

# Italiaracing MAGAZINE .net

n.14

24 novembre 2008

## **SUPERLEAGUE**

Il "bomber" italiano ha vinto da debuttante la serie che unisce calcio e motori. Ora vuole giocarsela in un grande campionato

# Rigon che goal!



# Talento



di Massimo Costa

Basta indugi. Ora o mai più. Il suo futuro lo si dovrà decidere nelle prossime settimane. Davide Rigon, vincendo il mini campionato della Superleague, ha dimostrato una volta di più le proprie qualità, ma ha potuto farlo, ancora una volta, in una categoria che nel panorama delle corse internazionali non gode di troppa attenzione. E considerazione. Molti non conoscono Rigon. Il veneto infatti, non è mai riuscito a mettersi in gioco in

campionati decisivi come la F.3 Euro Series, la World Series Renault (un paio di apparizioni nel 2005), la GP2 (solo due test). Rigon lo sa e freme dalla voglia di poter dire la sua in tornei di alto livello e non più in categorie certo impegnative, ma che stanno ai margini dell'automobilismo che conta. Tanto che più di un addetto ai lavori non è poi tanto convinto (e come dargli torto) del talento che è nelle mani di Davide. Però, ogni volta che è salito su una monoposto, il neo campione della Superleague ha vinto gare o si è

messo sempre in luce. È accaduto in F.Gloria, nella F.Renault italiana, nella F.3 tricolore, nella Euroseries 3000 che ha conquistato ed ora in Superleague. E quando nell'ormai lontano 2005 si è affacciato nella World Series, è subito entrato in zona punti. Per non parlare del buon esito di un breve, ma intenso, test con la Minardi F.1 quattro anni orsono. Rigon ha dimostrato di saper "pestare" a dovere anche il pedale destro di vetture GT. Eppure il 22enne veneto non ha mai imboccato il sentiero giusto, rimanendo

# nasco



sempre nella boscaglia. Un vero peccato. Adesso, che tanto si parla di lui, sui giornali, in televisione, è il momento che a pestare sull'acceleratore siano coloro che lo circondano. Rigon ha potuto assaggiare il simulatore della Ferrari, si era parlato di un test con Toro Rosso, l'obiettivo è quello di entrare in GP2. Ma è bene non snobbare la World Series Renault, meno costosa della categoria che sta con la F.1, e ugualmente formativa e importante. Non sono forse passati direttamente dalla WSR alla F.1 Robert

Kubica e Sebastian Vettel? Ragazzi di famiglie con disponibilità economiche modeste, come quella di Rigon, ma semplicemente ben gestiti. La forza e la determinazione con cui Davide affronta la propria carriera sono ammirevoli, da esempio per molti giovani. Quest'anno, dopo la vittoria nella Euroseries 3000, era certo di salire in GP2 e per questo si era anche trasferito a Forlì, dal proprio preparatore atletico. Ma le cose non sono andate come si sperava. Rigon è praticamente rimasto a piedi, ma ha trovato

una ciambella di salvataggio nella Scuderia Italia che gli ha offerto una Ferrari nella classe GT2 del campionato FIA. Poi, al volante della sua vecchia Mercedes (ormai un pezzo da museo) se ne è andato tutto solo al Nurburgring, dove c'è la sede della Zaksped, trovando l'accordo per guidare nella Superleague. Una mossa coraggiosa, che denota il grande carattere di Rigon, e che alla fine si è rivelata vincente. Ora non ci resta che aspettare. Questo ragazzo merita molto di più.



# Valles crolla, Rigon campione

di Massimo Costa

Davide Rigon ed il Guoan Pechino (**sotto**) sono i campioni del primo campionato Superleague Formula. Sul circuito di Jerez, il pilota italiano del team Zakspeed ha potuto festeggiare il titolo già al termine di gara 1. Un trionfo atteso, ma che si è deciso solamente all'ultimissimo giro, quando Adrian Valles del Liverpool, primo praticamente per tutta la corsa, a poche curve dal traguardo ha dovuto rallentare bruscamente per un problema tecnico concludendo settimo. Inoltre, la penalizza-

zione di 30" inflitta ad Antonio Pizzonia, secondo sul traguardo, per un pit-stop anticipato di un giro sull'apertura della "finestra", ha fatto salire Rigon al nono posto finale. Il rappresentante del club di Pechino, festeggia così il suo secondo titolo vinto in due anni: nel 2007 infatti, il veneto si era aggiudicato la Euroseries 3000. Quest'anno, nella Superleague, tre le vittorie su dodici gare firmate da Rigon e numerosi piazzamenti che hanno fatto di lui e del suo team il binomio più affidabile della categoria. La prima gara di Jerez è stata vinta dal Milan

(Playteam), con Robert Doornbos che non credeva ai suoi occhi quando ha visto l'imprevedibile Valles del team Hitech procedere a singhiozzo a pochi chilometri dal traguardo. Una bella corsa quella di Doornbos, il quale per diversi giri non ha potuto permettersi un attimo di respiro per la spinta che alle sue spalle esercitavano Pizzonia e Tristan Gommendy del Porto. Il brasiliano del Corinthians, come detto sopra, ha poi visto svanire il podio per l'errore presunto del suo team Eurointernational, che però ha presentato ricorso. Squadra che già aveva dovuto sopporta-

re l'incredibile errore di Andy Soucek, giratosi all'ingresso della corsia box quando era in corsa per il secondo posto. Bella anche la gara di Gommendy, secondo, mentre terzo ha terminato il bravo Duncan Tappy del Tottenham, al primo risultato importante in Superleague. Dietro di lui il solito regolare Craig Dolby dell'Anderlecht, poi Franck Perera della Roma, in affanno per tutta la corsa con una monoposto che non aveva il passo delle prime. Ritirato dopo pochi giri Alessandro Pierguidi: essendo però stato il primo a ritirarsi, in gara 2 partirà dal palo.





PSV Eindhoven (Yelmer Buurman) 2°, Guoan Pechino (Davide Rigon) 1° e Milan (Robert Doornbos) 3°: ecco il podio finale della Superleague 2008

## La cronaca Giro dopo giro

Partenza lanciata per la prima gara che ritrova il Borussia Dortmund, la gialla vettura che non ha partecipato a libere e qualifica. Valles dalla pole allunga con determinazione su Perera che al 1° giro accusa già un distacco di 1"6. Il francese della Roma contiene Soucek che ha superato Gommendy, poi Pierguidi, Doornbos, Pizzonia, Garcia, Tappy e Wissel. Rigon, partito ultimo, rimane in tale posizione dietro a Katsimis. Al 3° giro, sale a 3"4 il vantaggio di Valles su Perera. Wissel si gira e riprende 16" mentre Rigon supera Katsimis. Soucek riesce a superare Perera e subito gira sui tempi di Valles, in 1'31"8 contro l'1'33" dal quale non riesce a scendere il francese. In difficoltà Dalziel, mentre Rigon attacca Rocha per il 13° posto. Al 6° giro, il brasiliano del Flamengo improvvisamente rallenta e il veneto del club di Pechino lo supera agevolmente. Si ritira ai box Pierguidi del Galatasaray che aveva vissuto un ottimo avvio. E' Pizzonia il primo pilota a effettuare il pit-stop (obbligatorio) per il cambio pneumatici. Il giro seguente, il 9°, è Valles che anticipa la sosta al contrario dei suoi principali rivali. Primo è quindi Soucek dell'Atletico Madrid. Rigon si ferma al 10° giro per il cambio gomme. Al 12° giro, Soucek ancora non si ferma per sostituire gli pneumatici, ma i suoi tempi sono

più alti rispetto a chi ha le gomme nuove come Valles, secondo a 24"8: rispettivamente girano in 1'31"8 e 1'30"8. Al 13° passaggio Soucek decide di entrare ai box, ma arriva troppo veloce all'ingresso della corsia, mette le due ruote di destra sull'erba e clamorosamente si gira. Il motore si spegne e Soucek viene spinto dai commissari nel suo box tra gli sguardi attoniti degli uomini del team Eurointernational. E' dunque Valles al 15° giro a ritrovare la prima posizione con un vantaggio di 10"5 su Doornbos e 11"3 su Pizzonia attaccato da Gommendy. Seguono, a pochissimi decimi dal francese del Porto, Tappy, Dolby, Perera, Garcia, Buurman e, più staccato, Rigon che è decimo. Mentre Valles al 21° giro è tranquillo al comando con 11"2 di vantaggio su Doornbos, l'olandese del Milan vede negli specchietti il minaccioso Pizzonia che a sua volta deve guardarsi sempre da Gommendy. Ultimo giro pieno di emozioni: Valles è costretto a rallentare, forse per un problema elettrico. Il terzetto che lo inseguiva, lo passa senza pietà e la vittoria se l'aggiudica Doornbos davanti a Pizzonia e Gommendy. Ma le sorprese non finiscono qui. A Pizzonia vengono attribuiti 30" di penalità per avere effettuato il pit-stop un giro prima dell'apertura della "finestra" e così il brasiliano perde il secondo posto scivolando al dodicesimo. Terzo è così Tappy del Tottenham. Con questi sconvolgimenti finali, Rigon è nono ed è il campione della Superleague.

## L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 23 novembre 2008

- 1 - Milan - Robert Doornbos - 30 giri 46'39"203
- 2 - Porto - Tristan Gommendy - 1"290
- 3 - Tottenham - Duncan Tappy - 4"122
- 4 - Anderlecht - Craig Dolby - 5"428
- 5 - Roma - Franck Perera - 7"059
- 6 - Stiviglia - Borja Garcia - 7"684
- 7 - Liverpool - Adrian Valles - 7"984
- 8 - PSV Eindhoven - Yelmer Buurman - 8"208
- 9 - Guoan Pechino - Davide Rigon - 15"810
- 10 - Al Ain - Bertrand Baguette - 27"206
- 11 - Basilea - Max Wissel - 28"989
- 12 - Corinthians - Antonio Pizzonia - 30"628 \*
- 13 - Olympiakos - Stamatis Katsimis - 52"609
- 14 - Borussia Dortmund - James Walker - 53"063

### Ritirati

- 23° giro - Glasgow Rangers - Ryan Dalziel
- 13° giro - Atletico Madrid - Andy Soucek
- 9° giro - Flamengo - Tuka Rocha
- 6° giro - Galatasaray - Alessandro Pierguidi

\* Penalizzato di 30" per anticipato pit-stop



Doornbos festeggia la vittoria in gara 1



# Walker li ubriaca tutti

di Massimo Costa

Non ha partecipato alle prove libere, ha visto la qualifica dal muretto box. Ma domenica pomeriggio la coppa del vincitore l'ha presa lui. Una favola che pareva irrealizzabile, ma la Superleague è anche questo, rocambolesca. James Walker (**sopra**) e il Borussia Dortmund (team Zakspeed) sembravano senza chance per una serie di problemi tecnici che avevano minato la serenità del pilota britannico, chiamato a sostituire Enrico Toccacelo. Tra l'altro Walker aveva il morale a pezzi per la morte di un suo amico avvenuta sabato in un incidente aereo. Grazie anche al ribaltamento dello schieramento di partenza di gara 2, Walker si è trovato nelle prime posizioni. Una buona strategia ha fatto il resto, come la disavventura di Alessandro Pierguidi. Sembrava che tutto fosse facile per il piemontese, comodamente in prima posizione, ma dopo il pit-stop il posteriore della sua

vettura appariva inguidabile e l'italiano del Galatasaray girava 2" più lento, finché non ha compiuto anche un testacoda. Ma non si è arreso e alla fine è arrivato quarto davanti alla Roma di Franck Perera. Il francese, cambiati i freni che lo avevano infastidito in gara 1, ha disputato una bella corsa. Bella corsa per Davide Rigon, salito sul terzo gradino del podio. Modo migliore per concludere il campionato Superleague che lo ha visto vincitore non poteva esserci. Tra Walker e Rigon, Antonio Pizzonia. Il brasiliano del Corinthians ha raddrizzato un weekend che poteva anche regalare maggiori soddisfazioni a lui e alla Eurointernational. Detto di quanto accaduto in gara 1, il team di Antonio Ferrari ha dovuto ancora una volta sopportare un errore di Andy Soucek quando era quarto. Lo spagnolo non era in gran forma a Jerez. Il Milan non è riuscito a far suo il secondo posto nel campionato, finito al PSV Eindhoven.



## La cronaca Giro dopo giro

Partenza regolare per Pierguidi, al palo in gara 2, che respinge l'attacco iniziale di Rocha. Al termine del 1° giro, il piemontese del Galatasaray ha già 1"9 sul brasiliano del Flamengo mentre terzo è Dalziel dei Rangers. Gara di attesa per Doornbos che non rischia dall'ultima posizione nella quale si trova (schieramento invertito in base all'ordine di arrivo di gara 1). Rocha non ha un passo veloce e dietro di lui c'è una fila da... tangenziale. Al 4° giro ha già accumulato 6"7 da Pierguidi che veleggia indisturbato al comando. Ma dietro al brasiliano, Dalziel non riesce a trovare un varco per superarlo. Quarto è Soucek, poi Pizzonia, Walker, Katsimis, Wissel e Rigon. Soucek al 5° giro commette un altro imperdonabile errore, dopo quello di gara 1, e si insabbia dopo essersi girato alla variante. Brutto incidente per Wissel al 7° passaggio: il portacolori del team Basilea cerca di prendere la traiettoria interna verso la staccata dell'ultima curva prima del rettilineo dei box, ma il greco si sposta leggermente e Wissel decolla sulla vettura dell'Olympiakos. Senza controllo, Wissel va poi a sbattere frontalmente contro le gomme e scende dalla monoposto sofferente ad una mano. Verso il 9° giro iniziano i pit-stop per il cambio gomme. Tra i primi a fermarsi Doornbos e Walker. Primo passa così Dalziel, ancora senza sosta, che al 12° giro precede Pierguidi, Rocha, Pizzonia, Walker

e Rigon. Il Milan di Doornbos è 11° ma viene superato da uno scatenato Dolby che poi va all'attacco anche di Buurman salendo così al 10° posto. Rabbia per Valles che deve ritirarsi mentre era 15°. La situazione al 15° giro: Pierguidi, Walker a 13"7, Pizzonia a 15"4, Rigon a 16"3 poi Rocha, Perera, Dalziel, Baguette, Dolby, Buurman e Doornbos, con questi ultimi due che si giocano il secondo posto nel campionato, al momento in possesso del pilota del PSV. A partire dal 18° giro, Pierguidi inizia ad alzare il ritmo di un paio di secondi rispetto a Walker, Pizzonia e Rigon. Il suo vantaggio, che era arrivato a 14", scende rapidamente e al 21° giro è di 2"3 sull'inglese del Borussia (che non ha fatto prove libere e qualifica per problemi tecnici). Al 22° giro, Walker è in scia a Pierguidi che va in testacoda per noie al cambio lasciando il primo posto all'inglese. Dietro di lui, Pizzonia, Rigon, Pierguidi, Rocha, Perera, Dalziel. La lotta per il secondo posto in campionato vede favorito Buurman che ha portato a 4 i secondi di vantaggio su Doornbos. Al 23° passaggio, Rocha esce di pista e lascia il 5° posto a Perera della Roma. Walker, Pizzonia e Rigon girano sugli stessi tempi ed il terzetto precede Pierguidi di 16", il quale continua a lottare con il cambio. L'italiano viene avvicinato da Perera. Rigon avvicina Pizzonia nel corso del penultimo giro mentre Walker sembra andare verso una insperata vittoria. Per il quarto posto, Perera prende la scia di Pierguidi, ma l'italiano stringendo i denti riesce a tagliare il traguardo davanti al francese.

## L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 23 novembre 2008

- 1 - Borussia Dortmund - James Walker - 30 giri 46'42"999
- 2 - Corinthians - Antonio Pizzonia - 1"535
- 3 - Guoan Pechino - Davide Rigon - 2"345
- 4 - Galatasaray - Alessandro Pierguidi - 25"500
- 5 - Roma - Franck Perera - 25"731
- 6 - Rangers Glasgow - Ryan Dalziel - 30"622
- 7 - Al Ain - Bertrand Baguette - 31"906
- 8 - Anderlecht - Craig Dolby - 32"986
- 9 - PSV Eindhoven - Yelmer Buurman - 34"756
- 10 - Milan - Robert Doornbos - 38"723
- 11 - Siviglia - Borja Garcia - 40"878
- 12 - Porto - Tristan Gommendy - 41"205

### Ritirati

- 23° giro - Flamengo - Tuka Rocha
- 14° giro - Tottenham - Duncan Tappy
- 13° giro - Liverpool - Adrian Valles
- 7° giro - Olympiakos - Stamitis Katsimis
- 7° giro - Basilea - Max Wissel
- 5° giro - Atletico Madrid - Andy Soucek

### Il campionato finale

- 1. Guoan Pechino 413; 2. PSV Eindhoven 337; 3. Milan 335; 4. Liverpool 325; 5. Roma 307; 6. Anderlecht 303; 7. Porto, Galatasaray 277; 9. Corinthians 264; 10. Siviglia 262.



Antonio Pizzonia, 2° per i colori del Corinthians



**Brutto incidente per Wissel  
che decolla sulla vettura  
del greco Katsimis e finisce  
la carambola sulle gomme  
a bordo pista**

# Assolo di Jani, Piscopo settimo

di Massimo Costa

Sangue freddo. Quello che ci voleva per combattere l'umidità e il caldo che incombevano sul circuito di Sepang. Neel Jani (**sotto**), poleman per la gara Sprint, ha saputo mantenere la calma necessaria al momento del via e anche quando la corsa è ripresa dopo trenta minuti causa una bandiera rossa esposta per l'incidente causato in partenza da Marco Andretti (USA) che con le macchine affiancate per la partenza lanciata ha tamponato Narain Karthikeyan del team India volando sopra... e lo stesso ha fatto Felipe Guimaraes del team Brasile. Tutti impossibilitati nel riprendere la corsa. Quando le operazioni sono riprese, dietro la safety-car, subito un colpo di scena con Danny Watts, sesto in griglia di partenza, costretto ai box per un problema alla prima marcia. Jani ha preso comodamente la testa mentre David Garza (ottavo) ha subito perso posizioni a vantaggio di Jeroen Bleekemolen e di Adrian Zaugg. Il sudaficano ha poi ingaggiato un severo duello con Fairuz Fauzy, idolo locale. Le due monoposto erano appaiate e sono inevitabilmente entrate in contat-

to causando una foratura alla gialla Ferrari del team Malesia. Fauzy ha così dovuto procedere lentamente fino al raggiungimento della corsia box ed ha perso un giro. Al 3° giro, Jani comandava con 2"3 su Loic Duval, Earl Bamber, Filipe Albuquerque, Edoardo Piscopo, Adam Carroll, poi Bleekemolen e Zaugg. Il nuovo regolamento sportivo della A1 Grand Prix impone un pit-stop anche nella corsa Sprint. C'è stato un momento di tensione quanto Duval, protagonista di un cambio gomme lento, si è trovato in corsia box fianco a fianco di Bamber, con il neozelandese che si era anche posto davanti al francese. Ma per evitare ogni tipo di penalizzazione, nei giri seguenti il team dei Black ha ordinato a Bamber di lasciare passare Duval. Una volta completato il pit-stop da tutti, Jani ha sempre occupato la prima posizione precedendo Bamber, Duval, Albuquerque, Carroll, Bleekemolen e Piscopo, che così ha perso due posizioni. Con Bamber lasciatosi superare da Duval, la corsa è proseguita senza particolari emozioni. Solo Albuquerque ha tentato di ravvivare la situazione attaccando Bamber per il terzo gradino del podio, ma senza successo.



Edorado Piscopo



## Qualifiche falsate con il powerboost

Il bello della qualifica? La chiarezza. Chi è il più veloce parte in pole. Cosa ovvia, pensere, anche se in F.1 non è proprio così... Ma nelle altre categorie, diciamo che la logica prevale. In A1 Grand Prix, sempre attenti allo spettacolo, hanno vinto deciso di cambiare le carte in tavola. A Sepang, gli organizzatori hanno permesso ai piloti di utilizzare il powerboost in uno dei quattro turni di qualifica a disposizione. I primi due valgono per lo schieramento della gara Sprint, gli altri due per la Feature Race. Ebbene, il risultato finale è stato pessimo. Confusionario, irrealista. Ed ha falsato non poco le griglie di partenza. Chi è risultato velocissimo nei primi due segmenti non lo è stato nei successivi. Jani dalla pole di gara 1 si è ritrovato 16° per gara 2, Piscopo da 5° a 19°, Morad da 18° a 3° e così via. Chi erano dunque, in realtà, i più veloci a Sepang? Speriamo che questa sciagurata nuova regola venga immediatamente cancellata già dalla prossima prova di Taupo, in Nuova Zelanda, il prossimo 25 gennaio.

### L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 23 novembre 2008

- 1 - Svizzera - Neel Jani - 11 giri 22'41"567
- 2 - Francia - Loic Duval - 9"912
- 3 - Nuova Zelanda - Earl Bamber - 11"813
- 4 - Portogallo - Filipe Albuquerque - 12"453
- 5 - Irlanda - Adam Carroll - 13"205
- 6 - Olanda - Jeroen Bleekemolen - 15"399
- 7 - Italia - Edoardo Piscopo - 19"947
- 8 - Australia - John Martin - 21"437
- 9 - Sud Africa - Adrian Zaugg - 27"674
- 10 - Cina - Ho Pin Tung - 29"492
- 11 - Libano - Daniel Morad - 32"049
- 12 - Monaco - Clivio Piccione - 32"406
- 13 - Indonesia - Satrio Hermanto - 38"959
- 14 - Messico - David Garza - 55"055
- 15 - Malesia - Fairuz Fauzy - 1 giro

**Giro più veloce:** Neel Jani 1'48"550

#### Ritirati

- 0 giri - Brasile - Felipe Guimaraes
- 0 giri - India - Narain Karthikeyan
- 0 giri - Stati Uniti - Marco Andretti



Almondo e Teixeira a colloquio



# Orgoglio irlandese con Carroll

di Massimo Costa

Seconda vittoria stagionale a Sepang per Adam Carroll (nelle foto) e il team Irlanda che così balzano al comando della classifica generale. I "verdi" hanno dominato la gara lunga dopo che già si erano imposti a Chengdu nella corsa Sprint. Carroll ha sempre occupato la prima posizione infliggendo pesanti distacchi ai rivali grazie a una monoposto e ad un set-up perfetti. Suo anche il giro più veloce. Secondo posto per il sempre ottimo Felipe Albuquerque che ha portato il Portogallo ad occupare la posizione d'onore nel campionato grazie al successo di Chengdu (gara 2) e al buon weekend malese. La professionalità del team americano di Michael Andretti sta iniziando a farsi sentire anche in A1 Grand Prix. Il figlio Marco, dopo l'errore in gara 1 si è rifatto con gli interessi portando la sua Ferrari al terzo posto finale grazie a un primo giro grintoso ed intenso cui ha fatto seguito una saggia amministrazione della corsa. Un podio di grande spessore per la squadra americana che sta vivendo questa nuova esperienza con grande entusiasmo. Quello che sempre accompagna Alan Jones e la sua truppa australiana, che ha festeggiato il bel quarto posto di John Martin. Notevole la corsa di Earl Bamber, sesto all'arrivo dopo una prodigiosa rimonta dalla ottava fila. Il neozelandese ha effettuato una serie di sorpassi notevoli a ulteriore dimostrazione che questo ragazzino ha un futuro brillante davanti a sé. Bamber ha chiuso dietro ad Adrian Zaugg, la cui monoposto non è sembrata competitiva come in altre occasioni. Settimo ha concluso un attento Felipe Guimaraes, per la prima volta a punti quest'anno col team Brasile. Dietro di lui i rabbiosi Jeroen Bleekemolen, penalizzato da un drive through per contatto con Narain Karthikeyan, e Fairuz Fauzy. Il malese ha perso un podio sicuro quando è rientrato ai box senza motivo: "Ho sentito via radio che qualcuno mi ha chiamato dentro, box box, poi quando sono arrivato nella mia postazione non c'era nessuno e mi hanno rispedito fuori. Non so cosa sia successo, forse una interferenza con la radio di qualche altro team". Edoardo Piscopo è stato bravo nei primi giri a evitare incidenti salendo da 19° a 11°. Poi si è trovato anche 8°, ma i suoi tempi sul giro erano alti e complici anche alcuni errori non ha recuperato punti concludendo 11° dopo essere stato superato da Bamber ai box, da Bleekemolen e Fauzy in pista.





Marco Andretti passa all'esterno Ho Pin Tung

## La cronaca Giro dopo giro

Partenza regolare per Pierguidi, al palo in gara 2, che respinge l'attacco iniziale di Rocha. Al termine del 1° giro, il piemontese del Galatasaray ha già 1"9 sul brasiliano del Flamengo mentre terzo è Dalziel dei Rangers. Gara di attesa per Doornbos che non rischia dall'ultima posizione nella quale si trova (schieramento invertito in base all'ordine di arrivo di gara 1). Rocha non ha un passo veloce e dietro di lui c'è una fila da... tangenziale. Al 4° giro ha già accumulato 6"7 da Pierguidi che veleggia indisturbato al comando. Ma dietro al brasiliano, Dalziel non riesce a trovare un varco per superarlo. Quarto è Soucek, poi Pizzonia, Walker, Katsimis, Wissel e Rigon. Soucek al 5° giro commette un altro imperdonabile errore, dopo quello di gara 1, e si insabbia dopo essersi girato alla variante. Brutto incidente per Wissel al 7° passaggio: il portacolori del team Basilea cerca di prendere la traiettoria interna verso la staccata dell'ultima curva prima del rettilineo dei box, ma il greco si sposta leggermente e Wissel decolla sulla vettura dell'Olympiakos. Senza controllo, Wissel va poi a sbattere frontalmente contro le gomme e scende dalla monoposto sofferente ad una mano. Verso il 9° giro iniziano i pit-stop per il cambio gomme. Tra i primi a fermarsi Doornbos e Walker. Primo passa così Dalziel, ancora senza sosta, che al 12° giro precede Pierguidi, Rocha, Pizzonia, Walker

e Rigon. Il Milan di Doornbos è 11° ma viene superato da uno scatenato Dolby che poi va all'attacco anche di Buurman salendo così al 10° posto. Rabbia per Valles che deve ritirarsi mentre era 15°. La situazione al 15° giro: Pierguidi, Walker a 13"7, Pizzonia a 15"4, Rigon a 16"3 poi Rocha, Perera, Dalziel, Baguette, Dolby, Buurman e Doornbos, con questi ultimi due che si giocano il secondo posto nel campionato, al momento in possesso del pilota del PSV. A partire dal 18° giro, Pierguidi inizia ad alzare il ritmo di un paio di secondi rispetto a Walker, Pizzonia e Rigon. Il suo vantaggio, che era arrivato a 14", scende rapidamente e al 21° giro è di 2"3 sull'inglese del Borussia (che non ha fatto prove libere e qualifica per problemi tecnici). Al 22° giro, Walker è in scia a Pierguidi che va in testacoda per noie al cambio lasciando il primo posto all'inglese. Dietro di lui, Pizzonia, Rigon, Pierguidi, Rocha, Perera, Dalziel. La lotta per il secondo posto in campionato vede favorito Buurman che ha portato a 4 i secondi di vantaggio su Doornbos. Al 23° passaggio, Rocha esce di pista e lascia il 5° posto a Perera della Roma. Walker, Pizzonia e Rigon girano sugli stessi tempi ed il terzetto precede Pierguidi di 16", il quale continua a lottare con il cambio. L'italiano viene avvicinato da Perera. Rigon avvicina Pizzonia nel corso del penultimo giro mentre Walker sembra andare verso una insperata vittoria. Per il quarto posto, Perera prende la scia di Pierguidi, ma l'italiano stringendo i denti riesce a tagliare il traguardo davanti al francese.

## L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 23 novembre 2008

- 1 - Irlanda - Adam Carroll - 34 giri 1.05'52"205
- 2 - Portogallo - Filipe Albuquerque - 15"996
- 3 - Stati Uniti - Marco Andretti - 47"637
- 4 - Australia - John Martin - 51"679
- 5 - Sud Africa - Adrian Zaugg - 52"106
- 6 - Nuova Zelanda - Earl Bamber - 54"354
- 7 - Brasile - Felipe Guimaraes - 57"369
- 8 - Olanda - Jeroen Bleekemolen - 57"490
- 9 - Cina - Ho Pin Tung - 59"158
- 10 - Malesia - Fairuz Fauzy - 1'03"888
- 11 - Italia - Edoardo Piscopo - 1'06"145
- 12 - Libano - Daniel Morad - 1'14"990
- 13 - Indonesia - Satrio Hermanto - 1'15"761
- 14 - Francia - Loic Duval - 1'16"463
- 15 - Messico - David Garza - 1'30"001

**Giro più veloce:** Adam Carroll 1'48"563

### Ritirati

Svizzera - Neel Jani  
India - Narain Karthikeyan  
Monaco - Clivio Piccione  
Gran Bretagna - Danny Watts

### Il campionato

1.Irlanda 43; 2.Portogallo 35; 3.Nuova Zelanda, Francia 31; 5.Malesia 29; 6.Svizzera 28; 7.Olanda 26; 8.Australia 22; 9.Gran Bretagna, Stati Uniti 16; 11.Sud Africa 15; 12.Monaco 9; 13.Italia, Brasile, Corea, Cina 4; 17.Libano 3; 18.India 1.

# Bertolini-Bartels sul tetto del mondo

di Marco Cortesi

Arriva al termine di una gara estremamente combattuta il secondo titolo FIA GT di Andrea Bertolini e Michael Bartels. Nonostante l'accesa lotta per le posizioni di vertice però, il duo italo-tedesco ha potuto controllare la situazione dall'alto degli 8 punti di vantaggio in classifica alla vigilia della prova finale di San Luis, lasciando Corvette e Saleen a lottare per le primissime posizioni. Fin dalla partenza, la bagarre è tutta tra le vetture a stelle e strisce: a spuntarla, approfittando di un'incertezza di Fassler, è Frederic Mackowiecki sulla Saleen Larbre, che prende la testa e inizia ad allungare. Poco prima di cedere la Corvette Carsport al veloce argentino Ricardo Risatti, lo svizzero riesce però a ripassare in testa, mentre Berville, ricevuta la S7R in seconda posizione, centra il muro al primo giro del proprio stint, tradito dall'asfalto particolarmente sporco. Con il gran passo mostrato fin dalle libere, Risatti costruisce una solida leadership, dando alla gara una svolta apparentemente definitiva. Nel frattempo, in lotta nel traffico c'erano proprio Hezemans e Bertolini. Mentre per l'italiano si trattava di controllare una gara ben difficile da chiudere oltre la sesta posizione, prima l'olandese e poi Gollin cercavano di recuperare posizioni, riuscendo, pur rimanendo sempre in bagarre con la Saleen di Kumpen-Longin, ad agganciare la seconda posizione alle spalle dei compagni di squadra.

Ad aiutarli, oltre al ritiro di Berville, il ritmo non altissimo tenuto da Ledesma e Flumal in casa Selleslagh. Al quarantesimo passaggio, il colpo di scena che decide la corsa: in uscita dall'ultima curva prima del rettilineo, Fassler ha un problema, esce largo e tocca il muretto dei box. In lotta già prima del secondo round di soste, in vetta alla classifica si ritrovano Hezemans e Bert Longin che, sulla Saleen PK, martella arrembante alle spalle della Corvette numero 6. Non occorre molto tempo per l'attacco decisivo, che arriva a 5 giri dalla conclusione: Hezemans le prova tutte per riportarsi davanti ma, anche grazie a qualche doppiaggio completato in maniera efficace, non c'è nulla da fare. Dopo una stagione di sofferenza, Kumpen e Longin conquistano una sospirata vittoria con lo sfondo del paesaggio fiabesco di San Luis. Non manca nemmeno un contatto post-gara, avvenuto proprio tra i due piloti di testa, apparentemente non resosi conto della bandiera a scacchi. A completare il podio, la Corvette di Soulet/Ledesma/Fumal, davanti all'immarcescibile 550 Maranello di Lopez e Tuero e alla MC 12 dei neocampioni di casa Vitaphone. In GT2 un grande finale assicura il successo al duo di casa composto da uno strepitoso Matias Russo e Luis Perez Companc. A completare il podio, dopo una lunga rimonta che li aveva portati a comandare la classifica fino alle fasi finali, i campioni 2008 Vilander e Bruni insieme a Montanari e Biagi, per la tripletta in casa Amato Ferrari. Il secondo posto in campionato è di Malucelli e Ruberti, nonostante un drive trough nel finale per aver tagliato l'ingresso della pit-lane, grazie al ritiro di Westbrook e Collard. Con il 2008 si chiude con una delle ultime avventure prima del cambio regolamentare e dell'arrivo della titolazione mondiale. Agli organizzatori di San Luis, il plauso per aver realizzato un tracciato semipermanente di grande qualità e valore tecnico all'interno di una cornice strepitosa. Per l'organizzazione del campionato, un buon passo verso il prossimo futuro intercontinentale.





Una vista dall'alto del circuito di San Luis



La Saleen vincitrice di Longin/Kempen

## L'ordine di arrivo, domenica 23 novembre 2008

- 1 - Longin/Kumpen (Saleen S7) - PK - 51 giri 2:00:02.994
- 2 - Hezemans/Gollin (Corvette C6-R) - Carsport - 0.56
- 3 - Soulet/Ledesma/Fumal (Corvette C6-R) - Selleslagh - 34.21
- 4 - Lopez/Tuero (Ferrari 550) - ACA - 01:42.31
- 5 - Bertolini/Bartels (Maserati MC 12) - Vitaphone - 02:14.00
- 6 - Russo/Perez Companc (Ferrari F430) - AF Corse - 1 giro
- 7 - Bruni/Vilander (Ferrari F430) - AF Corse - 1 giro
- 8 - Montanari/Biagi (Ferrari F430) - AF Corse - 1 giro
- 9 - Kirkaldy/Bell (Ferrari F430) - CR Scuderia - 2 giri
- 10 - Palttala/Forsten (Porsche 997) - Prospeed - 2 giri
- 11 - Malucelli/Ruberti (Ferrari F430) - BMS - 2 giri
- 12 - Babini/Davies (Ferrari F430) - Ecosse - 2 giri
- 13 - Cadei/Moser (Ferrari F430) - Kessel - 2 giri
- 14 - Mullen/Niarchos (Ferrari F430) - CR Scuderia - 5 giri

### Ritirati

- 45° giro - Camathias/Balbani - BMS
- 41° giro - Fassler/Risatti - Carsport
- 27° giro - Kuppens/Leinders - Belgian Racing
- 25° giro - Mackowiecki/Berville - Larbre
- 20° giro - Negroa/Ramos - Vitaphone
- 17° giro - Mazzacane/Basso - ACA
- 5° giro - Collard/Westbrook - Prospeed

### Il campionato GT1 finale

1. Bertolini-Bartels 70; 2. Gollin-Hezemans 66; 3. Ramos-Negrao 52.5; 4. Fassler 48.5; 5. Deletraz 45.5.

### Il campionato GT2 finale

1. Vilander-Bruni 93; 2. Malucelli-Ruberti 60.5; 3. Westbrook 51; 4. Montanari-Biagi 45; 5. Collard 41.



# Una Ferrari 430 batte i Prototipi

Marco Cioci, Piergiuseppe Perazzini e Maurizio Mediani (Ferrari 430 GT2, **in basso**) si sono aggiudicati la 18. edizione della 6 Ore di Vallelunga Gold Cup compiendo in 6.00'09"172, 216 giri dei 4085 metri del circuito di Vallelunga. Il trio della Advanced Engineering, primi nella storia a vincere la prova con una vettura di classe GT2, hanno preceduto sul traguardo, per una sola tornata, il trio dell'Autorlando Fratti-Caffi-Lietz, anche loro su vettura GT2 (Porsche 997 Rs - Autorlando), e di due giri la Radical SR8 della Solaris Motorsport (Greensall-Vignali-Ferrara). Per Perazzini, già vincitore nel 2005 su Maserati MC12 GT1 è la seconda affermazione personale nella Gold Cup. L'asfalto umido per la pioggia caduta nella notte condiziona le prime battute della gara, in particolare difficoltà le Sport alcune delle quali al via anche con gomme intagliate. Nei primi giri, a perdere prezioso terreno sono state proprio le due LMP partite dalla prima fila con l'autore della pole Lavaggi (Lavaggi LS1), due volte in testacoda, e Savoldi (Courage

C65) che fatica a tenere in pista la sua LMP2. A fare l'andatura è così il trio della Solaris Motorsport Greensall-Ferrara-Vignali sulla Radical SR8 (terzi in griglia) incalzati dalle due vetture GT2 della Autorlando (Porsche 997 RR) e dalla Ferrari 430 della Advanced Engineering. In prossimità dello scadere della prima ora, mentre Savoldi riesce a riportare in prima posizione la Courage C65 della Audisio e Benvenuto, arrivano i primi ritiri. La frizione frena la 430 della Durango (Valentini-Puglisi), un semiassetto la Lucchini della SCI (Randaccio-Giammaria) mentre è il cambio a cedere sulla Porsche 997 della BMS. Problemi alla frizione anche per la Lavaggi LS1 costretta alla

prima di una lunga serie di soste ai box che la faranno retrocedere in classifica fino alla quattordicesima posizione finale.

Col passare dei giri, e con la pista che va asciugandosi, si assiste al forcing di Meneghetti che insieme al compagno di colori Chiminelli riescono a guadagnare in prossimità della metà gara una tornata a Vignali-Ferrara e due su Perazzini-Mediani-Cioci. Alle loro spalle, sempre le due Porsche 997 della Autorlando mentre in costante ascesa la Ferrari 430 in allestimento GT3 della Kessel (Insigne-Taddeo-Kuzminykh) e la Megane BTCS della Oregon (Zonca-Belichi). Buona anche la prova delle due Ktm X-bow GT4 ufficiali alla prima prova di durata, entrambe

a lungo intorno alla decima posizione prima che una ruota avvitata male ponesse fine alla prova di LichtnerHoyer-Eckert-D'Amico. La gara si decide fra la quarta e la quinta ora quando i leader sono costretti al ritiro per la rottura del cambio, poi l'ingresso della Safety Car per l'uscita al Semaforo della 430 francese del team Protonic ricompatta il gruppo agevolando il recupero dei vincitori che sfruttano la neutralizzazione per un ultimo rifornimento proprio come i rivali sulla Radical SR8, che però passano ad inseguire. Un problema di elettronica che taglia l'alimentazione a due dei sei cilindri della barchetta inglese impedisce al trio della Solaris Motorsport di replicare ai battistrada della Advanced e proprio nel finale cede anche la seconda piazza alla Porsche 997 dell'Autorlando, autrice con Lietz di un finale in crescendo. Ai piedi del podio la sorprendente Ferrari della Kessel Racing davanti alla seconda Porsche della Autorlando, alla Porsche 997 GT in versione Cup della GDL, e alla Ktm XBow Gt4.

## L'ordine di arrivo, sabato 22 novembre 2008

- 1 - Perazzini-Cioci-Mediani (Ferrari 430) - Advanced - 216 giri 6.00'09"172
- 2 - Fratti-Caffi-Lietz (Porsche 997) - Autorlando - 1 giro
- 3 - Greensall-Ferrara-Vignali (Radical SR8) - Solaris - 2 giri
- 4 - Insigne-Taddeo-Kuzminykh (Ferrari 430) - Kessel - 14 giri
- 5 - Cruz Martins-Spinelli-Proietti (Porsche 997) - Autorlando - 15 giri
- 6 - Borghi-Spidey-Giondi (Porsche 997) - GDL - 21 giri
- 7 - Felser-Kofler-Peroni (KTM X-Bow) - KTM - 24 giri
- 8 - Talkanitsa-Talkanitsa (Corvette C5-R) - AT Racing - 25 giri
- 9 - Conte-Bellin-Zanin (Porsche 997) - Autorlando - 25 giri
- 10 - Lavaggi-Kaufmann (Lavaggi LS1) - Lavaggi - 38 giri

**Giro più veloce:** Lavaggi 1'28"475

(Foto Forchini)





(Foto Fastclick)

## Nel segno della B

B come Federico Bellini, Marco Bonamico e Federico Bonamico. B come Bmw (**sopra**). Sono stati loro ad aggiudicarsi la 6 Ore di Vallelunga Silver Cup 2008, compiendo 198 giri in 6.01'36"667 e precedendo di 5 giri De Luca-Vita-Gentili (Seat Leon Supercopa - Starteam) e Conte-Zanin (Bmw 320i - Promotor Sport). Temperature vicino allo zero ma niente pioggia per le prime fasi di gara. A cercare di fare subito l'andatura è l'autore della pole Bellini con alle sue spalle Colciago (Seat Leon Tdi - Seat Sport Italia) capace però di girare sugli stessi tempi dello scatenato battistrada. Pochi giri e la gara perde due protagonisti con la Bmw 320i di Rinaldi-Iezzi (Promotorsport) costretta ad una lunga sosta ai box per la rottura del cambio, e la Bmw M3 E46 di Mulas-Leutheuser (Lingmann) out al Semaforo per il cedimento del mozzo della ruota posteriore sinistra. Il vantaggio accumulato dal battistrada non consente però alla

M3 E93 della Duller di rientrare in pista in prima posizione dopo la sosta per il rifornimento in occasione del novantesimo minuto cedendo la leadership a Colciago la cui sosta, per i minori consumi, è invece prevista intorno alla seconda ora. Un contatto all'uscita della Roma fra la M3 di Funaro-Formilli-Castaldi e la Leon di Moccia-Busnelli pone fine alla gara della seconda Bmw della Lingmann seriamente danneggiata e successivamente fermata dalla Direzione Gara. Poco dopo la seconda ora il momento clou della gara con la Leon Tdi Ufficiale

costretta ad una lunga sosta ai box per un problema agli iniettori. La sosta fa perdere alla Albanese, subentrata pochi minuti prima a Colciago, oltre cinque giri e quattro posizioni scivolando dietro anche alla Leon benzina dello Starteam (De Luca-Vita-Gentili) e alla seconda Bmw 320i della Promotor Sport (Conte-Zanin). Con il trio di testa che amministra il considerevole vantaggio sugli inseguitori, la gara si anima per le posizioni di rincalzo con la Albanese capace di riportare la Leon Tdi in seconda posizione in occasione della quarta ora di

gara prima di passare di nuovo il testimone a Colciago. La seconda metà di gara vive così sul duello per l'ultimo gradino del podio fra la Bmw 320i della Promotor Sport e le tre Seat Leon (Starteam, Gdl e Drive test) con alle loro spalle le due debuttanti Bmw diesel del team Millenium in gara con una 335 biturbo e con la 130. A meno di quindici minuti dalla conclusione gli ultimi colpi di scena con nell'arco di pochi secondi Colciago costretto ad una nuova sosta tecnica ai box, Bonamico in testacoda all'uscita della Trincea e De Luca capace di guadagnare la terza piazza ai danni di Conte. Ad avere la peggio è proprio la Seat che scivola giù dal podio mentre Federico Bonamico perde due dei sette giri di vantaggio riuscendo a riprendere comunque la gara e a mantenere la prima posizione. Quarta posto per Albanese-Cociago, davanti alla Seat BTCS di Uttini-Varini-Mancinelli e alla Bmw 335d di Peroni-Rangoni-Rossi.

### L'ordine di arrivo, domenica 23 novembre 2008

- 1 - Bellini-Bonamico-Bonamico (BMW M3 E92) - Duller - 198 giri 6.01'36"667
- 2 - De Luca-Vita-Gentili (Seat Leon) - Starteam - 5 giri
- 3 - Conte-Zanin (BMW 320 E46) - Promotor - 5 giri
- 4 - Colciago-Albanese (Seat Leon TD) - Seat Sport - 5 giri
- 5 - Varini-Uttini-Mancinelli (Seat Leon) - GDL - 7 giri
- 6 - Peroni-Rangoni-Rossi (BMW 335D E90) - Millenium - 11 giri
- 7 - Busnelli-Moccia (Seat Leon) - Drive Test - 12 giri
- 8 - Burigo-Bettera-Debè (BMW 130D) - Millenium - 13 giri
- 9 - Povey-Irvine-Irvine (BMW M3 E46) - Torque - 14 giri
- 10 - Dawe-Grimshaw-Cutts (BMW M3 E46) - Torque - 14 giri

Giro più veloce: Bellini 1'42"802

Le prove di Barcellona hanno permesso di individuare come saranno le monoposto che vedremo in pista nel 2009. Come evidenziato sul n° 13 del Magazine di Italiaracing, le vetture hanno un aspetto poco accattivante per via delle dimensioni maggiorate dell'ala anteriore, ma le fiancate, private delle bandelle e delle alette, sono più pulite. La minore aerodinamica sarà

però compensata dall'introduzione delle gomme slick, sempre costruite dal fornitore unico per la F.1, l'azienda giapponese Bridgestone. I piloti che in Spagna hanno testato le vetture dotate della aerodinamica 2009, non si sono fatti problemi a spiegare quanto fossero brutte le macchine e che in fondo per loro poco cambia. Come sempre accade, dopo qualche centinaio di

chilometri i piloti si adattano a ciò che guidano. Quello che accadrà anche ai nostri occhi. L'ala anteriore è passata dai 140 cm del 2008 a 180, il punto più basso della vettura è ora a quota 7,5 cm contro i precedenti 15. Ridotto l'alettone posteriore: da 100 cm a 75. Che però sarà posizionato più in alto: 95 cm e non più 80. Queste novità sono state introdotte dalla FIA e rap-

L'ala anteriore è passata dai 140 cm del 2008 a 180, il punto più basso della vettura è ora a quota 7,5 cm contro i precedenti 15. Ridotto l'alettone posteriore: da 100 cm a 75. Che però sarà posizionato più in alto: 95 cm e non più 80.



**Brutte, ma a**

presentano un ritorno al passato per certi versi. Si dice basta, per esempio nel caso delle ali anteriori, a quelli che erano divenuti progetti decisamente impegnativi, neanche fosse stato chiamato Calatrava. Si esagerava insomma. Con l'attuale soluzione, ali larghe quanto la monoposto, si vuole eliminare l'effetto negativo che lasciava la scia, ovvero l'impossibilità per

i piloti di sfruttare il tunnel creato dalla vettura che li precede per poi tentare con maggiore facilità un sorpasso. La sofisticata aerodinamica degli ultimi anni, finiva per "respingere" ogni effetto esterno, creando una perdita di carico ai piloti che tentavano di avvicinare l'avversario davanti a loro. Per quanto riguarda gli pneumatici slick, accadrà che le monoposto torneranno a

soffrire di mal di sovrasterzo. Le gomme anteriori infatti, garantiranno una maggiore aderenza a differenza di quelle posteriori, tra l'altro sotto l'effetto di un'ala posteriore ridotta. Fino ad ora invece, con le coperture scanalate, si verificava una certa tendenza al sottosterzo che costringeva i tecnici a spostare in avanti il bilanciamento delle macchine.



# affascinanti

# La Honda è più vicina

di Massimo Costa

Secondo alcuni, lo scorso weekend dal Giappone doveva partire un comunicato in cui si annunciava il suo ingaggio da parte della Honda per il mondiale 2009. Bruno Senna pilota ufficiale al fianco del confermato Jenson Button. Ma particolari annunci non se ne sono visti, almeno fino al momento in cui stiamo scrivendo queste righe. Senna rimane però il candidato numero uno per la Honda. Ross Brawn, dopo i due giorni di test sostenuti a Barcellona, ne ha tessuto le lodi. Come agnello sacrificale, gli è stato portato Lucas Di Grassi, più esperto di Senna con monoposto di F.1 avendo già guidato in diverse occasioni la Renault. Succede spesso in F.1 quando si vuole ingaggiare un certo pilota. Si organizza un test, si chiama il prescelto in compagnia di altri due o tre giovanotti che pensano di avere l'occasione della vita. Ma tutto è già scritto. Il pilota che ha già pronto il contratto risulta essere sempre più veloce degli altri due-tre, che rimediano una figuraccia e se ne tornano a casa delusi e frustrati. Un gioco spietato, che può anche chiudere per sempre le porte della F.1 a quei piloti semplicemente sfruttati per recitare brevemente un ruolo che era più grande di loro. Senna o Di Grassi? Quale pilota sceglierà la Honda, perché ormai il cerchio sembra essersi ristretto a loro due. Fuori Rubens Barrichello, niente da fare per Luca Filippi, che è piaciuto nei test che ha svolto nel corso del 2008, ma il suo rendimento in gara nella GP2 non è stato giudicato positivamente. Dal Brasile dicono che Senna è sicuro e in più, cosa che non viene mai sottovalutata, porterebbe alla Honda qualcosa come 16 milioni di dollari. Di questi tempi, fanno più che comodo anche ad un grande costruttore, ma non vi è conferma in merito alla "valigia" del vice campione GP2. A Barcellona, Senna ha comunque lavorato bene. Il primo giorno ha percorso 39 giri fermando i cronometri sul tempo di 1'24"343, il secondo si è riposato, il terzo ne ha compiuti 107 con crono finale di 1'21"676. Jenson Button, chiamato per una verifica/confronto, ha ottenuto 1'21"387. Di Grassi, quando ha diviso la macchina con Senna, ha percorso 48 tornate in 1'25"512, poi il secondo giorno ha effettuato 110 tornate con un miglior tempo di 1'22"283. Button ha invece segnato 1'21"770. Impossibile sapere le condizioni reali in cui i due brasiliani hanno girato. Entrambi se la sono cavata, anche se i riferimenti cronometrici indicano in Senna colui capace di ottenere migliori performances avvicinando con facilità il titolare Button. Nei prossimi giorni il mistero sarà svelato.

**I tempi di Barcellona**  
Button 1'21"387  
Senna 1'21"770  
Di Grassi 1'22"283



# Qualifiche in discussione

di Massimo Costa

Magari arriverà il giorno in cui la pole se la giocheranno con i dadi. O a pari e dispari. I team manager della F.1 si sono resi conto che così com'è oggi la qualifica dei Gran Premi non paga. Colpa del parco chiuso, che impone a tutti di caricare la benzina necessaria a percorrere la prima parte delle gare già nel Q3. Di conseguenza, si è arrivati all'assurdo per cui chi realizza la pole può anche non essere il più veloce in pista. Un controsenso per la categoria che è e deve essere nell'immaginario collettivo quella che esprime il pilota più rapido del mondo. Se ne sono dette parecchie in questi ultimi anni. Flavio Briatore aveva proposto, tempo fa, di sommare i tempi del venerdì a quelli del sabato, per rendere più divertente anche la prima giornata di prove. In pratica, come già avviene nello sci. Sempre Briatore, l'unico che tenta di pensare a

come divertire chi sta davanti alla TV, aveva lanciato la provocazione di creare due gare, con la seconda griglia determinata dall'ordine di arrivo della prima corsa. Come avviene in GP2. Bernie Ecclestone, sulla scia delle Olimpiadi di Pechino alle quali ha assistito, se ne è uscito così: *"Via i punti, diamo le medaglie ai primi tre di ogni gara. E poi guardiamo ai piazzamenti che i piloti ottengono nel corso dell'anno"*. Questa volta lo "zio" Bernie ha preso una sbandata... Appare invece decisamente più solida l'ultima proposta che arriva dalla fabbrica di idee marchiata Briatore. Iniziano le prove di qualificazione e tutti vanno in pista insieme, con lo stesso quantitativo di benzina. Un giro di lancio poi, ad ogni tornata, colui che realizza l'ultimo tempo, tornata dopo tornata, viene fermato. Eliminato. Finché, dopo 14 giri, non ne restano sei. I sopravvissuti, si sfideranno poi per la pole e sempre con la stessa quantità di

carburante. Una soluzione certamente intrigante, ma che può suscitare più di una perplessità. Già immaginiamo infatti, le polemiche per il traffico in pista, per il tal pilota che ha ostacolato il tal rivale e via dicendo. Briatore proporrà il suo progetto alla FOTA il prossimo 4 dicembre, giorno in cui tutti i team manager della F.1 si incontreranno. C'è poi anche la possibilità che venga modificato il sistema di attribuzione dei punteggi. La Ferrari vorrebbe tornare a premiare i primi sei classificati, come accaduto fino al 2002 da tempo memorabile. Dal 2003 invece, i punti vanno ai primi otto, con il divario tra il vincitore e il secondo di soli due punti: 10-8 poi 6-5-4-3-2-1 mentre in precedenza il sistema era il seguente: 10-6-4-3-2-1. E tra gli Anni settanta e novanta al primo andavano 9 punti e non 10. Il Consiglio Mondiale si terrà il 12 dicembre, per quella data verranno prese le decisioni definitive.





# Nelle altre categorie funziona così...

## Indycar

Sugli ovali, viene presa la media su 4 giri consecutivi per ogni singolo pilota, che affronta la qualifica da solo sul tracciato. Sugli Stradali, 20 minuti di qualifica con i piloti divisi in due Gruppi. I primi sei di ciascun gruppo approdano alla seconda fase da 15 minuti (tutti insieme). I primi sei della seconda fase, si scontrano nella finalissima da 10 minuti.

## GP2

La sessione determina la griglia di gara 1. Lo schieramento di gara 2 è determinato dall'ordine di arrivo della prima corsa con le prime otto posizioni invertite.

## A1 Grand Prix

Una sessione divisa in quattro segmenti dove si percorre di fatto un giro veloce. Il miglior tempo ottenuto nei primi due vale per lo schieramento di partenza di gara 1. Il miglior crono segnato negli ultimi due, definisce la griglia di gara 2. Da Sepang inserito in qualifica, per un solo turno, l'uso del powerboost.

## Superleague

Si inizia con i piloti divisi in due Gruppi. I primi quattro di ognuno proseguono nella qualifica. Ci si confronta con dei testa a testa sul giro secco. Sullo schema del calcio, si passa dai quarti di finale alla semifinale fino alla finalissima.

## World Series Renault

I piloti sono divisi in due Gruppi. I primi sei di ognuno accedono alla Superpole per un totale di 12. I primi otto vengono subito invertiti, in pole per gara 1 c'è quindi l'ottavo. Dopo le prime quattro file, le posizioni seguono i risultati della Superpole e della qualifica. In gara 2, le prime quattro file sono per i primi otto della Superpole, le altre vengono assegnate in base all'ordine di arrivo di gara 1.

## F3 Euro Series

Qualifica normale che detta la griglia di gara 1. Per la seconda corsa, lo schieramento ricalca lo stile della GP2.





# Mateschitz battezza Buemi, poi...

Chi guiderà la Toro Rosso? Dieter Mateschitz lunedì 24 novembre ha pensato bene di assegnare già un sedile. Non c'è nessun contratto firmato, non c'è nessuna dichiarazione ufficiale, ma considerando che Mateschitz è il grande boss della Red Bull e dunque della cuginetta Toro Rosso (che va più forte del parente più importante...), le sue parole suonano come una benedizione. A favore di Sebastien Buemi, svizzero, cresciuto fin dal karting con i soldi Red Bull. Mateschitz ha infatti detto ad Autosport, magazine britannico, che quel ragazzo è il candidato numero uno. Il magro e allampanato Buemi ha difeso i colori dell'azienda austriaca in Formula BMW, in F3, in GP2. Su di lui sono stati spesi milioni di euro, logico che lo si voglia portare fino in fondo, al raggiungimento dell'obiettivo. Anche se in GP2 ha disputato un campionato 2008 un po' altalenante, non lasciando ricordi di gesta particolari. Uno quasi normale, insomma, che in F3 Euro Series se l'è giocata fino all'ultimo contro Romain Grosjean, perdendo il titolo. Buemi a Barcellona ha potuto provare a lungo la Toro Rosso portandosi costantemente sui tempi di Sebastien Bourdais. Se dunque Buemi ha già un piede e mezzo a Faenza, dove ha la sede il team, a chi andrà l'altra monoposto? Mateschitz ha detto che prima del prossimo test di metà dicembre a Jerez, darà la formazione definitiva. Quindi, in Andalusia dovrebbero esserci solamente i piloti ufficiali, piloti scelti in base a test già sostenuti per il team. Bourdais ambisce a rimanere in F1, non ha fatto malissimo nel 2008 considerando che arrivava dalla poco competitiva Champ Car e che si è trovato in squadra il fenomeno Sebastian Vettel. C'è poi Takuma Sato. Se ha guidato per la seconda volta la Toro Rosso a Barcellona una ragione ci sarà. Alcuni continuano a sostenere che Mateschitz sorprenderà tutti ingaggiando Bruno Senna (ma perché farlo provare con Honda...) mentre le speranze di Giorgio Pantano sembrano svanite. Sarà dunque una partita tra Sato e Bourdais.

"La gente non sa  
neppure la metà  
di quello che ho  
vissuto in Ferrari"



# Rossori tardivi

di Stefano Semeraro

Lo chiamavano Zerbinho. Perché tutti, in F.1, sapevano che in caso di bisogno, Rubens Barrichello avrebbe dovuto inchinarsi agli ordini di squadra e farsi passare (sopra, all'esterno o all'interno, non importa) da Sua Velocità Michael Schumacher. Lo sapevano tutti, Rubinho compreso, perché così funzionano le cose in Formula 1, e non solo. Così ora fa un po' sorridere lo sfogo fuori tempo massimo di Barrichello registrato da una tv brasiliana. Rubens sostiene che durante il GP D'Austria del 2002, quello del famoso sorpasso all'ultima curva e della multa alla Ferrari, il team lo ricattò via radio: "fai passare Michael, o dovremo rivedere il tuo contratto", gli urlarono nelle cuffie. E lui, scalando marce e tormenti interiori, alla fine si decise ad ubbidire. *"La gente non sa neppure la metà di quello che ho vissuto in Ferrari"*, pare abbia dichiarato Barrichello. *"Forse un giorno tutti potranno leggere la verità in un libro"*. Grazie, Rubinho, ma non sarebbe una lettura inedita. Prima di te ci sono passati tanti. Di doversi piegare alle "strategie" è capitato anche a Patrese alla Williams con Mansell, a Watson alla McLaren con Lauda, a Coulthard con Hakkinen sempre alla corte di Ron Dennis. Mika Salo si è conquistato un posto a vita con la Ferrari nel GT con una "carineria" nei confronti di Eddie Irvine, e poche settimane fa Kimi Raikkonen – il campione in carica – ha candidamente ammesso di aver fatto da paggio a Massa in Brasile. Nei rally ancora si ricordano lo sciagurato Sanremo dell'86, nel quale Miki Biasion fu costretto a lasciarsi superare da Alen e Cerrato (lo racconta benissimo Guido Rancati in "Storie di Rally").

Ci sono stati anche tentativi di inciucio finiti malissimo. Gilles Villeneuve a Imola nel 1982 fu beffato sul traguardo dal "ribelle" Pironi che si rifiutò all'ultimo di rispettare l'ordine di scuderia che voleva congelare le posizioni. Sul podio quasi piangeva Gilles, e c'è chi sostiene che quel giro da forsennato a Zolder, due settimane dopo, quel tentativo di riprendersi la pole finito sulla ruota di Jochen Mass sia stato figlio proprio di quella rabbia, di quella umiliazione. I giochi di squadra sono il lato triste delle corse, e Italiaracing ha già scritto che sarebbe il caso di eliminare, se non la vergogna, almeno l'ipocrisia dei regolamenti che fingono di vietarla. Però gli scandali vanno denunciati in diretta, quando accadono, assumendosene la responsabilità. Non dopo sei o sette anni, a babbo morto, come dicono in Toscana. Altrimenti trattasi solo di rossori tardivi, di moralismi scaduti. Di lamenti da Zerbinho.

# Meglio Valentino che... Barrichello

“Potevo diventare un buon pilota di F.1.  
Ma non so quanto buono...”



2 giorni di test  
106 giri per 557 km totali  
2 testacoda sul bagnato  
Miglior crono 1'22"55  
Raikkonen in settembre 1'21"07

# oggi ieri



di Massimo Costa

Ci sono due persone nel mondo che possono alzare il telefono e pretendere di organizzare, in esclusiva, un test con la Ferrari di F.1. Sono Michael Schumacher e Valentino Rossi. Fenomeni cui basta chiedere per ottenere. Il tedesco vuole correre in moto? E tutti fanno a gara per dargli quella migliore. Il pesarese desidera correre una prova del mondiale rally? Ecco che si scatenano le bagarre per concedergli l'auto più performante. Rossi, la scorsa settimana, ha avuto l'onore di provare per due giorni la F2008 che fino all'ultimo Gran Premio ha lottato per la vittoria nel mondiale. Lo ha fatto su un circuito impegnativo, da "pelo", quale è il Mugello sul quale in passato già aveva potuto testare la cavalleria della Ferrari. Rossi ha capito una volta di più che sì, in mezzo ai 20 della F.1 potrebbe benissimo starci. Lo aveva intuito anche dopo il test di Valencia di tre anni fa, glielo confermarono, dopo attenta disamina, gli stessi tecnici del Cavallino. Con un robusto programma di prove, Rossi avrebbe le capacità di sopravvivere nel gruppo della F.1 pur non avendo mai corso prima in macchina. Ma quanto forte poteva essere, alla guida di una monoposto di F.1, Valentino? Sarebbe rimasto un incompiuto Barrichello o si sarebbe portato immediatamente sui livelli del fenomenale Alonso? Un aspetto decisivo per l'uomo Rossi, molto esigente con se stesso, abituato a far diventare oro tutto quel che tocca, a vincere gare su gare, campionati a valanga. Anche lui non lo sa. E' stato molto onesto e anche tenero quando ha dichiarato: "Potevo diventare un buon pilota di F.1, ma non so quanto". C'è tanta frustrazione in questa frase. Rossi che ha sempre tutto sotto controllo, è sempre stato solleticato dall'idea della F.1, di farne parte, ma c'è sempre stato quel qualcosa che lo ha portato a compiere un passo indietro piuttosto che uno in avanti quando era il momento di buttarsi su una clamorosa decisione. Appunto, l'incertezza, la paura di diventare un Barrichello, con tutto il rispetto per il brasiliano... Un ruolo che sarebbe risultato insopportabile per Rossi, in pratica un fallimento. E così, Valentino rimarrà con Yamaha ancora per cinque lunghi anni, un contratto che lo allontana definitivamente da ogni possibilità di giocare la carta F.1. Consultando la sfera magica, Rossi a 40 anni, magari con un bebè in spalla, si vede già pilota di rally o magari in un campionato Gran Turismo o DTM. Chissà cosa gli frullerà in testa nel 2014. Chissà se gli andrà ancora mettersi un casco in testa.



# Un gallo doma il toro

1. Takuma Sato (Toro Rosso) 1'20"763  
8. Sébastien Loeb (Red Bull) 1'22"503



Un secondo e otto decimi dalla Toro Rosso di Takuma Sato, meno di due decimi dalla BMW di Robert Kubica. Distacchi normali per uno stimato pilota di F.1, sorprendente invece se il crono appartiene ad un campione di una specialità più avvezza alle derapate sulla ghiaia o sul fango. L'1'22"503 fatto segnare da Sébastien Loeb lunedì 17 novembre sul circuito di Barcellona ha fatto stropicciare gli occhi a più di un addetto ai lavori. A cominciare proprio dai tecnici della Red Bull che hanno seguito il cinque volte campione del

mondo per tutta la giornata. *"Seb avrebbe tutte le carte in regola per poter gareggiare stabilmente nel circus iridato"*, ha fatto sapere l'ingegnere di pista che lo ha amorevolmente accudito.

Più o meno sulla stessa lunghezza d'onda anche il pilota alsaziano al termine degli oltre ottanta giri sul circuito di Montmelo. *"Nessuno poteva immaginare che avessi potuto girare così veloce ed anche io sono un po' sorpreso. La maggioranza dei giovani piloti che aspirano ad un volante in F.1 l'anno prossimo sono finiti dietro*

*e tra l'altro su questo circuito che tutti conoscono come le loro tasche. Io invece ho fatto conoscenza oggi con il circuito e la settimana scorsa con la vettura in un brevissimo test a Silverstone. È davvero incredibile... Ho girato quasi sui tempi di Kubica... Non mi aspettavo davvero di poter essere così veloce. In cuor mio speravo solo di non essere troppo indietro..."*

**- Qual è stata la preparazione in vista di questo test?**

*"Soprattutto ho cercato di rafforzare i*



“Giovedì 27 novembre andrò a divertirmi con la Peugeot 908 HDi, e per il futuro sono chiaro: se passerà il regolamento Super2000 nel Mondiale smetterò con i rally!”



muscoli del collo, poi ho intensificato gli esercizi di corsa per migliorare il tono cardiovascolare ed infine ho trascorso qualche ora a bordo di un kart. Un mese però è davvero poco per prepararsi a dovere per uno sforzo incredibile. Forse da fuori non ci si rende conto, ma l'accelerazione laterale che raggiunge una F.1 in curva è davvero allucinante...”.

**- Quindi è stato difficile trovare il limite con la Red Bull?**

“Effettivamente è un po' diverso che tro-

vare il limite con la mia Citroen C4. Con una F.1 arrivi a fine rettilineo a 320 km/h e trovi sulla destra il cartello dei 100 metri inizi a frenare come un matto, la decelerazione è davvero impressionante. Poi ti dici che potevi frenare un po' più tardi e così via, anche nelle curve più veloci”.

**- Problemi con il traffico in pista?**

“No, nessun problema anche perché di traffico non è che ne abbia trovato tanto e poi ero sempre totalmente concentrato nel cercare i tempi migliori”.

**- Qual è la cosa che ricorderai maggiormente di questa giornata?**

“Difficile dirlo. Ma forse il momento più bello è stato quando mi sono trovato a girare in configurazione da qualifica con pneumatici nuovi e con poca benzina a bordo. Ecco, in quei frangenti mi sono trovato davvero a mio agio. Anche se l'inesperienza si faceva sentire, capivo giro dopo giro che il mio feeling con la vettura aumentava stabilmente. Una sensazione bellissima che non dimenticherò tanto facilmente...”.

# Pensate se non ci avessi provato

di Valerio Faccini

Fondata trentasei anni fa a Varano De' Melegari, paesino posto sulle prime propaggini dell'Appennino parmense, la Dallara Automobili è oggi, senza ombra di dubbio, l'azienda con la miglior fama al mondo in termini di tecnologia e know-how nella progettazione e nella costruzione di automobili ad alte prestazioni (F.1 esclusa, ma non del tutto), siano esse monoposto e prototipi da corsa o auto stradali estreme. Tale fama, occorre precisarlo subito, è del tutto meritata ed è stata conquistata a suon di vittorie ottenute sulle piste di tutto il mondo. Il bagaglio di conoscenze specifiche nella dinamica del veicolo, nell'aerodinamica e nella costruzione di un'auto da corsa posseduto dagli uomini di Varano è di tale importanza che anche team di F.1 si sono rivolti nel corso degli anni alla Dallara per consulenza.

- Con quali presupposti il giovane ingegnere Giampaolo Dallara fondò la sua azienda all'inizio degli anni '70? Quali sviluppi s'immaginava avrebbe avuto la sua attività? E quanti eravate, all'inizio?

*"Cominciammo in due, io e Bonardi. Poi si aggiunse Pietro Dallara, che ancor oggi è il nostro capo officina. Pensavo di poter trovare una nicchia nel mercato italiano da corsa, che in quel momento era rappresentato dalle vetture Sport. Volevo competere con Ats, Ams e Abarth. Questo per quanto riguarda l'obiettivo iniziale. Il sogno, invece, era di potersi misurare coi costruttori inglesi. E' stata dura. Ma ci siamo riusciti, grazie ad una serie di circostanze favorevoli, abbastanza concatenate e verificatesi quasi per caso. Gliene elenco qualcuna. Realizziamo la nostra prima vettura a motore posteriore centrale, una gruppo 5, col propulsore derivato da*

*quello della Fiat Millecento. In quel periodo c'era la Fiat X1/9 e ci parve naturale svilupparne una versione gruppo 5 dato che il 'powertrain' (il gruppo formato da motore e cambio n.d.r.) ce l'avevamo già in casa. La X1/9 Dallara risultò abbastanza competitiva. Daniele Audetto, allora dirigente Lancia, che conobbi ai tempi in cui feci il consulente nella progettazione della Stratos, alla luce prodotta dai risultati della nostra X1/9 ci chiese: 'Giampaolo, ma perchè non realizzi una Beta Montecarlo gr. 5?' Quello fu il primo momento di forte crescita poiché, prima d'allora, avevamo solo clienti italiani in un mercato povero, ossia il giro d'affari non permetteva alcuna crescita all'azienda. Lavorando con una Casa come la Lancia, che era molto ben strutturata per partecipare alle gare, ma non altrettanto per progettare e sviluppare un modello da corsa ex-novo, cambiò il nostro mondo. Da lì partimmo per realizzare la Lc1 che vinse il Mondiale Marche, poi la Lc2. Grazie a ciò, qualche anno dopo, la Ferrari ci propose di lavorare al progetto ed allo sviluppo della 333 Sp. L'auto vinse molto e tra i clienti del Cavallino che correvano nel campionato Imsa c'era Andy Evans che, ad un certo punto, decise di correre la 500 Miglia d'Indianapolis. Quando Tony George si separò dalla Champ Car istituendo l'Irl, venne qui e mi disse: 'Voglio quindici monoposto per il mio campionato'. Penso sia un caso più unico che raro di committente che mette i soldi sul tavolo per un ordine del genere, prima che sia stato segnato il primo tratto di matita. Come si comportò con noi fece anche in Inghilterra alla G Force. Quindi, non cercammo noi l'Irl, ce la portò Evans grazie alla nostra collaborazione con Ferrari per la 333 Sp".*

segue a pag 31 ▶



## Dallara e le formule

“Gliene racconto un'altra: da molti anni abbiamo ottimi rapporti con l'Audi. Sa come nacque tutto? Conoscevo Emanuele Pirro dai tempi in cui lui pilotò in F.1 la macchina che realizzammo per la Scuderia Italia. Nei primi anni '90, Emanuele correva nel Superturismo Italiano con l'Audi. In occasione della gara di Varano andai in pista a trovarlo e lui mi presentò il dottor Ulrich. Feci gli onori di casa portandolo in fabbrica, mostrandogli il nostro lavoro, e lì cominciò il rapporto (sfociato in una collaborazione che riguarda le vetture della Casa dei quattro anelli che corrono nel Dtm e nei prototipi per Le Mans n.d.r.). Curioso anche il modo in cui siamo arrivati a realizzare la Gp2. Parte tutto da lontano. Lello Venturini, amico e cliente di vecchia data, proprietario di una squadra che aveva abbracciato la serie Open di F. Nissan dopo aver lasciato in polemica la F.3 italiana, mi disse che la Rpm di Alguersuari voleva realizzare una monopo grande, quella che divenne World Series by Nissan e mi chiese se ero interessato a realizzarla. La facemmo, poi la Renault affidò il proprio campionato V6 alla gestione della Rpm e fu naturale realizzare la seconda generazione delle monoposto World Series Renault. Evidentemente non figurammo troppo male e quando nacque la Gp2, Bruno Michel, dell'entourage Renault, ci interpellò per realizzare anche quella vettura.”

“Ma di gradini, nella crescita aziendale, ne salimmo altri. Dopo la collaborazione con la Lancia nell'Endurance ci furono i successi delle nostre F.3. In particolare la conquista del mercato inglese avvenuta nel 1993. Le nostre monoposto vincevano già da anni in Italia, Francia e Germania, ma in Gran Bretagna non le voleva nessuno. Successe che Steve Arnold, pilota solitamente nelle ultime file, ne acquistò una per il suo team e da lì in poi iniziò a piazzarsi sempre nelle prime cinque posizioni. Poi ne acquistò una seconda con la quale Warren Hugues ottenne la pole alla prima partecipazione. Da quel momento, a metà della stagione 1993, tutte le squadre del campionato britannico divennero nostre clienti.” E iniziò così quella sorta di monopolio che vige tutt'ora. “Altri passi significativi furono lo sbarco in America e lo studio della F.1 che facemmo per la Honda. Ciò ci costrinse a prendere tecnici che venivano da fuori e le loro conoscenze ci fecero crescere. Poi, altri momenti di crescita sono venuti dalle consulenze di engineering che abbiamo svolto per grandi Case.”

## Dallara e la Grand Am

“Nell'ultimo periodo la Dallara Automobili stava operando in un settore un po' saturo. L'orizzonte delle formule grandi, per rispetto dei nostri committenti World Series e Gp2, ci era precluso. Poi avevamo il Formulino destinato ai piccoli monomarca (adottato in Germania per la F. Adac Volkswagen n.d.r.), la F.3 e, in America, fornivamo l'Indycar e l'Indy Lights. Più di tanto non potevamo svilupparci e perciò abbiamo deciso di intraprendere l'avventura nella Grand Am e di incrementare l'attività di engineering per conto di altri costruttori. Oggi abbiamo suddiviso in due i nostri ambiti di consulenza: con l'engineering-corse svolgiamo essenzialmente sviluppo aerodinamico per altri costruttori; dall'altro lato siamo coinvolti nella progettazione di auto stradali ad alte prestazioni (Bugat-

ti Veyron, Ktm X-Bow, Maserati Mc12 n.d.r.). L'attività di engineering copre il 20% del fatturato, segue un trend di crescita e nella prossima annata raggiungerà probabilmente il 25%. Tornando al discorso Grand Am, per quale motivo abbiamo deciso di comprare il marchio Doran pur di essere presenti nella serie a partire da quest'anno? Perché da un po' di tempo stavamo perdendo il contatto con l'essenza del nostro mestiere: la competizione. La sfida con gli altri costruttori, dato che realizziamo, con buona approssimazione, solo auto per monomarca. L'elenco è presto fatto: il Formulino (che non stiamo spingendo più di tanto, ma lo teniamo per essere presenti anche in quel segmento di mercato), l'auto per la F.Indy Lights, la vettura per la World Series e la monopo di Gp2 sono automobile destinate a campionati monomarca. Poi ci sono la F.3, dove deteniamo oltre il 90% del mercato mondiale, e un altro monomarca di fatto, ossia l'Indycar, dove il regolamento prevede anche la presenza di G Force, ma nessuno utilizza quelle auto.”

“Ci siamo impegnati nella Grand Am per assaporare il piacere della vittoria e la delusione della sconfitta. Dubito che riusciremo a rientrare dell'investimento finanziario che si è reso necessario, dato che si tratta comunque di un mercato di piccoli numeri: si vendono non più di 20 auto ogni cinque anni, dato che sono presenti quattro-cinque costruttori diversi. In più il mercato impone che i prezzi restino bassi. Ciò è un bene dal punto di vista delle squadre, un po' meno da quello di un costruttore. Abbiamo scelto la Grand Am in quanto, se avessimo voluto costruire un'auto per le Le Mans Series o per la 24 Ore, sarebbe stato un buco nell'acqua: contro un' works team (la squadra rappresentante ufficialmente un costruttore, come Audi, Peugeot, Porsche, Acura presenti in quei campionati n.d.r.) non ci sono speranze di vittoria e gli investimenti richiesti sono molto alti. In Grand Am se sei bravo puoi vincere. Ecco che l'auto per noi meno interessante sotto il profilo economico, è probabilmente quella più importante dal punto di vista del futuro e della continuità dell'azienda poichè ci permette di proseguire ad esercitarci alla competizione. E' quella vettura che ti fa chiedere: 'Ma ce la faccio o no a battere gli avversari?' E quel ruolo l'ha giocato perfettamente, dato che ci ha costretto a robusti bagni d'umiltà. Noi un briciolo di presunzione ce l'avevamo, prima di cimentarci nella progettazione. Ma poi è anche svanita rapidamente...”

## Dallara e la crisi economica

“C'è una rivoluzione in atto: quanto sta succedendo a livello finanziario ed economico, quanto e come inciderà nella nostra attività? Le corse non sono un'isola felice non bagnata dalla burrasca di quanto accade nel resto del mondo. Le risorse a disposizione saranno inferiori e noi dovremo essere in grado d'adeguarci. Come? Fornendo ai nostri clienti vetture che nel computo economico di una stagione costino meno. Dovremo ingegnarcia a fare progetti più semplici, più efficaci. Dovranno servire meno energie anche nella progettazione. Siamo in una fase in cui il nostro modo di operare dovrà essere reinventato. Non potremo più comportarci nello stesso modo di ieri, ossia, mi fermo nella ricerca quando ho trovato una buona soluzione. No, dovremo proseguire e andare oltre inseguendo l'efficienza a tutti i livelli (leggi costi inferiori, per il costruttore e per l'utilizzatore n.d.r.), fermo restando che le prestazioni e la sicurezza delle nostre automobili saranno sempre requisiti irrinunciabili. Chi crede che le corse siano un'isola felici ▶

segue a pag 34





Vettura World Series Renault



Vettura Formula 3



Vettura GP2

**AZIENDE: 2**  
Dallara Automobili e Dallara Engineering

**DIPENDENTI: 175**

33% ingegneri o laureati,

33% periti tecnici o diplomati

33% operatori specializzati

**ETÀ MEDIA: 31 anni**

**GALLERIE VENTO: 2**

la più recente può contenere modelli in scala al 60%  
della dimensione reale e può arrivare ad una  
velocità dell'aria di 70 m/s, oltre 250 km/h

ce dimostra di non aver capito la portata di quanto sta accadendo e di non conoscere il mondo delle competizioni, che è immerso a 360° nella realtà economica. Se pensassimo che non succederà niente, saremmo già nella fase di declino. Siccome non voglio rassegnarmi al declino, ma voglio riuscire a gestire il futuro, devo tener conto della crisi. Le corse dovranno costare meno. Ciò non significa che le auto avranno un prezzo d'acquisto inferiore. Bensì che dovranno essere più semplici da gestire e dovrà costare meno il loro utilizzo."

## La produzione Dallara per il 2009

La produzione 2009 sarà nettamente inferiore a quella dell'anno precedente in quanto nel 2008 è iniziato il triennio regolamentare per F.3, World Series Renault e Gp2. Negli anni successivi le squadre si limiteranno a sostituire eventuali monoposto danneggiate e ad integrare il parco auto in virtù di qualche nuovo ingresso. Per questi motivi, l'andamento della produzione Dallara è ciclico. Il buon numero di monoposto di F.3 che saranno realizzate l'anno prossimo dipende per gran parte dall'ingresso dell'azienda parmense nel mercato brasiliano. Per quanto riguarda la IndyCar e la Indy Light, la durata del modello è stata prolungata dagli organizzatori sino al 2010 compreso. Nel 2011 la Dallara si troverà pertanto nelle condizioni di rinnovare quasi totalmente i propri modelli e, per non sovraccaricare di lavoro l'ufficio tecnico, in questi giorni è già stato messo in cantiere il progetto della F.311 di F.3.

- 10 F007 Formulino
- 40 F.309 per la F.3
- 4-5 IP2 per l'Indy Light
- 10 IR3 per l'Irl
- 4 GA08 per la Grand Am

È prevista inoltre la produzione di qualche monoposto per la World Series e per la Gp2

## Dallara prepara il futuro senza Dallara

"Se la mia storia in questa azienda fosse paragonabile ad un libro, ebbene, io sarei ormai arrivato alla penultima pagina. Ritengo che la Dallara sia sana perchè oggi non ha più bisogno di me. Sono cresciuto con la formazione e la mentalità della progettazione, deviata poi dalle problematiche della costruzione. Dal punto di vista manageriale, però, ero e sono un autodidatta. Ho scelto tutte le persone che hanno lavorato con me secondo il mio modo di ragionare, ossia bravissimi a progettare, nella ricerca e sviluppo, nell'organizzazione della produzione. Ma per gestire un'attività che è diventata sempre più internazionale c'era bisogno di un respiro più importante. Anche tenendo conto che incombeva un passaggio generazionale: io ho settantadue anni e, ad un certo punto, è arrivato il momento di garantire la continuità all'azienda oltre la mia persona. Tutti i collaboratori che

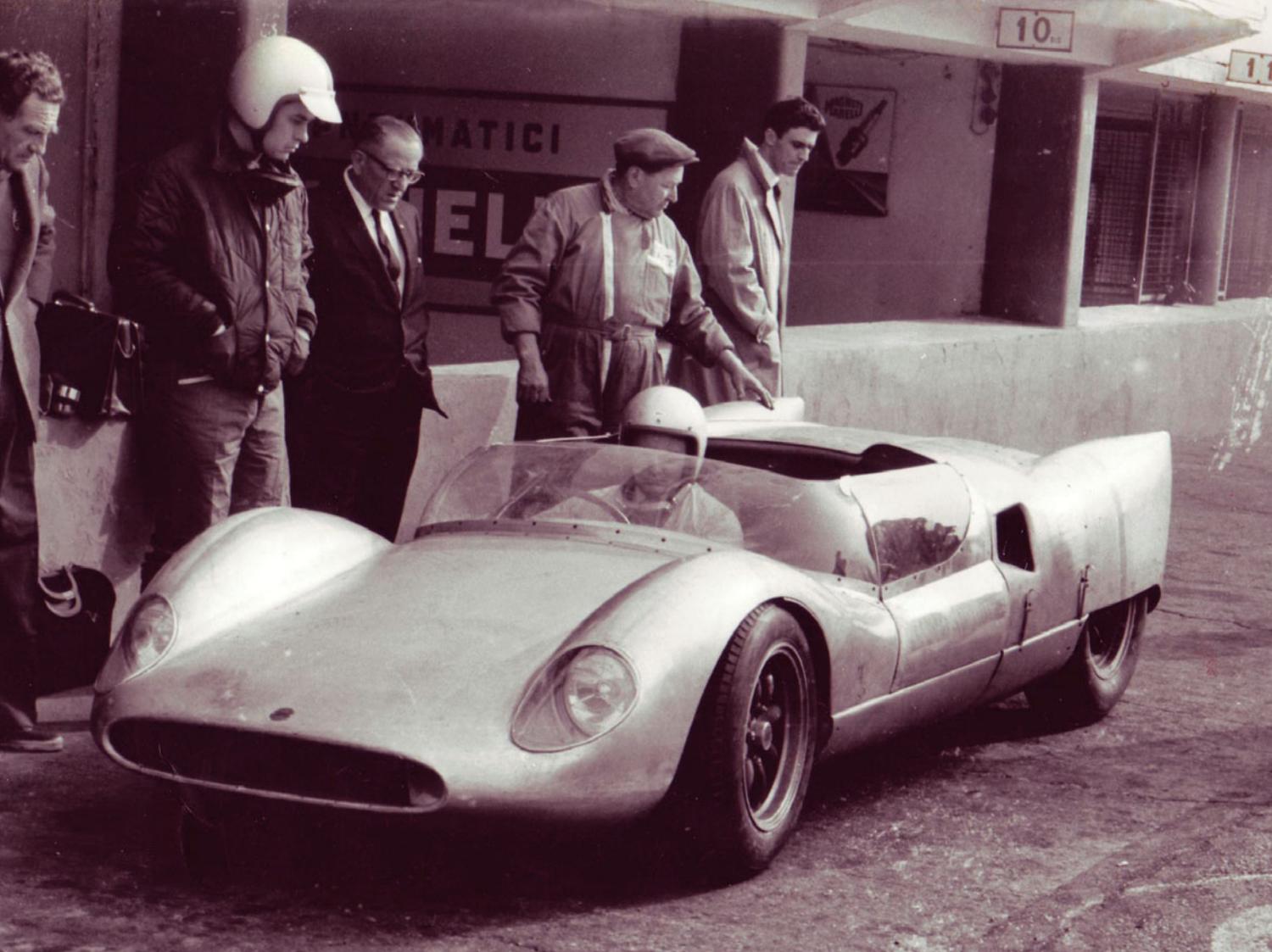
ricoprono ruoli chiave nell'azienda ritengo siano i migliori nel loro campo. In senso assoluto. Ma nessuno di loro aveva acquisito in passato competenze in campo manageriale ed organizzativo. Con mia figlia Caterina (scomparsa prematuramente nel gennaio 2007 n.d.r.) conobbi qualche anno fa Andrea Pontremoli, manager originario di questa zona, ed iniziammo a 'fargli la corte'. Conoscevamo la sua storia, ovvero quella di un tecnico che aveva iniziato a girare con la valigetta degli attrezzi per riparare computer ed è arrivato a ricoprire le cariche di presidente e amministratore delegato di Ibm Italia. Se compi un percorso del genere e, come lui, non hai santi in paradiso, vuol dire che sei davvero bravo. In più, per il suo impegno in favore di questo territorio, mi dava la garanzia che l'azienda avrebbe continuato ad avere la sua base qui. La soluzione per me più semplice sarebbe stata quella di vendere la Dallara e, mi creda, opportunità in tal senso ne ho avute più d'una in questi anni. Ma, se avessi venduto ad una società con sede altrove, in caso di difficoltà -sappiamo bene che le grandi aziende tagliano le realtà periferiche- avrei messo in pericolo il futuro di tutti quelli che oggi lavorano con me. Sono orgoglioso del fatto che intorno all'azienda siano sorte diverse realtà nell'indotto e che un numero importante di persone abbia trovato di che vivere nel luogo dove era nato. Andrea Pontremoli mi garantiva tutto ciò. Ma se anche mi avesse garantito questo e non fosse stato bravo, che senso avrebbe avuto farlo venire a lavorare qui? Anche se avesse avuto la mia età non avrebbe avuto senso, (invece ha quasi vent'anni in meno essendo nato nel 1957 n.d.r.). Il suo inserimento è stato facilitato dall'assenza di conoscenza specifica nel nostro settore, poichè non c'è nessuno tra coloro che sono i pilastri dell'azienda che si è sentito minacciato, che ha sentito messa in dubbio la propria posizione."

- Lei in una conferenza tenuta all'università di Parma disse che le aziende hanno bisogno di innovazione, ma anche che le persone della sua età hanno troppa esperienza e rischiano di frenare il processo innovativo. Come si comporta alla Dallara?

"Quando racconto che la Dallara ha un'età media di 31 anni, lo dico con orgoglio perchè l'azienda, per essere innovativa, dev'essere composta da giovani, che non sono troppo condizionati dagli errori commessi in precedenza. Devo cercare di frenare il meno possibile, ma qualche volta mi riesce difficile, gli slanci innovativi dei miei collaboratori. Devo allentare le briglie e fare due passi indietro. Come ho detto prima, alla Dallara non c'è più bisogno della mia presenza. Ma vengo qui tutti i giorni perchè altrimenti a casa, cosa potrei fare? Io ci sono, sono interpellato su molte questioni. A volte intervengo anche dove non dovrei, ma sono orgoglioso di avere così tanti tecnici bravi nella mia azienda. L'aver fatto crescere delle persone così valide è una soddisfazione grandissima che non mi toglierà mai nessuno. E' la cosa che mi inorgoglisce di più."

- Ingegnere, qualcuno magari glielo avranno rubato...  
"Sì, certo, qualcuno delle seconde linee. Ci sono i dirigenti dei vari settori che soffrono quando un loro stretto collaboratore se ne va. Io non sono felice, ma neanche soffro. Faccio il seguente ragionamento: se lui che era un numero due, è andato a lavorare in un team di F.1 ed in poco tempo ha conquistato una posizione importante, vuol dire che la nostra è una buona scuola. Ed anche questa è una bella soddisfazione."





**Test a Monza nel 1962:** il giovane ingegner Dallara, primo a sinistra nella foto, allora in forza alla Maserati, osserva Bruce McLaren che si prepara ad un giro di pista con la Cooper Maserati, preparata in Italia, che dovrà correre la 12 Ore di Sebring. In piedi accanto a lui, con il casco bianco in testa, Roger Penske



Lo shakedown della vettura Grand Am

## AUTO PRODOTTE NEL 2008

TOTALE 201

38 F007 Formolino

78 F308 per la F.3

7 IP2 per la Indy Light

30 T08 per la World Series Renault

27 GP208 per la Gp2

17 IR3 per la Indycar

4 GA08 per la Grand Am



La prima galleria del vento



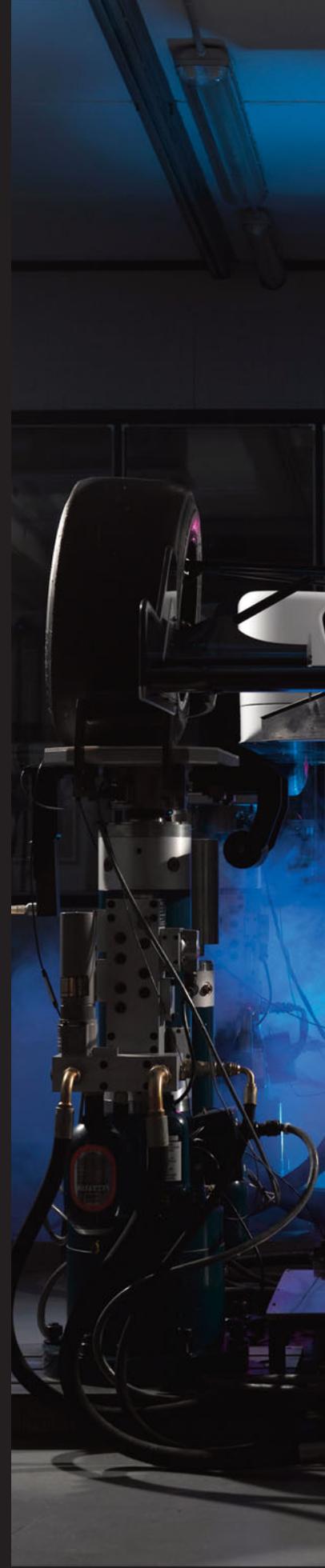
La nuova galleria del vento



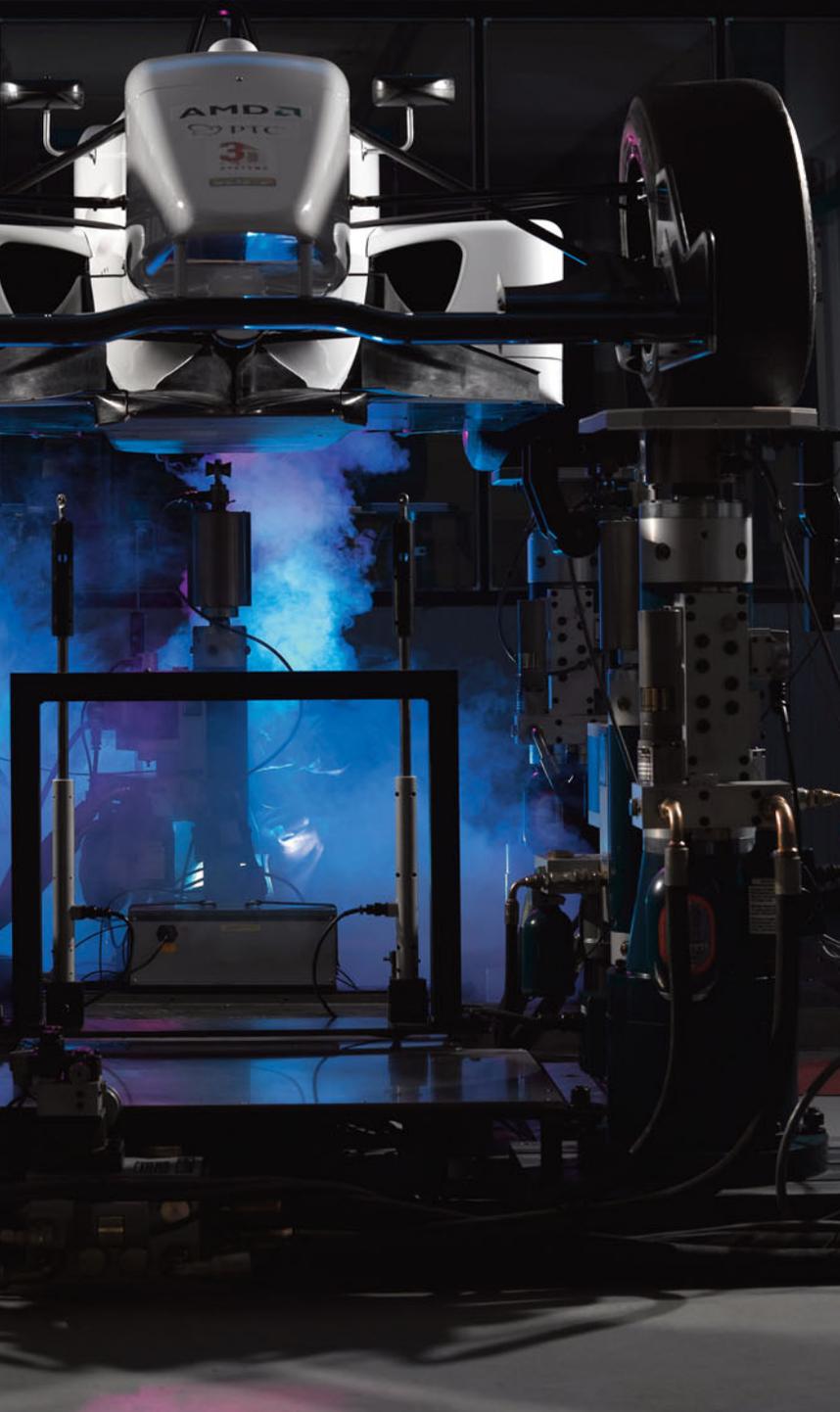
L'ufficio tecnico



La modelliera dell'attuale galleria del vento



**“Quando racconto che la Dallara ha un’età media di 31 anni, lo dico con orgoglio perché l’azienda, per essere innovativa, dev’essere composta da giovani, che non sono troppo condizionati dagli errori commessi in precedenza”**



## **UNA FABBRICA TANTI SEGRETI**

*“Anche i dipendenti dell’impresa di pulizie che lavorano da noi hanno dovuto sottoscrivere un patto di riservatezza”, ammonisce Francesco Ravanetti, giovane commerciale (si occupa del mercato americano tenendo i contatti coi team di Indycar, Indylights e della Grand Am), a giustificare il fatto che mentre ci sta accompagnando, spesso dice: “No, là non possiamo andare”, “Qui non si può entrare”. Un po’ come guardare un film da Oscar, pieno però di tagli della censura. Scorgendo qui e là un musetto, una scocca di un prototipo, è inutile chiedere a quale auto appartengano. “Somiglia alla scocca di un’Audi R 10” proviamo timidamente. “Quale?” fingendo di non averlo visto. Insistiamo: “Quello lì”. “Ah. No, si sbaglia!” “Allora di quale prototipo si tratta?” “Venga che le faccio visitare il magazzino” e la curiosità viene troncata, facendo però sorgere il sospetto che non fossimo distanti dall’averci azzeccato. Peggio ancora se si tocca l’argomento F.1 ed in particola Ferrari. In quel caso, nonostante la notizia, uscita sui giornali, che parte dello sviluppo aerodinamico della F2009 è stato studiato nella galleria del vento di Varano, l’argomento è un vero e proprio tabù. “Ferrari? Non conosco il nome di questa azienda. Di cosa si occupa?”, taglia corto Ravanetti con una battuta, ma implorando con gli occhi di non insistere sull’argomento. Ampie delucidazioni e informazioni a volontà, invece, se si parla delle loro vetture. Niente viene celato alla vista del visitatore nel caso si sostenga davanti al reparto assemblaggio delle monoposto di F. Indy o nel magazzino scorte della minuteria e della componentistica delle F.3.*

## **TUTTO FATTO IN CASA**

La Dallara è un’azienda nella quale il lavoro si riduce, in soldoni, a tre attività: progettare, sviluppare e costruire. E’ in base a questi capisaldi che il progetto dell’immobile ospitante la nuova galleria del vento, oltre naturalmente all’impianto stesso, è stato firmato dai tecnici della Dallara, con l’ingegner Giampaolo ad apporre la prima firma. Per lo stesso motivo, i tecnici varanesi hanno messo mano al software gestionale in uso in azienda creando una versione adatta alle loro esigenze, che seguisse un pezzo di ricambio dall’offerta fatta al cliente, sino alla consegna ed alla fatturazione finale, passando per le fasi di produzione e stoccaggio in magazzino.

## **OUTSOURCING ALL’EMILIANA**

Tutto ciò che esce dall’azienda, siano scocche in carbonio o parti metalliche, la Dallara è in grado di produrla in casa ma, per ogni pezzo il costruttore varonese si avvale anche di fornitori esterni. Questo permette, ad un’azienda la cui produzione ha picchi ciclici, per far fronte agli ordini, di non dover strutturare di volta in volta la forza lavoro. E’ comunque ritenuto molto importante mantenere il know how produttivo su tutta la gamma delle lavorazioni. Il reparto compositi, ad esempio, produce tutti i modelli destinati alla galleria del vento e, in genere, il primo prototipo di una serie.

di Roberto  
Chincherò

**Team Tom's 10**

Passano gli anni, i piloti, i regolamenti e la concorrenza motoristica, ma loro sono sempre lì a giocarsela, e quando tutto fila liscio portano a casa la coppa più grande. La concorrenza dice che la Tom's prepari un motore Toyota apposito per Macao e tende a giustificare tutto così. Primo: fosse vero, che anche gli altri facciano un motore ad hoc almeno per chi vince il titolo europeo ed inglese. Secondo: alla Tom's ridono di gusto. Finché pensano che sia solo motore, a loro va benissimo.

**Edoardo Mortara 9**

Mezzo voto in meno per il broncio sul podio, e altro mezzo per un errore alla severa staccata della Lisboa in finale. Ma per il resto, un weekend da manuale. Messa da parte la pressione della classifica di campionato, vero tormentone della sua stagione nella F.3 Euro Series, è ritornata una guida fluida e serena, come sancito dal cronometro. Chi guida così a Macao, è solito fare strada.

**Keisuke Kunimoto 9**

Per aver interpretato Macao, alla sua prima visita, come prevede il manuale del rookie perfetto. Approccio umile, al punto da farsi trainare in qualifica dal compagno Van Dam, ma progressi costanti, giro dopo giro. Non ha sbagliato nulla, e questo è già un buon bottino, figuriamoci se poi non si cade nel tranello di una pista insidiosa con Mortara che soffia alle spalle. Bravo.

**Roberto Merhi 8**

Dicevano che fosse un prodotto della politica del test a tutti i costi. In quanto a prove ed attività in pista non si fa mancare nulla, è vero, ma un sesto tempo in qualifica alla prima partecipazione a Macao è un bel biglietto da visita, soprattutto quando si arriva da una stagione passata per lo più in Formula Renault 2.0 e Formula 3 spagnola.

**Stefano Coletti 7.5**

Da quando è passato nel team Prema, il



# Il pagellone



Keisuke Kunimoto

monegasco sembra essere il fratello talentuoso del pilota visto ad inizio anno. A Macao è andato forte, molto più di quello che può sembrare ad una prima occhiata. Decisamente sfortunato in entrambe le partenze della manche di qualifica e della finale, ha perso un podio alla sua portata. Complessivamente ha impressionato anche più del compagno di squadra Renger Van der Zande.

**Kei Cozzolino 7**

Un nome giapponese ed un cognome calabrese che spiegano tutto della sua storia. Quando è apparso sulla lista degli iscritti con un bel 'ITA' nella casella delle nazionalità, ha suscitato la curiosità della stampa tricolore. Poi è arrivato il weekend di gara, dove si è difeso egregiamente nonostante una botta in qualifica lo abbia pesantemente penalizzato, rischiando di andare sul podio. Piazzamento naufragato per un errore in frenata che ha eliminato anche Campos-Hull (voto 8 per l'autototrollo).

**Jaime Alguersuari e Jules Bianchi 7**

Uno ha sbagliato in qualifica, l'altro in gara. Ci può stare, ma la stoffa si è vista, soprattutto sul fronte dello spagnolo, scatenato in una gara viziata però dalla partenza anticipata. Appuntamento a Macao 2009, quando si contenderanno il podio.

**Brendon Hartley 6.5**

Il James Hunt della Red Bull ha portato a casa la coppa del terzo posto. Ma c'è tanto di occasione sprecata...

**Carlo Van Dam 4.5**

È la media tra il nove per la pole e lo zero per l'erroraccio al primo giro della manche di qualifica. Quando a Macao si corre per la Tom's, se non si sbaglia si è già sul podio, e lui ha sbagliato. Non contento, ha deciso di mettere fine anche al weekend di Van der Zande, suo connazionale.

**Max Chilton 3**

Un rookie alla sua prima partenza a Macao merita tutte le attenuanti, ma sbagliare la frenata di cento metri è troppo. Al via della manche di qualifica ha preso la mira centrando Bianchi che lo precedeva di mezzo rettilineo.

**Roberto Streit 2**

Ha fatto risorgere il team Raikkonen-Robertson, reduce da una stagione con piloti più di nome che di fatto, riportando il sorriso nella squadra inglese. Poi, quando era pronto per il podio, un black-out prima della curva del Mandarin subito dopo il via della finale. Risultato: incidente pauroso, Sam Bird accoppato, e una monoposto distrutta. Dalle stelle alle stalle.

# di Macao

## L'altra Macao

### Michael Rutter 10

Fondamentalmente perché è Michael Rutter, leggenda vivente del Gran Premio Motociclistico di Macao. E poi per una guida che fa ridimensionare i report post gara dei piloti di Formula 3 e Wtcc, nonché per la pazienza che dimostra nel rispondere educatamente da anni a chi gli chiede se l'anno prossimo batterà il record di vittorie di Ron Ashlam. Un grande.

### Altruista 9

Fare la pole a Macao non è un'impresa da poco, ma in qualifica Van Dam ha fatto il primo...e il secondo tempo, tirando per un giro intero il compagno di squadra esordiente Kunimoto. Sia ben chiaro: il giapponesino non va piano, ma il giro che gli è valso il secondo tempo lo avrebbero fatto in tanti.

### Centauro 9

A quel motociclista che, confermando quanto si dice dei centauri che ogni anno sfidano il circuito "Guia", diceva che lui quando parte per Macao fa sempre un biglietto di sola andata. Allora non sono leggende...

### Cuoco 8

Al cuoco del team Ombra. Un merito alla pazienza per aver sopportato tanti visitatori che capitavano 'casualmente' all'ora di pranzo. Da quando nel paddock di Macao è stata chiusa la storica Pizzeria Toscana, l'ora di pranzo è sempre un dramma.

### Ex vincitore 7

Ad un ex vincitore di Macao Formula 3 che da anni non manca mai nella cittadina cinese in occasione del Gran Premio. In circuito però, sono anni che non si vede...

### Doppia nazionalità 5

Alle doppie, triple, quadruple nazionalità dei piloti. Non se ne può più, specialmente quando poi cambiano di stagione in stagione. A Macao c'erano francesi che inneggiavano a Mortata, italiani al seguito di Coletti, e giapponesi inneggianti Cozzolino. Caos da passaporto.

### Gara GT 5

Agli organizzatori di una gara GT che ha riempito il fitto programma del fine settimana. Ben 18 piloti su un totale di 25 erano fuori il tempo massimo di qualifica. Il prossimo anno lasciate a casa quelli che vanno più forte!

### Delegazione F.3 Euro 3

Questi signori del "tre" europeo, si sono presentati a Macao senza degnare di un saluto il team Ombra, che dopo aver inviato richiesta d'iscrizione (e relativo cash...) per il campionato 2009, era in attesa di una risposta. Bastava un visita di 5 minuti in un weekend di 4 giorni... Maleducati.

### Hulkenberg fuffone 2

A Nico Hulkenberg, ultimo di una generazione di vincitori di titoli che disertano Macao per evitare il rischio del campione battuto. Peggio per voi....

### Taxista di Macao 1

Quando vedono salire a bordo delle loro vetture un qualsiasi addetto ai lavori con un pass al collo, nella testa dei taxista macaensi scatta una molla e diventano piloti. Ed è vero terrore, anche perché gli spazi di frenata sono quelli di Max Chilton... Vedi sopra...

### Regia TV 0.5

Alla regia televisiva che ha coperto l'evento di Macao. Forse giocava a "scansare" le azioni di spicco, è c'è riuscita alla grande. Sia in Formula 3 sia nella gara moto, il regista si è ben difeso, ma il jolly lo ha calato nella seconda gara del WTCC, mancando il momento clou tra i duellanti per il successo Thompson e Farfus. Cambiare mestiere no?

### Ruttomane 0.

Ad un fotografo inglese di una nota agenzia che si è immedesimato nei suoi antenati coloni di qualche centinaio di anni fa. Ha trascorso il weekend ruttando in sala stampa al motto di "Sorry, I'm english". Caso disperato.

### Pilota violento -10

A quel pilota cinese che nel pieno della qualifica di un avvenimento di contorno, si è fermato in pit-lane tirando uno schiaffone ad uno dei suoi tecnici. Il briefing tecnico più veloce nella storia delle corse.



# Il pagellone



Incontro ravvicinato tra Bianchi (14) e Merti (20)

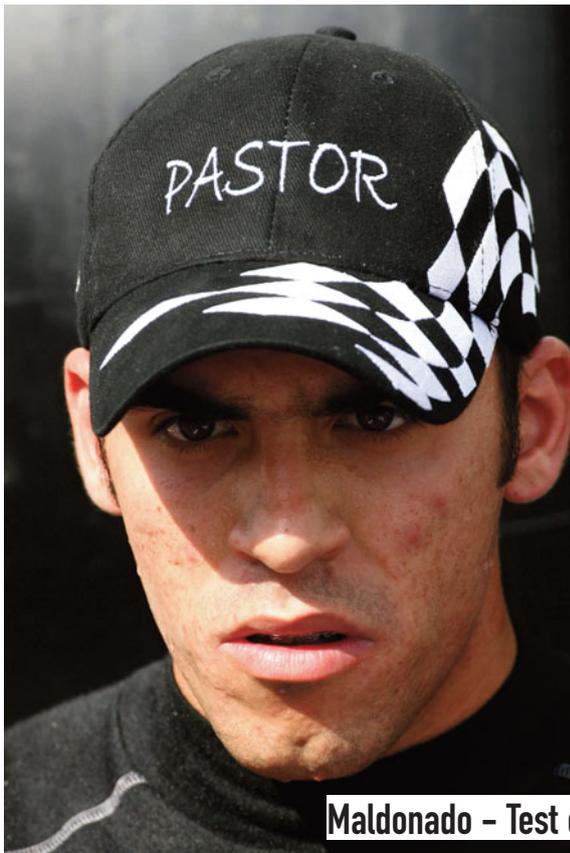
# di Macao

# Sei campione? Guiderai una F.1

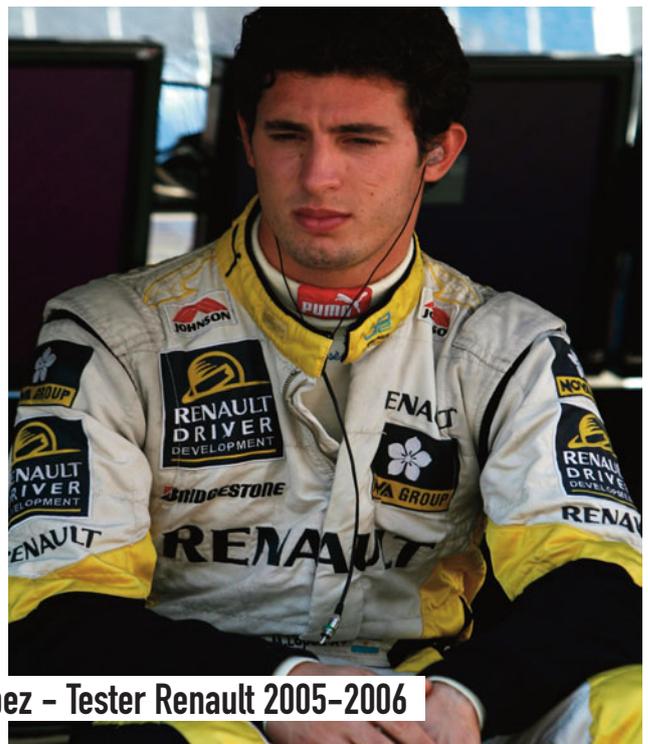
di Massimo Costa

Dal piccolo circuito di Varano al polo tecnologico di Le Castellet, dalla semplice Tatuus di F.Renault 2.0 alle sofisticate monoposto di F.1. Il percorso, lungo e denso di trappole, può apparire impossibile da portare a compimento. È invece il fiore all'occhiello della serie italiana della F.Renault, una sorta di record che ben poche categorie propedeutiche possono vantare. Tutti i piloti che hanno vinto il tricolore, dal 2000 al 2006, sono riusciti a guidare le vetture del mondiale. Non importa come, se nei Gran Premi o soltanto in un test, l'importante è che il sogno che accompagnava i ragazzi fin da quando correvano in kart sia stato esaudito. Poi si sa, che per entrare a far parte del circus iridato subentrano vari fattori, anche politici oltre che di capacità manageriale. Felipe Massa, campione nel 2000 della F.Renault, è l'uomo che ha avuto maggior successo, entrando in F.1 dopo pochi mesi con la Sauber ed alla Ferrari da tre stagioni. Ryan Briscoe, vincitore del titolo tricolore nel 2001, ha guidato più volte la Toyota avendo anche la possibilità di vivere il weekend di un Gran Premio girando nelle prove libere del venerdì, quando queste permettevano l'utilizzo di un terzo pilota. Toyota ha poi fatto scelte diver-

se e Briscoe ha intrapreso una brillantissima carriera negli Stati Uniti. Franck Perera, come l'australiano Briscoe, è stato pilota del Toyota Driver Program ed ha potuto salire a diverse riprese sulla monoposto di F.1 costruita a Colonia. Perera ha vinto l'italiano nel 2003. Prima di lui, il successo lo aveva colto José Maria Lopez, argentino. Un trionfo che lo portò ad essere inserito nel Renault Drivers Development e come tale a divenire tester del team di Flavio Briatore. Ma dopo promesse e speranze, la porta di un posto ufficiale in F.1 non si è mai aperta. Tornando nell'ambito Toyota, Kamui Kobayashi, campione italiano nel 2005, è il più serio candidato a prendere il posto un domani non lontano di Trulli o Glock. Pastor Maldonado, primo nel 2004, poté guidare la Minardi F.1 ancora prima di salire di categoria mentre Dani Clos, campione nel 2006, è entrato proprio quest'anno nell'orbita Williams. Mika Maki (titolato nel 2007) e pilota Red Bull è anch'egli candidato a salire su una F.1 se ben si comporterà nel corso del 2009 mentre per Pal Varhaug, fresco campione, è ancora presto per tracciare un futuro. Di sicuro, va rimarcato che in ogni caso tutti i piloti sopra citati hanno potuto affrontare una carriera dignitosa che li ha visti protagonisti nelle più importanti categorie del mondo.



Maldonado - Test con Minardi 2005



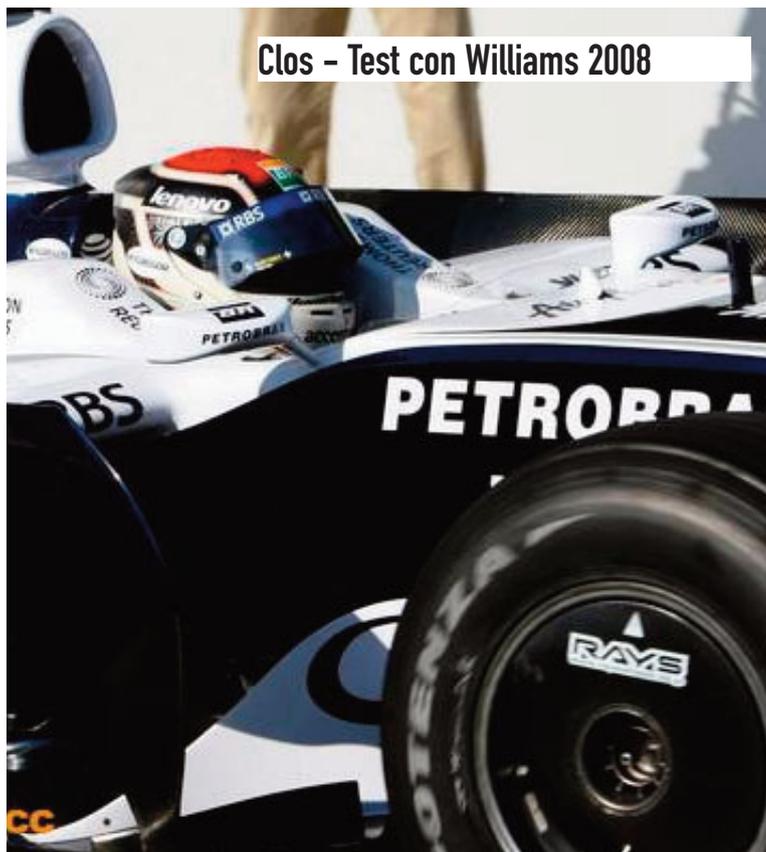
Lopez - Tester Renault 2005-2006



Massa - Pilota Sauber e Ferrari



Kobayashi - Tester Toyota 2008-2009



Clos - Test con Williams 2008



Perera - Tester Toyota 2006



Briscoe - Tester Toyota 2003-2004



La Seat ha saputo creare un gruppo che ha fortemente voluto la vittoria della Casa, prima di tutto



# L'unione fa i campioni



di Dario Sala

“Per vincere un campionato, devi essere un pilota molto consistente, ma devi anche avere alle spalle una squadra che ti permetta di esserlo”. Yvan Muller, dopo essere diventato il nuovo campione del mondo del WTCC con la Seat, ha messo l'accento su molte cose della sua carriera, ma volutamente ha calcolato la mano quando ha parlato della squadra e di quanto sia stata abile a metterlo nelle condizioni di vincere. Il motore Tdi, con la sua enorme coppia, ha sicuramente giocato un ruolo chiave nella vittoria finale, ma c'è dell'altro. Un aspetto che è alla base di tutti i successi recenti del motorsport: l'unità della squadra. Obiettivo molto facile da pubblicizzare sui comunicati stampa, ma tremendamente difficile da realizzare soprattutto quando nel team si hanno cinque piloti che hanno alle spalle vittorie in campionati prestigiosi del Turismo, se non addirittura la Formula 1. Provate voi a convincerle solo uno a mettersi al servizio degli altri qualora le necessità del campionato lo richiedano. Invece, il tanto criticato Jaime Puig, dopo aver preso sonore lezioni in passato, ci è riuscito. A marzo, quando la squadra Seat venne presentata a Madrid, sembrava di assistere al solito copione di dichiarazioni buone per la stampa. “L'importante è il titolo costruttori. L'obiettivo del 2008 è la vittoria della Seat, poi se arriverà anche quella nei piloti tanto meglio”. Erano queste le dichiarazioni che giungevano dal palco da parte dei responsabili della formazione spagnola. Ebbene non erano fandonie. La Seat durante l'anno ha realmente lavorato come una vera squadra. Gli ordini erano precisi. Le prime due macchine meglio classificate in gara, teoricamente non avrebbero potuto essere attaccate da chi seguiva. Questo almeno nella prima corsa del weekend. Portare a casa il massimo possibile per poi correre gara due con maggiore libertà. Un compito non facile, perché ogni tanto qualcuno dei piloti non ha rispettato le consegne, cercando la prestazione personale. Tutto sommato però, le cose hanno funzionato e la Seat ha racimolato punti. Un esempio della unità degli uomini Seat lo si è visto anche in qualifica a Imola e Monza, quando le scie erano fondamentali per avanzare nello schieramento di partenza; i cinque piloti hanno mandato in scena un balletto rischioso, ma efficace, che li ha visti procedere tutti assieme scambiandosi le posizioni e tirandosi a vicenda. Lavori che si sono tradotti in vittorie o buoni piazzamenti. Ma sono tanti i momenti da ricordare. La quinta messicana, le quattro vittorie nelle prime quattro gare con piloti diversi e soprattutto il non ostacolarsi mai durante le gare. Un esempio della unità degli uomini Seat lo si è visto anche in qualifica a Imola e Monza, La Seat insomma, ha saputo creare un gruppo che ha fortemente voluto la vittoria della Casa, prima di tutto. Poi è logico, all'interno qualche malumore è circolato. ►

segue a pag 4

Esiste un vincente e uno sconfitto oppure chi è soddisfatto della sua stagione e chi invece non vede l'ora di riprendersi la rivincita sui compagni di squadra. Una squadra vera dovrà sapere gestire tutto questo per il 2009, ma l'impressione è quella che davvero la Seat, attraverso una sua metamorfosi interna, abbia imparato a vincere.

Il rovescio della medaglia invece, vede una BMW che evidentemente non ha imparato a perdere. La vittoria della Seat non è stata proprio digerita. Ma i vertici della squadra è tutto l'anno che dimostrano di non sapere accettare la sconfitta. Fra lettere, dichiarazioni, minacce di ritiro, Mario Theissen per 12 mesi ha messo pressione alla FIA per far cambiare le cose. La sua tesi sul fatto che non esiste nessun campionato che schieri motori aspirati e motori turbo sullo stesso schieramento, ha un senso e può essere sostenuta. E' innegabile infatti che in certe situazioni come l'altura, il motore sovralimentato abbia dei vantaggi e questo non va bene. Non ci sta invece, che si eserciti una pressione costante sulla Federazione e sul Bureau affinché si penalizzi. Il regolamento del diesel è molto vecchio e non in linea con i tempi, perché nessuno prima d'ora si era presentato con questa soluzione. La FIA quest'anno ha accumulato molti dati e fatto molta esperienza attraverso le prestazioni della Seat, ed ora ha in mano i riscontri per poter intervenire. Dal prossimo anno vi saranno dei provvedimenti regolamentari con buona pace dei tedeschi. Ma sarà davvero la cura per tornare a vincere? I discorsi innescati da Monaco (anche dai piloti purtroppo) hanno nascosto una verità triste per Monaco. La 320si non è quel ferro vecchio che si è voluto far credere, ma una vettura che può vincere in quasi tutte le condizioni. Il problema è che quest'anno i piloti non l'hanno sfruttata a dovere a causa dei tanti errori fatti durante le gare che si sono tradotti in una mancanza di punti. In più, va annotato come la Casa tedesca non abbia saputo intervenire a sui piloti quando questi si sono rifiutati di lavorare (vedi le scie di Imola) per l'interesse del marchio, nonostante le direttive ci fossero. In pratica, non si è voluto aiutare Andy Priaulx che, guarda caso, era ancora il migliore degli uomini BMW e ad un paio di loro dava un po' fastidio vederlo ancora vincere. Certo, probabilmente le cose avrebbero potuto essere diverse se Theissen si fosse fatto vedere di più al muretto, impartendo ordini precisi e una direzione omogenea. Invece il risultato è che il primo dei piloti BMW in classifica generale è dietro ad uno della Chevrolet. E la Lacetti non ha il turbodiesel.... Mario Theissen, già molto criticato per aver fatto perdere la terza posizione in campionato a Robert Kubica in F.1, dovrà riflettere anche su quanto avvenuto nel WTCC. Stiamo parlando di due realtà chiaramente diverse, ma che sembrano riflettere un male comune del costruttore.



**Vittorie**  
**12 Seat**  
**6 BMW**  
**5 Chevrolet**  
**1 Honda**





In pratica, non si è voluto aiutare Andy Priaulx che, guarda caso, era ancora il migliore degli uomini BMW e ad un paio di loro dava un po' fastidio vederlo ancora vincere

# Ha da passa' 'a nutturata...

di Marco Cortesi

Iniziano le prime scosse nel panorama Endurance 2009. Dopo una stagione 2008 segnata, finalmente, da battaglie stellari tra case costruttrici ufficiali, tutto sembrava pronto per un'ulteriore espansione, prima che il tracollo dell'economia globale mettesse un grosso punto di domanda ai programmi per la prossima stagione. Con il debutto in pista della nuova e cattivissima Honda-Acura LMP1, probabile terza forza nel duello franco-tedesco, e con ulteriori novità che bollono in pentola, si intravede però un quieto ottimismo per quanto riguarda le presenze ad alto livello a Le Mans, in LMS ed ALMS, pur con la mancata presentazione dell'atteso prototipo/esperimento Toyota al Fuji. Prima di tutto, è da sottolineare un dato importante nella crisi delle case automobilistiche, ovvero il fatto che i tre colossi americani siano attanagliati da problemi diversi, e di ben maggiore gravità, rispetto all'industria automobilistica europea e giapponese. Mentre a casa nostra il problema principale è il calo delle vendite (dannoso ma non tale da far crollare aziende reduci da un periodo sufficientemente positivo), negli USA il problema maggiore è la spesa sanitaria e previdenziale per lavoratori ed ex lavoratori che, anche a causa dei crolli di chi gestiva i fondi, hanno penalizzato le aziende di diversi settori. Spese che sono arrivate a generare miliardi di euro di debiti.

segue a pag 50





Ma se GM, Ford, Chrysler, nonostante tutto, sembrano ancora in grado di proseguire il loro impegno nelle competizioni, per privati o piccoli costruttori il discorso si fa più difficile, impossibilitati nel reperire i finanziamenti necessari dagli sponsor, ovvero da quelle aziende entrate nella spirale della crisi. Ed ecco, come conseguenza, la chiusura di Embassy Racing ed Essex Racing, il blocco dei progetti LMP di Luc Alphand e del Rollcentre di Martin Short. Anche per Prodrive e David Richards, nonostante l'arrivo dei nuovi soci kuwaitiani, potrebbero esserci problemi a fare quadrare i conti, compromettendo il vociferato progetto Aston Martin. In attesa che le nuvole sulla situazione finanziaria si diradino, per il 2009 europeo è lecito aspettarsi il consueto duello Audi-Peugeot, su livelli impossibili per chiunque altro non abbia alle spalle capitali faraonici. Da vedere come si deciderà di gestire la nuova stagione, se con vetture significativamente nuove per entrambi o con evoluzioni più o meno marcate, mentre negli Stati Uniti è prevedibile un inserimento di Acura tra i favoriti in maniera stabile, in attesa di sapere quali saranno le decisioni Porsche per i piani futuri. Il costruttore di Stoccarda è al bivio di un potenziale salto in LMP1, che potrebbe riportare da protagonista anche a Le Mans un nome storico nonché uno degli esempi di successo aziendale degli ultimi anni.

Pronta ad attendere nuovi arrivi, e a mettere una pezza ai preoccupanti decolli che avevano caratterizzato la prima parte della stagione, l'ACO ha nel frattempo comunicato le novità regolamentari per il 2009, e le linee guida per il 2011. Tra le modifiche del prossimo anno, quasi tutte annunciate, la tanto attesa riduzione di prestazioni e di carico aerodinamico. I prototipi monteranno un'ala di larghezza ridotta, già vista all'Estoril e non particolarmente appagante dal punto di vista estetico, insieme a restrittori più penalizzanti e ad una ricerca aerodinamica semplificata, con la riduzione di ali "mimetizzate" e appendici



varie. Novità ci saranno anche per le temperature all'interno dell'abitacolo e per i pit-stop. Rallentate le operazioni di cambio gomme, con due uomini ed una sola pistola, per l'abitacolo sarà necessario il rispetto di una temperatura massima in vettura di 32 gradi. Non è la prima volta che si tenta di regolare la questione: da vedere se saranno rispettati i propositi di fermare le vetture che non rispetteranno i limiti. Come ultima nota, è stato finalmente alzato a 7 litri il limite per i motori derivati dalla serie in LMP1. Modifica pensata quasi specificamente per i motori LS7 delle

Corvette ma che rischia di arrivare troppo tardi per ogni coinvolgimento ufficiale. Per quanto riguarda il 2011, nuove precisazioni sono giunte sul capitolo motori. È innanzitutto confermata l'ulteriore riduzione prestazionale che ci si aspettava: i motori della futura LMP1 saranno simili, come caratteristiche, agli attuali LMP2, sancendo anche la fine dei V12 Diesel, mentre per quanto riguarda la nuova LMP2, si verificherà un ampio ricorso ad unità derivate dalla produzione. Arrivate anche precisazioni sulla tecnologia ibrida: ammessa fuori classifica fin dal 2009, si dovrà

però limitare ad un sistema di recupero energia in frenata, senza (per ora) arrivare a comprendere tecnologie ibride heavy-duty come quelle viste sui modelli di produzione. Da sperare che questo dettaglio non raffreddi l'interesse Toyota, che già con la Toyota Supra HV R aveva mostrato di voler osare di più nell'integrazione tecnologica. Per altre novità, da tenere d'occhio saranno le conferenze stampa del 28 novembre (Audi) e del 6 dicembre (Porsche), con anche l'incognita dei nuovi rapporti tra le due aziende pronte ad essere messa sul tavolo...



**La crisi economica attanaglia i piccoli team della Le Mans Series. Qualcuno ha dovuto gettare la spugna, come l'inglese Rollcentre, sopra, o la squadra danese Essex, sotto. Troppo alti i costi di gestione da sopportare. E meglio non stanno i costruttori minori quali Pescarolo, a sinistra, o Courage, in alto. Che non solo devono fare i conti con le difficoltà nel reperire sponsor, ma si confrontano con realtà quali Audi e Peugeot, il cui livello di competitività è impossibile da raggiungere**





Nationwide Series

# Finalmente Clint Bowyer!

di Marco Cortesi

Dopo diverse stagioni in cui l'obiettivo era sfumato di poco, Clint Bowyer (sopra) ha finalmente centrato il suo primo titolo NASCAR. Al primo anno con titolazione Nationwide Series, dopo la lunga avventura con il marchio Busch, la serie cadetta ha regalato ancora una volta un finale tiratissimo che ha visto prevalere l'alfiere del team Childress su Carl Edwards, campione uscente. A farla da padroni sono stati ancora i protagonisti della Sprint Cup, vincitori di quasi tutti gli appuntamenti, insieme ai nuovi talenti Joey Logano e Brad Keselowski, al successo rispettivamente in una e due prove, e già predestinati a calcare il palcoscenico maggiore. Per Bowyer, fenomeno giovanile del motocross convertito alle stock-car, la vittoria ha un sapore particolare: partito da zero, e con limitate risorse economiche, il ventinovenne del Kansas si è fatto strada a suon di vittorie grazie

allo stile del killer: nascondersi e aspettare, guidando pulito ed approfittando degli errori altrui. Dopo il salto di qualità, arrivato in seguito alle vittorie in Late Model per mano di Richard Childress, Bowyer aveva sofferto le vittorie di Martin Truex Jr, riuscendo però a concretizzare il suo talento nella categoria maggiore. Finalmente, dopo essersi spesso e volentieri messo alle spalle i più blasonati compagni di squadra in Sprint Cup, è arrivata anche la soddisfazione del primo campionato, ottenuto nel suo stile, con un atteggiamento schivo e con una condotta di gara da ragioniere. Alla ribalta della Nationwide Series 2008 è passato anche lo squadrone di Joe Gibbs. Il team motorizzato Toyota ha scelto di alternare sulle proprie vetture diversi piloti, contando sui successi di Stewart, Hamlin, Logano e, soprattutto, di Kyle Busch. I suoi 10 successi in una stagione sono già storia, così come la donazione di centomila dollari al precedente detentore del record,

Sam Ard, sommerso da problemi di salute ed economici. In attesa degli sviluppi della difficile situazione attuale, la Nationwide Series pensa al prossimo anno congelando il pacchetto tecnico. Anche nel 2009, la sfida sarà accesa, con i mattatori della Sprint Cup a fare incetta di vittorie, ed i "regular" della serie a battagliaire per uno spazio in top-5. Sapendo però che, in caso di vittoria, un po' di grandi nomi messi alle spalle potrebbero essere un buon biglietto da visita per trovare una vera grande occasione.

## La classifica finale Nationwide Series

1. Clint Bowyer 5132;
2. Carl Edwards 5111;
3. Brad Keselowski 4794;
4. David Ragan 4525;
5. Mike Bliss 4518;
6. Kyle Busch 4461;
7. David Reutimann 4388;
8. Mike Wallace 4128;
9. Jason Leffler 4086;
10. Marcos Ambrose 3991

## Truck Series

# Johnny Benson di un soffio

di Marco Cortesi

Non è giovane e non è rampante, ma è Johnny Benson (**sotto**) a vincere la battaglia più tirata del 2008 in NASCAR. Pochi giorni dopo l'annuncio della sua partenza dal Bill Davis Racing, squadra numero uno di casa Toyota, Benson si è messo dietro Ron Hornaday ad Homestead, vanificando la disperata rimonta del rivale e conquistando il secondo titolo della carriera dopo la vittoria in Busch Series nel 1994. Quarantacinque anni, una grande passione per il buon vino ed una carriera di raccolti inferiori alle attese alle spalle, Benson si afferma in quello che potrebbe essere il suo ultimo anno in pista a tempo pieno. Per il 2009 ci sarà probabilmente

un programma part-time, condito da qualche apparizione in Nationwide Series e nelle innumerevoli gare late-model del nativo Michigan. Sono tempi duri per tutti: con la crisi che mette a rischio la stessa esistenza dei costruttori statunitensi, la Craftsman Truck Series, pronta a cambiare sponsor e diventare Camping World Truck Series, si presenta come l'anello più debole della catena. I successi dei debuttanti Scott Speed e Donny Lia hanno solo parzialmente dato brillantezza ad una situazione zoppicante, che ad un livello competitivo mediamente più basso che in passato non ha affiancato una netta riduzione dei costi. Dietro ai programmi a tempo pieno, piccole realtà arrancano in attesa di provvedimenti. Come il monomo-

tore, lo spec engine che già equipaggia le vetture di diversi campionati Late Model e che potrebbe, oltre che limare le spese, limitare lo strapotere dei (pochi) team full-budget. In attesa che il vento cambi, si resta alla finestra, con qualche campione in meno e qualche preoccupazione in più.

### La classifica finale Craftsman Truck Series

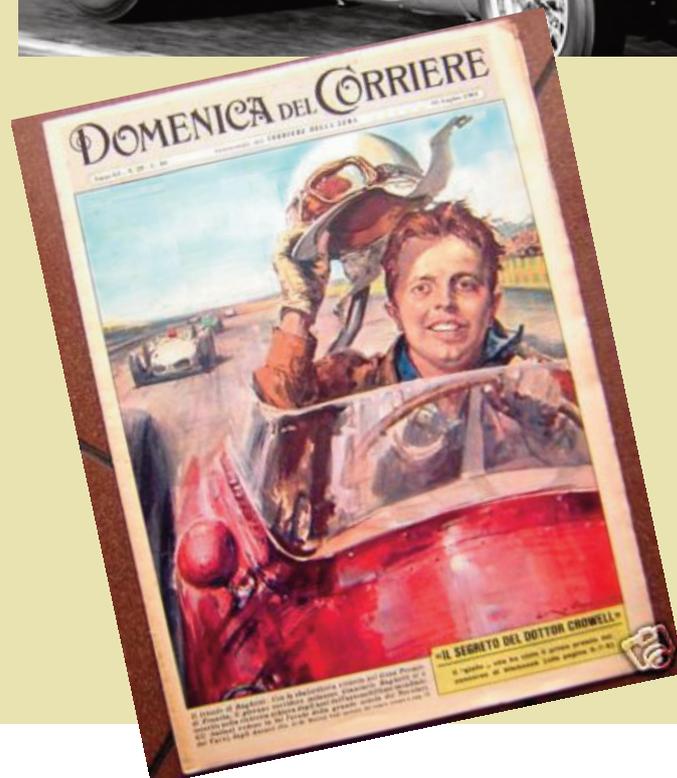
1. Johnny Benson 3725;
2. Ron Hornaday 3718;
3. Todd Bodine 3621;
4. Erik Darnell 3412;
5. Matt Crafton 3392;
6. Mike Skinner 3363;
7. Rick Crawford 3315;
8. Dennis Setzer 3197;
9. Jack Sprague 3125;
10. Terry Cook 3072.



# Ruote nel

## Giancarlo Baghetti Quel lampo su Reims

di Carlo Baffi



Come Nino Farina ha vinto all'esordio in Formula Uno. Giancarlo Baghetti, classe 1934, è il secondo pilota a detenere questo record. Due italiani. Il primo lo realizzò alla guida dell'Alfa Romeo, il secondo della Ferrari. Due primati sostanzialmente differenti. A Farina spettò di diritto, dal momento che il Gran Premio di Gran Bretagna del 1950 inaugurava il mondiale di F.1, quindi senza precedenti. Baghetti invece, se lo conquistò con una vera e propria impresa il 2 luglio del 1961, sul circuito francese di Reims. Un risultato, per la verità, preceduto da un'altra importante affermazione del giovane pilota milanese, la prima in assoluto con la Rossa. Si tratta del Gran Premio di Siracusa, disputatosi il 25 aprile di quello stesso anno. Una gara non valida per il campionato del mondo, ma altrettanto importante, in quanto rappresentava il banco di prova di inizio stagione. In quell'occasione, fu Enzo Ferrari in persona a telefonare alla redazione RAI di Telesport, dicendo che Baghetti "li aveva stracciati tutti!" Trionfo che si ripeté qualche mese più tardi:

# tempo



nel Gran Premio di Francia per l'appunto. Il 26enne vi prese parte al volante di una Ferrari 156, per l'esattezza la quarta. Ovvero, quella della Scuderia Sant'Ambroeus diretta da Eugenio Dragoni, futuro direttore sportivo del Cavallino. Si trattava di una mossa politica, in quanto Ferrari intendeva dare una chance ad un pilota italiano, ma non in via ufficiale. Le recenti disgrazie, avevano scatenato feroci attacchi nei suoi confronti. Per cui il Drake, temeva nuovi incidenti e soprattutto che le vittime fossero piloti di casa nostra. Da qui l'idea di dare

una vettura alla Fisa, che non potendo iscriversi, la girò alla scuderia di Dragoni. Partito col 12° tempo (su 26 partenti), Baghetti, si trovò alle prese con non poche difficoltà nella prima parte della gara, ma dopo averle superate diede inizio ad una grintosa rimonta. Raggiunse le posizioni di testa, occupate da altri tre alfieri del Cavallino: Phil Hill, Von Trips e Richie Ghinter. A dargli una mano entrò in gioco pure la dea bendata. Hill e Ghinter finirono tra i doppiati, mentre Von Trips fu costretto ad abbandonare causa il cedimento del motore. Le fasi finali

della corsa furono animate dal duello tra Baghetti e Dan Gurney. Ferrari contro Porsche. I due si superarono più volte fino all'ultima curva, quando l'italiano prese la scia del rivale fino a 300 metri dall'arrivo, precedendolo poi di un soffio. Un solo centesimo di secondo, con cui veniva eguagliato pure il primato di Fangio, che sette anni prima beffò Kling, sempre a Reims. Una vittoria a cui i media diedero un notevole risalto, ma che paradossalmente preoccupò il Drake. La monoposto non era quella ufficiale, aveva ancora un motore a 65° anziché a 120° ed inoltre non era di suo pieno gradimento che si parlasse più del vincitore, che della 156. Una vittoria però destinata a rimanere un episodio isolato nella carriera di Baghetti. Per lui il '61 fu avaro di soddisfazioni, fatta eccezione del giro veloce siglato nel drammatico Gran Premio d'Italia, che costò la vita a Von Trips. L'anno successivo, ci fu la promozione a pilota ufficiale, ma con la cacciata dello staff dirigenziale, tra cui l'ingegner Carlo Chiti, Baghetti si trovò a guidare una vettura poco competitiva. A Maranello crebbe il malumore e di fronte ad un incer-

tezza dei programmi, Baghetti raccolse l'offerta della neonata ATS. La scuderia fondata da Chiti e da altri epurati del Cavallino. Un sogno che però svanì quasi subito con un solo GP terminato su cinque. Sorte pressochè analoga, ebbe pure l'avventura con la Scuderia Centro Sud, che vide Baghetti gareggiare per sei gare senza acuti, a bordo di una vecchia BRM. Ormai sul viale del tramonto, negli anni successivi si limitò a correre soltanto il Gran Premio d'Italia al volante di vetture private, quali Brabham Climax, Ferrari e Lotus-Ford. Fu l'epilogo di una carriera cominciata nel 1956, a Monza, nella Coppa Madunina con un'Alfa Romeo TI, proseguita nelle gare Gran Turismo e Sport, con le Abarth e nella Formula Junior con una Degradada. Poi il faticoso incontro con Ferrari nel 1961, con tutto quello che ne seguì. Abbandonate le corse, Baghetti rimase nel mondo delle corse come fotografo, sua grande passione dopo, ovviamente, quella dei pistoni. Collaborò con magazine dell'auto e della moda, prima di fondare il periodico Auto Oggi. Afflitto da un male incurabile, si spense a Milano, il 27 novembre del 1995.

Miss

italiaracing

