clienti, che pretendono maggiore comodità. Per gli amanti delle vetture agili e comode, da utilizzare nei centri cittadini, è prevista dopo la nuova Ypsilon una vettura city car da posizionare più in basso e di dimensioni compatte a sole tre porte, che potrebbe riprendere concetti evoluti ma già espressi con la Y10 degli anni ottanta: dimensioni ultra compatte, circa tre metri, lunotto secco nel taglio e in colore differente dalla carrozzeria così da riallacciarsi alla soluzione della Delta con il tetto nero opaco creando quindi quel family feeling importante a far riconoscere le auto di un marchio di prestigio al solo colpo d'occhio. Questa piccola Lancia sarà molto importante per il prezzo accessibile, per i contenuti di qualità e perché potrebbe essere la prima Lancia proposta, oltre che con motore a benzina o diesel, anche con trazione elettrica per un uso cittadino. Come, infatti, tutti i maggiori produttori automobilistici mondiali stanno sviluppando automobili a trazione elettrica in questo periodo, anche Lancia non si esime da questi studi che potrebbero cambiare nel tempo il volto alle nostre città grazie soprattutto a nuove batterie al litio che sembrano essere molto promettenti sia nei cicli di carica (tempi ridotti, 15 minuti per raggiungere l'85% e quindi un'autonomia di 120 km) sia in quelli di resa (garantiscono energia per motori elettrici che assicurano una velocità massima di 130 km/h con tempi di accelerazione più che discreti). Prima di questa nuova piccola ci sarà però una Musa completamente rivista che enfatizzerà il concetto di city limousine e in seguito la prossima generazione della Thesis, attesa con un aspetto meno da berlina e più crossover. Come la nuova Delta, tutte queste vetture saranno disegnate nel Centro Stile Lancia, con una naturale evoluzione degli stilemi della Delta. Proprio per questo la nuova Delta è importante perché indica la strada del futuro di Lancia.





Magnetismo astrale

Abitudinaria, ma solo all'apparenza, l'Opel Astra è tra le compatte più vendute e apprezzate per molte ragioni: l'ampia gamma di carrozzerie (berlina 3 e 4 porte, coupé GTC, station wagon e coupé-cabriolet) e motorizzazioni (benzina e Diesel da 90 CV a 240 CV), le doti dinamiche e le dotazioni che, a quasi 5 anni dalla presentazione, rimangono tra le più complete per il comfort e la sicurezza. Lunga 4,25 metri, si situa nel bel mezzo di un segmento dominato da sempre dalla Golf, seguita da Citroën C4, Fiat Bravo, Ford Focus, Peugeot 308 e Renault Mégane. Mediana tra le motorizzazioni, c'è la Diesel 1,7 litri con 125 CV che nell'allestimento Enjoy costa 20.600 euro.

Lo stile dell'Astra possiede un dinamismo innato. Il tetto basso che si abbassa verso il lunotto e i parafranghi evidenti danno alla tedesca un certo brio visivo, mostrando senza pudore i suoi spigoli sottolineati da cromature. Piacciono o no, rendono comunque l'Astra riconoscibile. Ben fatta anche nei particolari, la compatta di casa Opel ha anche un buono spazio interno,

soprattutto per le gambe e un bagagliaio ai vertici della categoria per capienza (da 380 a 1300 litri), anche se l'accessibilità non è perfetta per il bordo alto. L'abitacolo è protetto da 6 airbag e il posto guida è ben studiato e ben allineato, con numerose regolazioni che consentono di trovare subito una buona posizione e trovarsi di fronte la plancia, piena degli stessi spigoli della carrozzeria. La strumentazione ha un aspetto un po' povero e manca il termometro dell'acqua – ma ad essere obiettivi è lo stesso difetto che si trova sulle BMW – mentre alcuni comandi della console centrale risultano piccoli e poco chiari.

Girata la chiave, bastano pochi istanti per far spegnere le candele e avviare la vettura. Il 4 cilindri a gasolio di 1,7 litri ha qualche vibrazione, anche a caldo, non è prontissimo, ma è continuo e non ha le fastidiose impennate di spinta di certi concorrenti nonostante la coppia di 280 Nm si trovi più in alto del solito, a 2300 giri/min. La potenza massima di 125 CV è raggiunta ai canonici 4000 giri/min ed è meglio non spingersi oltre perché questo Diesel

diventa ruvido, conviene invece sfruttarne la spinta ai regimi intermedi usando a dovere il cambio a 6 rapporti che ha leva corta e si manovra bene grazie anche alla frizione leggera. Ne viene fuori una guida piacevole, anche perché le sospensioni assorbono bene e in modo silenzioso le sconessioni. Questo non vuol dire che l'Astra sia una "mollacciona", anzi accetta di buon grado la guida sportiva e sul misto si rivela facile e divertente, ma anche sicura perché il retrotreno, anche in caso di errori o manovre brusche, non perde mai il controllo della situazione e, nel caso, c'è un ESP discreto nella sua azione. Se solo avesse uno sterzo più preciso, sarebbe perfetta. In autostrada la sesta molto lunga dà un bel vantaggio per i consumi e fa dell'Astra una viaggiatrice che potrebbe sfiorare i 200 km/h, ma che si accontenta di viaggiare a velocità da codice in modo disinvolto e confortevole. Una speciale menzione meritano infine i freni dotati di un ottimo mordente e che mantengono la loro potenza anche dopo un uso intenso. Una vera sicurezza.

Nicola Desiderio

Le avversarie

Le avversarie dell'Astra 1.7 CDTI sono tante, ma citiamo Fiat Bravo 1.6 MJT da 120 CV e Peugeot 308 1.6 HDi da 110 CV perché sono le uniche con cambio a 6 rapporti. Tra quelle che, come l'Astra, propongono una versione coupé con carrozzeria specifica, da citare Citroen C4 HDi e Kia cee'd Sport Coupé 1.6 da 115 CV. La nuova Volkswagen Golf ha in listino una versione Diesel da 110 CV, ma è un 2 litri con costi di gestione più elevati mentre la Focus ha un 1,6 litri da 110 CV e un 1,8 litri da 115 ma con cambio a 5 rapporti.



Sportiva con un pulsante

Sull'allestimento Cosmo a un prezzo ragionevole (680 euro) è possibile avere a richiesta l'IDS (Interactive Driving System), un sistema capace di regolare la dinamica globale della vettura con il solo pulsante Sport. Premendolo, vengono modificati la risposta di sterzo, acceleratore, del cambio automatico o robotizzato (se presenti) e degli ammortizzatori a controllo elettronico, una caratteristica che l'Astra nel 2004 è stata la prima a portare in questo segmento e della quale la Golf si è dotata solo con la sesta generazione.



Schema tecnica

Corpo vettura: berlina due volumi 5 porte, 5 posti; lunghezza 4.249 mm, larghezza 1.753 mm, altezza 1.460 mm, passo 2.614 mm; peso 1.393 kg; bagagliaio 380-1295 litri; serbatoio 52 litri.

Meccanica: motore 4 cilindri a gasolio, 1.686 cc, alesaggio x corsa 79x86 mm; distribuzione bialbero in testa, 4 valvole per cilindro; iniezione diretta common rail, turbocompressore a geometria variabile; potenza massima 125 CV (92 kW) a 4.000 giri/min; coppia massima 280 Nm a 2.300 giri/min; cambio manuale 6 rapporti.

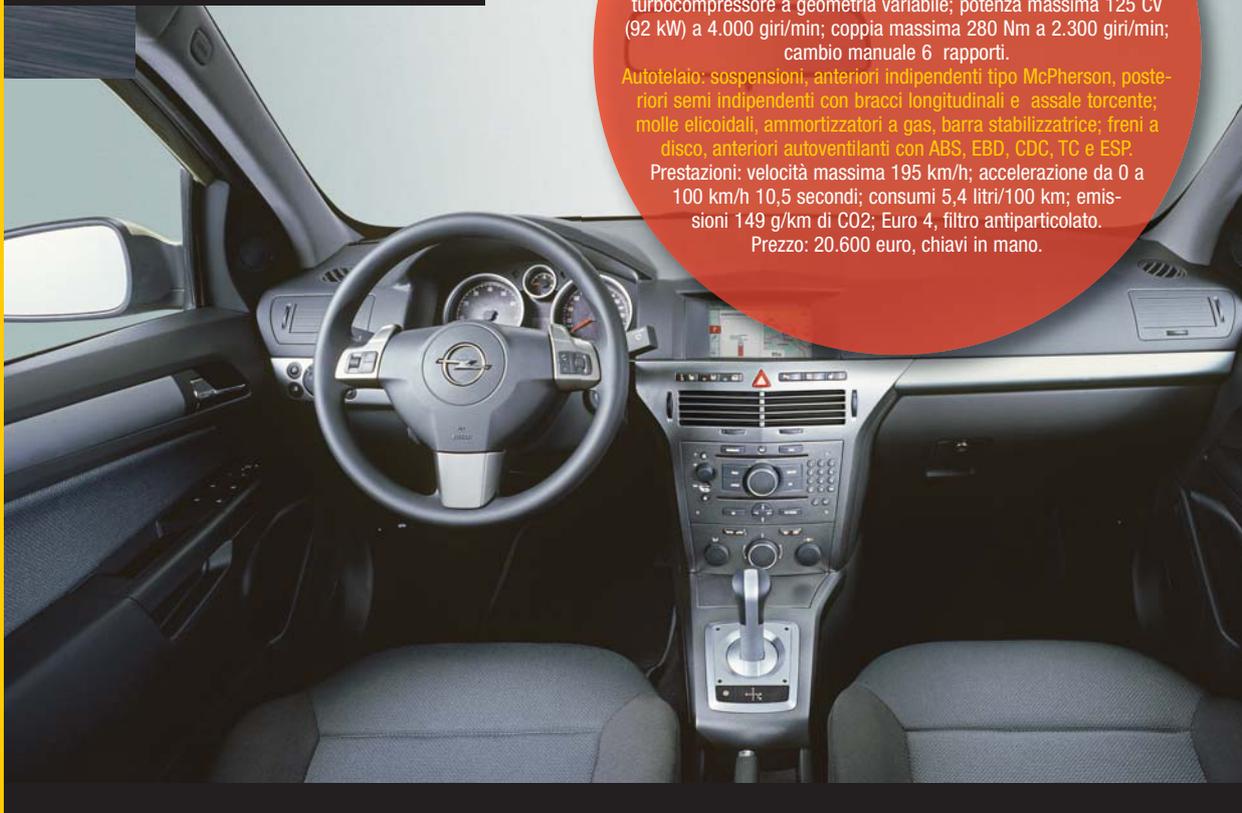
Autotelaio: sospensioni, anteriori indipendenti tipo McPherson, posteriori semi indipendenti con bracci longitudinali e assale torcente; molle elicoidali, ammortizzatori a gas, barra stabilizzatrice; freni a disco, anteriori autoventilanti con ABS, EBD, CDC, TC e ESP.

Prestazioni: velocità massima 195 km/h; accelerazione da 0 a 100 km/h 10,5 secondi; consumi 5,4 litri/100 km; emissioni 149 g/km di CO₂; Euro 4, filtro antiparticolato.

Prezzo: 20.600 euro, chiavi in mano.

Zoom

Il Diesel 4 cilindri 1.7 dell'Astra è una vecchia conoscenza e ha origine Isuzu anche se è stato rivisto dalla GM Powertrain di Torino. Moderne comunque le sue caratteristiche come la distribuzione bialbero a 4 valvole per cilindro, l'alimentazione common-rail a 1800 bar e il turbocompressore con turbina a geometria variabile. Ne esistono due versioni: una da 125 CV e 280 Nm e un'altra da 110 CV e 260 Nm, entrambe equipaggiati di filtro antiparticolato e accoppiate con cambio manuale a 6 rapporti.



Miss

italiaracing

