

Italiaracing  
.net

# MAGAZINE

n.16

9 dicembre 2008

# Honda anomala

Lo tsunami provocato dal ritiro del giapponese rischia di squassare la F.1, e potrebbero arrivare altre defezioni. Il Circus rischia l'estinzione?



# Sole calante

di Massimo Costa

Non se lo aspettava neanche Bernie Ecclestone, l'uomo che sa sempre tutto, che solitamente anticipa quello che accade nel mondo della F.1. Il ritiro della Honda è giunto inatteso anche per Nick Fry e Ross Brawn, coloro che tenevano le redini della squadra che nel 2008 ha schierato Jenson Button e Rubens Barrichello. A Brackley, sede della Honda Racing, stavano lavorando sodo sulla nuova monoposto che tra l'altro era stata una delle poche a presentare nei test di Barcellona la configurazione aerodinamica per il 2009. Valutando, inoltre, i possibili nuovi piloti per la prossima stagione da affiancare al confermato Button, ovvero Bruno Senna e Lucas Di Grassi. Insomma, si guardava avanti con fiducia ed entusiasmo per cercare di cancellare due annate terribili. Per questo era stato ingaggiato a inizio 2008 Brawn e creata una nuova galleria del vento. Niente lasciava presagire che giovedì 4 dicembre il presidente della Honda, Takeo Fukui, quasi imbarazzato, annunciasse al mondo il ritiro dalla F.1 del marchio che dirige. Non ha avuto mezzi termini Fukui, non si è nascosto, affermando che la crisi economica mon- ▶

segue a pag 16

A dramatic sunset over a racetrack. The sun is low on the horizon, creating a strong orange and yellow glow. Silhouettes of trees and a fence are visible in the background. In the foreground, the rear of a Formula 1 car is visible, including the rear wing and a large rear tire. The overall mood is somber and reflective.

**760 dipendenti Honda Racing F.1 senza lavoro  
Contratto con Jenson Button stracciato  
Futuro della F.1 con 18 monoposto  
A rischio dopo il 2009 la Toro Rosso**

*La Honda si avvia verso il tramonto. L'avventura in F.1 si è conclusa non lasciando particolari ricordi se non una vittoria a Budapest nel 2006 al termine di un Gran Premio condizionato dalla pioggia*



diale lo costringeva, anche per il rispetto dei dipendenti dell'azienda, ad operare tale scelta. Che, secondo le prime stime, permetterà a Honda di risparmiare almeno 400 milioni di euro. Già il 6 maggio scorso, si era deciso di chiudere il team satellite Super Aguri, ma questa operazione era stata decisa su pressione di Brawn e Fry che non volevano dispersione delle forze economiche da parte della Casa giapponese. Ecclestone non si è mostrato turbato più di tanto, del resto è in F.1 da ormai 40 anni e ne ha viste di tutti i colori. Rilanciando con sicurezza: "Ci sono almeno tre gruppi

che possono rilevare il team Honda". Anche Fry ci crede e con l'aiuto di Brawn si è messo a caccia di qualcuno che potrebbe mantenere in vita la squadra. Hanno tempo fino all'1 marzo. Si parla di David Richards e della sua Prodrive, ma forse ci si dimentica che questo signore ha già bidonato una volta dopo essere stato scelto dalla FIA, e da una lunga lista, per entrare in F.1 un paio di anni fa. Tante parole, poca sostanza. Comunque, Fry offre la struttura, le macchine che continueranno ad essere sviluppate (finché c'è speranza...), il personale, anche se ora sta tremando. 7

60 persone sono sul piede del licenziamento. I giapponesi torneranno in patria e verranno inseriti nell'azienda, ma il personale europeo dovrà iniziare a bussare porte. E i piloti? Button potrebbe finire alla Toro Rosso, Barrichello era già dato per licenziato mentre Senna dovrà rivedere i propri sogni. Il terremoto Honda ha aperto gli occhi a molti nell'ambito F.1. Adam Parr, CEO della Williams, forse con poca diplomazia si è spinto a dire che un altro grande costruttore lascerà entro breve la F.1. Subito il mirino ha inquadrato la Toyota, ma da quelle parti si sono affrettati a

dire che loro rimarranno nel circus. Toro Rosso è destinata a uscire dalla F.1 alla fine del 2009. Gerhard Berger ha ceduto il 50 per cento della proprietà a Dieter Mateschitz che ha iniziato a cercare eventuali compratori. Con i nuovi regolamenti infatti, Toro Rosso dal 2010 dovrà costruirsi in casa la monoposto da zero e non potrà più utilizzare i telai Red Bull. Mateschitz non può permettersi di accollarsi una simile spesa moltiplicata per due. Force India di Vijay Mallya è un altro punto interrogativo, anche se ora è nell'orbita McLaren Mercedes. Ma anche



**Ross Brawn ha già la valigia in mano e si guarda attorno per cercare acquirenti per il team Honda, in vendita. Nel caso lui e Fry dovessero trovare un compratore, non è detto che Brawn resti nel team**

a Woking hanno tirato la cinghia. Ron Dennis ha appena annunciato che nel 2009 alla voce budget dovrà impiegare 100 milioni di euro in meno. Nel mercato dell'auto, chi vive giorni difficili è Renault, ma non ci sono segnali di ripensamenti sull'impegno nel motorsport, che va anche ben oltre la F1. Sperando che qualche benefattore riesca a riportare in pista le ex monoposto Honda, ci si chiede quante macchine ci saranno al via del mondiale 2009? Al momento, 18. Pochissime, anche se la deadline è rappresentata dal numero 16. Sotto quella soglia

salterebbero tutti i contratti televisivi, allora in quel caso si correrebbe al riparo obbligando i team presenti a schierare una terza monoposto o a riempire gli schieramenti con monoposto della GP2, come avveniva negli anni Sessanta con le vetture di F2. Il presidente FIA Max Mosley, come leggete nelle pagine successive, già da tempo aveva iniziato a predicare di contenere i costi ritenendo allucinante che per schierare due monoposto si utilizzassero fino a 1000 persone. E lavorando su proposte come il motore unico, riduzione dell'aerodinamica e via dicendo.

# Le strane scelte dei Jap

di Valerio Faccini

Dice: non è semplice, per un occidentale, comprendere la mentalità giapponese. L'assunto è vero, anzi, verissimo. Una delle ultime riprove, in ordine di tempo, viene dall'improvviso ritiro della Honda dalla F.1. Un autentico terremoto, che ha scosso la massima espressione dell'automobilismo fin dalle fondamenta, gettando nel panico un po' tutti, dagli addetti ai lavori ai semplici appassionati. Ma qui non vogliamo addentrarci su quanto accadrà in seno alla casa giapponese e/o ai piani alti delle squadre avversarie e della FIA. Nemmeno ci interessa, in queste pagine, capire o prevedere cosa accadrà nelle altre branche del motorsport in cui la Casa fondata da Soichiro Honda era impegnata parallelamente alla F.1. Vogliamo invece volgere uno sguardo alla storia recente, dando un'occhiata al rapporto che è esistito tra la Honda e la F.1. Facciamo un salto indietro di una decina d'anni, sino alla stagione 1999. La Honda decide l'ingresso in F.1. Lo fa in modo graduale, non scegliendo di comprare una squadra, ma iniziando, prima di tutto il resto, a

costruire una vettura. La responsabilità tecnica è affidata ad Harvey Postlethwaite che optò di commissionare progetto e costruzione dell'auto (motore escluso, ovviamente) alla Dallara. L'auto scende in pista in diverse sessioni di test invernali, con al volante Jos Verstappen, dimostrando buone prestazioni. Il programma è però stoppato bruscamente in seguito alla morte improvvisa (per malattia) del bravo tecnico inglese. Strano che da un elemento esterno all'azienda del Sol Levante dipendessero le intere sorti di un programma così grande come l'ingresso in F.1. Ma tant'è: non è semplice, per un occidentale, comprendere la mentalità giapponese...

L'anno seguente la Honda entra come motorista unendosi alla BAR. Tra alti e bassi si arriva al 2002 quando i vertici della Casa giapponese entrano in forza nella squadra di Craig Pollock, scelta contraddittoria in quanto la Jordan con i medesimi motori era decisamente più competitiva. Successivamente, Honda si iscrive al mondiale con il proprio nome cancellando la BAR. Siamo giunti al passato prossimo. Aguri Suzuki, pilota con un passato in F.1, annuncia

segue a pag 4

## Le tappe

1999 – Honda affida il telaio a Dallara, progetto sospeso

2000 – Fornitura motori Honda a BAR e Jordan

2003 – Unione BAR - Honda

2006 – La BAR non c'è più, rimane Honda

2006 – Debutta la Super Aguri Honda

2008 – Il 6 maggio Super Aguri si ritira dal mondiale dopo 4 GP

2008 – Il 4 dicembre Honda annuncia il ritiro dalla F.1



*Button al volante della Honda nel 2008, in quella che è stata una stagione fallimentare sia per lui sia per il team diretto da Ross Brawn e Nick Fry*



sempre nel 2006 di aver costituito una squadra per correre in F1.

Si scopre presto che decide di avvalersi dei servizi di Takuma Sato, il pilota-feticcio per gli appassionati giapponesi. Dietro all'operazione c'è la Honda, che finanzia quasi interamente l'operazione. Lo scopo dell'iniziativa non è chiarissimo (ma, si sa, non è semplice, per un occidentale, comprendere la mentalità giapponese...). Forse la seconda squadra garantisce un peso politico doppio al costruttore nipponico, forse lo scopo è quello di far

correre Sato e qualche altra speranza giapponese, tipo Yuji Ide e Sakon Yamamoto, purtroppo dimostratisi tutt'altro che all'altezza del compito. Fatto sta che l'operazione si avvia in quattro e quattr'otto. La squadra ricicla letteralmente delle Arrows vecchie di quattro stagioni e la prima stagione chiude miseramente gli schieramenti. L'anno successivo il buon Aguri ottiene le Honda dell'anno precedente, dimostratesi più che valide (ottenendo la vittoria nel Gp d'Ungheria con Jenson Button) e così il secondo team sta

quasi sempre davanti alla prima squadra, che ha invece toppato il progetto della monoposto. Nel frattempo, la squadra con sede a Brackley decide di darsi un'immagine originale, rinunciando ad esibire i marchi degli sponsor paganti (e ad incassare moneta sonante, chissà come mai, ma, si sa, non è semplice, per un occidentale, comprendere la mentalità giapponese...) per adottare una presuntuosa livrea raffigurante il pianeta, quale parte di una campagna volta a salvare il pianeta terra con lo slogan "Earth Dreams". Come si

A red and white Super Aguri F1 car is shown from a side-rear perspective on a racetrack. The car features a prominent red and white livery with black accents. The word "SPEAKER" is visible on the sidepod, and "METRIS" is on the front wing. The driver's helmet is visible in the cockpit. The background shows a blurred green field and a white and blue barrier.

*Tra gli strani progetti Honda, quello Super Aguri. Il team satellite giapponese è stato creato praticamente per permettere all'eroe nazionale Sato di correre in F.1. Ma all'inizio del 2008, dopo 4 GP, la Super Aguri ha dovuto chiudere*

possa preservare il futuro della Terra schierando due monoposti di F.1 risulta oscuro a più d'uno, ma, si sa, non è semplice, per un occidentale, comprendere la mentalità giapponese...

All'inizio della stagione 2008, bruscamente, Honda chiude i rubinetti alla Super Aguri, la cui attività, a questo punto, occorrendo reperire le risorse in proprio per proseguire, dura quanto riesce a scamparla un gatto sull'Aurelia. Ignominiosamente la Super Aguri chiude i battenti a stagione appena iniziata. Lo scopo di que-

sto taglio è facilmente comprensibile (infatti la decisione è da ascrivere al pragmatico Ross Brawn, assunto a fine 2006 per tentare di far entrare la Honda nell'olimpo dei top team di F.1): concentrare soldi ed energie in un solo team. Nel frattempo la stagione procede come peggio non potrebbe e la Honda schiera la seconda auto fallimentare consecutiva. La monoposto è lentissima e riesce a conquistare, a Silverstone, in un GP pazzo, un podio grazie alla bravura del duo Brawn-Barrichello ed agli errori commessi da

quasi tutte le altre squadre. Si arriva ai giorni nostri, con la chiusura. Decisione non giudicabile se non da chi regge i cordoni della borsa. Certo che, ritirare il team un mese e mezzo dopo la fine del campionato (perché non subito?), dopo che sono stati provati piloti nuovi (Senna), dopo che sono stati svolti test con l'ausilio sia del pilota titolare Button sia del collaudatore Wurz con la configurazione aerodinamica 2009 lascia sgomenti. Ma, si sa, non è semplice, per un occidentale, comprendere la mentalità giapponese...

# Adagio con moto

Stop al programma F.1, il resto continuerà. La Honda fornisce i propulsori alla Indycar, monomotore, e negli USA sono sbiancati quando Takeo Fukui ha annunciato il ritiro dalla F.1. Invece, Fukui ha poi proseguito dichiarando che i piani del programma Indy non subiranno variazioni, si andrà avanti. Anche perché il mercato americano dell'auto sorride alla Honda. Per questo non subirà ridimensionamenti l'impegno nell'American Le Mans Series con le Acura, protagoniste in LMP2 ma pronta al debutto nella categoria maggiore, LMP1. Tutto tranquillo

anche dal versante della MotoGP La Honda HRC, benché sconfitta dalla Yamaha, non è colpita dalla decisione di Fukui. Dubbi si erano addensati anche sulla Formula Master. La categoria infatti, aveva un accordo con il team di F.1 per permettere al campione della serie di effettuare un test. Mentre i motori del monomarca sono Honda. Da qui le perplessità. Ma dalla Master fanno sapere che la categoria è indipendente, che i propulsori derivano dalla base della S2000 e sono reperibili in qualsiasi concessionaria. Il progetto racing è firmato N Technology e la

preparazione è della LRM. Quindi, nessun problema anche da questo versante. Anzi, pur sorpresi dalla decisione Honda, si sta già lavorando per coinvolgere nel progetto Master un altro team di F.1. Rimangono quindi da decidere le sorti dei programmi Honda nazionali, nel Super GT, dove sono schierate delle NSX ufficiali, e nella Formula Nippon, la cui presenza è a livello di fornitura di motori in concorrenza con la Toyota. Oltre che il destino della Accord nel WTCC, schierata in forma quasi privata dalla N Technology questa stagione.





La Honda proseguirà nella MotoGP in forma ufficiale, a sinistra, con Pedrosa e Dovizioso. Inalterato anche l'impegno nella Indycar, a destra la Patrick. Da definire invece la presenza nel WTCC con la Accord, auto schierata da N Technology. Quasi certa la continuazione nel Super GT, sotto



# Ruote nel

## Il rapporto sofferto tra la Honda e la F.1

di Carlo Baffi

Fondata da Soichiro Honda nel settembre del 1948, la Honda mosse i suoi primi passi nell'universo delle due ruote. Ben presto però, l'interesse si rivolse verso il settore automobilistico. Honda era infatti convinto che le competizioni contribuissero non solo a promuovere le vendite, bensì a stimolare la creatività dei propri tecnici. Il primo contatto con la Formula 1, avvenne negli anni Sessanta, realizzando un motore che Colin Chapman pensava di montare su una Lotus. L'idea non fu mai realizzata e l'ipotesi di costruire interamente un telaio era ancora lontana. Il vero e proprio esordio in pista, riguardò la F.2 ed ebbe luogo grazie alla fornitura di propulsori di 1300 cc alle monoposto della scuderia di Jack Brabham. Una soluzione che si rivelò vincente, in quanto le vetture inglesi vinsero ben 11 gare. Per il debutto ufficiale nella massima serie, occorre attendere il 2 agosto del 1964, nel Gran Premio di Germania. Al volante della bianca RA 271 c'era il 28enne americano Ronnie Bucknham, una scelta di ripiego, dal



John Surtees con la Honda RA300 vincitrice a Monza nel 1967

# tempo



Soichiro Honda nei primi Anni 60

momento che Honda non era riuscita ad ingaggiare il Campione del mondo '61, Phil Hill. Sul mitico Nurburgring, Bucknham si qualificò col 19° tempo, ma non finì la gara a causa di un'uscita di pista. In quello stesso anno, lo statunitense disputò altre due prove, in Italia e negli Stati Uniti. Nel 1965, impaziente di vedere qualche risultato, mister Honda schierò Richie Ginther, anch'egli americano, ma con maggiore esperienza. E i risultati cominciarono ad arrivare. Proprio nella gara conclusiva della stagione, sul circuito di Mexico City, Ginther portò alla vittoria la RA 272. Un'affermazione favorita anche dai ritiri di grossi calibri come il poleman Clark, Stewart e Graham Hill. Solo Dan

Gurney non si diede per vinto cercando di rimontare, ma Ginther non mollò e tagliò per primo il traguardo. Fu un trionfo storico, completato anche dal 5° posto di Bucknham. Ma il successo messicano, non ebbe il seguito sperato. Infatti, col cambio dei regolamenti che innalzarono la cilindrata da 1500 a 3000 cc, i tecnici nipponici dovettero ripartire da zero data la loro inesperienza. Nel '66, la RA 273 si dimostrò pesante e poco maneggevole, al punto da indurre Honda a farsi costruire una scocca dalla Lola in circa 6 settimane. La scelta si rivelò azzeccata e la nuova RA 300 si impose a Monza il 10 settembre 1967. A salire sul gradino più alto del podio fu John Surtees,

il "Figlio del vento", che partito dalla 4° fila scalò le posizioni fino ad avere la meglio nello sprint finale su Brabham e un generosissimo Clark. In vista del 1968, a Tokio decisero di potenziare il nuovo programma, realizzando due nuovi modelli. Dapprima la RA301, con telaio Lola ed un nuovo motore a 12 cilindri, e successivamente la RA 302, spinta da un 8 cilindri a V di 120°, raffreddato ad aria. Per entrambe le vetture, i risultati non furono quelli sperati. La RA 302 fu pure protagonista di un tragico incidente nel GP di Francia, in cui perse la vita il francese Jo Schlesser, che nel '68 prese il posto di Surtees. Un dramma che spinse la Honda a fermare la sua avventura in F.1. Un cammino che si concluse con 35 gare all'attivo, due vittorie ed una pole position. La lontananza dalla massima serie durò fino ai primi anni '80, quando riprese corpo il progetto di tornare alle corse, ma come fornitori di motori, proprio come vent'anni prima, supportando la Ralt di Ron Tauranac in F.2. I successi furono numerosi, ma siccome la Ralt non puntava alla F.1, i giapponesi si videro

costretti ad appoggiarsi ad un'altra compagine. Iniziò così l'avventura con la Spirit, un team fondato da ex tecnici della March, che nel 1983 debuttò nei Gran Premi con lo svedese Stefan Johansson. Dall'anno successivo, si formò il sodalizio con la Williams, che lanciò in orbita la casa nipponica. Il bilancio risultò eccezionale, con 5 titoli costruttori (con Williams e poi con McLaren) e quattro piloti, con Piquet, Senna e Prost. Tutto questo fino al GP d'Australia del 1992, quando la Honda annunciò una nuova uscita di scena. Fecero seguito 8 anni "sabbatici", fino al 2000, quando il colosso del Sol Levante tornò a fornire le unità motrici alla neonata BAR e alla Jordan. Dal 2006, riprese ad essere un costruttore a tutti gli effetti, rilevando le quote di maggioranza della BAR. L'avventura partì con grandi aspettative, che però vennero presto disattese. Il bilancio delle ultime tre stagioni: 1 pole e 1 vittoria. Quest'ultima ottenuta il 6 agosto 2006, quando da un rocambolesco Gran Premio d'Ungheria spuntò l'acuto di Jenson Button. Un'impresa isolata.



Mansell e Piquet, dominatori nella metà degli anni 80 con le Williams-Honda

# Mosley sculaccia i team

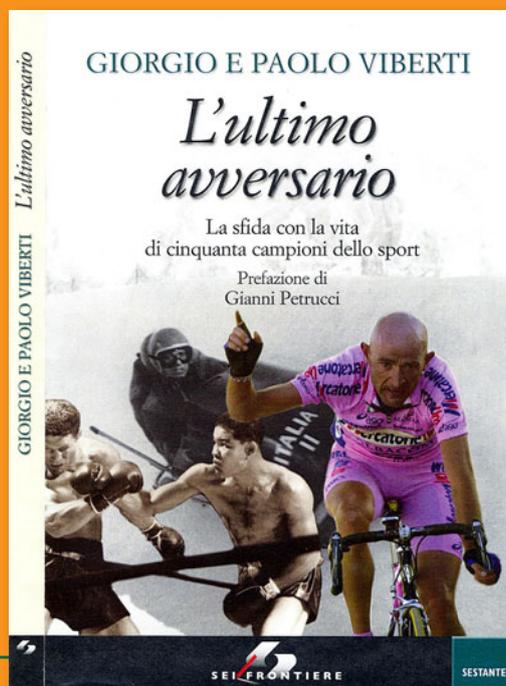
di Stefano Semeraro

*“Siamo tutti su una barca che affonda”*. Poche parole, durissime. Quasi sanguinose. Pronunciate da uno che di frustate se ne intende, Max Mosley. Il presidente della Fia ce l'ha con i team, “che sono come i passeggeri di una nave in pieno naufragio che discutono del colore delle cabine invece di cercarsi un posto sulle scialuppe di salvataggio”. Il problema, forse, è che nessuno sa bene dove stiano e come siano fatte le scialuppe di quell'enorme Titanic che si chiama F.1. Per Mosley il salvagente è una riduzione radicale dei costi. In altre parole: motore unico e cambio standard, test e sviluppo aerodinamico ridotti all'essenziale a partire dal 2010. La Cosworth diventerà il fornitore unico di motori “privati”, al prezzo complessivo di 8.3 milioni di euro all'anno (1.9 subito, il resto nel corso della stagione, ma i prezzi caleranno se più di quattro team decideranno di aderire). Chi vorrà continuare a costruirsi il propulsore in casa – Ferrari, ad esempio – dovrà comunque adeguarsi ai parametri sta-

biliti dalla Fia. Stesso discorso per il cambio, dove i fornitori dovrebbero essere Xtrac o XR. *“Attraverso la FOTA, i team vogliono ridurre del 20-30 per cento i budget attuali”*, ha continuato a infierire Max il fustigatore, “Noi invece puntiamo ad un taglio dell'80 per cento. Bisogna intervenire su tutto quello che il pubblico non vede, sui bulloni che costano un sacco di soldi e servono a risparmiare un millesimo di secondo. Roba che interessa solo meccanici e ingegneri”. Anche il fattore umano, secondo The President, va potato: *“Le telemetrie hanno costi elevatissimi, vanno conservati solo gli addetti “visibili”, quelli che servono a riparare la macchina”*. Mosley non ha tutti i torti. Ha ragione anche a dire che 1000 persone per mettere in pista due monoposte sono un'assurdità, e che vanno asciugati anche gli stipendi dei piloti (e magari anche i costi per i motorhome): *“Prendere un milione invece che venti è sempre meglio che restare a casa”*. Giustissimo. Bisogna però stare attenti a non buttare il bambino con l'acqua spor-

ca. Il caso Honda dimostra che i grandi costruttori quando decidono di andarsene non guardano tanto per il sottile, più che ridurre il budget lo aboliscono, che si fa prima. E se dopo la Honda se ne andasse anche la Toyota, e se Bmw, Mercedes, Ferrari, Renault perdessero interesse ad una F.1 troppo “standardizzata”? A Mosley piace l'idea di rendere di nuovo la F.1 frequentabile alle scuderie private, come accadeva un tempo, e l'idea ha un suo fascino. Ma quanti spettatori, quali contratti televisivi potrebbe attirare – oggi - un campionato nel quale a battersi per il titolo, mettiamo il caso, fossero la Prodrive e la Abramovich Motorsport? Quanto impiegherebbero i nuovi ricchi asiatici che tanto piacciono a Ecclestone a sfilarsi dal palcoscenico dell'austerità? Trovare il giusto equilibrio non è facile. Sono tempi grigi. Dallo champagne rischiamo di passare alla gazzosa, dalle ostriche al cavolo bollito. Forse non è un caso che l'unica nuova richiesta per ospitare un GP sia arrivata dalla Bulgaria.





Un particolarissimo viaggio nella storia dello sport attraverso il racconto delle gesta di cinquanta campioni quasi invincibili sul campo o in pista ma poi sorpresi e a volte battuti dal destino nella sfida con la vita. Da Achille Varzi a Jarno Saarinen, da Marco Pantani a Lou Gherig, da Fausto Coppi a George Best, da Joe Louis a Eugenio Monti: una carrellata di emozioni e sentimenti tra l'apoteosi del personaggio e la crisi dell'uomo.

In tutte le migliori librerie.

***L'ULTIMO AVVERSARIO***

di Giorgio e Paolo Viberti  
prefazione di Gianni Petrucci  
editrice SEI Torino



Per l'alsaziano  
numeri da record



Vittorie nel Mondiale: **47**

Vittorie in una stagione: **11**

Numero differente di gare vinte: **18**

Titoli iridati: **5**

# Potere vero

Chapeau. Tutti in piedi ad applaudire un campione vero, un fenomeno di valore assoluto. Un volto che il mondo dei rally dovrebbe stampare sui biglietti da visita e presentare a richiesta: ecco, questo siamo noi. Questo è il nostro campione.

Ancora una volta è difficile trovare le parole per commentare la prestazione di Sébastien Loeb, vincitore dell'undicesima prova stagionale (record assoluto) e della quarantasettesima in carriera (altro record assoluto). Regalando anche il titolo Costruttori alla Citroen.

Non è stato certo un successo facile quello dell'inzaziabile alsaziano, ma fortemente, fortissimamente voluto. Già il mese scorso, infatti, al termine del Rally del Giappone che lo aveva proclamato per la quinta volta campione del Mondo, SuperSeb aveva subito precisato che era contento, certo, ma anco-

ra di più era il sapere che avrebbe potuto correre in Galles senza particolari patemi iridati. Dare tutto, giocarsi tutto sul filo del rasoio per mettersi in tasca anche una delle pochissime gare che non era riuscito a firmare.

Poi, come la storia dei rally insegna, la realtà è stata un po' diversa da come l'adorabile cannibale se l'era aspettata. Metti gli "ordini" di casa Citroen che voleva a tutti i costi anche il titolo Costruttori, metti delle condizioni meteorologiche quasi dantesche e metti un avversario come Jari-Matti Latvala e il quadro è completo. La vittoria finale di Loeb ha assunto così un sapore ancora più dolce. Il sapore che solo i fenomeni, o gli alieni sono in grado di provare quando decidono di mangiarsi tutto quello che c'è, lasciando agli avversari solo il piatto amaro della sconfitta.



## Cronaca di un trionfo

Ecco, in ordine cronologico, come si è dipanata l'ultima tappa del Rally del Galles.

Nel primo passaggio di Rheola (27,96 km), Loeb vince la prova su Latvala per 5"1 e porta il suo svantaggio nei confronti del finlandese a 2"2.

Nell'impegno successivo di Port Talbot (20,09 km) il francese rosicchia altri otto decimi portando lo svantaggio a 1"4. Nella ripetizione di Rheola Loeb sembra mettere il sigilli definitivo. Lascla Latvala a 8"7 e sembra in fuga. Ma ecco il colpo di teatro con l'alsaziano che viene penalizzato di 10" per partenza anticipata e il distacco che torna a favore del finlandese per 2"2. (La penalizzazione è poi stata tolta nel dopo gara, quando i commissari hanno rivisto il filmato della partenza del francese, ndr). Tutto si gioca quindi sull'ultimo passaggio di Port Talbot. E qui Loeb compie l'ennesimo capolavoro distaccando l'avversario di 4"9 ed andando a cogliere uno storico successo per appena 2"7. Incredibile!



**Encomiabile, Jari-Matti Latvala (sotto) ha lottato sino all'ultimo metro, ma anche lui alla fine ha dovuto arrendersi. Questo Loeb è davvero imbattibile... Segnali di vita da parte della Suzuki che, grazie ad Andersson (sopra) ha raccolto un brillante quinto posto**



## L'ordine di arrivo, domenica 7 dicembre 2008

1. Loeb-Elena (Citroen C4 Wrc) in 2'43'19"6
2. Latvala-Anttila (Ford Focus Wrc) a 12"7
3. Sordo-Marti (Citroen C4 Wrc) a 1'20"6
4. P.Solberg-Mills (Subaru Impreza Wrc) a 1'59"6
5. Andersson-Andersson (Suzuki SX4 Wrc) a 4'04"1
6. Duval-Giraudet (Ford Focus Wrc) a 5'07"8
7. Gardemeister-Tuominen (Suzuki SX4 Wrc) a 5'25"0
8. Hirvonen-Lehtinen (Ford Focus Wrc) a 5'38"8
9. Wilson-Martin (Ford Focus Wrc) a 8'13"9
10. Clark-Nagle (Ford Focus Wrc) a 9'53"1
12. Rossi-Cassina (Ford Focus Wrc) a 13'30"4

### La classifica mondiale piloti finale

1. Loeb p. 122
2. Hirvonen 103
3. Sordo 65
4. Latvala 58
5. Atkinson 50
6. P. Solberg 46
7. H. Solberg 22
8. Duval 25
9. Galli p. 17
10. Wilson 15

### La classifica mondiale Costruttori finale

1. Citroën Total WRT p. 191
2. BP Ford Abu Dhabi World Rally Team 173
3. Subaru World Rally Team 98
4. Stobart VK M-Sport Ford Rally Team 67
6. Suzuki Rally Team 34
5. Munchis Ford World Rally Team 22

# La solitudine dei num

di Guido Rancati

Alla fine, un paio di duelli li ha vinti: quello con Kalid Al Qassimi e quello con Conrad Rautenbach. Non è una di quelle imprese che restano scolpite nelle menti e nei cuori, ma è già qualcosa. E' meglio del niente che aveva combinato sei anni fa, quando la sua incursione nel mondiale rally era mestamente finita un attimo dopo essere iniziata, appena dentro la prima vera speciale. Questa volta, Valentino Rossi ha tenuto botta. Ha seminato qui e là pezzi di plastica, però ce l'ha fatta a vedere il traguardo attraverso il parabrezza della Focus. E alla vigilia non era poi così scontato. Non

dopo aver preso atto che in un fine settimana gelido, lui e gli altri avrebbero dovuto affrontare strade ancor più impestate del solito. Insomma, in qualche modo se l'è cavata. Non bene e magari neppure benino, ma l'ha sfangata. Riuscendo pure a togliersi qualche soddisfazione. Quella, per dire, di prendere meno di due secondi al chilometro da Sébastien Loeb nel secondo passaggio da Rheola e poco di più nei due da Port Talbot.

I pallidi raggi di luce che hanno illuminato la domenica del Fenomeno non bastano a dissipare le tante, troppe ombre lasciate da due giornate passate a trotterellare lontano assai dai migliori, ma poco o tanto migliorano il

bilancio della sua trasferta in Galles. E danno fiato a chi ipotizza per lui un avvenire rallistico che resta di là da venire. Anche se l'interessato dice che un giorno, forse... Già, un giorno. Intanto il tempo passa e i risultati seguivano a essere ben poco incoraggianti. Sì, nella mini-kermesse al Millennium Stadium - meno di un chilometro, tanto cor-

ta che ha mandato in palla anche il programma dei tempi - è stato più veloce di Jari-Matti Latvala, ma s'è pur sempre beccato più di 3" dal migliore. Impietosi come sempre, altri numeri confermano che il suo passo è ancora quello di un gentleman-driver. I tredici minuti e spiccioli del suo ritardo finale sono un fardello meno pesante di quello che Marcus

## Lo score di Vale sulle speciali gallesi

Prova speciale	scarto dal leader	distacco al chilometro
2	34"5	9"4
3	1'23"8	4"5
5	16"8	3"9
6	1'04"9	3"5
7	12"9	5"6
8	11"4	4"9
9	1'40"8	3"2
10	59"0	3"1
11	36"7	2"4
12	1'37"3	3"1
13	1'13"3	3"9
14	1'00"5	4"0
15	3"1	3"1
16	1'24"4	3"0
17	48"9	2"3
18	54"3	1"9
19	42"2	2"1



# eri primi

Gronholm gli aveva caricato sulle spalle due anni fa in Nuova Zelanda, ma non sono bruscolini. Fanno poco meno di 3" al chilometro e sono tanti, anche per uno che non maneggia una top car con una certa frequenza.

C'è chi i rally li fa per noia, chi se li sceglie per professione e poi ci sono quelli che li fanno per passione. The Doctor di

tempo per annoiarsi proprio non ne ha e non può ragionevolmente pensare di guadagnarsi la pagnotta correndo in macchina sulle strade della serie iridata. Ma infilandosi di tanto in tanto nell'abitacolo di una vuerreci può continuare a togliersi la voglia di traversi e quant'altro. Per passione, appunto.



# Lavori in corso per Capirossi e Melandri



di Alberto Cani

Mentre le rivali Honda, Yamaha e Ducati erano impegnate a Jerez, Suzuki e Kawasaki si sono "rifugiate" a Phillip Island per una tre giorni di test, svoltasi dal 26 al 28 novembre scorsi. Anche se qualche maligno potrebbe pensarlo, le due case giapponesi non sono volate dall'altra parte del mondo per evitare di prendere una batosta anche nell'ultima apparizione del 2008. L'azzurrona e la verdone hanno scelto Phillip Island proprio per poter lavorare di più e con più calma, dovendo recuperare un bel po' di terreno rispetto a tutti gli altri.

## La Suzuki GSV-R cambia in tutte le aree

Se sul fronte piloti la Suzuki ha scelto la stabilità, confermando per un'altra stagione sia Loris Capirossi che Chris Vermeulen, dal punto di vista tecnico ad Hamamatsu sta avvenendo una vera e propria rivoluzione: su pressione dello stesso "Capirex", gli ingegneri giapponesi stanno rivedendo tutto il progetto della GSV-R 800, moto nata molto bene nel 2007, ma il cui sviluppo è proseguito troppo a rilento. Mentre Yamaha e Honda crescevano a vista d'occhio (soprattutto a cavallo tra il 2007 e il 2008), la Suzuki è rimasta un po' troppo ferma. Capirossi se n'è accorto ben presto, bocciando subito, a inizio stagione, la nuova aerodinamica e la nuova distribuzione dei pesi, imitato da Vermeulen. Tutto il lavoro dello scorso inverno è perciò stato buttato alle ortiche. Durante la stagione le cose non sono migliorate, ▶

segue a pag 24



*Marco Melandri durante i primi test svolti con la Kawasaki ZX-RR*

## Cosa migliorare nella Suzuki

Baricentro troppo basso  
Traction control primitivo  
Motore poco potente  
Aerodinamica insufficiente



con la Suzuki che ha pagato dazio rispetto alle rivali anche sul fronte motoristico (a Sepang, Capirossi e Vermeulen avevano le ultime due velocità massime sul rettilineo). La GSV-R ha un baricentro eccessivamente basso, che costringe i piloti a piegare troppo, mettendo in crisi le gomme. Dispone un traction control "primitivo" se paragonato a quello delle rivali. Il motore è poco potente e l'aerodinamica non aiuta in rettilineo. Per questo motivo, in vista del 2009, si metterà pesantemente mano in tutte queste aree. Innanzitutto, prima di effettuare le prove di Phillip Island, sia Capirossi sia Vermeulen sono volati in Giappone per un primo faccia a faccia con gli ingegneri, e per svolgere alcune importanti prove in galleria del vento, utili per definire la nuova moto che non avrà soltanto una nuova aerodinamica, ma sarà anche meno ingombrante a livello di sella e serbatoio. I successivi test in Australia hanno poi dato risultati positivi: completando in totale oltre 450 giri sul circuito da sempre "bestia nera" della Suzuki, Capirossi e Vermeulen hanno potuto provare con continuità. "Abbiamo messo a confronto tantissimi particolari - ha spiegato l'imolese - provando due nuovi telai. Nell'ultima giornata abbiamo valutato il primo prototipo della moto 2009 e devo ammettere che è migliore della vecchia. In particolare, si riescono a fare

buoni tempi anche quando le gomme sono consumate, un aspetto molto importante. In generale, questo prototipo è già migliore della moto 2008, ma ovviamente mi aspetto ancora di più dalla prossima versione, a febbraio, che nascerà grazie ai dati raccolti qui. C'è poi da lavorare ancora sul motore".

Le due Suzuki sono rimaste costantemente in cima alla lista dei tempi, risultando sempre più veloci di tutte e tre le Kawasaki (quelle di Hopkins e Melandri e del tester Jacques), ma è un primato poco significativo: a febbraio, quando a Sepang si ritroveranno assieme tutte le squadre, vedremo veramente quanto la GSV-R è cresciuta.

## Kawasaki riparte da zero con Melandri

Come detto, il primato della Suzuki è poco significativo: a Phillip Island la Kawasaki contava infatti su un Hopkins dolorante per via della placca di metallo alla cavaglia sinistra (inserita in seguito all'incidente dello scorso giugno ad Assen) che sfregava sui tendini, e su un Melandri che doveva ancora prendere

## Cosa migliorare nella Kawasaki

Anteriore da rivedere  
Distribuzione dei pesi più efficace  
Rendimento del motore  
Competitività dei piloti



re le misure alla ZX-RR. Quanto al test rider Oliver Jacque, i tempi del francese non possono essere certo considerati competitivi. Nonostante una caduta, avvenuta nel secondo giorno, i test sostenuti in Australia hanno lasciato il sorriso a Melandri: il ravennate, che nel 2009 dovrà assolutamente risalire la china dopo un 2008 disastroso in sella alla Ducati, ha lavorato con metodo. Speso il primo giorno ad adattare il set-up al suo stile di guida, Melandri ha proseguito i test provando per la prima volta il nuovo telaio, che prefigura quello che verrà utilizzato nel 2009, e infine ha effettuato anche qualche long-run, per verificare il livello di feeling raggiunto con la moto sulla distanza. Alla fine il suo miglior tempo è stato 1'31"8, a nove decimi da Capirossi, il più veloce dei tre giorni di test in 1'30"9. Uno dei problemi principali emersi durante il test, ha riguardato lo scarso feeling all'anteriore, evidentemente un problema congenito della ZX-RR: Melandri se n'era infatti già accorto dopo i primi giri effettuati a Valencia a fine ottobre, fornendo indicazioni ai tecnici per rivedere la distribuzione dei pesi. Grazie a tali direttive, ad Akashi potranno rivedere un progetto, quello della Ninja 2008, nato male. L'arrivo di Melandri è del resto da vedere soprattutto in questa chiave: finalmen-

te, dopo De Puniet, West, e Hopkins, piloti non proprio adattissimi a sgrassare ed eventualmente correggere i difetti di una moto, gli uomini in verde potranno contare su un pilota esperto in grado, se motivato, di trascinare la squadra e indirizzare lo sviluppo. La Kawasaki ricomincerà da zero, cercando di non commettere gli errori di un anno fa, che hanno portato a un 2008 a dir poco deludente, con West spesso e volentieri ultimo, e con Hopkins costretto a rischiare (e cadere) per provare a combinare qualcosa. Parlando di Hopkins, nei test l'americano è stato rallentato da problemi fisici, "ricordo" del brutto infortunio subito lo scorso giugno ad Assen: la placca inserita per ridurre la frattura alla caviglia sinistra sfregava sui tendini, rendendo difficile il movimento del piede per cambiare marcia. Di conseguenza, "Hopper" non ha segnato grandissimi tempi, ma ora non dovrà più preoccuparsi: lo scorso 3 dicembre John si è sottoposto a un'operazione nella quale sono state asportate tutte le placche metalliche che aveva in corpo: alla caviglia e al piede sinistro, e quella che aveva già da tre anni alla mano sinistra. *"Finalmente non ho più metallo nel mio corpo! Ora peso due chili in meno..."*, ha scherzato Hopkins.

# Kobayashi, poi i



di Massimo Costa

Kamui Kobayashi (sopra), questa volta non ha ripetuto gli errori di Shanghai. E così, dopo la pole, ha conquistato anche la prima gara di Dubai con una prova di forza notevole. Aiutato da un mezzo perfetto, il pilota del team Dams ha potuto recuperare dal terzo posto nel quale era precipitato dopo il pit-stop, superando Rodan Rodriguez e Vitaly Petrov con manovre coraggiose e decise. Le prestazioni di Kobayashi come quelle del pilota russo e spagnolo sono state decisamente contrastanti per il rendimento delle gomme, altalenante. Davide Valsecchi, secondo al traguardo, ha avuto una fase in cui non era veloce per via di un problema al tirante del fondo piatto. Ma dopo avere capito che questo inconveniente non rappresentava un eccessivo ostacolo, ha ripreso a spingere forte. Valsecchi ha compiuto una partenza notevole transitando subito secondo al via. Ha poi ingaggiato vari duelli con Rodriguez e Petrov ed alla fine ha conquistato un meritatissimo secondo posto che premia una volta di più lui e il team Durango. Ancora

un podio per Rodriguez, terzo con la Dallara del Piquet GP mentre quarto è giunto Giedo Van der Garde (iSport). Pessimo avvio dalla prima fila per Sakon Yamamoto, poi protagonista di un testacoda e ottavo al traguardo. Problemi tecnici per Pastor Maldonado, comunque lontano dai suoi abituali standard di gara. Poca gloria per FMSI, con Andreas Zuber subito out per un contatto con Hamad Al Fardan, e il thailandese Chia Chen impegnato a maturare esperienza. Male anche Trident, con Alberto Valerio e Chris Van der Drift (ritirati) nelle retrovie. Giacomo Ricci del DPR è risalito fino al 13° posto (partiva 18°) mentre Fabrizio Crestani con la debuttante Ocean è risultato buon 14° (partiva 23°). Il suo compagno Yelmer Buurman era in zona punti ma è stato colpito da Diego Nunes, che poi ha anche capotato. La seconda gara non si è invece disputata. Incredibile, ma vero, un persistente acquazzone notturno ha allagato la pista, in più punti priva dei necessari tombini. Del resto, in mezzo al deserto... non se ne sente la necessità.

## La proposta

### La GP2 Asia non ha futuro Meglio una Europe Winter Series

La GP2 Asia è in affanno. Gli obiettivi per cui era stata creata non sono stati raggiunti. E difficilmente vi sarà una stagione 2009-2010. Un vero peccato perché l'idea di esplorare nuovi mercati, quelli asiatici e del medio oriente, per una categoria formativa quale è la GP2, era decisamente interessante ed innovativa. Purtroppo però, non è stata supportata adeguatamente dagli stessi organizzatori. Abituati a godere del riflesso della F.1, in GP2 non esiste la necessità di "lavorare" per far sviluppare la categoria. Così, ci si ricordava della serie asiatica a poche settimane dal via, quando invece era necessario, se non indispensabile, un lavoro quotidiano per 365 giorni all'anno, di promozione, di marketing, di diffusione. La GP2 Asia non ha avuto, nei suoi due campionati (il secondo in essere), l'adesione che si pensava da parte dei piloti orientali e della zona arabica. Gli sponsor l'hanno snobbata. In due anni, gli accordi utili sono stati quelli siglati a inizio 2008 dal team Campos con una azienda del Qatar, e dalla iSport con il pilota del Bahrein Hamad Al Fardan che ha portato cospicui finanziamenti per questa mini stagione. Tutto qui. Gli altri si sono dovuti arrangiare come hanno potuto, alcuni hanno svenduto i sedili. Tra Shanghai e Dubai, prima e seconda tappa del campionato 2008/2009 sono cambiati sette piloti. Concludendo, la GP2 Asia non ha più senso di esistere in queste condizioni. Anche Bruno Michel, patron della GP2, se ne è reso conto. Allora, anziché avventurarsi in Paesi lontani, perché non creare una Winter Series europea in paesi come il Portogallo e la Spagna dove la temperatura, anche in inverno, è sempre piuttosto mite. Un campionato da disputarsi tra Estoril, Portimao, Jerez, Monteblanco (il nuovo circuito andaluso), Valencia? I costi di trasporto sarebbero minimi, le monoposto del triennio 2005/2007 continuerebbero a lavorare e i team terrebbero il personale impegnato.

# I diluvio



Photo Pellegrini

## L'ordine di arrivo, venerdì 5 dicembre 2008

- 1 - Kamui Kobayashi - Dams - 34 giri 1.00'26"439
- 2 - Davide Valsecchi - Durango - 14"378
- 3 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - 15"540
- 4 - Giedo Van der Garde - iSport - 19"403
- 5 - Vitaly Petrov - Campos - 27"541
- 6 - Sergio Perez - Campos - 29"034
- 7 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 34"012
- 8 - Sakon Yamamoto - ART - 36"080
- 9 - Javier Villa - Super Nova - 52"219
- 10 - Luiz Razia - Arden - 56"955
- 11 - Renger Van der Zande - Arden - 58"743
- 12 - James Jakes - Super Nova - 1'02"217
- 13 - Giacomo Ricci - DPR - 1'02"854
- 14 - Fabrizio Crestani - Ocean - 1'14"074
- 15 - Michael Herck - DPR - 1'34"638
- 16 - Alberto Valerio - Trident - 1'41"946
- 17 - Michael Dalle Stelle - Durango - 1 giro
- 18 - Kevin Nai Chia Chen - FMSI - 1 giro

**Giro più veloce:** Kamui Kobayashi 1'43"079

### Ritirati

- 30° giro - Pastor Maldonado
- 30° giro - Earl Bamber
- 30° giro - Andreas Zuber
- 15° giro - Yelmer Buurman
- 15° giro - Diego Nunes
- 13° giro - Chris Van der Drift
- 4° giro - Alex Yoong
- 3° giro - Hamad Al Fardan

### Il campionato

- 1. Kobayashi 22; 2. Rodriguez 19; 3. Valsecchi 15; 4. Villa 10; 5. Bamber 8.

## La cronaca Giro dopo giro

Kobayashi parte bene e tiene la prima posizione, non fa altrettanto Yamamoto che si lascia passare da un determinato Valsecchi e da Rodriguez, che trova un varco all'interno della prima curva. Yamamoto viene passato anche da Petrov ed è quinto, ma nel corso del 1° giro va in testacoda. Kobayashi conduce su Valsecchi, Rodriguez, Petrov, Van der Garde, Perez, Buurman e Zuber. L'austriaco della FMSI viene però speronato da Fardan e finisce fuori pista. Si gira invece D'Ambrosio, finito sullo sporco dopo un sorpasso. Procedo lentamente, al 3° passaggio, Yoong (17°) che si ferma ai box. Kobayashi ha 2"3 di vantaggio su Valsecchi al 6° giro il quale ha qualche metro sulla

coppia Rodriguez-Petrov. Valerio nelle retrovie va lungo in una curva e perde posizioni. Ricci è 15°, Crestani 17°, Dalle Stelle 20°. Al 7° giro iniziano i pit-stop con Maldonado e Van der Zande che anticipano tutti. Si susseguono le soste, mentre i primissimi proseguono imperterriti. Ma a partire dal 12° giro, Valsecchi soffre per contenere Rodriguez e quindi decide di fermarsi per il cambio gomme. Si ritira Van der Drift, Kobayashi entra ai box al 15° passaggio. Rientra in pista alle spalle di Petrov. Dalle Stelle si ritrova 7° non avendo

effettuato la sosta ma viene superato in rapida successione da Maldonado, Buurman, Nunes. Il brasiliano sbaglia completamente l'approccio alla curva seguente, arrivando più veloce e tamponando Buurman. Nunes decolla sull'olandese e cade a testa in giù scivolando contro le barriere. Pilota illeso. Petrov conduce la corsa, e al 18° giro Rodriguez supera Kobayashi che non sembra avere la



Davide Valsecchi

velocità della prima parte della gara. Rodriguez è molto veloce e in breve guadagna su Petrov. A 15 giri dal traguardo, lo spagnolo del Piquet GP è già in scia al russo del team Campos. Petrov sente la pressione di Rodriguez e commette qualche errore. Al terzo posto c'è Kobayashi, poi Valsecchi, Van der Garde, Perez, Maldonado, Yamamoto, Bamber, D'Ambrosio, Villa, Razia, Van der Zande, Dalle Stelle, Ricci, Jakes, Crestani, Valerio, Herck, Chen. Al 20° giro, Rodriguez improvvisamente perde il contatto con Petrov e permette a Kobayashi

di raggiungerlo e anche di superarlo. Il giapponese ha ritrovato la velocità iniziale, si getta su Petrov e lo supera con decisione riprendendosi il primo posto e segnando anche il giro più veloce. Kobayashi allunga, Petrov tiene la piazza d'onore mentre Rodriguez ha il suo da fare per contenere Valsecchi. L'italiano lo attacca all'esterno della staccata del tornantino, Rodriguez resiste, in curva c'è lo

scambio di traiettorie e Valsecchi passa terzo. Intanto Van der Garde, quinto, si avvicina minaccioso allo spagnolo. Si lotta duramente per l'ottavo posto, che equivale alla pole per gara 2, tra Yamamoto e D'Ambrosio.

Il belga riesce a superare il giapponese sorprendendolo all'esterno del doppio tornante a sinistra. Al 28° giro, Valsecchi, che ha allungato su Rodriguez, supera Petrov e si prende il secondo

posto. Il pilota del team Campos appare in difficoltà. La situazione: Kobayashi, Valsecchi, Petrov, Rodriguez, Van der Garde, Maldonado, Perez, D'Ambrosio. Ricci è 15°, Crestani 16°. Rodriguez si prende il terzo gradino del podio passando Petrov alla prima staccata, che dopo poche curve cede anche a Van der Garde. Villa, 10°, fa un 360 completo ma riparte. Maldonado, 6°, si deve fermare ai box per un problema tecnico quando al termine mancano 4 giri. Kobayashi va a vincere davanti al bravo Valsecchi.

# Peyroles e Ruffier campioni 2008

di Marco Cortesi

Con un perfetto lavoro di squadra ed una netta vittoria, Arnaud Peyroles e James Ruffier (**sotto**), hanno centrato il titolo FIAGT3 al termine della prima e unica corsa disputata a Dubai. Gara 2 non si è infatti disputata per l'allagamento del tracciato. Già alla partenza, pur con l'ottimo spunto di Thomas Accary, andato a prendere la leadership davanti alla Ford GT di Brad Ellis, la situazione per tutti gli altri era apparsa problematica. A fare la differenza, lo start e la condotta di gara di Arnaud Peyroles che, anni luce distante da alcune magre figure del passato, si è mantenuto nelle prime posizioni con relativa facilità e sorprendente autorità. Mentre Accary e Bradley Ellis cedevano il volante ai meno performanti Alex Mortimer e Pierre-Brice Mena, in casa Martini Callaway Racing il colpo del knockout ha risposto ancora al nome di James Ruffier. Il francese, ritrovatosi in terza posizione, ha iniziato un rapido ed efficace recupero al ritmo di un secondo abbondante al giro. Grazie a due

attacchi apparentemente semplici, Ruffier ha festeggiato di lì a poco un meritissimo titolo dopo tre stagioni passate da punto di riferimento della categoria. Dietro a Mena e Mortimer, Thomas Mutsch si è dovuto arrendere al problema incontrato durante le qualifiche da Kahn vedendo sfumare, nonostante la buona prova del britannico ed il ritmo record nella prima parte di stint, un titolo che dopo i primi appuntamenti sembrava già assegnato. Fatali per la Ford GT di punta si sono dimostrati proprio gli errori di Kahn negli appuntamenti precedenti, andati a fare da contraltare all'esplosione del rivale-gentleman Peyroles. A chiudere la top-5, è stata lineare la gara di Zani e Frassinetti, quinti sull'Aston Brixia Racing davanti alla Corvette "Ceka" di Martin Mazke e Jiri Skula. Meno fortunati Luca Pirri, che ha pagato un'indecisione allo start ed una giornata non brillantissima di Juergen Von Gartzen, e Nicky Cadei, fermato da un problema tecnico nelle fasi iniziali. Magra consolazione per il team Matech, il successo nella classifica a squadra.

## L'ordine di arrivo, venerdì 5 dicembre 2008

- 1 - Peyroles/Ruffier (Corvette Z06R) - Callaway  
29 laps 1:01:08.675
- 2 - Accary/Mena (Aston Martin DBRS9) - Hexis - 5.015
- 3 - Ellis/Mortimer (Ford GT) - Matech - 7.985
- 4 - Khan/Mutsch (Ford GT) - Matech - 23.905
- 5 - Frassinetti/Zani (Aston Martin DBRS9) - Brixia - 27.774
- 6 - Matzke/Skula (Corvette Z06R) - MM - 28.399
- 7 - Jirik/Basseng (Porsche 997) - Muehlner - 29.991
- 8 - Pirri/Von Gartzen (Ford GT) - Matech - 40.369
- 9 - Misslin/Lunardi (Ferrari F430) - JMB - 52.257
- 10 - Loix/Lemeret (Porsche 997) - Muehlner - 54.106
- 11 - Ricci/Casagrande (Ferrari F430) - Kessel - 1:07.949
- 12 - Meir/Bert (Corvette Z06R) - Callaway - 1:12.728
- 13 - Lesoudier/Scheier (Morgan Aero 8) - AutoGT - 01:13.440
- 14 - O'Neill/Lorgere-Roux (Ferrari F430) - JMB - 01:13.836
- 15 - Sourd/Vannelet (Corvette Z06R) - Sourd - 01:24.983

## Campionato finale

1. Ruffier-Peyroles 54; 2. Accary-Mena 43; 3. Khan-Mutsch, Ellis 41; 4. Mortimer 39; 5. Matzke-Skula, Lesoudier-Scheier, Lunardi 22; 6. Zani 21; 7. Lagniez-Makowiecki, Vannelet 20; 8. Pirri-Von Gartzen 19; 9. Balbiani 18; 10. Loix 16.





Photo Pellegrini

## Debutto shock di Liuzzi

Quattro ex piloti di F.1 ai primi quattro posti nella prima gara Speedcar della seconda stagione. A imporsi, Vitantonio Liuzzi (**sopra**), al debutto nella categoria, già autore di una splendida pole. Movimentato il via, con Liuzzi che ha tenuto la testa mentre Zochling e Frentzen hanno dovuto girare largo alla prima curva lasciandosi sfilare da Morbidelli, balzato al secondo posto. Liuzzi si è avvantaggiato e solo l'intervento della safety-car, per un incidente innescato da Alesi e Johansson in lotta per il quarto posto e che ha coinvolto Tiemann, ha permesso agli inseguitori di raggiungerlo. Al restart, Liuzzi ha

continuato a tenere il primo posto mentre dietro, Morbidelli, secondo, si è dovuto difendere da Zochling. E' stato un duello duro, terminato con una collisione che ha fatto perdere tempo ad entrambi. Herbert è quindi salito in seconda posizione, ma alla fine ha dovuto cedere il posto a un Frentzen in gran spolvero, capace di recuperare dalla settima piazza in cui era precipitato. Herbert ha poi perso terreno e anche Morbidelli lo ha superato guadagnando la medaglia di bronzo. Nel finale, per un problema ad una gomma, Frentzen ha avvicinato Liuzzi che però ha tagliato per primo il traguardo.

### L'ordine di arrivo, venerdì 5 dicembre 2008

- 1 - Vitantonio Liuzzi - UP Team - 16 giri 40'55"976
- 2 - Heinz Harald Frentzen - Phoenix - 0"839
- 3 - Gianni Morbidelli - Palm Beach - 3"091
- 4 - Johnny Herbert - JMB - 12"858
- 5 - Hasher Al Maktoum - UP Team - 15"815
- 6 - Jacques Villeneuve - Durango - 34"741
- 7 - Marchy Lee - HPR - 40"868
- 8 - Damien Pasini - JMB - 1'18"517
- 9 - Eric Charles - Continental - 1'37"722
- 10 - Jean Alesi - HPR - 1'41"563
- 11 - Christopher Zochling - Durango - 1 giro

**Giro più veloce:** Heinz Harald Frentzen 2'05"910

#### Ritirati

- 4° giro - Mathias Lauda
- 11° giro - Marcel Tiemann
- 11° giro - Stefan Johansson

# Rossi Mondiale con Euro

di Antonio Caruccio

Alexander Rossi (sotto), è il vincitore della Finale Mondiale del Campionato Formula BMW. Alexander, nato il 25 settembre del 1991 a Nevada City in California, ha vinto la gara al volante della monoposto del team italiano Eurointernational sul

tracciato di Mexico City intitolato ai Fratelli Rodriguez. Un risultato strepitoso, ma certo non inaspettato, dato che Rossi è il Campione Americano della F.BMW. Importante notare che, nel confronto diretto, la scuola europea ha perso contro i cugini americani; Michael Christensen e l'eroe locale

Esteban Gutierrez hanno concluso al secondo e terzo posto. Esteban, che sembrava dover vincere a mani basse la finale mondiale, dopo aver conquistato il successo nella serie continentale, si è dovuto arrendere alla superiorità di Rossi, che non è mai stato il più veloce nelle sessioni di libere, qualifi-

che o nelle manche pre gare. Si è però sempre portato nelle prime posizioni, a ridosso del podio, per poi sferrare la zampata finale ai danni sia del compagno Daniel Juncadella, più veloce nelle qualifiche, che del duo Kaufmann, che sembrava designato a cogliere un'ennesima doppietta in que-



# international

sto fine settimana. Dopo essere scattato dal quarto posto, Rossi ha superato giro dopo giro le vetture che lo precedevano, dimostrando una reale superiorità nei confronti dei suoi avversari, e meritando in pieno il premio messo in palio da Mario Theissen, ossia il test con la BMW Formula 1. Il pre-

decessore di Rossi, Philipp Eng, ha effettuato il suo test ad inizio week-end, impressionando favorevolmente lo staff BMW. Rossi, inoltre, è il primo pilota non europeo a vincere la Finale Mondiale, e dopo Scott Speed e Marco Andretti vedremo un pilota a stelle e strisce su una Formula 1.



## L'ordine di arrivo della finale, domenica 7 dicembre 2008

- 1 - Alexander Rossi - Eurointernational - 30'34"838
- 2 - Michael Christensen - Kaufmann - 0"655
- 3 - Esteban Gutierrez - Kaufmann - 2"443
- 4 - Daniel Juncadella - Eurointernational - 2"759
- 5 - Jazeman Jaafar - Eifelnd - 3"943
- 6 - Ollie Millroy - Motaworld - 4"932
- 7 - David Mengesdorf - Eifelnd - 5"342
- 8 - Jim Pla - Dams - 10"573
- 9 - Willam Buller - Eurointernational - 17"113
- 10 - Facundo Regalia - Kaufmann - 18"000
- 11 - Maxime Pelletier - Autotecnica - 19"078
- 12 - Thomas Hillsdon - Eifelnd - 22"126
- 13 - Gianmarco Raimondo - Autotecnica - 22"417
- 14 - Gabriel Chaves - Euro Junior - 23"893
- 15 - Doru Sechelariu - Eurointernational - 29"152
- 16 - Alfonso Toledano - Euro Junior - 30"659
- 17 - David Ostella - Eurointernational - 30"827
- 18 - Simon Moss - Motaworld - 31"582
- 19 - Velibor Jovanovic - Dams - 50"470
- 20 - Giancarlo Vilarinho - Eurointernational - 51"187

Ritirati: Mikael Grenier.

### L'ordine di arrivo della prima manche di qualifica

- 1 - Esteban Gutierrez - Kaufmann - 25'45"802
- 2 - Michael Christensen - Kaufmann - 0"714
- 3 - Daniel Juncadella - Eurointernational - 2"285
- 4 - Alexander Rossi - Eurointernational - 2"659
- 5 - Mikael Grenier - HBR - 5"399
- 6 - Ollie Millroy - Motaworld - 6"409
- 7 - Jim Pla - Dams - 8"200
- 8 - Giancarlo Vilarinho - Eurointernational - 11"254
- 9 - Facundo Regalia - Kaufmann - 11"754
- 10 - Doru Sechelariu - Eurointernational - 12"393
- 11 - Maxime Pelletier - Autotecnica - 14"718
- 12 - Jazeman Jaafar - Eifelnd - 19"807
- 13 - Gianmarco Raimondo - Autotecnica - 19"881
- 14 - Velibor Jovanovic - Dams - 1'31"567

Ritirati: Willam Buller; Gabriel Chaves; Alfonso Toledano; Simon Moss; David Ostella; David Mengesdorf; Thomas Hillsdon.

Giro Veloce: Maxime Pelletier - Autotecnica - 1'33"143

### L'ordine di arrivo della seconda manche di qualifica

- 1 - Daniel Juncadella - Eurointernational - 25'47"862
- 2 - Alexander Rossi - Eurointernational - 1"686
- 3 - Esteban Gutierrez - Kaufmann - 3"338
- 4 - Jazeman Jaafar - Eifelnd - 4"610
- 5 - Michael Christensen - Kaufmann - 5"427
- 6 - Ollie Millroy - Motaworld - 5"946
- 7 - Gabriel Chaves - Euro Junior - 9"452
- 8 - Willam Buller - Eurointernational - 12"308
- 9 - Giancarlo Vilarinho - Eurointernational - 13"368
- 10 - Mikael Grenier - HBR - 16"411
- 11 - David Mengesdorf - Eifelnd - 16"810
- 12 - Gianmarco Raimondo - Autotecnica - 24"723
- 13 - Maxime Pelletier - Autotecnica - 26"102
- 14 - Doru Sechelariu - Eurointernational - 26"630
- 15 - David Ostella - Eurointernational - 30"944
- 16 - Alfonso Toledano - Euro Junior - 33"691
- 17 - Jim Pla - Dams - 35"966
- 18 - Facundo Regalia - Kaufmann - 40"234
- 19 - Velibor Jovanovic - Dams - 56"424
- 20 - Simon Moss - Motaworld - 1 giro

Ritirati: Thomas Hillsdon

### L'ordine di arrivo della terza manche di qualifica

- 1 - Michael Christensen - Kaufmann - 26'30"379
- 2 - Esteban Gutierrez - Kaufmann - 0"225
- 3 - Mikael Grenier - HBR - 1"409
- 4 - Ollie Millroy - Motaworld - 1"808
- 5 - Jim Pla - Dams - 2"301
- 6 - Daniel Juncadella - Eurointernational - 2"952
- 7 - Jazeman Jaafar - Eifelnd - 3"014
- 8 - Alexander Rossi - Eurointernational - 3"772
- 9 - David Mengesdorf - Eifelnd - 3"992
- 10 - Gianmarco Raimondo - Autotecnica - 4"628
- 11 - Doru Sechelariu - Eurointernational - 6"594
- 12 - Willam Buller - Eurointernational - 7"283
- 13 - Simon Moss - Motaworld - 8"172
- 14 - Gabriel Chaves - Euro Junior - 8"454
- 15 - Alfonso Toledano - Euro Junior - 8"499
- 16 - Thomas Hillsdon - Eifelnd - 11"437
- 17 - Giancarlo Vilarinho - Eurointernational - 11"450
- 18 - David Ostella - Eurointernational - 11"781
- 19 - Velibor Jovanovic - Dams - 28"736
- 20 - Maxime Pelletier - Autotecnica - 1 giro

# Un'Ombra sulla Gran Bretagna

Da sempre il campionato britannico della F.3 è ritenuto il più difficile, impegnativo, quasi impossibile da affrontare per una squadra non di quel Paese. Il team italiano Ombra ama le grandi sfide e nel 2009 sarà la seconda formazione italiana nella storia delle corse, prima ci provò la RC Motorsport, a partecipare a tutta la stagione inglese, affrontando per la prima volta circuiti come Thruxton, Croft, Snetterton. Massimo Pollini non si concede pause ed è uno dei team manager italiani più intraprendenti. Da anni il suo team è al via della gara internazionale di F.3 che si disputa a Macao, da sempre ha guardato oltre il recinto del giardino tricolore, che pure gli ha dato grandi soddisfazioni vincendo il titolo italiano con Matteo Cressoni. La Ombra ha poi affrontato per tre stagioni la F.3 tedesca (2006/2008) ed ora,

grazie all'amicizia di lunga data con Neil Brown, deus ex machina della Mugen, il grande salto in Gran Bretagna. La base della squadra sarà proprio presso la sede di Brown, due le Dallara a motore Mugen che Pollini schiererà. Già avviate numerose trattative con piloti, non italiani al momento, interessati a disputare il campionato. Tra test (almeno 25 giorni) e gare, Pollini e i suoi uomini saranno assidui frequentatori della Ryan Air, volo Orio al Serio-Stansted. La Ombra, come detto sopra, diviene la seconda squadra italiana a partecipare alla F.3 inglese. Nel biennio 2000-2001 è stata la RC Motorsport a provarci con alterne fortune. Anche il team Prema ha sempre avuto orizzonti sconfinati. Già nel 1996, la squadra di Angelo Rosin si è iscritta al campionato tedesco di F.3, poi è tornata in Italia salvo riprendere la via

della Germania negli anni 2000-2001-2002. L'anno seguente, la serie teutonica si unì a quella francese dando vita all'attuale F.3 Euro Series. In Germania ha gareggiato anche la Cram nel 2001, in collaborazione, guarda un po', con Pollini. Nel 2006 invece, la Target di Roberto Venieri ha portato in Germania la monoposto SLC, un'esperienza durata però soltanto dodici mesi. Questa stagione invece, la RP Motorsport di Fabio Pampado ha corso nella F.3 spagnola brillando con Nicola De Marco.



## **Team italiani all'estero**

- RC Motorsport - F.3 inglese 2000-2001
- Ghinzani - F.3 tedesca 2000-2002
- Cram - F.3 tedesca 2001
- Prema - F.3 tedesca 1996-2000-2001-2002
- Target - F.3 tedesca 2006
- Ombra - F.3 tedesca 2006-2007-2008
- RP Motorsport - F.3 spagnola 2008
- Ombra - F.3 inglese 2009



*Il campione italiano  
di F.Renault  
Pal Varhaug  
premiato da Bijus  
Duval di Renault Sport  
e Barbara Petrivelli.  
Tra loro, con la coppa,  
il team manager  
Andreas Jenzer*



# La premiazione dei campioni 2008

# I VINCITORI 2008

## Trofeo Rally Clio R3

1. Roberto Vescovi – Giancarla Guzzi (Gima Autosport)
2. Federico Gasperetti – Federico Ferrari (Gima Autosport)
3. Fabrizio Ferrari – Marco Zortea (Ferrari Motors)

## Clio Cup Italia

1. Simone Di Luca (Rangoni Motorsport)
2. Nicola Rinaldi (Proteam Motorsport)
3. Giancarlo Lenzotti (Composit Line)

## Formula Renault 2.0 Italia

1. Pal Varhaug (Jenzer Motorsport)
2. Michele Faccin (Jenzer Motorsport)
3. Niky Sebastiani (It Loox Racing)



Palcoscenico d'eccezione per la premiazione 2008 dell'attività sportiva firmata Renault Italia: tutti i protagonisti dei campionati pista e rally con la Losanga si sono infatti dati appuntamento sabato 6 dicembre al Palazzo dei Congressi di Bologna, in concomitanza con il Motor Show, per festeggiare i campioni della stagione appena conclusa. Renault Italia, rappresentata dal Direttore della Comunicazione Andrea Baracco e da

Gianmaria Dolci, Responsabile Attività Sportiva, insieme agli organizzatori dei campionati Barbara Petrivelli della Fast Lane Promotion per il settore pista (Formula Renault 2.0 e Clio Cup) e Guglielmo Giacomello per i rally (Trofeo Rally Clio R3) e a Martin Bijus Duval, Responsabile Competizioni di Renault Sport Technologies, ha così riunito per un giorno la grande passione sportiva che circonda il brand Renault, da

sempre impegnato a 360° nelle competizioni di tutti i livelli. I protagonisti dei tre campionati si sono alternati sul palco, a partire dai tre vincitori, il norvegese Pal Varhaug per la Formula Renault 2.0, Simone Di Luca per la Clio Cup e la coppia Roberto Vescovi e Giancarla Guzzi per il Trofeo Rally Clio R3, con tutti i team e piloti impegnati nelle tre realtà che sono stati premiati per la loro partecipazione alla stagione 2008.

# Il brutto a

di Dario Sala

Il mondo dell'automobilismo è strano. Brinda con enfasi alla vittoria della Toro Rosso a Monza perché è Golia che per una volta schiaccia i giganti e poi irride senza pietà chi prova a muovere i primi passi nello sport del motore. Il caso della Lada nel WTCC calza a pennello. A Valencia, quando le saracinesche hanno svelato la 110, molti hanno storto il naso, altri si sono messi a ridere, altri ancora erano quasi irritati per quella presenza considerata quasi sgradevole. Destava scalpore il fatto di vedere meccanici in ciabatte, senza una divisa, del tutto disorganizzati e che per giunta si avvicinavano alla macchina con la sigaretta in bocca. Insomma un box che non aveva (e non ha) l'immagine delle squadre vicine. Non un motorhome o una hospitality, ma solo un camion senza scritte. Il picco di repulsione nella gente lo si è poi toccato quando la vettura nella prima sessione di prove libere non ha superato le verifiche tecniche e non ha potuto prendervi parte. Insomma, il paddock ha bollato subito la Lada come un bidone guidato da una manica di disperati, che osava avvicinare il mondo dei grandi. Così, senza approfondire, e senza neppure avere un approccio neutrale verso la squadra russa. Trovare poi chi, fra i giornalisti ad esempio, abbia scambiato qualche parola con Viktor Shapovalov, pilota e titolare del team, è

stato impossibile per tutta la stagione. Sorrisetti ironici e sfottò dunque e distanza ben mantenute. Ma non è tutto così brutto come sembra. Innanzitutto va chiarita una cosa, che i soliti esperti non hanno capito: "l'operazione Lada" è stata portata avanti ad opera di un team privato, la Russian Bears, che ha fatto tutto per conto suo. La Casa automobilistica nel 2008 non era impegnata ufficialmente e non era iscritta al Mondiale Costruttori. Ovvio, guardava da vicino, ed ha anche mandato uno dei suoi collaudatori, ma non vi era un impegno vero e proprio. Detto questo, bisogna sottolineare come il Russian Bears (che al contrario di altri, da quando è entrato è stato presente a tutte le prove del campionato), con i pochi mezzi di cui dispone, abbia comunque provato a far girare questa vettura al meglio. E l'impegno dovrebbe meritare il rispetto. Poi, si può discutere di tutto. E' vero che la 110 non era certamente la macchina meglio rappresentativa per il WTCC, così come è vero che per proseguire ha avuto bisogno di deroghe da parte della FIA su sospensioni e motore. Ed è altrettanto una realtà che per proseguire si è cambiata una fiche tecnica di omologazione. Cose che hanno scandalizzato molto, ma di cui in passato hanno usufruito l'Alfa Romeo, la Seat e la Chevrolet quando erano appena entrate nel campionato. Di sicuro il team, composto da persone che

non hanno una grande esperienza nelle corse, non ha dato l'idea di essere cresciuto durante la stagione. In Giappone, ad esempio, ancora si staccavano i cofani con grande disappunto del pilota Jaap Van Lagen, che però ha sposato una causa e l'ha portata fino in fondo nonostante prestazioni decisamente mediocri. Un anno difficilissimo quindi, fatto di moltissime delusioni, figuracce terribili e soldi spesi per una vettura che proprio non ne voleva sapere di dare qualche segnale positivo. Questo è stato il 2008, difficile da digerire e al limite della disperazione. Un anno che avrebbe fatto desistere anche il più convinto. Ma a qualcosa è servito. Intanto, la Lada ha potuto vedere da vicino quel campionato che aveva appena annusato negli anni scorsi e si è convinta che forse era il caso di investirci sopra. Per il 2009 i responsabili della Avtovaz hanno firmato una lettera di intenti con Marcello Lotti (anima del WTCC) per l'ingresso in forma ufficiale nel campionato. Probabilmente partiranno ancora con la 110 per poi passare alla nuova Priora, che è in fase di costruzione. Una macchina a tre volumi, con le soluzioni tecniche prettamente corsaiole, importate dalla 110 che disporrà di un motore a benzina. Si dice che sarà ancora quello di base Opel preparato dalla Swindon e che attualmente non equipaggia la produzione della Casa russa. Questo potrebbe essere un pro-

blema in fase di omologazione così come potrebbero esserlo alcune soluzioni concesse in deroga alla 110. Vedremo se la FIA accetterà quanto proposto e se ci saranno ulteriori deroghe. La presenza della Lada servirà come testa di ponte per conquistare finalmente la Russia. Effettuare quella gara a Mosca da anni inseguita da tutte le categorie e che finalmente dovrebbe svolgersi nel 2010 proprio su spinta della Casa russa. Il mercato dell'auto è in crisi, ma la Russia è un mercato molto importante per quasi tutti i costruttori presenti e quindi corrervi è decisamente appetitoso. E il tutto avverrà anche grazie all'impegno della Lada. Forse il momento di smettere di irridarla è arrivato. Molto in fretta.



# matroccolo



*Jaap Van Lagen è stato il pilota più rappresentativo per la Lada arrivando dalla World Series Renault. Ma con la vettura schierata dal Russian Bears, l'olandese ha patito non poche frustrazioni*

# Così lontane

di Marco Cortesi

Mentre la IndyCar Series si avvia verso la seconda stagione dopo l'unificazione con i cugini/rivali ChampCar, le due principali categorie endurance d'America affrontano il 2009 divise e con un'apparente soddisfazione reciproca. Legate dalle stesse radici, Grand-Am e ALMS si sono orientate verso panorami diversi, riuscendo a trovare uno spazio stabile all'interno del complesso siste-

ma dell'automobilismo a stelle e strisce. Ad originare entrambe le serie, in buona misura, le difficoltà incontrate dalla IMSA dopo l'abbandono del leggendario patron John Bishop. In un periodo di incertezza, ma soprattutto di scarsa pianificazione e carenza di leadership, era necessario per tutto il mondo dell'Endurance statunitense un serio rinnovamento. Alla fine degli anni 90, a fare la loro mossa furono la famiglia France, titolare dell'impero NASCAR, e

Don Panoz, geniale imprenditore prestato al motorsport. Così, mentre la Grand-Am, dopo qualche anno di apprendistato, si preparava a proporre una filosofia "di rottura", nasceva grazie alla partnership con l'Automobile Club De L'Ouest, l'American Le Mans Series, arrivata nel giro di poco tempo ad assorbire quanto rimaneva dell'IMSA e proporsi come emanazione USA dello "stile Le Mans". ▶

segue a pag 40



# , così vicine



*Il Gruppo delle vetture ALMS a Road Atlanta. La categoria adotta i regolamenti dell'Automobile Club de l'Ouest, organizzatore della 24 Ore di Le Mans, in linea con la Le Mans Series europea. Cosa che invece non persegue la Grand Am*

Dieci anni dopo, entrambe le categorie sono ancora vive, vege- te e radicate nel panorama auto- mobilistico internazionale. L'American Le Mans Series con- tinua a proporre il classico e col- laudato schema delle moderne competizioni Le Mans, ma ora deve sopportare l'uscita di scena di un colosso come l'Audi. Le nor- me regolamentari rimangono ancorate alle bibbie ACO, pur man- tenendo i correttivi che hanno per- messo di infiammare, se non i campionati (le classifiche riman- gono separate per classi), le gare degli ultimi anni. In parole povere, mentre in Europa si riduce la com- petitività delle vetture LMP2 per evitare di disturbare gli investi- menti miliardari delle Case ufficia- li, l'ALMS ha optato per una nor- mativa più permissiva, in grado di regalare superbe battaglie, spe- cie in tempi recenti, tra Audi R10 Lmp1, Porsche RS Spyder Lmp2 ed Acura ARX-01 Lmp2. Dall'altro lato della barricata, la Grand-Am affronta, a partire dalla classicis- sima 24 Ore di Daytona, una sta- gione nel segno della stabilità, affiancando una costante evolu- zione al mantenimento della filo- sofia originaria. In Grand-Am non ci sono telai in carbonio, motori sofisticati o elettronica da record, ma vetture relativamente sempli- ci, con un'anima in tubi di accia- io ed un cuore di derivazione stra- dale. Prototipi con chassis, tra- smissioni e motori modulari, faci- li da gestire anche se non propria- mente veloci né belli a vedersi, concentrano le attenzioni sulla lot- ta in pista e sulla competizione testa a testa più che sulla tecno- logia fine a sé stessa. Mentre l'ALMS ha l'obiettivo di riproporre, anche se in maniera mediata, l'eccellenza tecnica delle serie europee, le scelte della Grand-Am prendono una linea più pratica e diretta. Per i pochi telaisti titolari di una licenza, le normative sono estremamente restrittive, crean- do una vera e propria specializza- zione mentre, sul piano motoristi- co, impera la filosofia del "caso per caso".

A fare da garante e da punto di riferimento per la Grand Am è la NASCAR R&D, che oltre a garan- tire la stesura e la gestione dei regolamenti, valuta i propulsori fin dalla prima richiesta di ingre- so nella serie. Per essere appro-



La Riley-Lexus di Pruett-Rojas (Grand Am)



vati, i motori devono essere analizzati e bilanciati: il risultato sono aggiustamenti che possono toc- care svariati ambiti, dai regimi di rotazione ai rapporti di compres- sione, ad eventuali parti originali da mantenere. Uno degli effetti cercati è quello di ridurre i vantag- gi derivanti dell'ufficialità, che rimangono, per scelta, calmierati e ridotti. Complici anche gli svilup- pi del mondo endurance europeo, in American Le Mans Series i pro- getti supportati dal rispettivo costruttore hanno al contrario sempre fatto il bello ed il cattivo tempo, con le relative ripercussio- ni positive e negative. Se l'alto livello qualitativo mostrato di

recente ha portato risultati spet- tacolari, spesso la presenza di un solo ufficiale (cosa avvenuta negli anni passati con Audi) ha rappre- sentato una limitazione alla com- petitività, lasciando pochi o nulli margini agli "assemblatori". In una situazione del genere, il pun- to sarà verificare l'impatto della crisi che attanaglia il settore auto- mobilistico e l'economia in gene- rale. La necessità, quella di valu- tare gli equilibri al termine dell'in- verno, per evitare uno scollamen- to tra i vari livelli di coinvolgimen- to delle squadre e ritrovarsi con un unico dominatore. Ancora una volta, in Grand-Am il problema si porrà in modo minore, in quanto

gli aiuti dei costruttori non posso- no influire sulle prestazioni senza allertare la Nascar R&D, pronta a dare maggiori possibilità ai pac- chetti più svantaggiati. Nel 2008, il sistema è stato avvalorato dal- le vittorie conquistate da quattro dei cinque motoristi, mentre per il quinto (Porsche), una garanzia di competitività arriverà dalla pre- senza in pianta stabile del team Penske. Il punto? Riuscirà la Grand Am, grazie a queste pre- messe, a cavalcare la crisi con- tando sui costi ridotti e sull'acces- sibilità?

Sia Grand-Am sia American Le Mans Series avranno come ban- co di prova l'inizio delle stagioni



La Dallara-Pontiac di Angelelli-Vallante (Grand Am)



Bagarre tra barchette Porsche in ALMS

## Da Panuzio a Panoz il sogno americano

Imprenditore di successo in diversi ambiti, costruttore automobilistico, deus ex machina dell'ALMS, Don Panoz rappresenta un esempio vivente del concetto di sogno americano. Un sogno addirittura di seconda generazione, nato dalla decisione, presa dal padre Eugenio Panuzio, di abbandonare le campagne abruzzesi in cerca di un futuro migliore. Stabilitosi in Ohio, locomotiva dell'economia a stelle e strisce, Panuzio svolse in maniera imprevedibile con la boxe, facendosi un nome come "Gene" Panoz e regalandosi una discreta tranquillità prima di ritirarsi dedicandosi alla vita familiare. Nato nel 1935, Donald "Don" Panoz ha seguito un'ascesa ancor più esplosiva. Negli anni '60, dopo gli studi ed un'esperienza nell'esercito, Panoz si è dedicato alla farmaceutica, affermandosi grazie a business efficaci e creatività (sua l'invenzione dei "cerotti" alla nicotina). Nel 1989, pur se con qualche scetticismo, segue l'idea del figlio Dan di lanciarsi nel mondo dell'automobile, iniziando un'avventura che continua ancora oggi dentro e fuori dalle corse. Tra i suoi asset, oltre all'attività da costruttore e da organizzatore ALMS, la titolarità di Van Diemen, Road Atlanta Raceway e Sebring Raceway, oltre che di tutta una serie di attività tra "leisure", viaggi, vini ed immobili.



## Filosofie divise anche tra le Gran Turismo

Anche dal punto di vista delle componenti Gran Turismo, American Le Mans Series e Grand-Am mostrano filosofie differenti. In Grand-Am, vetture simili alla controparte di serie lottano per il successo indipendentemente dall'intervento delle case, grazie al bilanciamento delle prestazioni. Esempio numero uno, i successi delle piccole ed ultraeconomiche Mazda RX-8, in grado di affrontare ad armi pari le Pontiac ufficiali Pratt&Miller e le immane Porsche. A trainare il settore GT in casa ALMS è invece, come avviene in Europa, il successo delle regole GT2, che ha permesso di vedere bagarre continua tra Ferrari e Porsche (sopra). In attesa dei debutti di BMW M3 e Corvette GT2, vere e proprie "primizie" che daranno ulteriore spolvero. Per quanto riguarda la GT1, il futuro è incerto. L'aumento di costi e la schiacciante superiorità delle Corvette ufficiali hanno praticamente azzerato le partecipazioni, tanto da rendere la classe un "dead man walking" in attesa dei rinnovati regolamenti 2010.

2009 anche se, per completare il quadro della seconda, serviranno nuovi tasselli. Primi tra tutti, nella ALMS, l'eventuale impegno in forma privata dei prototipi Audi (dopo l'uscita di scena del team ufficiale), e le decisioni di Porsche. Il costruttore di Stoccarda non ha ancora comunicato nulla sul futuro dei propri piani. Attese sono anche novità da parte di Mazda (presumibilmente al via col team Dyson) oltre, naturalmente, alla presentazione ufficiale del programma Acura, confermato dalla casa madre Honda dopo la violenta uscita dalla Formula 1. Per quanto riguarda la 24 Ore di Daytona, sponda Grand Am, si spe-

ra di continuare la trasformazione iniziata negli ultimi anni da "corpo estraneo" nel tempio delle Stock-Car ad apprezzato happening di inizio stagione. Ad essere vincente, ancora una volta, l'immediatezza del concetto tecnico, in grado di permettere a piloti con background differenti di raggiungere le posizioni di vertice, lasciando inalterata la capacità dei regular della categoria di approfittare della maggiore esperienza. Una situazione che si rivela essere autosostenibile anche se, per il momento e forse anche per il futuro, poco riconosciuta e blasonata fuori dagli USA.



# Sogni di Gloria

di Valerio Faccini

Prosegue il viaggio del Magazine di Italaracing alla scoperta dei costruttori nazionali di vetture da corsa. Dopo aver visitato la realtà numero uno al mondo, Dallara, ed un'altra di levatura internazionale, la Tatuus, è ora la volta di un'azienda le cui dimensioni, i numeri e la storia sono molto diverse dalle due precedentemente esaminate. La Gloria Cars, che occupa stabilmente una quindicina di persone, ha infatti appena compiuto il suo quinto anno di vita e, nel 2009, oltrepasserà la soglia delle cento vetture costruite. Fondata da Enrico Glorioso, cinquantaseienne torinese la cui famiglia ha origini siciliane, l'azienda che ha sede a Cambiano, presso Torino, è nata per costruire auto da corsa alla portata di molti "...per poter allargare la base dei partecipanti. Semplice da gestire ed economica. Ecco le linee guida che mi ero preposto e che sto tutt'ora seguendo." Ha illustrato Glorioso, precisando che: "Per costruire vetture economiche basta che siano semplici e leggere. Quando hai la leggerezza, che aiuta parecchio anche in termini di sicurezza, per ottenere le prestazioni non occorre un motore super, basta un motore motociclistico. Piccolo, compatto, leggero, e potente." Concetti ispiratori anche alla base della F.BMW, che tanto successo miete sulla scena internazionale. Ma è un obiettivo per Gloria associarsi ad una Casa costruttrice di auto per realizzare un campionato monomarca? "Sì, è un obiettivo ed anche una ragione di vita", confessa il costruttore piemontese. "Ragione di vita per l'azienda, intendo. Ancor oggi Gloria per espletare la propria attività perde soldi. Molti soldi. Associarsi ad un costruttore vorrebbe dire garantirsi il futuro." Ma con un mercato del motorsport piuttosto chiuso e bloccato, a quale Casa potrebbe rivolgersi Gloria? "Penso ad un Costruttore di un Paese emergente. Se devo buttare lì un nome, direi Tata. Certo che recarsi in India e allacciare un rapporto non dev'essere proprio semplicissimo...". Con le F. Gloria ed in seguito, le F. Azzurra, sono passati o hanno iniziato la loro attività con le monoposto piloti oggi in auge come Mirko Bortolotti, Davide Rigon e Andrea Caldarelli.

## La querelle della F.Azzurra

“La F.Azzurra nacque su iniziativa del presidente Csai, Luigi Macaluso, che volle portare avanti l'idea alla quale stava lavorando il povero Michele Alboreto, che conoscevo dai tempi in cui correva in F.1 e gli fornivo l'abbigliamento tecnico. Con Michele ci legava un rapporto di amicizia, pur se non ci frequentavamo assiduamente. Sono stati tre anni belli, che hanno dato la possibilità, grazie ai costi molto contenuti della Gloria B5, a molti giovani di valore di correre e mettersi in mostra, giovani che diversamente non avrebbero probabilmente neppure potuto avvicinarsi all'automobilismo. Poi, all'improvviso, tutto è stato rovinato dalla decisione, dettata da logiche politico-clientelari, certamente non da questioni tecniche, di affidare la fornitura delle auto ad altri. Inizialmente fui molto amareggiato da quella decisione, oggi non più. Anzi, sono contento così.”

## Attività allargata

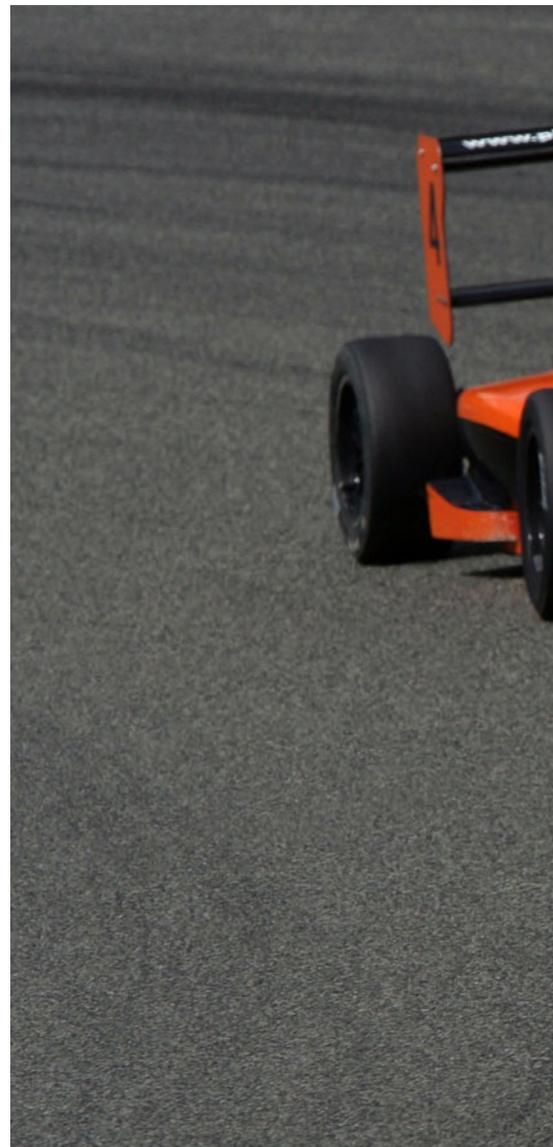
Dopo cinque anni l'attività della Gloria si è diversificata, ma sarebbe più corretto affermare che si sia allargata. A cosa? All'organizzazione di campionati e alla vendita di parti e componenti per auto da corsa. Ma perché Gloria è diventato organizzatore? “Semplice, perchè altrimenti chi, se non io, si sarebbe incaricato di far correre le mie vetture? Battute a parte, pur con un fondo di verità, io non credo che esistano in Italia verifiche tecniche approfondite. Per tutta una serie di ragioni che sarebbe troppo lungo elencare. Io, invece, volevo che le corse animate dalle mie auto si svolgessero in modo regolare e pulito, a tutela di tutti. Ed è per questo che i commissari tecnici presenti nelle gare del Gloria Euro Tour li portiamo noi.”

### Per quanto riguarda la fornitura di componentistica?

“Ci sono molti artigiani che realizzano vetture per gli slalom o i Formula Challenge che tribolano dovendosi costruire il mezzo o dovendo cercare pezzi, da cui spesso non dipendono le prestazioni della vettura, ma che sono di difficile realizzazione e reperimento. Noi abbiamo deciso di mettere sul mercato i pezzi che compongono le nostre auto, e quindi ipercollaudati, come cerchi, pedaliere, montanti delle sospensioni, scatolette dello sterzo e tanto altro, anche i motori. A proposito di propulsori, nella nostra sede da poco abbiamo aperto un reparto apposito per le unità motrici. Prepariamo e revisioniamo propulsori motociclistici per le nostre auto e per quelle di clienti.”

## Glorioso e il low cost

“La mia idea sarebbe quella di costruire un'auto davvero low cost, pensata per essere prodotta in un lotto di produzione consistente, diciamo 100 esemplari, in modo da realizzare economie di scala e metterla sul mercato a circa la metà del prezzo di quelle attuali. Dovrebbe avere un motore piccolo, da 100 cavalli, e dalla manutenzione semplicissima, che possa essere svolta anche dal pilota nel garage di casa. Dovrebbe essere adatta a girare anche nei kartdromi, pensate che di piste da kart omologate ce n'è un centinaio in Italia. Poi si potrebbe creare anche un campionato un campionato. Non so se riuscirò mai a realizzarla, mi rendo conto che questa è una visione un po' inglese delle corse, in Italia dubito che funzionerebbe. Mi piacerebbe fare qualcosa anche per i rallies, che al momento sono in mano ai grandi costruttori d'automobili. Credo che anche in quel campo si potrebbe creare qualcosa di nuovo. Partendo da un foglio bianco. Con una macchina appositamente realizzata per le corse e non adattata. Immagino un telaio uguale per tutti ed una carrozzeria non portante, in vetroresina, cui dare le forme dei modelli voluti. La macchina dovrebbe essere leggera, tra l'altro a tutto vantaggio della sicurezza, in modo da non dover installare propulsori sofisticati e dunque costosi, ma avendo comunque prestazioni elevate. Con motore e cambio liberi, o in comune, a seconda delle categorie in cui farle correre. Anche in questo caso si potrebbe realizzare un'auto estremamente economica, ma dedicata a quel tipo d'utilizzo.”



# Le vetture prodotte

Nel 2003 l'attività di costruzione è iniziata non partendo da zero, bensì trasformando 23 monoposto di F.Arcobaleno (di cui è stato mantenuto solo il telaio anteriore) in monoposto per la F.Gloria. Dopo il primissimo prototipo costruito ex-novo, la A3, è iniziata la produzione vera e propria, che consta dei seguenti numeri (suddivisi per modello):

**26** B4

**41** B5

**2** B6

**3** C7

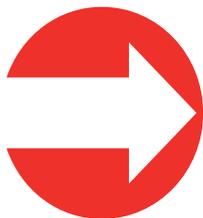
**48** C8 F/P



L'officina



Assemblaggio motori



## Enrico Glorioso: da titolare Sparco a costruttore



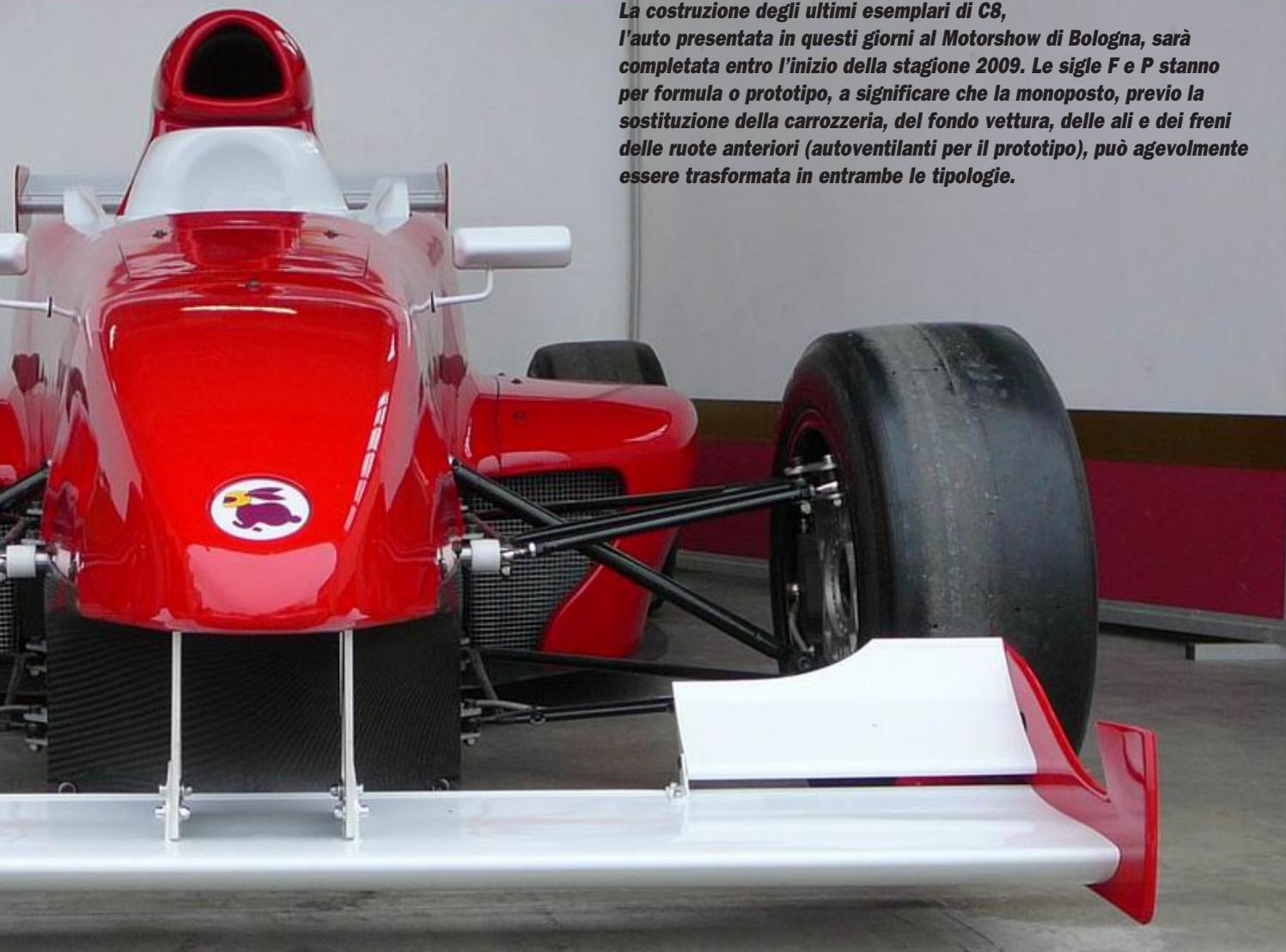
Enrico Glorioso, è un vero appassionato di automobilismo. Fino ad una ventina d'anni fa indossava, di tanto in tanto, casco e tuta (rigorosamente della sua azienda, of course) per correre nei rally. *"Ho corso poco perchè non avevo soldi"* ci sorprende. Ma come, proprietario al 50% della Sparco, il cui giro d'affari era di diverse decine di miliardi di lire, non aveva un po' di soldi per correre? *"No, perchè col mio socio decidevamo di reinvestire la gran parte degli utili per far crescere l'azienda ed a noi destinavamo solo uno stipendio. E' chiaro, un ottimo stipendio, ma non tale da permettermi di mantenere la famiglia e di spendere e spandere con le corse."* Per questo nel suo curriculum figurano auto come la Fiat 127 gr.2 e, ultima in ordine di tempo, la Peugeot 205 Rallye 1.3 gr. N. Unica concessione al lusso: qualche rally dal nome altisonante, tipo Madeira.



Reparto assemblaggio motori

# Il futuro è la C8

*La costruzione degli ultimi esemplari di C8, l'auto presentata in questi giorni al Motorshow di Bologna, sarà completata entro l'inizio della stagione 2009. Le sigle F e P stanno per formula o prototipo, a significare che la monoposto, previo la sostituzione della carrozzeria, del fondo vettura, delle ali e dei freni delle ruote anteriori (autoventilanti per il prototipo), può agevolmente essere trasformata in entrambe le tipologie.*



**La nuova C8 è la prima auto prodotta da Gloria studiata in Galleria del vento. Il primo esemplare della vettura è stato portato nel tunnel della Pininfarina (adatto ad ospitare vetture di dimensioni reali)**



### **25 gennaio**

A1 Grand Prix a Taupo  
GP2 Asia a Al Sakhir  
Speedcar a Al Sakhir  
Grand Am a Daytona  
IRC – Monte Carlo

### **1 febbraio**

Mondiale Rally - Irlanda

### **8 febbraio**

A1 Grand Prix a Giakarta

### **15 febbraio**

Mondiale Rally - Norvegia

### **22 febbraio**

A1 Grand Prix a Gauteng

### **28 febbraio**

GP2 Asia a Dubai  
Speedcar a Dubai

### **8 marzo**

WTCC a Curitiba  
IRC – Curitiba  
Italiano Rally al Ciocco

### **15 marzo**

A1 Grand Prix a Mexico City  
Mondiale Rally - Cipro

### **22 marzo**

WTCC a Puebla  
ALMS a Sebring

### **29 marzo**

F.1 a Melbourne  
A1 Grand Prix  
GT italiano a Vallelunga  
CITE a Vallelunga  
F.Azzurra a Vallelunga  
Porsche Cup a Vallelunga

### **5 aprile**

F.1 a Sepang  
GP2 Asia a Sepang  
Speedcar a Sepang  
Indycar a Saint Petersburg  
F.Renault Italia a Monza  
ALMS a Saint Petersburg  
LMS a Barcellona  
Mondiale Rally – Portogallo  
IRC – Kenya  
Italiano Rally - Adriatico

### **12 aprile**

A1 Grand Prix a Algarve  
F.3 inglese a Oulton Park  
F.3 tedesca a Oschersleben

### **19 aprile**

F.1 a Shanghai  
GP2 Asia a Shanghai  
World Series a Barcellona  
Eurocup F.Renault a Barcellona  
Megane Trophy a Barcellona  
Indycar a Long Beach  
ALMS a Long Beach  
F.3 spagnola a Imola  
Euroseries 3000 a Imola  
GT Open a Imola  
CITE a Imola  
Superstars a Imola  
Porsche Cup a Imola  
Italiano Rally – 1000 Miglia

### **25 aprile**

F.1 a Al Sakhir  
GP2 Asia a Al Sakhir  
Indycar a Kansas  
F.3 Euro Series a Hockenheim  
DTM a Hockenheim  
F.3 inglese a Donington  
Speedcar a Dubai  
Grand Am a Alton  
Mondiale Rally - Argentina

### **3 maggio**

A1 Grand Prix a Brands Hatch  
World Series a Spa  
Eurocup F.Renault a Spa  
Megane Trophy a Spa  
FIA GT a Silverstone  
F.3 a Silverstone  
F.3 Euro Series a Mugello  
DTM a Mugello  
F.3 spagnola a Valencia  
WTCC a Marrakesch  
Grand Am a Millville

**10 maggio**

F.1 a Barcellona  
 GP2 a Barcellona  
 LMS a Spa  
 F.3 italiana a Adria  
 F.Azzurra a Adria  
 CITE a Adria  
 Superstars a Adria  
 Porsche Cup a Adria  
 IRC – Portogallo  
 Italiano Rally – Targa Florio

**17 maggio**

WTCC a Pau  
 F.Master a Pau  
 Euroseries 3000 a Portimao  
 GT Open a Portimao  
 F.3 Euro Series a Lausitzring  
 DTM a Lausitzring  
 FIA GT a Adria  
 F.3 tedesca a Hockenheim  
 ALMS a Salt Lake  
 Grand Am a Laguna Seca

**24 maggio**

F.1 a Montecarlo  
 GP2 a Montecarlo  
 World Series Renault a Montecarlo  
 Indycar a Indianapolis  
 F.3 tedesca a Nurburgring  
 F.Renault Italia a Varano  
 GT italiano a Monza  
 CITE a Monza  
 F.Azzurra a Monza  
 Porsche Cup a Monza  
 Mondiale Rally – Italia

**31 maggio**

Indycar a Milwaukee  
 WTCC a Valencia  
 F.Master a Valencia  
 Formula 2 a Valencia  
 F.3 inglese a Snetterton

**7 giugno**

F.1 a Istanbul  
 GP2 a Istanbul  
 Indycar a Fort Worth  
 F.3 inglese a Hockenheim  
 F.3 spagnola a Jarama (14 giugno?)  
 F.3 tedesca a Hockenheim  
 F.3 italiana a Magione  
 F.Azzurra a Magione  
 Superstars a Magione  
 GT italiano a Magione  
 Grand Am a Watkins Glen

**14 giugno**

24 Ore di Le Mans  
 World Series Renault a Budapest  
 Eurocup F.Renault a Budapest  
 F.Renault Italia a Budapest  
 Megane Trophy A Budapest  
 Mondiale Rally – Grecia

**21 giugno**

F.1 a Silverstone  
 GP2 a Silverstone  
 Indycar a Iowa  
 WTCC a Brno  
 F.Master a Brno  
 Formula 2 a Brno  
 Grand Am a Lexington  
 GT italiano a Mugello  
 CITE a Mugello  
 F.3 italiana a Mugello  
 F.Azzurra a Mugello  
 Superstars a Mugello  
 Porsche Cup a Mugello  
 IRC – Belgio  
 Italiano Rally – San Marino

**28 giugno**

Indycar a Richmond  
 FIA GT a Oschersleben  
 Euroseries 3000 a Spa  
 Formula 2 a Spa  
 F.3 spagnola a Spa  
 F.Renault Italia a Spa  
 GT Open a Spa  
 Mondiale Rally – Polonia

**5 luglio**

Indycar a Watkins Glen  
 World Series Renault a Silverstone  
 Eurocup F.Renault a Silverstone  
 Megane Trophy a Silverstone  
 Euroseries 3000 a Donington  
 F.3 spagnola a Donington  
 GT Open a Donington  
 F.3 Euro Series a Norisring  
 DTM a Norisring  
 F.3 inglese a Rockingham  
 F.3 tedesca a Lausitzring  
 WTCC a Porto  
 Grand Am a Daytona

## 12 luglio

F.1 a Nurburgring  
GP2 a Nurburgring  
Indycar a Toronto  
IRC – Russia  
Italiano Rally – San Crispino

## 19 luglio

World Series Renault a Le Mans  
Eurocup F.Renault a Le Mans  
Megane Trophy a Le Mans  
F.3 Euro Series a Zandvoort  
DTM a Zandvoort  
WTCC a Brands Hatch  
F.Master a Brands Hatch  
Formula 2 a Brands Hatch  
ALMS a Lime Rock  
Grand Am a Leeds  
GT italiano a Misano  
CITE a Misano  
F.3 italiana a Misano  
Superstars a Misano  
Porsche Cup a Misano

## 26 luglio

F.1 a Budapest  
GP2 a Budapest  
F.Master a Budapest  
Indycar a Edmonton  
FIA GT a Spa  
F.3 inglese a Spa  
F.Renault Italia a Misano

## 2 agosto

Indycar a Kentucky  
LMS a Portimao  
DTM a Oschersleben  
CITE a Varano  
F.3 italiana a Varano  
F.Azzurra a Varano  
Mondiale Rally – Finlandia  
IRC - Madeira

## 9 agosto

Indycar a Lexington  
F.3 tedesca a Assen  
ALMS a Lexington  
Grand Am a Watkins Glen

## 16 agosto

F.3 Euro Series a Nurburgring  
DTM a Nurburgring  
Formula 2 a Donington  
F.3 inglese a Silverstone  
ALMS a Elkhart Lake

## 23 agosto

F.1 a Valencia  
GP2 a Valencia  
Indycar a Sonoma  
F.3 tedesca a Nurburgring  
LMS a Nurburgring  
IRC – Repubblica Ceca

## 30 agosto

F.1 a Spa  
GP2 a Spa  
F.Master a Spa  
Indycar a Chicago  
F.3 Euro Series a Brands Hatch  
DTM a Brands Hatch  
FIA GT a Bucarest  
F.3 inglese a Bucarest  
F.3 spagnola a Valencia  
GT Open a Valencia  
ALMS a Mosport  
Grand Am a Montreal  
Italiano Rally – Alpi Orientali

## 6 settembre

Indycar a Detroit  
ALMS a Detroit  
WTCC a Oschersleben  
F.Master a Oschersleben  
Formula 2 a Oschersleben  
F.3 inglese a Knockhill  
F.3 italiana a Imola  
F.Azzurra a Imola  
GT italiano a Imola  
CITE a Imola  
Porsche Cup a Imola  
Mondiale Rally – Australia

## 13 settembre

F.1 a Monza  
GP2 a Monza  
FIA GT a Portimao  
F.Renault Italia a Mugello  
LMS a Silverstone  
IRC – Spagna  
Italiano Rally – Costa Smeralda

## 20 settembre

Indycar a Motegi  
World Series Renault a Nurburgring  
Eurocup F.Renault a Nurburgring  
Megane Trophy a Nurburgring  
Euroseries 3000 a Vallelunga  
F.3 Euro Series a Barcellona  
DTM a Barcellona  
WTCC a Imola  
F.Master a Imola  
Formula 2 a Imola  
GT Open a Magny-Cours  
F.3 spagnola Magny-Cours  
F.3 inglese a Brands Hatch  
F.3 tedesca a Sachsenring  
F.3 italiana a Vallelunga  
F.Azzurra a Vallelunga  
Superstars a Vallelunga  
CITE a Vallelunga  
Grand Am a Tooele

## 27 settembre

F.1 a Singapore  
ALMS a Braselton  
GT italiano a Mugello  
CITE a Mugello  
Superstars a Mugello  
IRC – Italia Sanremo  
Italiano Rally – Sanremo

## 4 ottobre

F.3 Euro Series a Digione  
DTM a Digione  
Mondiale Rally – Spagna

## 11 ottobre

F.1 a Fuji  
Indycar a Miami  
FIA GT a Zolder  
F.3 spagnola a Jerez  
F.Renault Italia a Imola  
ALMS a Laguna Seca  
Grand Am a Miami

## 18 ottobre

F.1 a San Paolo  
Euroseries 3000 a Monza  
F.3 tedesca a Oschersleben  
F.3 italiana a Monza  
GT italiano a Monza  
CITE a Monza  
Superstars a Monza  
Porsche Cup a Monza

## 25 ottobre

World Series Renault a Alcaniz  
Eurocup F.Renault a Alcaniz  
Megane Trophy a Alcaniz  
F.3 Euro Series a Hockenheim  
DTM a Hockenheim  
WTCC a Okayama  
F.3 spagnola a Barcellona  
GT Open a Barcellona  
Euroseries 3000 a Barcellona  
Mondiale Rally – Galles  
IRC – Giappone  
Italiano Rally – Como

## 1 novembre

F.1 a Abu Dhabi  
ALMS a Fuji

## 8 novembre

ALMS a Shanghai \*

## 22 novembre

F.3 a Macao  
WTCC a Macao  
FIA GT San Luis  
GT Open a Losail  
IRC – Scozia

\* non valevole  
per il campionato

# Fuoco tedesco

di Nicola  
Desiderio

Ha **530 CV**, li ha tutti dietro ed è una GT, anzi una GT2. Se avete detto Porsche, è fuoco, in tutti i sensi, perché avete indovinato e perché questa è la 911 di serie più potente e più veloce mai costruita con i suoi **329 km/h**. Eppure la forma è sempre la stessa. Un moltitudine di fessure e prese e qualche profilo messo al punto giusto per guidare meglio l'aria intorno alla carrozzeria, un alettone posteriore fisso, ma neppure quei due baffi di LED riescono a nascondere gli occhioni e i fianchi che tutti conosciamo. La GT2 non è semplicemente la Turbo più potente di 50 CV, ma pesa 145 kg in meno grazie alla mancanza del sistema di trazione integrale a all'uso di materiali pregiati come alluminio per portiere e cofano anteriore, titanio per l'impianto di scarico, carbonio per i gusci dei sedili e carboceramica per i freni. A conti fatti, i **1440 kg** danno un rapporto peso/potenza di **2,72 kg/CV**. Eccola la catapulta. ▶

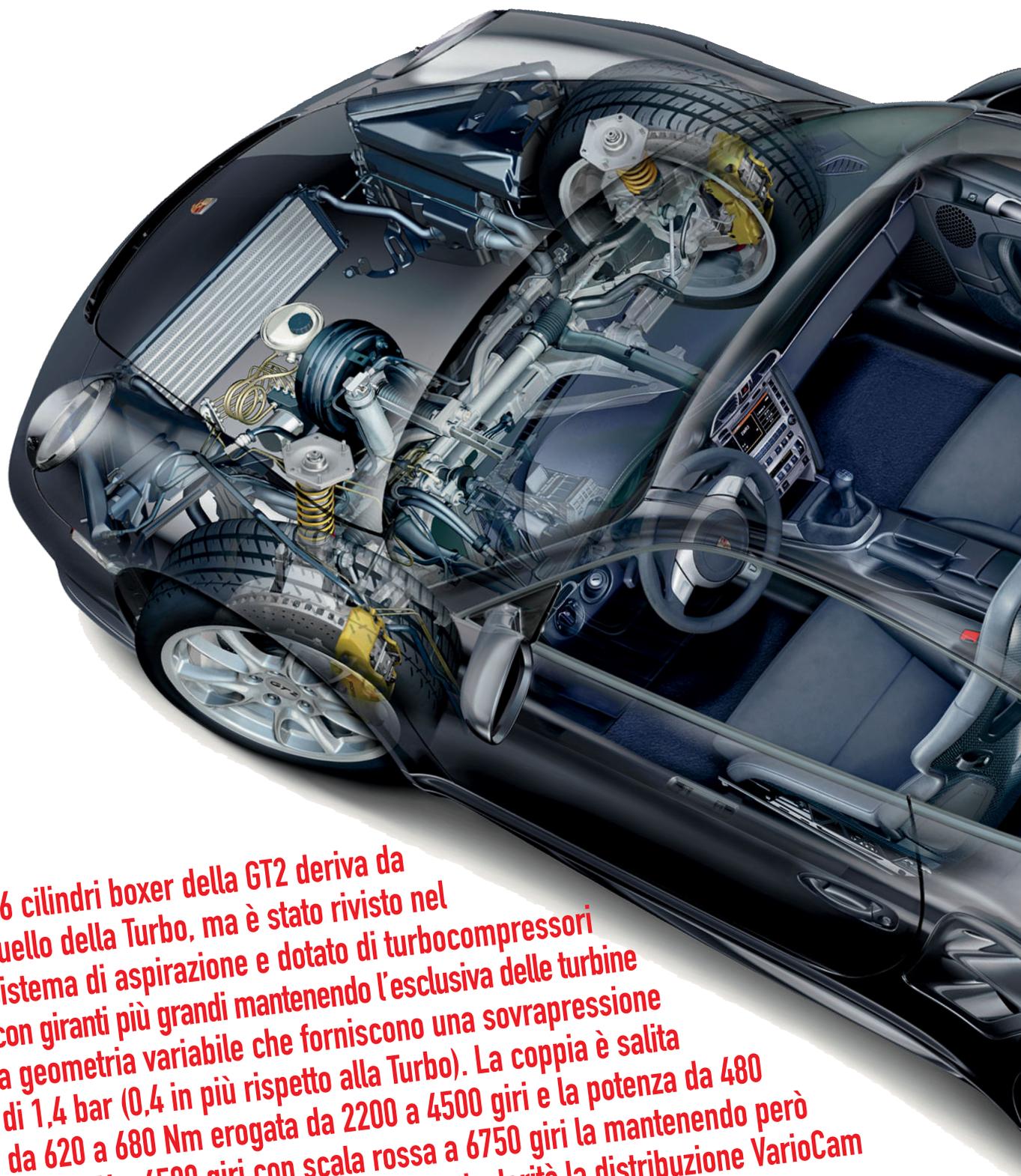
segue a pag 54



# Porsche 911 GT2



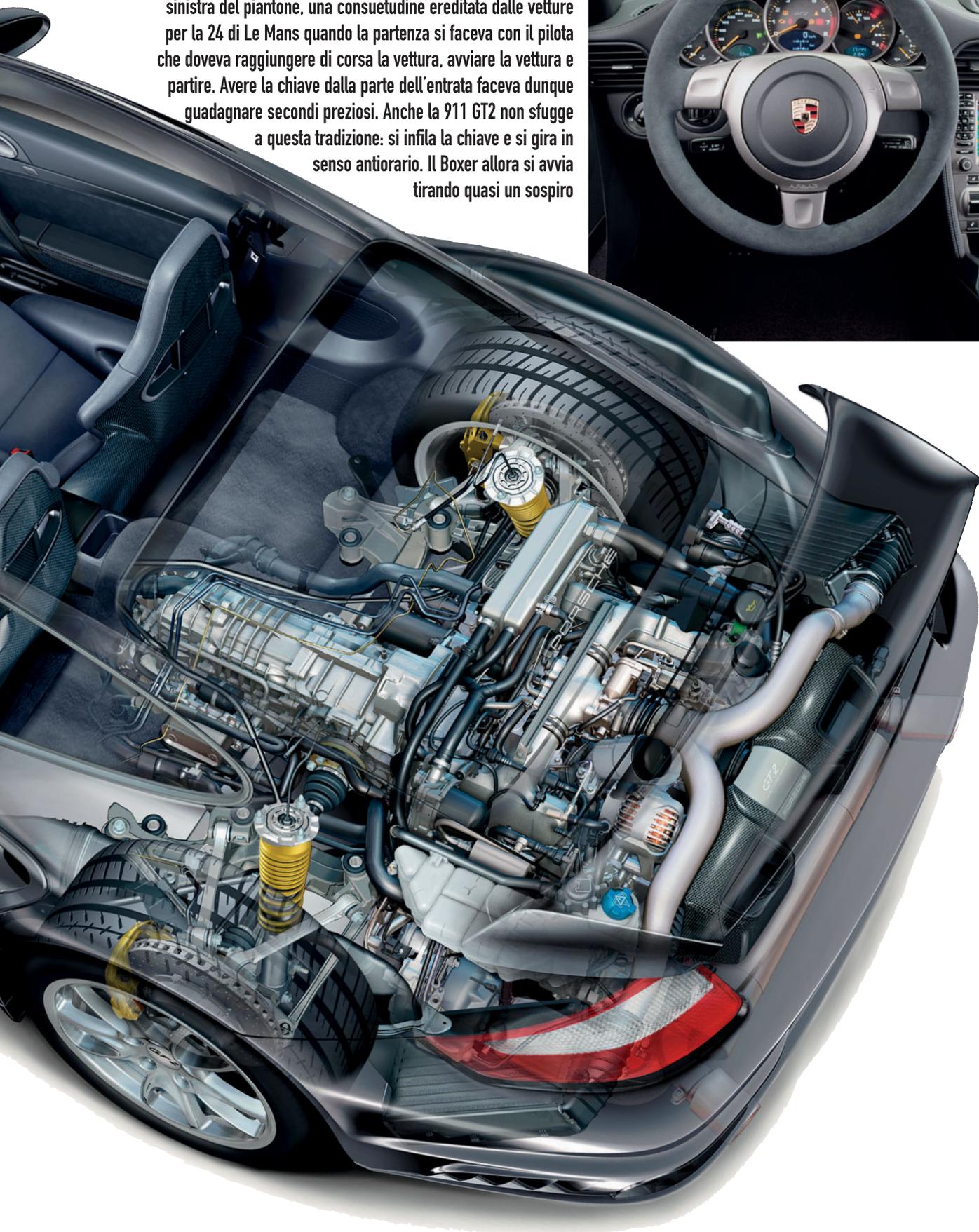
530 CV  
329 km/h  
0/100 in 3"7



Il 6 cilindri boxer della GT2 deriva da quello della Turbo, ma è stato rivisto nel sistema di aspirazione e dotato di turbocompressori con giranti più grandi mantenendo l'esclusiva delle turbine a geometria variabile che forniscono una sovrappressione di 1,4 bar (0,4 in più rispetto alla Turbo). La coppia è salita da 620 a 680 Nm erogata da 2200 a 4500 giri e la potenza da 480 a 530 CV a 6500 giri con scala rossa a 6750 giri la mantenendo però gli stessi livelli di consumo. Tra le particolarità la distribuzione VarioCam Plus con fasatura e alzata variabile delle valvole e la lubrificazione a carter secco. Elevatissima la potenza specifica: ben 147,3 CV/litro. Il cambio manuale a 6 rapporti è lo stesso della Turbo e della GT3.

## Come si accende

Come ogni Porsche, la 911 ha il blocchetto di accensione alla sinistra del piantone, una consuetudine ereditata dalle vetture per la 24 di Le Mans quando la partenza si faceva con il pilota che doveva raggiungere di corsa la vettura, avviare la vettura e partire. Avere la chiave dalla parte dell'entrata faceva dunque guadagnare secondi preziosi. Anche la 911 GT2 non sfugge a questa tradizione: si infila la chiave e si gira in senso antiorario. Il Boxer allora si avvia tirando quasi un sospiro



Dentro come fuori, la GT2 è una 911 nel quale la differenza la fanno i dettagli e i materiali come l'Alcantara nero che è dove la presa è essenziale: pomello, volante, la parte centrale dei sedili, ma anche i pannelli porta e la cuffia della leva per un effetto vettura da corsa solo mitigato dalla solita cura con la quale ogni Porsche è realizzata e dalla ricchezza della plancia cucita in pelle. Questa è la prima scelta (e secondo noi la più appropriata) però in catalogo c'è di tutto, ma sia chiaro: tutto si paga e anche salato, ma per chi ha 191.500 euro disponibili questo è un problema che sta già alle spalle, come il **6 cilindri** boxer biturbo a geometria variabile. I **530 CV** e i **680 Nm** sono una forza terribile, ma fa impressione vederli racchiusi nel minuscolo cofano posteriore. I tecnici di Zuffenhausen hanno trovato il modo anche di piazzarci sopra un'elegante targhetta. Altrettanto impressionanti i freni forati con pinze gialle e i fianchi più larghi che a malapena avvolgono gli pneumatici posteriori 325/30 ZR19 montati su cerchi con canali da **12 pollici!**

La 911 è sinistra, da sempre, nel senso che è meglio essere mancini per girare la chiave. Si sta seduti, non distesi, inseriti nei gusci dei sedili integrali che bloccano il corpo, il volante verticale e il parabrezza distante.

Il rombo del 6-boxer arriva da dietro e non lo senti nelle orecchie, ma intorno a te. La frizione è corta è dura. Difficile partire, ma poi le cambiate sono fulminee. La coppia massima dovrebbe arrivare in modo graduale da 2200 giri e calare a 4500 invece è proprio qui che si sente come un'improvvisa folata di vento che porta il contagiri in un attimo ai 6500. Da 0 a 100 km/h in **3,7** secondi con il cambio in seconda, 11 e spiccioli per passare i 200 km/h di terza; nemmeno 21 secondi e il primo km è fatto fuori. Abbiamo appena messo la sesta e l'ago è a **300**: 33 netti. Un film brevissimo, nel quale il battito e il rumore vengono inghiottiti dal rumore del vento, quello vero. Le sospensioni sono più basse di 25 mm rispetto alla Turbo e a controllo elettronico. Già nella posizione normale fanno sentire tutto, anche sullo sterzo, ed è meglio tenere sempre le mani salde sul volante perché con la GT2 bisogna fare tutto in modo giusto e al momento giusto. Con i freni (incredibili!) occorre caricare l'avantreno, muovere lo sterzo il meno possibile e premere l'acceleratore con raziocinio. Se non lo si fa, la GT2 punta con il muso verso l'esterno e, con la smania di recuperare in uscita, vi punirà alla prima occasione. Ma se la rispettate e riuscite a capirla, la GT2 è vero scioppo all'adrenalina. E anche molto concentrato.



Prezzo  
**191.500** euro



# Porsche 911 GT2



## L'avversaria

Le potenze, i tempi di accelerazione la consuetudine portano in Emilia. Con 510 CV e un rapporto peso/potenza di 2,45 kg/CV (contro i 2,72 kg/CV della 911 GT2) c'è la **Ferrari 430 Scuderia**, esempio di sportività suprema con scocca in alluminio, motore centrale e trazione posteriore con differenziale elettronico. Per 208mila euro promette di fare lo "0-100" in un decimo in meno anche se fa "solo" 320 km/h contro i 329 della Porsche. Più economica la Gallardo LP560-4, anche lei in alluminio, ma con un V10 da 560 CV e la trazione integrale. Qui il rapporto peso potenza è di 2,53 kg/CV e l'accelerazione è pari alla Porsche, ma anche lei sta indietro in velocità massima con 325 km/h. La Rossa e la Lambo hanno eccellenti cambi elettroattuatori mentre la GT2 ce l'ha solo meccanico.

## Scheda tecnica

**Corpo vettura:** coupé 2 porte, 2 posti; lunghezza 4.469 mm, larghezza 1.852 mm, altezza 1.285 mm, passo 2.350 mm; peso 1440 kg; bagagliaio 105 litri, serbatoio 90 litri.

**Meccanica:** motore 6 cilindri contrapposti a benzina, 3.600 cc, alesaggio x corsa 100x76,4 mm; distribuzione bialbero in testa per bancata, 4 valvole per cilindro con variatore di fase e di alzata; iniezione elettronica; doppio turbocompressore con turbina a geometria variabile; potenza massima 530 CV (316 kW) a 6500 giri/min; coppia massima 680 Nm a 2200-4500 giri/min; trazione posteriore; cambio manuale a 6 rapporti, differenziale autobloccante (28% in accelerazione, 40% in rilascio).

**Autotelaio:** sospensioni indipendenti, anteriori tipo McPherson, posteriori multilink, ammortizzatori a controllo elettronico; freni a disco autoventilanti con dischi carbonceramici autoventilanti forati con ABS, EBD, PTM ed PSM.

**Prestazioni:** velocità massima 329 km/h; accelerazione da 0 a 100 km/h in 3,7 secondi, da 0 a 200 km/h in 11,2 secondi, da 0 a 300 km/h in 33 secondi; consumi 12,5 litri/100 km; emissioni 298 g/km di CO<sub>2</sub>.

**Prezzo:** 191.500 euro, chiavi in mano.



## Peso leggero

La 911 GT2 è la prima Porsche con impianto di scarico in titanio, più leggero del 50% rispetto all'acciaio e che riduce il peso del componente a soli 9 kg. L'azione del catalizzatore è ottimizzata attraverso l'iniezione di aria secondaria, una soluzione presa dal mondo delle moto per facilitare ridurre le emissioni. A ridurre il peso di 20 kg contribuiscono da soli i dischi carbonceramici mentre i sedili hanno il guscio in carbonio al quale sono fissati a strappo i cuscini rivestiti di Alcantara.



# 911 per quattro e la Cay



È una Porsche in tono minore quella presente al Motor Show di Bologna. A fronte infatti delle **Cayenne** con motore **Diesel** e della 4 porte **Panamera** già svelate in foto e nelle caratteristiche principali, la Casa tedesca dedica alla città emiliana i suoi modelli più piccoli già mostrati al salone di Los Angeles: la Boxster e la Cayman. Per entrambe c'è un nuovo frontale e nuovi gruppi ottici, quelli anteriori ispirati alla Carrera GT dotati di LED diurni, quelli posteriori anch'essi dotati di diodi. Novità anche per l'abitacolo con lo schermo del sistema multimediale che cresce da 5,8 a 6,5 pollici ed ha ora Bluetooth oltre alle prese per l'iPod e USB. Ci sono anche nuovi motori 6 cilindri boxer: il 2,9 e il 3,4 litri a iniezione diretta riservato alle versioni S per consumi inferiori fino al 16% in presenza del cambio PDK a 7 rapporti a doppia frizione. Per la Boxster il motore più piccolo eroga 255 CV e quello

più grande 310 CV, per la Cayman ci sono 10 CV in più su entrambi i propulsori. Con il PDK e il pacchetto Sport Chrono Plus opzionale inoltre c'è il Launch Control che fa guadagnare due decimi. La Cayman S in accelerazione passa da 0 a 100 km/h in 4,9 secondi.

Ben più succose invece le novità che a Bologna non si vedono. La **Cayenne Diesel** (a destra), è la prima Porsche con motore a gasolio e nel cofano ha il V6 3 litri di origine Audi da 240 CV e 550 Nm che consuma 9,3 litri/100 km ed emette 244 g/km. Il cambio è un automatico a 6 rapporti e l'arrivo è previsto a febbraio con un listino di 58.098 euro. Occorrerà aspettare invece la seconda metà del 2009 per vedere su strada la **Panamera** (sopra), la prima berlina di Zuffenhausen e il quinto modello della gamma. Lunga 4,97 metri, larga 1,93 e alta 1,42 metri, la Panamera è omologata per 4

persone e ha il portellone con un bagagliaio da 450 litri. Non sorprende neppure lo stile, tipicamente Porsche, se non per gli sfoghi laterali necessari per il motore anteriore, oltretutto la Panamera ricorda da vicino la Bugatti EB112, concept disegnato da Giugiaro nel 1993. Nessuna novità sostanziale neppure sotto il cofano dove ci saranno i V6 3,6 e i V8 4,8 della Cayenne a iniezione diretta, sia aspirati sia turbo con potenze da 300 CV a 500 CV con trazione sia posteriore sia integrale. I freni potranno essere carbonceramici con pinze gialle e il cambio sarà manuale a 6 rapporti oppure con doppia frizione PDK a 7 rapporti inoltre ci sarà una versione ibrida con la stessa meccanica della Cayenne composta da un V6 3,6 litri a benzina e un motore elettrico da 38 kW. Qualcuno parla anche di un Diesel V8 o V12 di origine Audi, ma anche di una versione ancora più sportiva dotata del V10 5.7 depo-

# ayenne passa al gasolio



tenziato sotto i 600 CV della Carrera GT. Non è certo il modello che ci voleva in tempi di crisi come questi e arriva quando la perfetta macchina da guerra condotta da Wendelin Wiedeking mostra qualche crepa dopo anni ininterrotti di crescita e di successi. Porsche ha infatti annunciato otto giorni di stop della produzione nel periodo dal 21 novembre al 31 gennaio prossimi perché negli USA (mercato che assorbe oltre un terzo dei volumi) le vendite sono scese del 22,8% nei primi 10 mesi del 2008 e ciò provoca una battuta di arresto nella scalata al gruppo Volkswagen. I profitti rimangono incredibili (8,6 miliardi di euro nell'anno fiscale chiuso al 31 luglio, +46%), ma la crisi potrebbe assottigliarli oltre le previsioni e, se dovessero passare a Bruxelles i limiti per il CO2 di 135 g/km per il 2012, la vita di Wiedeking e soci potrebbe farsi decisamente meno facile.



Miss

italiaracing

