

Italiaracing MAGAZINE .net

n.17

15 dicembre 2008

Il giovane trentino ha "passato" Caldarelli sul traguardo del nostro sondaggio. E qualcuno mormora che la Ferrari lo abbia già "consigliato" alla Toro Rosso...

Il "nostro"
pilota è

Bortolotti



La classifica finale

- 1 - Mirko Bortolotti - 68
- 2 - Andrea Caldarelli - 67
- 3 - Nicola De Marco - 52
- 4 - Matteo Chinosi - 48
- 5 - Michele Faccin - 47
- 6 - Edoardo Liberati - 42
- 7 - Alessandro Kouzkin - 37
- 8 - Salvatore Cicutelli - 34
- 9 - Marco Zipoli - 23
- 10 - Kevin Gilardoni - 22

È Bortolotti il Pilota Italiano

Bortolotti in trionfo dopo la vittoria nella F.3 italiana a Vallelunga. Secondo il Corriere dello Sport la Ferrari, impressionata dal test di Mirko a Fiorano, lo avrebbe già "bloccato" e girato alla Toro Rosso dove il trentino potrebbe svolgere un ruolo da collaudatore

racing 2008



Caldarelli battuto per un solo punto

MIRKO BORTOLOTTI è il Pilota Italiaracing 2008. Il campione italiano della F.3 l'ha spuntata dopo un incredibile testa a testa con Andrea Caldarelli (sopra). Alla fine, solamente un punto ha separato i due giovani piloti. Nato a Trento nel 1990, Bortolotti dopo una interessante carriera nel karting è salito sulle monoposto nel 2005 partecipando a una gara di F.Gloria e a due corse con la F.Renault 1600 disputando poi il Winter Trophy della F.Renault 2000. Nel 2006 si è classificato 2° nel campionato di F.Azzurra, nel 2007 ha debuttato in F.3 col team Corbetta cogliendo il 4° posto mentre nel 2008 ha vinto il titolo italiano della F.3 gareggiando per il team Lucidi. Recentemente, Bortolotti ha provato a Fiorano la Ferrari F.1 cogliendo il record del tracciato per la F2008. Andrea Caldarelli si piazza secondo nella nostra graduatoria. Anche per lui voti altissimi da parte dei nostri giurati e solo un punto di differenza denota comunque la grande stima che il pescarese, pilota del Toyota Driver Program e costantemente protagonista nella Eurocup e nel WEC di F.Renault, vanta nell'ambito del motorsport. Leggermente più staccati Nicola De Marco e Matteo Chinosi, che hanno brillato rispettivamente nella F.3 spagnola e nella F.3 tedesca. In scia a Chinosi, Michele Faccin, secondo nella F.Renault italiana e il giovanissimo Edoardo Liberati, campione della F.Azzurra. Dieci erano i piloti italiani selezionati, quelli che la redazione di Italiaracing aveva ritenuto come le nostre migliori promesse emerse nel corso della stagione 2008. Ricordiamo che la selezione comprende i piloti che si sono cimentati in categorie non superiori alla F.3. Il regolamento prevede inoltre che chi ha già vinto il "titolo", non può essere risSelectedato. Bortolotti raggiunge nel nostro prestigioso albo d'oro piloti la cui carriera ha avuto ottimi sviluppi come accaduto a Ronnie Quintarelli, Davide Rigon, Edoardo Piscopo e Edoardo Mortara. Sperando che per il ragazzo di Trento, che risiede anche a Vienna dove la famiglia lavora, sia di buon auspicio.

Ronnie Quintarelli



Daide Rigon



Edoardo Piscopo



Edoardo Mortara



Albo d'oro

2008 - Mirko Bortolotti
2007 - Edoardo Mortara
2006 - Edoardo Piscopo
2005 - Davide Rigon
2004 - Ronnie Quintarelli

i componenti della giuria

Antonio Caruccio (Italiaracing.net)
Roberto Chinchero (Sportauto e Italiaracing.net)
Marco Cortesi (Italiaracing.net e Nuvolari TV)
Massimo Costa (Italiaracing.net e Autosprint)
Valerio Faccini (Autosprint e Italiaracing.net)
Dario Lucchese (Sportauto)
Enrico Rosi Cappellani (Autosprint)
Dario Sala (Sportauto e Italiaracing.net)

Per non rompere il giocattolo

FIA e FOTA sembrano trovarsi d'accordo su tutto. Se c'è una cosa positiva nell'attuale F.1 è il positivo rapporto che vi è tra il presidente della Federazione Max Mosley e il presidente della nuova sigla che raggruppa tutti i team del mondiale, Luca di Montezemolo. Del resto non conviene troppo alla FIA fare la voce grossa proprio ora che le squadre sono compatte e quindi soggette a possibili "scioperi" che metterebbero in crisi Mosley. Il quale, bisogna sottolinearlo, già da tempo lanciava messaggi (inascoltati) ai vari costruttori presenti in F.1 per quanto riguardava la necessità di ridurre i costi. Ora che la crisi economica ha spazzato via la Honda, tutti sono tornati a più miti consigli ed è stato facile trovarsi d'accordo sui vari punti analizzati. Ecco allora quelle che sono le decisioni prese venerdì 12 dicembre a Monte Carlo dal Consiglio Mondiale della FIA.

dal 2009

Durata dei motori: 3 GP

A disposizione dei team 20 propulsori

Il regime dei motori scende da 19 a 18mila giri al minuto

Cancellati i test dopo l'inizio del campionato

In galleria del vento solo modelli in scala non superiore al 60%

KERS facoltativo

Chiusura dei team per 6 settimane all'anno per concedere ferie al personale

Riduzione del personale in pista

dal 2010

Aboliti i rifornimenti durante il GP

Proibito l'uso delle termocoperte

Telemetria unica per tutti i team

KERS standardizzato (da approvare)

Impegno dei motoristi a vendere gli attuali V8, che correranno fino al 2012, ai team che lo richiederanno ad una cifra inferiore ai 5 milioni di euro

dal 2013

Allo studio motori basati sull'efficienza energetica

"Secondo la FIA con queste soluzioni i team opererebbero tagli del 30% rispetto ai budget attuali paragonabili a cifre di 100-150 milioni di euro"

**E SE IL RISCHIO NON VALE
LA CANDELA?**



CON NOI OGNI RISCHIO È CALCOLATO

Broker  n Line
a s s i c u r a r s i i n r e t e

www.brokeronline.it

Corsa al risparmio





Scenari (e miliardi) in rapido movimento. Grandi manovre e grandi strategie si agitano dietro le nuove regole che sono state fissate nei dettagli dal Consiglio Mondiale dell'Automobile. Ma come cambierà, nel concreto, la F.1 l'anno prossimo per chi la domenica accenderà la tv in cerca di brividi? "Quando mi chiedono se la F.1 sarà meno noiosa", sbotta Carlo Vanzini, la voce di Sky dai circuiti, "Un po' mi arrabbio. Perché già quest'anno quasi tutti i GP sono stati molto spettacolari. Diciamo che dal prossimo anno lo saranno ancora di più". Cerchiamo di capire perché.

Carlo Vanzini e Vitantonio Liuzzi: la F.1 vista dalla cabina tv e dal cockpit. Abbiamo chiesto a loro di spiegarci che aspetto avrà la F.1 plasmata dalle nuove regole Fia.

GOMME LISCE E MENO AERODINAMICA. "Le gomme slick sono più performanti all'inizio", dice Liuzzi. "Ma si deteriorano più in fretta di quelle scanalate. Aumenterà il divario fra gomma dura e gomma morbida, ci saranno più sorprese, più imprevisti. E quindi più spettacolo. E la riduzione dell'aerodinamica diminuirà le turbolenze che rendono molto difficili i sorpassi". "In curva le macchine terranno di meno", aggiunge Vanzini. "Anche in circuiti come Valencia, Montecarlo, Budapest e Valencia, dove di solito c'è il "trenino", ci sarà più spazio per il talento e per l'imprevisto. Peccato solo che la Fia non possa decidere quando mandare la pioggia...".

KERS e "PLAYSTATION". Il sistema che serve a riciclare in un surplus di potenza al momento del sorpasso l'energia accumulata in frenata è ecologico ma complicato, intrigante ma pesante (30 chili), non tutte le Scuderie al momento sono capaci e/o desiderose di utilizzarlo. Dovrebbe diventare obbligatorio e standardizzato (la Fia attende le proposte della FOTA) dal 2010, nel 2009 potrebbe essere montato sulla sola BMW. Per Kubica (che lo ha già testato) "non cambierà un granchè". Liuzzi è d'accordo: "un elemento in più che può dare problemi di affidabilità". Diversa l'ottica dalla cabina tv: "40 cavalli in più sono tanti, potrebbe essere determinante. Ancora non sappiamo se noi telecronisti, e quindi al telespettatore, sarà segnalato il momento in cui un pilota deciderà di utilizzarlo. Di certo con il pulsante del kers, e con la leva a disposizione del pilota per variare l'assetto dell'ala anteriore, gestire il volante non sarà facile. Penso ai curvoni veloci prima di un rettilineo: sterzo, cambio, kers, ala. Ci vorrà un'abilità da playstation".

MOTORI PER 3 GP E TEST LIMITATI. Oggi i motori devono durare solo per due gare, e già se ne spaccano tanti. "Questa è la novità che mi piace meno", ammette Liuzzi. "Insieme al taglio dei test che impedirà ai piccoli di team di recuperare con i giri in pista il gap tecnologico con le grandi scuderie. Per rendere i motori più resistenti occorrerà spendere soldi in ricerca, mentre a noi piloti sarà chiesto di fare i "ragionieri", di dosare i cavalli, con buona pace del pilota "verace" che tende a sfruttare sempre tutta la potenza che ha". Neanche a Villeneuve - Gilles ovviamente - l'idea sarebbe piaciuta troppo.

E LE MEDAGLIE? La FIA si riserva di decidere sull'"ideona" di Bernie Ecclestone, come pure sulle modifiche al formato delle classifiche, in base ai risultati che daranno alcune ricerche di mercato che verranno effettuate per sondare il parere del pubblico.

Fuori di Casa?

La crisi ha già "sfrattato" dal Circus la Honda, c'è chi teme un alluvione di ritiri eccellenti. E se la massima serie tornasse ad affidarsi ai team? Ecco le tesi pro e contro i costruttori



COSTRUTTORI NO

I grandi marchi hanno portato solo costi

di Valerio Faccini

Siamo proprio sicuri che se si ritirassero tutti i grandi marchi, la massima formula morirebbe? Non è che, al contrario, rifiorirebbe? No, non è questione di nostalgia, ma forse si dovrebbe ripartire dal periodo in cui i costruttori si limitavano a fornire il motore e niente più. All'epoca si correvano non più di una quindicina di GP a stagione, per lo più su piste vere, gli schieramenti erano pieni (tanto che c'erano le pre-qualifiche) ed i pochi test effettuati erano svolti prima dell'inizio della stagione. Poi sono arrivati Loro e siamo giunti allo "splendore" di oggi. ►

segue a pag 12



COSTRUTTORI SÌ

La F.1 è business il resto è nostalgia

di Stefano Semeraro

La Formula 1 senza costruttori era bella. Gli occhialoni, i caschi di cuoio, l'avventura, le macchine fatte a saponetta, i meccanici con gli infradito e la salopette... Era. Non esiste più.

Dice: la crisi la farà tornare. Chissà, magari dopo la crisi arriverà anche la guerra atomica, e tutti torneremo a girare a piedi, a bere acqua con le mani dai fiumi, e le foreste invaderanno la parabolica di Monza e l'Eau Rouge. Chissà.

Per il momento però lo sport-business esiste ancora. Purtroppo, ma esiste. ►

segue a pag 13



Fuori di Casa?



COSTRUTTORI NO

Si sfiorano le venti gare stagionali (questo sì che è un costo!), le piste sono disegnate da un solo uomo, con l'erba sintetica verde oltre i cordoli ed in località prive di cultura ed interesse per l'automobilismo. La griglia conta solo venti auto ed il tetto dei trentamila km di test all'anno, cifra iperbolica ed irragionevole, sarà dimezzato, ma resterà pur sempre una quota stratosferica (con costi conseguenti). Il nocciolo del problema è che la F.1 è sempre costata troppo poco. Per i costruttori, beninteso. Con bilanci dell'ordine delle centinaia di miliardi di euro, spendere qualche centinaio di milioni per la F.1, in rapporto all'audience garantita, non è mai stato un problema, anzi un modo economico per farsi pubblicità. Ma c'è un rovescio della medaglia: le sconfitte sportive, sempre possibili. Il costruttore che non riesce a vincere ricava una figura negativa a livello planetario, giocandosi l'immagine faticosamente conquistata coi modelli di serie.

Ed ecco che, con la scusa dei bilanci in calo, un consiglio d'amministrazione decide di chiudere in quattro secondi, tagliando le spese pubblicitarie (ebbene sì, è dalla voce di bilancio "spese di pubblicità" delle grandi case che provengono i soldi destinati ai team) proprio quando per un'azienda scocca invece il momento di investire nella comunicazione e la lotta per la sopravvivenza si fa più serrata. I costruttori chiedono a gran voce di ridurre i costi continuando a discutere del sesso degli angeli, prolungando la vita dei motori, quella dei cambi e altre amenità, ma finché ci saranno Loro avremo squadre composte da 800 e più persone. Per far correre due auto. La FIA riduce il campo di ricerca aerodinamica sulle vetture? Benissimo, i costruttori destinano lo stesso numero di persone a studiare in aree sempre più ristrette delle monoposto. Perché non si parla dei costi di trasporto, allestimento e funzionamento delle hospitality multipiani che troneggiano nel paddock? Quanti milioni di euro assorbono dai budget? I costruttori non hanno fatto il bene della F.1, siamo sicuri che la F.1 faccia bene a loro? Toyota non è forse divenuta primo costruttore al mondo nonostante non corresse ancora in F.1? E' ora che la F.1 ritorni quella delle squadre che si sostentano, appoggiate da sponsor normali, con le corse. Facciamo tornare la F.1 ad essere nuovamente uno sport automobilistico. Costruttori, per favore, per il bene della F.1, andatevene.



COSTRUTTORI SÌ

E nello sport business contano soprattutto i soldi, gli ascolti tv, gli sponsor, perché altrimenti la baracca non regge. E' un bivio che tutto lo sport, non solo quello motoristico, ha imboccato anni fa, e dal quale tornare indietro sarebbe anche bello, ma molto, molto difficile. La Formula uno è sempre piaciuta più delle altre categorie perché è l'espressione massima della ricerca, della creatività, dello sviluppo. Tutte cose che – oggi – costano da matti. E che solo i grandi costruttori sono in grado di finanziare. La Ferrari, tanto per dirne una, può competere e vincere in Formula 1 solo perché dietro ha la Fiat.

Provate a immaginare una Formula 1 senza Ferrari, Renault, Toyota, Honda, Bmw, eccetera eccetera. In quanti accenderebbero la tv o pagherebbero un biglietto per assistere ad una gara fra piccoli team equipaggiati da un motore unico, invece che fra le “(multi)nazionali” che corrono oggi? E se uno sport non fa “grandi numeri”, non attira audience e sponsor, fatalmente viene scavalcato da altre discipline. Ci sono tante belle categorie nell'automobilismo, ma che numeri fanno in tv, che interesse generano nel pubblico dei non addetti ai lavori? E' come nel calcio: Chievo-Pistoiese sicuramente è una partita degna, è sport a tutti i diritti. Ma in mondovisione ci vanno Manchester-Real Madrid e Milan-Liverpool. Nomi, tradizioni, fuoriclasse. Leggende e meraviglie, che sono poi gli ingredienti che fanno sognare il pubblico. E soldi, che servono a produrle e mantenerle. Lo sport professionistico, piaccia o no, ubbidisce a questa legge, a questa logica.

Di sicuro una F.1 senza Ferrari scivolerebbe al margine, se non fuori dai palinsesti televisivi, italiani e non solo. E provocherebbe un effetto-valanga. Un ridimensionamento dei (folli) costi certo era necessario – anzi inevitabile. Ma da qua a ipotizzare che la “massima serie” possa tornare alle logiche anni '50, o anche solo anni '70 e '80, quelli dei team privati duri e puri, ce ne passa.

I prototipi – Le Mans! – e il Rally Mondiale sono categorie straordinarie e affascinanti, ma scontano, a livello di visibilità e popolarità, proprio la carenza di grandi marche, di grandi nomi. E di una “confezione” accattivante.

Quello che deve cercare la Formula 1 è un compromesso fra le megalomanie alla Ecclestone e i fantasmi della bancarotta, e non lo troverà fuggendo nel passato. Lo sport di trenta o quarant'anni fa era sicuramente più genuino, più bello, più gestibile. Ma era figlio di un altro sistema e di altri appetiti, di altre passioni e di altri budget. Ricordarlo è nostalgia, pensare di riesumarlo è ingenuità.





Come entrare nella leggenda

Lewis Hamilton ha tutto per entrare nella storia della F.1. Già essere divenuto campione del mondo al secondo anno di presenza nel mondiale lo ha portato dritto dritto alla soglia della porta che dà l'accesso alla Leggenda. Hamilton ha grandi capacità di guida, una sensibilità invidiabile, un ritmo sul giro pazzesco, una lucidità mentale che raramente si appanna. E' un uomo competitivo su tutto. Ha una solidità mentale notevole se pensate che al suo primo anno di F.1 ha saputo mettere in crisi, usurandolo a livello psicologico, un due volte campione del mondo come Fernando Alonso che aveva il triplo di esperienza rispetto a lui. Hamilton non ha timori reverenziali, come non li aveva gente come Ayrton Senna, Alain Prost, Michael Schumacher, Nigel Mansell. Sa essere ironico, non risparmia frecce, ha una bella presenza, è gentile e affabile, ha una ragazza fuori dalla media essendo una cantante di un gruppo pop abbastanza famoso. Insomma, ha proprio tutte le caratteristiche per diventare un immortale. Ecco allora nelle pagine che seguono alcuni consigli, rubati anche al settimanale inglese Autosport, su come Hamilton deve agire. E anche sui passi che non deve assolutamente fare per evitare di danneggiare il suo futuro in F.1







DA NON FARE

Eliminare il rivale principale nel campionato nella gara decisiva per il titolo

Ingaggiare duelli fisici con i propri rivali

Offendere e mancare di rispetto ai rivali e alle loro mogli

Imporre al team piloti di secondo piano per avere vita facile

Non esporsi troppo in spot pubblicitari, meglio pochi e di prestigio

Continuare in F.1 con team che non hanno chance di vittoria

Riciclarsi, una volta usciti dalla F.1, in gare minori e inutili

Mettersi in testa di formare un team di F.1





DA FARE

Avere, o trovare, sempre un rivale di spessore

Battere costantemente in classifica generale il compagno di team

Raggiungere il record di vittorie e di pole in F.1

Vincere il più possibile il GP di casa

Conquistare titoli mondiali con squadre diverse

Vincere corse che sembravano perse

Essere imbattibile quando piove

Ritirarsi per poi tornare in F.1 e vincere nuovamente

Uscire dalla F.1 quando ancora si è al top

Tentare di conquistare la 500 Miglia di Indianapolis e la 24 Ore di Le Mans



Toro Rosso promu

di Massimo Costa

La penultima occasione per testare le proprie monoposto i team di F.1 l'hanno avuta la settimana scorsa. Sul tracciato di Jerez si sono ritrovate McLaren, Ferrari, Renault, BMW, Williams, Toro Rosso. La Toyota ha scelto Al Sakhir, in Bahrein, dove si è fermata per due settimane (alla faccia della crisi), Red Bull e Force India sono rimaste a riposo. La novità di maggior rilievo vista in Andalusia è stata il debutto della McLaren con l'aerodinamica anteriore 2009. La Williams, che tra l'altro ha provato anche Dani Clos lunedì 8 dicembre quando ancora gli altri team stavano arrivando al circuito, ha

utilizzato una nuova ala posteriore in configurazione 2009. La Renault ha ritrovato Fernando Alonso, ma la monoposto non presentava la nuova veste come invece la BMW, del resto la prima a mostrare il baffo largo assieme alla ritirata Honda. In pista la Ferrari che ha lasciato a riposo i collaudatori lasciando spazio a Kimi Raikkonen e Felipe Massa. Sono stati giorni importanti per la Toro Rosso. La scuderia di Faenza a Jerez è sempre stata la più veloce, ma a differenza delle altre squadre, non ha lavorato sulle macchine in versione 2009, ma si è concentrata sui piloti che aveva chiamato: Sebastien Bourdais, Sebastien Buemi e Takuma Sato. Appare ormai evidente che sarà

tra questi tre piloti che usciranno i due nomi che comporranno la squadra della prossima stagione. Le indicazioni sono che il bocciato sarà Bourdais. Il francese, ex re della Champ Car, appare molto turbato e arrabbiato per il trattamento ricevuto. Evidentemente Bourdais pensava di non essere uno dei tanti, come invece ha decretato la pista e il confronto con Sebastian Vettel. Buemi, allevato fin dal karting dalla Red Bull, e Sato, forte di buoni sponsor che non fanno male in questo periodo, sono stati molto veloci a Jerez. Vedremo quali decisioni saranno prese anche perché ultimamente si era fatto il nome di Jenson Button e anche quello di Bruno Senna.



uove Buemi

*Più veloce in pista per tre giorni filati
Sebastien Buemi sembra essersi assicurato
un sedile in Toro Rosso al posto di Bourdais*





Kimi Raikkonen



Pedro De La Rosa con la McLaren già in veste 2009

Force India ha confermato i piloti della stagione 2008 ovvero Fisichella, Sutil e il tester Liuzzi



Nick Heidfeld (BMW Sauber)



Nakajima fuori pista: un film già visto...



Alonso di nuovo al volante

I tempi del 1° giorno, lunedì 8 dicembre 2008-12-15

1 - Dani Clos (Williams-Toyota) - 1'22"558 - 80 giri

I tempi del 2° giorno, martedì 9 dicembre 2008

- 1 - Sebastien Buemi (Toro Rosso-Ferrari) - 1'18"742 - 68 giri
- 2 - Sebastien Bourdais (Toro Rosso-Ferrari) - 1'19"288 - 60
- 3 - Gary Paffett (McLaren-Mercedes) - 1'20"134 - 26
- 4 - Pedro De La Rosa (McLaren-Mercedes) - 1'20"164 - 21
- 5 - Kimi Raikkonen (Ferrari) - 1'20"261 - 40
- 6 - Nick Heidfeld (BMW Sauber) - 1'20"678 - 49
- 7 - Kazuki Nakajima (Williams-Toyota) - 1'21"338 - 52
- 8 - Nelson Piquet (Renault) - 1'21"547 - 102
- 9 - Christian Klien (BMW Sauber) - 1'22"098 - 15

I tempi del 3° giorno, mercoledì 10 dicembre 2008

- 1 - Sebastien Buemi (Toro Rosso-Ferrari) - 1'18"073 - 128 giri
- 2 - Takuma Sato (Toro Rosso-Ferrari) - 1'18"601 - 38
- 3 - Pedro De La Rosa (McLaren-Mercedes) - 1'18"673 - 81
- 4 - Sebastien Bourdais (Toro Rosso-Ferrari) - 1'19"032 - 78
- 5 - Kimi Raikkonen (Ferrari) - 1'19"334 - 89
- 6 - Heikki Kovalainen (McLaren-Mercedes) - 1'19"631 - 64
- 7 - Fernando Alonso (Renault) - 1'19"907 - 106
- 8 - Nico Rosberg (Williams-Toyota) - 1'20"309 - 122
- 9 - Nick Heidfeld (BMW Sauber) - 1'20"365 - 87
- 10 - Felipe Massa (Ferrari) - 1'20"490 - 27
- 11 - Robert Kubica (BMW Sauber) - 1'20"954 - 38

I tempi del 4° giorno, giovedì 11 dicembre 2008

- 1 - Sebastien Buemi (Toro Rosso-Ferrari) - 1'17"258 - 139 giri
- 2 - Takuma Sato (Toro Rosso-Ferrari) - 1'17"520 - 119
- 3 - Heikki Kovalainen (McLaren-Mercedes) - 1'18"049 - 96
- 4 - Kimi Raikkonen (Ferrari) - 1'18"782 - 82
- 5 - Felipe Massa (Ferrari) - 1'19"050 - 72
- 6 - Fernando Alonso (Renault) - 1'19"319 - 124
- 7 - Nico Rosberg (Williams-Toyota) - 1'19"388 - 130
- 8 - Pedro De La Rosa (McLaren-Mercedes) - 1'19"499 - 47
- 9 - Robert Kubica (BMW Sauber) - 1'19"499 - 47
- 10 - Christian Klien (BMW Sauber) - 1'19"738 - 101

La prima volta di

Lunedì 15 e martedì 16 ottobre, Andrea Caldarelli sta vivendo (mentre il magazine va online il pescarese sta ancora girando) uno dei momenti più importanti della ancora sua giovane carriera. Sul circuito di Al Sakhir, nel lontano Bahrain, la Toyota ha deciso di valutare il 18enne Caldarelli sulla propria monoposto di F.1, la TF108. Un test vero, in cui le prestazioni del pilota italiano, in arrivo dalla F.Renault, saranno messe a confronto con quelle di Timo Glock che sta girando con lui, ma anche con quelle di Jarno Trulli e di Henki Waldschmidt, che ad Al Sakhir hanno effettuato prove la scorsa settimana. Caldarelli e Waldschmidt fanno parte del Toyota Driver Program esono i pulcini europei della Casa giapponese. Nessun altro, dopo di loro, è stato più scelto per via di un drastico taglio dei costi. Il TDP è invece attivo in Giappone, con gli ultimi prodotti Kazuya Oshima, nel 2008 in F.3 Euro Series. Poi c'è Keisuke Kunimoto, 2° nella F.3 nazionale e splendido quanto inatteso vincitore a Macao. La punta del programma TDP rimane però Kamui Kobayashi, che sta andando fortissimo in GP2 e che è il primo tester della Toyota F.1. Evidentemente in Toyota stanno cercando un secondo collaudatore per il 2009, anche se la diminuzione dei test non permetterà di affrontare molti chilometri. Caldarelli qualche mese fa aveva assaggiato la potenza della Toyota F.1 girando a Valencia uno spot pubblicitario. Ma non era certo il test che sta affrontando ad Al Sakhir. Nel 2009, Caldarelli parteciperà alla F.3 Euro Series ed ha già svolto una decina di giorni di test con la Dallara-Mercedes della SG Formula. Le sue prestazioni sono risultate eccellenti, spesso è risultato più veloce del suo compagno di squadra Waldschmidt, che ha già un anno di esperienza in F.3 mentre il pescarese, lo ricordiamo, arriva dalla F.Renault. Non è dato sapere se Caldarelli avrà nuovamente la possibilità di testare la Toyota F.1.



Caldarelli



Italiani in F.1 nel 2008

- Jarno Trulli ➔ pilota ufficiale Toyota
- Giancarlo Fisichella ➔ pilota ufficiale Force India
- Luca Badoer ➔ tester Ferrari
- Vitantonio Liuzzi ➔ tester Force India
- Luca Filippi ➔ secondo tester Honda
- Mirko Bortolotti ➔ test con Ferrari
- Edoardo Piscopo ➔ test con Ferrari
- Salvatore Cicatelli ➔ test con Ferrari
- Andrea Caldarelli ➔ test con Toyota

Subaru

addio al Wrc

“Questa non è una brutta notizia solo per Prodrive, ma lo è anche e soprattutto per milioni di tifosi nel mondo”. È un David Richards che la mette sulla lacrima facile quello che appare nel comunicato in cui si annuncia al mondo intero l'abbandono della Subaru dal Mondiale Rally con effetto immediato dopo due decenni di gare e di successi (l'ultimo quello di Petter Solberg nel 2005 in Messico).

Un annuncio che, pur nel pieno di questa devastante crisi economica, lascia impreparati anche gli addetti ai lavori, ma che dovrebbe far riflettere seriamente sulle vere cause di questo clamoroso abbandono. Non è da oggi che qualche voce fuori dal coro aveva provato a spiegare - ai passeggeri di un Titanic che pareva inaffondabile - che cambiare rotta si doveva prima di trovare un iceberg funesto.

Ma al grido di dolore lanciato anni fa dal lucidissimo Corrado Provera, il Gran Capo di Peugeot Sport - quando chiedeva soltanto dodici gare per stagione e la possibilità di poter allineare tre vetture per team gli fu stato risposto picche.

La linea vincente fu quella del dirimpettaio Frequelin il quale, contrariamente, proponeva, all'opposto sedici appuntamenti e due sole vetture per ogni squadra.

Subito sposata dai vertici di una federazione miope, la massima serie delle corse su strada ha cominciato pian piano a perdere i pezzi, anche se ovviamente l'ordine imperativo era battere furiosamente il tasto della gran cassa.

Nessuno pareva (o voleva...) accorgersi del successo che cominciava a raccogliere la serie “reietta” dell'Intercontinental Rally Challenge. Delle Case che sempre più numerose accettavano la sfida Super2000, fino ad arrivare all'assurdo dallo stilare calendari che iniziano in Irlanda, e passano per la Polonia mentre una gara monumento come il Monte-Carlo viene lasciata a disposizione della “concorrenza”.

Adesso (a meno di clamorosi sviluppi nelle prossime ore), rimarranno a darsi battaglia Citroen e Ford più un manipolo di piloti con la valigia, con la salvifica speranza che il nuovo regolamento appena annunciato che lancia le Super2000 “kittate” dal 2010 possa riportare qualche vettura in più, come, del resto lascia intendere sempre Richards nel comunicato d'addio alla Casa delle Pleiadi.





Dal 2010 (forse) si cambia...

Nel corso di una riunione tenutasi venerdì 12 dicembre a Monaco, il Consiglio Mondiale ha confermato l'intenzione di voler varare un nuovo regolamento tecnico in vista del 2010 secondo il quale, le vetture che potranno partecipare al Mondiale Rally a partire da quella data dovranno essere "preparate" seguendo i dettami del regolamento Super 2000 opportunamente modificato.

Dopo il pomposo annuncio negli uffici tecnici delle Case interessate dovrà però arrivare (ed anche molto in fretta), il pacchetto preciso contenente tutte le specifiche tecniche perché, e la storia insegna, dodici mesi per preparare un'auto da corsa francamente non sono molti... Staremo a vedere. Comunque, il kit già proposto dal Consiglio Mondiale in una precedente riunione è stato ridefinito per ridurre ulteriormente i costi.

Sarà totalmente vietata l'elettronica supplementare, il kit sarà così limitato ad un turbo, ai condotti di aspirazione e scarico rivisitati, alla possibilità di montare un cambio veloce al volante e un pacchetto aerodinamico composto da uno spoiler posteriore e uno spoiler anteriore. Il costo, sulla carta, dovrebbe mantenersi al di sotto dei 30.000 euro per un cinquantina di cavalli supplementari.

Queste vetture saranno le sole a poter gareggiare per il titolo WRC. Il campionato denominato Produzione rimarrà aperto alle vetture di Gruppo N e alle attuali Super 2000.

La FIA ha inoltre rivelato l'esistenza di trattative esclusive con Ralliart Italy per allestire delle Mitsubishi Lancer Evoluzione destinate al programma Pirelli Star Driver per il campionato 2009 e 2010.

5 DOMANDE PER CAPIRE

Rinnovare per non crollare

1 - Rivoluzione annunciata, dal 2010 le vetture che potranno partecipare alla al Mondiale Rally dovrebbero essere le auto Super2000 opportunamente "maggiorate". Sarà l'inizio del rilancio del Wrc?

La speranza è proprio questa. Di certo la mossa dovrebbe almeno servire a evitarne la morte per dissanguamento. Come il recente ritiro della Suzuki è lì a dimostrare...

2 - Quali potrebbero essere le Case a presentare auto in questa versione?

Forse, per cominciare, sarebbe più opportuno chiedersi se tutte le (poche) Case presenti nel Wrc ora resteranno. Riguardo alle new entry si può ipotizzare un elenco che comprenda Abarth, Skoda e magari Opel. Ci sarebbe anche la Peugeot, ma è fin troppo chiaro che se tornerà nel mondiale, sarà solo al posto della Citroen. Ma per

ora si è comunque nel campo delle ipotesi.

3 - E le attuali C4, Focus e Impreza Wrc che fine faranno? Potranno ancora gareggiare? Secondo logica, no. Ma è almeno possibile che i federali trovino un modo per garantire un addio lento alle attuali "regine" della serie iridata. Anche per non perdere la Citroen che difficilmente già nel 2010 avrà una Super2000 pronta.

4 - In Italia la notizia è stata accolta positivamente dai tifosi. Ma è proprio sicuro l'impegno Abarth nel Mondiale? Di sicuro non c'è niente. Meno che meno in tempi di crisi economica globale. È una speranza, una delle tante.

5 - I soliti bastiancontrari hanno subito storto il naso. Ma queste auto faranno davvero rimpiangere le Wrc degli ultimi anni, oppure saranno spetta-

... e anche la Suzuki ha gettato la spugna!

Continuano a farsi sentire sui programmi sportivi dei principali costruttori gli effetti della devastante crisi che attanaglia l'economia mondiale. Ultima vittima dei "tagli" effettuati nel tentativo di salvare i bilanci, il programma Wrc di Suzuki. La Casa di Hamamatsu ha confermato la necessità di concentrarsi sul core business dell'azienda in un periodo di difficoltà che richiederà risparmi ristrutturazioni. A dare ulteriore senso alla decisione, i deludenti risultati ottenuti nel Mondiale rally alla stagione di esordio, con due quinti posti come miglior risultato, l'ultimo al recente Rally del Galles con Andersson (nella foto). In Suzuki hanno confermato il supporto ai team impegnati nel mondiale junior, che molte soddisfazioni aveva regalato prima del "balzo" nel Wrc



colari alla stessa maniera? Meno spettacolari, di sicuro no. E non è azzardato pensare che sull'asfalto lo siano un po' di più. Riguardo ai soci del "club dei rimpianti" non c'è poi da preoccuparsi: in un ambiente ultra-conservatore, ogni cambiamento è stato considerato nefasto. I rally, malgrado il parere dei profeti di sventure in servizio permanente effettivo, sono sopravvissuti a tutte le riforme e lo faranno anche questa volta.

con la collaborazione
di Guido Rancati

È **Loeb** il campione dei campioni

Sebastien Loeb non si vuole far mancare niente. E così, dopo aver vinto il quinto campionato del mondo rally, avere provato la Red Bull-Renault di F.1 ottenendo ottimi riscontri e la Peugeot 908 LMP1, il francese ha pure vinto la Race of Champions, tradizionale chiusura di fine stagione che ha tra gli organizzatori principi la regina Michelle Mouton. Un gioco, certo, ma l'impegno che poi i piloti mettono è pari a quello che mettono quando sono su una prova speciale o lunga una pista. Nello stadio di Wembley si sono sfidati rallyisti, piloti di F.1, ex di lusso, centauri, professionisti di categorie come il DTM o il WTCC. Se la corsa definitiva Nations Cup è stata conquistata dalla Germania che aveva come portacolori niente meno che Michael Schumacher e Sebastian Vettel, i quali hanno sconfitto in finale la Scandinavia di Mattias Ekstrom e Tom Kristensen, la corsa riservata ai piloti ha riservato parecchie sorprese. Come la eliminazione di Schumacher nei quarti di fina-

le per mano di Carl Edwards, asso della Nascar, in una sfida corsa a bordo delle simpatiche Abarth 500. Loeb aveva rischiato grosso, dopo la cocente batosta rimediata nella Nations Cup quando è stato battuto da Ekstrom quando entrambi guidavano le Ford Focus WRC. Il francese, nel primo confronto si è trovato opposto a Yvan Muller, ma ha subito sbagliato la prima curva. Furiosamente ha rimontato battendo (sembrava impossibile) con la KTM X-Bow il connazionale. Loeb ha poi proseguito con sicurezza fino a raggiungere la finalissima dove ha trovato David Coulthard. Una vera sorpresa anche perché l'ormai ex F.1 aveva commesso errori nelle fasi precedenti, ma era stato graziato da... altri errori dei suoi sfidanti. Coulthard però ha venduto cara la pelle e alternandosi sulle KTM X-Bow e sulle RX 150 è riuscito a portare alla "bella" Loeb. Il francese si è imposto per soli tre decimi tornando alla vittoria come già gli era capitato nel 2005.

Goodrich
TiresROC
raceofchampions.com

souvenir@roccitelevision.com

WEMBLEY
STADIUM



Nella foto grande Sébastien Loeb e David Coulthard nella seconda manche di finale vinta dallo scozzese. In alto, il pilota Citroen alza il trofeo del vincitore

Ottavi di finale

Schumacher (Roc Car) – 1'57"423
 Kristensen (Roc Car) – 1'57"645

Edwards (KTM X-Bow) – 2'03"859
 Alguersuari (KTM X-Bow) – 2'09"440

Foust (RX 150) – 2'00"762
 Button (RX 150) – 2'01"011

Coulthard (Abarth 500) – 2'01"396
 MacHale (Abarth 500) – 2'05"463

Priaulx (Ford Focus) – 1'50"078
 Plato (Ford Focus) – 1'53"368

Ekstrom (Roc Car) – 1'57"915
 Carroll (Roc Car) – 1'59"740

Loeb (KTM X-Bow) – 2'01"183
 Muller (KTM X-Bow) – 2'01"778

Vettel (RX 150) – 1'58"510
 Bayliss (RX 150) – 2'01"298

Quarti di finale

Edwards (Abarth 500) – 2'01"353
 Schumacher (Abarth 500) – 2'03"102

Coulthard (KTM X-Bow) – 1'56"126
 Foust (KTM X-Bow) – 2'17"415

Priaulx (Ford Focus) – 1'48"569
 Ekstrom (Ford Focus) – 1'48"682

Loeb (RX 150) – 1'58"450
 Vettel (RX 150) – 1'59"857

Semifinale

Coulthard (KTM X-Bow) 1'58"868
 Edwards (KTM X-Bow) 1'59"865

Loeb (Abarth 500) – 1'57"912
 Priaulx (Abarth 500) – 1'58"893

Finale

Loeb (RX 150) – 1'57"186
 Coulthard (RX 150) – 1'58"378

Coulthard (KTM X-Bow) – 1'54"869
 Loeb (KTM X-Bow) – 1'55"866

Loeb (RX 150) – 1'54"528
 Coulthard (RX 150) – 1'54"849

Sordo si fa sentire

di Guido Rancati

“Una grande esperienza. E una grande gioia perché vincere anche il Memorial Bettega dopo aver vinto in notturna è proprio il massimo”. Dani Sordo è stato il grande protagonista del fine settimana di passione rallistica nel MotorSport Stadium e non nasconde la sua felicità. “È stato veramente bello e farò tutto il possibile per tornare l’anno venturo”, dice dopo aver reso omaggio a Gigi Galli con il quale s’è misurato nella finale per il primo posto: “Gigi – osserva – è stato un avversario difficile e per batterlo mi sono dovuto impegnare moltissimo”.

Sconfitto di misura, il livignasco della Ford non ha comunque rimpianti: *“Ho fatto il massimo – afferma – e posso essere soddisfatto del risultato. Ma lo sono ancora di più di avere avuto la conferma che l’incidente della scorsa estate non ha lasciato tracce”.* Rimpianti non ne ha neppure Petter Solberg, terzo dopo aver battuto Kris Meeke nella finalina: *“Correre è il mio lavoro – dice il norvegese della Subaru – ma anche la mia passione e questa manifestazione è perfetta per far divertire sia noi piloti, sia il pubblico sugli spalti”.*

La fotografia più nitida resta comunque quella di Kris Meeke: *“Battersi nel MotorSport Stadium – osserva il giovane asso britannico – è stato fantastico per il calore che arriva dagli spettatori sulle tribune e per le sensazioni che si provano a pilotare su un tracciato davvero divertente e su un fondo a scarsissima aderenza”.*

Aver lasciato la compagnia in semifinale – battuto in due manches per somma dei tempi da Gigi Galli – ha rovinato solo in parte la festa del ventinovenne pilota di Dungannon. *“Certo – dice dopo aver ringraziato i meccanici della Vieffe e della PhSport per avergli ripetutamente risistemato la Citroen Xsara nel corso del fine settimana – che sarebbe stato meglio arrivare alla finale, ma il piacere che ho provato in questi giorni resta e rafforza la mia voglia di tornare l’anno prossimo”.*

Nell’altra semifinale, Dani Sordo ha faticato un po’ più del previsto ad avere la meglio su un Petter Solberg al solito irriducibile: più lento del norvegese della Subaru nella prima manches, per conquistare la possibilità di giocarsi la vittoria, lo spagnolo della Citroen ha dovuto dare il massimo nella seconda.



2°
Galli



Photo Pellegrini

1°
Sordo



3°
Solberg



4°
Meeke

Master in economia

L'impegno degli organizzatori della Formula Master per garantire un futuro solido alla serie è oggi ancora più importante. Nonostante la difficile situazione economico-finanziaria a livello mondiale, i piani per il 2009 sono confermati con tutti gli eventi trasmessi dalla piattaforma televisiva Eurosport e le gare di domenica in diretta su Eurosport International. La Formula Master sarà quindi l'unica categoria i cui eventi si svolgeranno insieme ai due soli

Campionati del Mondo FIA oggi esistenti, Formula 1 e WTCC. Come precedentemente annunciato sarà introdotto un nuovo sistema di punteggio ed un kit di aggiornamento che allineerà il design delle vetture a quello delle Formula 1 di ultima generazione, aggiungendo nuovi temi tecnici al lavoro di team e piloti e garantendo nel contempo un sensibile miglioramento delle performance: "Siamo estremamente rammaricati che la Formula 1 per-

da un partner di enorme prestigio come Honda, ma ci teniamo a confermare che questa decisione non avrà effetti sul futuro della Formula Master", ha dichiarato Alessandro Alunni Bravi, General Manager della Formula Master. "La Serie, promossa dalla MSC Organization, continuerà ad avvalersi della partnership tecnica di Tatuus (telaio), Mugen Euro e LRM (motori), Magneti Marelli (elettronica e acquisizione dati) e Yokohama

(pneumatici). In un momento così difficile diventa ancora più cruciale per la Formula Master formare piloti in grado di raggiungere e ben figurare ai più alti livelli del motorsport, Formula 1 inclusa. Stiamo, quindi, lavorando duro per garantire ai nostri piloti delle opportunità reali e concrete, come abbiamo fatto in GP2, in Indy Lights e in altre categorie. Presto saremo in grado di annunciare ulteriori importanti novità."



Inversione di rotta



di Massimo Costa

Sono settimane importanti quelle che sta vivendo l'ambiente della F.3 italiana. L'incertezza che aveva accompagnato la categoria da ormai sette-otto anni sembra finalmente appartenere ad un'altra epoca. In questi giorni pre natalizi si susseguono le voci di nuovi ingressi, anche pesanti, nella categoria tanto da poter paventare un parco partenti di venti monoposto. Certo, dal dire al fare... ci passa in mezzo il budget a disposizione dei piloti e questo è il più grande punto interrogativo che sta portando alla riflessione più di un team manager. La situazione economica italiana è seriamente danneggiata e vi è il forte rischio che molti piloti, che contavano sull'appoggio della famiglia o degli sponsor amici, possano trovarsi in una situazione di difficoltà. Soprattutto per coloro che ambivano a compiere un salto in campo europeo abbracciando un volante di monoposto di categorie maggiori. Chi guardava con

interesse alla F.3 Euro Series, alla Formula Master o a serie potenti come la World Series Renault, sta rivedendo i propri programmi. Ecco allora che la F.3 tricolore, una volta tanto, si trova nella posizione privilegiata di poter offrire un campionato a costi certo non bassi, ma comunque inferiori a quelli delle categorie sopra citate. E con una bella ciliegina sulla torta: la possibilità, a fine anno, di poter provare la Ferrari di F.1, il premio che spetta ai primi tre classificati. Una opportunità accattivante e molto interessante. Da diversi giorni, i vari team manager della F.3 italiana stanno ricevendo diverse chiamate, anche dall'estero. Mentre team come JD Motorsport e Cram stanno valutando seriamente l'opportunità di entrare nella F.3 nazionale al pari di Alan Racing, Prema ed Eurointernational. Quest'ultima si vociferava sia stata contattata dalla Mygale, la marca francese che realizza anche i telai della F.BMW, serie che ha visto imporsi nella finale mondiale proprio la squadra di Antonio Ferrari.

Possibili nuovi arrivi

Alan Racing
Cram
Eurointernational
JD Motorsport
Prema





Fuoco

di Massimo Costa

Cesar Ramos è pronto per il debutto nella F.3 Euro Series. Nei giorni scorsi ha raggiunto un accordo col Manor Motorsport ed è il primo dei piloti che si sono messi in luce nella F.Renault italiana a "saltare" nella categoria cadetta continentale. Ramos aveva provato a Snetterton col team Manor, ma si era dato da fare anche con Prema e TME, la new entry nella F.3 euro-

pea. Alla fine ha optato per la squadra di John Booth. Su Ramos c'erano molte aspettative a inizio 2008. Al secondo anno di F.Renault, era il favorito per la vittoria finale nella serie italiana e doveva essere uno dei protagonisti della Eurocup. La sceneggiatura che era stata preparata per lui dopo il dominio nel Winter Trophy di fine 2007, è però stata eseguita a metà. Ramos col team BVM ha fallito l'obiettivo tricolore, ma si è messo in luce in campo conti-

mentale. Una stagione di alti e bassi che però non ha intaccato il morale del pilota brasiliano di Novo Hamburgo. Velocissimo in diversi frangenti, ha pagato a caro prezzo una eccessiva focusità e una non sempre ottimale visione tattica della gara. Come a Vallelunga, all'inizio del campionato tricolore (incidente al 2° giro col compagno di team Daniel Zampieri) o a Monza, la tappa finale, quando ha ingaggiato un duello esagerato con Sergio Campana, per



19 anni

6° F.Renault italiana
7° Eurocup F.Renault

& talento

il secondo posto, permettendo a Genis Olive di allungare e di vincere la corsa. O come a Silverstone, in campo europeo, quando è uscito nel secondo giro di qualifica ritrovandosi così ultimo dopo che era stato sempre tra i top cinque nelle prove libere. Peccati di gioventù che gli serviranno per il futuro. Ma a parte questo, Ramos è veramente dotato di un talento non comune e nel corso dell'anno non sempre il team BVM è riuscito a sostenerlo nel migliore dei

modi in varie tappe della serie europea ed italiana. Il brasiliano aveva la vittoria in mano a Misano, ma un guasto meccanico lo ha costretto a ritirarsi a pochi chilometri dalla bandiera a scacchi. A Budapest la pole era praticamente sua, ma all'ultima curva un vuoto dovuto alla poca benzina rimasta nel serbatoio, lo ha relegato al secondo posto per due millesimi. E anche in quel caso, due successi che potevano essere tranquillamente alla sua portata si

sono tradotti in due secondi posti. In Europa, le perle sono state il podio di Spa, il 4° posto di Le Mans, i piazzamenti di Budapest. Poi la chiusura con la super pole di Monza. Nei test svolti con le monoposto di F.3 di BVM Target, Manor, Prema e TME è piaciuto per l'approccio e la velocità e anche a Le Castellet, con la Dallara della World Series Renault, ha ottenuto buoni tempi pur non montando le gomme fresche. Sarà Ramos il miglior rookie del 2009?

Griglia d'attesa

di Marco Cortesi

Con i migliori fuochi sparati addirittura prima della conclusione del campionato, il mercato Indycar solo di recente ha iniziato a risvegliarsi da un lungo sonno. Anche da queste parti la crisi economica si fa sentire parecchio e al momento è completo solo metà schieramento. A tenere banco è ancora il dubbio sul futuro di Helio Castroneves. Il pilota brasiliano non è riuscito ad ottenere un rinvio del processo per evasione fiscale: la paura principale è che l'IRS (equivalente americano dell'Agenzia delle Entrate) voglia trasformarlo in un esempio ad uso e consumo dei media. Secondo le ultime indiscrezioni, il piano-B di Roger Penske è pronto, pur se con il massimo riserbo, sul nome del potenziale sostituto. Nulla di nuovo sotto il sole per Andretti-Green (il rinnovo di Marco Andretti era solo una formalità), che manterrà la stessa formazione del 2008. In casa Chip Ganassi, Dario Franchitti si troverà il campione Scott Dixon mentre per Panther Racing ci sarà un Dan Wheldon dal dente iper-avvelenato. L'inglese potrà anche con-

fermare le vere potenzialità della squadra, dopo gli alti e bassi vissuti con Vitor Meira. Panther sta cercando di allestire una seconda vettura per Giorgio Pantano e se verrà trovato il budget necessario, il padovano dovrebbe iniziare la sua avventura americana. Ma al momento tutto pare fermo. Meira, in casa Foyt, avrà il suo bel da fare in un team diviso tra le idee drastiche di AJ Foyt e le spinte modernizzatrici del nipote Larry. E' pronto al debutto a tempo pieno, e con grandi ambizioni, il Luczo Dragon Racing di Jay Penske, mentre Stanton Barrett si troverà all'impegnativo passaggio dalle Stock-Car alle ruote scoperte. Nulla di nuovo sotto il sole per Rahal-Letterman (su cui potrebbe influire la

decisione di Penske), Vision Racing (Carpenter dovrebbe restare in coppia con Anthony Foyt) e Dreyer&Reinbold: la stagione si dovrebbe basare ancora una volta su Buddy Rice e Milka Duno. In attesa di definizione i piani di Sarah Fisher. Ancora meno posti sono stati assegnati nel panorama dell'ex-ChampCar. Assicurati i sedili di Ernesto Viso che in HVM potrebbe trovare Robert Doornbos, e Graham Rahal, sembrano buone anche le quotazioni di Oriol Servia, Alex Tagliani e Bruno Junqueira. Tra i possibili nomi nuovi spicca quello di Richard Philippe, fratello di Nelson, mentre altri giovani di talento, in primis Alex Lloyd, tenteranno di agguantare un posto da professionisti.



Questo l'attuale schieramento

	Sicuri	Probabili	Possibili
Ganassi	Dixon Franchitti		
3G/Beck	Barrett		
Panther	Wheldon		Pantano
Foyt	Meira		
Andretti/Green	Andretti Kanaan Patrick Mutoh		
Penske	Briscoe		Castroneves Hunter-Reay, Wilson
Vision	Carpenter	Foyt	
Luczo Dragon	Matos		
D&R		Rice Duno	Bell
Fisher			Fisher
Rahal-Letterman			Lloyd Hunter-Reay
HVM	Viso		Doornbos
KV		Servia	Power Doornbos
NHL	Rahal		Wilson
Conquest			Tagliani Philippe
Coyne			Junqueira

E in arrivo c'è lo stuntman Barrett

Si troverà ad affrontare una stagione complicata, Stanton Barrett, al debutto nella Indy dopo l'ingresso da socio nel team di Greg Beck. Il trentacinquenne californiano non è però tipo da spaventarsi. Figlio di quello Stan Barret che per primo sfondò la barriera del suono su terra, ha preso dal padre la passione per il rischio: per anni apprezzato stuntman, Barrett ha lavorato in oltre 100 pellicole di Hollywood, tra cui Hazzard (suoi gli stunt sulla mitica Dodge arancione), e le serie Spiderman e Jurassic Park. Afflitto da problemi di budget in tutta la sua carriera Nascar, per Barrett si apre la possibilità di contare su un mezzo di buon livello ad un budget "umano". Basterà?

Spinta



I conti dei campioni

Il budget del team Hendrick Motorsports

Dipendenti: oltre 500

Valore stimato: 335 Milioni \$

Budget: oltre 150 Milioni \$

Piloti più pagati

Jeff Gordon, Dale Earnhardt Jr con oltre 25.000.000\$

naturale

GM



di Marco Cortesi

Con le tre grandi case automobilistiche a stelle e strisce nella situazione peggiore della loro storia, il mondo Nascar si interpella sulle possibili conseguenze del grave, se non catastrofico, momento che pesa sul mondo delle quattro ruote. Le gare Nascar, pur caratterizzate da vetture relativamente semplici e simili, hanno incontrato negli ultimi anni una vera e propria esplosione dal punto di vista dei budget, che possono superare abbondantemente i cento milioni di dollari l'anno per i top team. Questo dispendio di risorse è, in un certo senso, dovuto alla stessa natura delle macchine: in una situazione tecnica di iniziale parità tra tutte le squadre, per puntare al successo e guadagnare un vantaggio decisivo occorre un dispendio di energie enorme. Il fatto che esistano una base comune per tutti ed un regolamento molto restrittivo costringe, per guadagnare la vetta, ad investire cifre folli su ogni aspetto che possa fare la differenza. Ad esempio l'assetto, che è studiato ed ottimizzato in galleria del vento anche 24 ore su 24. Ad aumentare la competitività dei top-team, e di conseguenza il budget necessario per rendersi vincente, la realizzazione interna dei particolari tecnici, progettati e studiati maniacalmente all'interno di paletti rigidissimi. Per non parlare delle fasi di pit-stop, che spesso vedono coinvolti atleti e allenatori professionisti, e della logistica, che porta enormi impieghi di persone e mezzi. Anche i piloti fanno la loro parte: per un top-driver gli ingaggi spesso superano i 5 milioni all'anno, fino ad arrivare alle cifre a due zeri di fenomeni del volante e del marketing come Jeff Gordon, Jimmie Johnson o Dale Earnhardt Jr. La Nascar è, in altre parole, infinitamente più sensibile che in passato alle problematiche economiche. Cifre superiori ai 20 milioni di dollari per una posizione di main sponsor (su vetture non di primo piano) sono tali da mettere in difficoltà anche delle vere e proprie multinazionali. Aziende già colpite dalla crisi economica che si trovano a valutare la redditività di un investimento così importante. Fino a questo momento il gioco si è mantenuto in equilibrio gra-

zie ai numeri: quando si può contare su medie da 10 milioni di spettatori a gara, è ovviamente più facile che si verifichi un ritorno monetario. Anche negli ultimi mesi, il vecchio motto "win on Sunday, sell on Monday" è sembrato reggere proprio grazie all'attenzione mediatica e di pubblico meticolosamente costruita da 10 anni a questa parte.

Ma cosa potrebbe accadere se, nonostante tutto, si arrivasse ad un punto di rottura? Se General Motors, Chrysler e Ford non riuscissero ad evitare tagli e ristrutturazioni radicali? A venire in soccorso della Nascar ci sarebbe, in primo luogo, la sua stessa natura. Come detto, costruire e mettere in pista una vettura non è complicato e costoso come in Europa: senza grossi investimenti si avrebbero macchine di sufficiente livello per mantenere un gruppo ampio e relativamente compatto. Senza studi in galleria del vento, parti "custom" e piloti strapagati, le possibilità di vincere però si riducono. Questa la battaglia da combattere: rimettere in corsa anche le strutture più piccole, senza però vanificare miliardi di investimenti fatti nel passato. Ad aiutare ci sarà una delle caratteristiche più felici della Sprint Cup che, grazie alle innovazioni regolamentari introdotte negli anni, ha potuto presentare ai suoi concorrenti una vera e propria molteplicità di "valori aggiunti". In Nascar si è stati capaci di costruire dei validi obiettivi intermedi in una stagione, in grado di dare dignità (e valore per gli sponsor) anche a chi non può lottare per il titolo. Grazie al sistema a playoff della "Chase For The Cup" e alla qualifica automatica per i primi 35 della classifica a squadre, tutti hanno un obiettivo potenzialmente redditizio alla portata. Sono poi arrivate diverse fusioni, che al prezzo di numerosi licenziamenti (solo per l'unione tra Ganassi e DEI più di 200 persone hanno perso il posto) e dell'uscita di scena di nomi storici come Ray Evernham e Richard Petty, hanno formato un quadro con oltre 20 potenziali vincitori. Un buon punto di partenza per il 2009, insieme all'arrivo sulla scena di nuove strutture, andate ad "appoggiarsi" a squadre esistenti. Per i France si prepara una nuova sfida.

Quei bravi ragazzi ...un anno dopo

Jaime Alguersuari
vincitore del
campionato inglese F.3

Come misurare, anno per anno, il valore qualitativo di una categoria propedeutica quale è la F.Renault tricolore? Semplice: aspettando 12 mesi e andando a spulciare le classifiche dei campionati nei quali, la stagione seguente, hanno partecipato i giovani piloti che militava-

no nella serie tricolore. Cerchiamo allora di capire se l'annata 2007 era di quelle da ricordare, come quelle precedenti, sempre eccellenti. Il risultato è decisamente interessante. Il campione Mika Maki è stato uno dei grandi protagonisti della F.3 Euro Series classificandosi al quinto posto

finale con due vittorie all'attivo. Maki nella F.Renault italiana del 2007 si era battuto per la conquista del titolo, fino all'ultimo appuntamento, con Jaime Alguersuari. Ebbene, lo spagnolo questa stagione ha vinto il campionato inglese della F.3, un risultato storico in quanto mai prima nessun pilota iberico aveva colto una simile impresa. E per di più al debut-

to. Brendon Hartley, terzo nel 2007 in Italia, come Alguersuari si è cimentato nella F.3 britannica partecipando anche ad alcune prove della F.3 europea. Il lungo neozelandese si è piazzato al terzo posto finale nella graduatoria della serie inglese. Rimanendo in Gran Bretagna, tra Alguersuari (primo) e Hartley (terzo), si è piazzato Oliver Turvey, nono nel campionato italiano della



Mika Maki è stato uno dei grandi protagonisti della F.3 Euro Series classificandosi al quinto posto



La classifica 2007

F.Renault 2007. E ancora, Daniel Ricciardo, sesto nella serie tricolore 2007, quest'anno è rimasto nell'ambito Renault ha vinto il WEC lottando fino all'ultimo giro dell'ultima gara per vincere la Eurocup. Stesso discorso per Roberto Merhi, primo attore nella Eurocup e nel WEC Renault, che ha anche avuto la chance di correre e brillare nella F.3 spagnola. E ancora, scorrendo la classifica di quella che si sta rivelando come una delle annate più brillanti della serie promossa da Fast Lane, troviamo Fabio

Leimer (11°), che è stato il vice campione della Formula Master. Oppure Stefano Coletti, che ha disputato una stagione in crescendo nella F.3 europea al pari di Henki Waldschmidt. Il 2008 della F.Renault italiana è stato definito di basso livello da alcuni addetti ai lavori. Aspettiamo un attimo prima di decretare sentenze. Vediamo cosa accadrà nel 2009 a Pal Varhaug nella F.Master, a Cesar Ramos nella F.3 europea e agli altri ragazzi come Michele Faccin, Sergio Campana, Adrian Quaife-Hobbs o Niki Sebastiani che stanno ancora definendo i propri programmi futuri.

- 1° Mika Maki ➔ 5° F.3 Euro Series 2008
- 2° Jaime Alguersuari ➔ 1° British F.3
- 3° Brendon Hartley ➔ 3° British F.3 e 3° a Macao
- 4° Roberto Merhi ➔ 4° Eurocup e 2° WEC di F.Renault
- 5° Mihai Marinescu ➔ F.BMW Europe
- 6° Daniel Ricciardo ➔ 1° WEC e 2° Eurocup F.Renault
- 7° Martin Plowman ➔ F.3 Euro Series
- 8° Henki Waldschmidt ➔ F.3 Euro Series
- 9° Oliver Turvey ➔ 2° British F.3
- 10° Stefano Coletti ➔ F.3 Euro Series
- 11° Fabio Leimer ➔ 2° Formula Master

Gli specialisti



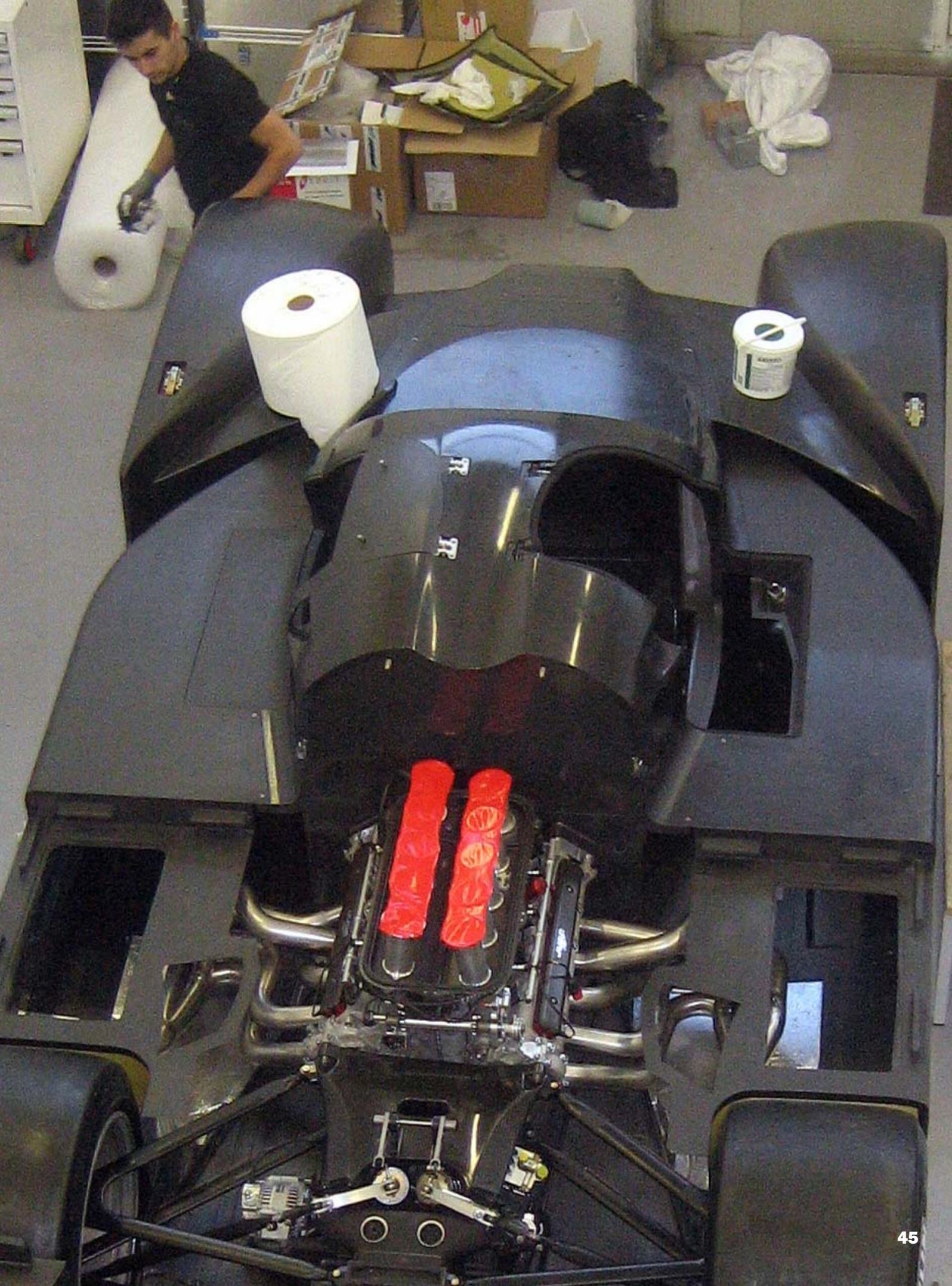
di Valerio Faccini

Uno era appassionato di automobili da corsa sin da bambino, l'altro no. Poco importa che la loro attività attuale appaghi i loro sogni d'infanzia o meno. Mario Saccone e Nicola Scimeca, poco più che trentenni, sono oggi soci in un'azienda, la Ycom, che si occupa di progettazione ad alto livello nel motorsport. Ad esclusione di motori e cambi, la coppia d'ingegneri liguri (Saccone)-siciliana (Scimeca), è in grado di progettare e costruire vetture complete o parti di esse. Condizione necessaria: che siano realizzate in fibra di carbonio, materiale del quale Mario Saccone (quello che da piccolo non era particolarmente attratto dalle auto) conosce ogni segreto. Incontratisi alla Dallara, dove hanno ricoperto il ruolo di capi-progetto, e dopo un breve periodo vissuto come liberi professionisti, Saccone e Scimeca hanno deciso di unire le forze impiantando una sorta di "service", ossia un ufficio di consulenza per progettare (ma all'occorrenza anche costruire e consegnare) manufatti in fibra di carbonio destinati alle corse. Non solo auto, anche barche. Tra i loro clienti figurano l'Audi, l'Epsilon Euskadi, il campione di F.1 di motonautica Guido Cappellini e la JI, società brasiliana che costruisce le Stock car per il campionato locale. Poche cifre aiutano a comprendere il livello delle consu-

lenze offerte da Ycom: tredici delle ventidue LMP1 che hanno corso la 24 Ore di Le Mans 2008 avevano installato un componente il cui disegno o calcolo per la certificazione crash FIA è uscito dai computer degli uffici di Stradella di Collecchio, nel parmense. Negli ultimi anni, considerando anche il periodo in cui lavoravano alla Dallara, i due hanno partorito una trentina di strutture anteriori deformabili, i crash box in carbonio, per le vetture più disparate, dalle monoposto ai prototipi CN, dalle Le Mans Prototype alle auto per il DTM.

Il lavoro non manca alla Ycom che presto trasloccherà in un ufficio più grande, sito a fianco di quello attuale. Tra i progetti seguiti dal due Saccone & Scimeca quelli più impegnativi sono stati la Epsilon Euskadi LMP1 e la Stock car che darà vita al campionato brasiliano a partire dal 2009. Della prima hanno disegnato telaio e carrozzeria, hanno seguito le procedure di omologazione delle parti sottoposte a crash test e l'assemblaggio del primo prototipo della vettura. La seconda è invece stata interamente progettata dall'azienda parmense ed è una via di mezzo tra una vettura Nascar ed un'auto del DTM. L'auto vestirà le carrozzerie di Chevrolet, Peugeot e Mitsubishi e sarà portata in gara da parecchi piloti ex-F.1 quali Luciano Burti, Ingo Hoffmann, Chico Serra, Ricardo Zonta, Enrique Bernoldi ed altri che partecipano alla Stock car brasiliana.

La Epsilon Euskadi LMP1, in queste foto, è uno dei progetti vincenti e più impegnativi usciti dalle "penne" dei tecnici della Ycom. Il mondo dei prototipi è terra di conquista per la società parmense. Basti pensare che all'ultima 24 Ore di Le Mans ben tredici delle ventidue LMP1 iscritte presentavano un componente firmato dalla Ycom. Che si cimenta anche nel DTM, nella Stock Car brasiliana e nelle formule



Ycom e la Dallara

“Dallara per noi è stata una scuola di vita” spiega Mario Saccone. “Nel senso più ampio del termine. Nell'azienda dell'ingegnere abbiamo imparato tutto, dalle competenze specifiche nel campo dei materiali e della progettazione, sino alle problematiche legate ai costi ed alla produzione. Siamo rimasti in buoni rapporti con l'azienda di Varano (che dista dal loro ufficio solo una ventina di km n.d.r.), tanto che per alcuni progetti lavoriamo in sinergia per lo stesso cliente.”

La produzione e i fornitori esterni

Ycom è un'azienda estremamente snella, composta da cinque persone in tutto, comprese i due soci. Come fanno allora a progettare, costruire, testare ottenendo la certificazione crash della FIA, e consegnare quanto ordinato loro dai clienti senza disporre di alcuna galleria del vento, nemmeno l'ombra di un'autoclave e neppure un metro quadro di magazzini ed officine? Semplice, avvalendosi di fornitori esterni. Aziende che già lavorano per squadre e costruttori di alto livello, la cui bontà d'esecuzione è ben nota e “...alla quale sovrintendiamo personalmente, seguendo passo passo tutte le fasi della costruzione e verificandone la qualità.” conclude Scimeca.

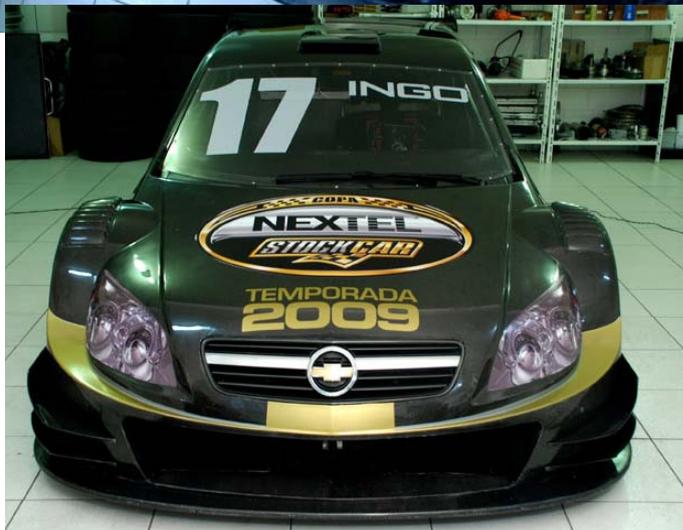
La robustezza il segreto della R10

Profondi conoscitori del mondo dell'endurance, i soci della Ycom forniscono un'interessante chiave di lettura sulle vittorie targate Audi alla 24 Ore di Le Mans e nella LMS. “Non è vero che la R10 fosse un progetto obsoleto nei confronti della Peugeot. Certo, il motore era molto più pesante, il telaio appariva sovradimensionato, e alla Sarthe l'auto tedesca rimediava cinque secondi al giro dal prototipo francese, ma l'Audi ha vinto grazie all'affidabilità e soprattutto alla robustezza della vettura. Solidità che non è una conseguenza del generoso dimensionamento di tutte le parti, ma un preciso obiettivo del progetto. Mi spiegherò con due esempi. Nella gara di Monza la R10 di Dindo Capello si è impennata in aria ricadendo di muso. Il pilota italiano è rientrato ai box e dopo una riparazione di una quindicina di minuti (e 8 giri persi n.d.r.) è rientrato in pista concludendo sesta assoluta (recuperando un giro ai vincitori n.d.r.). In una botta del genere, qualunque altro pro-

totipo non avrebbe resistito allo stesso modo e probabilmente si sarebbe danneggiato in modo irreparabile. A Silverstone in una fase di gara si sono agganciati e sono volati fuori insieme Capello e Sarrazin con la Peugeot. Il primo è rientrato in pista proseguendo la gara (e vincendo n.d.r.) il secondo si è fermato ai box per una riparazione durata 40' e non ha visto la bandiera a scacchi.”

La curiosità legata al nome

Il nome della società è un gioco di parole basato sulla pronuncia inglese della lettera ipsilon (Y). Oltremarica, quella lettera si pronuncia nello stesso modo della parola why (ossia “perchè”). Per cui, il nome della giovane azienda di engineering non si legge “i-com”, bensì “why-com”, ove “com” è l'abbreviazione di “composite”. Traducendo il tutto, significa “perchè compositi?”, cioè questa azienda è specializzata nei manufatti in composito. Certo un nome un po' complicato...



Chi sono

MARIO SACCONE

Nato nel 1974, Mario Saccone è entrato a far parte dell'ufficio tecnico della Dallara immediatamente dopo aver conseguito la laurea. In breve tempo è divenuto responsabile del reparto materiali compositi. In seguito, a lui sono state affidate, tra le altre cose, le responsabilità dei progetti GP2 e F.1-Midland (come braccio destro del consulente esterno Gary Anderson). Saccone, quale rappresentante di Ycom, fa parte del gruppo di lavoro che si occupa di sicurezza in seno alla UIM, la FIA della motonautica. Nel biennio 2002-'03 si è occupato dell'imbarcazione (ovviamente realizzata in materiali compositi) sponsorizzata Prada - Luna Rossa - nella sfida all'America's Cup.



NICOLA SCIMECA

Di un anno più giovane del socio, Nicola Scimeca ha iniziato, dopo la laurea in ingegneria meccanica, come tecnico di pista nel team Cunningham Racing negli Stati Uniti. Dopo un paio d'anni oltreoceano durante i quali ha maturato esperienze nella Grand Am, nella ALMS e nella IndyCar, è ritornato in Italia ed è stato assunto dalla Dallara. Prima di fondare una propria società, la Nisci, Scimeca a Varano è stato capo progetto per le monoposto della World Series Renault, della Indy Pro Series e si è occupato della Maserati MC12 sotto la supervisione di Giorgio Ascanelli. Parallelamente all'attività di progettista, l'ingegner Scimeca ha accumulato una notevole esperienza, ad altissimo livello, come ingegnere di pista. Ecco le sue referenze: nel DTM con l'Audi, dal 2001 al 2005 ha seguito piloti come Mattias Ekstrom, Karl Wendlinger e Allan McNish. Le ultime due stagioni sono state dedicate, oltre alla World Series Renault col team GD Racing, alla F.3 Euro Series nelle file del team RC, ufficiale Volkswagen.



Saccone e Scimeca, in alto e a destra, mentre lavorano all'interno della Ycom, sono l'anima della giovane società, in continua espansione. Entrambi hanno trascorsi in Dallara. Sopra, Scimeca con McNish ai tempi del DTM. Nelle altre foto, la base per le vetture della Stock Car brasiliana che porta la firma Ycom



Clay Regazzoni l'ultimo dei playboy



Clay con una vettura Prototipo di Maranello

di Carlo Baffi

“Viveur, danseur, calciatore, tennista e, a tempo perso, pilota.” Parole emblematiche, usate da Enzo Ferrari per descrivere nel suo libro “Piloti che gente”, la figura di Gian Claudio Regazzoni, al secolo “Clay”. Un pilota col quale il Drake instaurò un feeling particolare fin da subito. Probabilmente apprezzava quella filosofia generosa da “gìù il piede e via”, che ha sempre contraddistinto la carriera di Clay. Il loro primo incontro ebbe luogo alla vigilia di Natale del 1968, a Maranello, proiziato da Giancarlo Cevenini, giornalista di “Autosprint”. Il pilota ticinese, allora in forza alla Tecno nel Campionato di F.2, si vide offrire un ingaggio mensile pari a 200mila delle vecchie lire, con tanto di rimborso spese. “Mio padre – confesserà Regazzoni – me ne dava solo 150 per lavorare nella sua carrozzeria di Lugano”. Purtroppo però, l'avventura in F.2 non durò a lungo, causa le scarse prestazioni delle Dino. Ma l'anno successivo, Regazzoni cominciò a saggiare la F.1, alternandosi alla guida con Ignazio Giunti, dal momento che il titolare era il belga Jacky Ickx. Fresco

tempo



Clay Regazzoni con la Ferrari nel 312T

del titolo europeo in F2 con la Tecno, lo svizzero debuttò il 21 giugno nel Gran Premio d'Olanda a Zandvoort, dove chiuse al 4° posto. L'occasione per salire alla grande ribalta si presentò a Monza, il 6 settembre. Lo scenario fu quello del 41° Gran Premio d'Italia, un'edizione purtroppo funestata da un drammatico incidente nelle qualifiche del sabato, in cui perdette la vita il neo campione iridato Jochen Rindt. In pole c'era la Rossa di Ickx, che dovette fermarsi dopo 26 giri per problemi alla trasmissione. La leadership venne così presa da Regazzoni, partito dalla terza piazza, che portò la sua Ferrari 312B alla vittoria, resistendo agli assalti di Jackie Stewart. Un successo importante che Clay festeggiò con

la squadra la sera stessa al Sant'Eustorgio di Arcore. E nemmeno l'invito della RAI per partecipare alla "Domenica Sportiva", indusse il fresco vincitore ad abbandonare le celebrazioni: "Mi dispiacque – confesserà Clay – ma dovevo rimanere con il team. Quella sera era molto importante per me." Un successo che si ripeté cinque anni più tardi ed ancora come portacolori del Cavallino. Dopo una stagione alla BRM nel '73, decisione maturata dopo che l'anno prima Ferrari non era in grado di garantirgli nulla per il futuro, Clay venne richiamato a Maranello per far coppia con un giovane Niki Lauda. Il nome del promettente austriaco fu fatto al Drake da Regazzoni stesso, dopo la convivenza alla BRM. Il rapporto con

Lauda non fu sempre idilliaco. Nel 1974, la Ferrari era competitiva e Clay lottò per il titolo fino all'ultimo round. A Watkins Glen, si presentò a pari punti (52) con Emerson Fittipaldi, ma per problemi tecnici terminò 11°, mentre il brasiliano della McLaren chiuse 4° vincendo il titolo. Il rammarico per la mancata vittoria finale fu grande e originò delle polemiche. Secondo alcuni la Ferrari avrebbe forse dovuto stabilire prima le gerarchie, garantendo così un maggiore appoggio a Regazzoni. Il quale peraltro si dimostrò un fedelissimo alleato per Lauda nel 1975, contribuendo alla conquista del titolo mondiale. E pure nella stagione successiva, Regazzoni fu chiamato a dare una mano a Lauda, vittima del rogo del Nurburgring. Nel GP del Giappone al Fuji, ultimo appuntamento, dopo che l'austriaco si ritirò intimorito dalla pioggia battente, Clay cercò di contenere la rimonta di James Hunt, diretto avversario di Niki. Una difesa vana, perché l'inglese della McLaren lo superò di prepotenza. Quella giapponese sarà l'ultima apparizione dello svizzero come ferrarista, perché nel '77 emigrò alla Ensign, poi passò alla Shadow e nel 1979 approdò

all'emergente Williams, insieme ad Alan Jones. Regazzoni s'impose a Silverstone firmando per la scuderia di Sir Frank la prima vittoria della storia e chiudendo 5° nella graduatoria mondiale. Il 1980 lo vide di ritorno alla Ensign, ma solo per 4 GP. Il 30 marzo, nel corso del Gran Premio degli USA a Long Beach, rimase coinvolto in un terribile incidente al 51° passaggio. La sua vettura, senza freni, investì la Brabham di Zunino, parcheggiata da parecchi giri nella via di fuga. L'impatto violentissimo, avvenne a circa 200 all'ora e ci vollero oltre 20 minuti per estrarre il pilota dalle lamiere. "Ho centrato il lato destro della Brabham picchiando in pieno contro la gomma posteriore, senza fermarmi." – ricordò Clay - . "A quel punto la mia Ensign è finita ancora molto veloce nell'angolo formato da un muretto in cemento, da vecchie gomme e reti." La lesione alla colonna vertebrale farà sì che Regazzoni non riacquisterà più l'uso delle gambe. A nulla serviranno i 6 interventi subiti nel corso degli anni seguenti. Costretto a muoversi su una sedia a rotelle, si battè per i diritti dei portatori di handicap e ad altre gare, in pista e in salita, a conferma che il virus delle corse era più forte di qualsiasi altra cosa. Un'esistenza, la sua, piena di energia, con tanta voglia di fare, che però dovrà piegarsi ad un destino cinico e baro il 15 dicembre del 2006. Intorno alle 16,15, mentre si recava ad una serata del Club Italia a bordo del suo Voyager, è vittima di un fatale incidente sull'A1 nei pressi dello svincolo Parma-La Spezia. Il monovolume si schianta contro una bisarca e s'impenna verso sinistra, terminando la corsa contro il guard-rail che divide le due carreggiate. Regazzoni muore all'istante. Un sipario calato improvvisamente sul 67enne pilota svizzero.



Lo svizzero sul podio di Monza nel 1970

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
F.3 giapponese a Fuji
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
F.Renault svizzera a Digione

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 inglese a Donington
F.3 giapponese a Okayama
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 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 Hockenheim
 DTM a Hockenheim
 FIA GT a Adria
 F.3 tedesca a Hockenheim
 F.Renault svizzera a Hockenheim
 F.3 giapponese a Suzuka
 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
 F.Renault svizzera a Spa

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
 Mondial 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
 DTM a Norisring
 F.3 Euro Series a Norisring
 Euroseries 3000 a Spa
 Formula 2 a Spa
 F.3 spagnola a Spa
 F.Renault Italia a Spa
 GT Open a Spa
 F.Renault svizzera a Hockenheim
 F.3 giapponese a Fuji
 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 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
F.3 giapponese a Suzuka
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
F.3 giapponese a Motegi
F.Renault svizzera a Magny-Cours
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
FIA GT a Bucarest
F.3 inglese a Bucarest
F.3 giapponese a Autopolis
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
F.3 Euro Series a Brands Hatch
DTM a Brands Hatch
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
 F.3 giapponese a Sugo
 ALMS a Braselton
 GT italiano a Mugello
 CITE a Mugello
 Superstars a Mugello
 F.Renault svizzera a Monza
 IRC – Italia Sanremo
 Italiano Rally – Sanremo

4 ottobre

F.3 Euro Series a Digione
 Mondiale Rally – Spagna

11 ottobre

F.1 a Fuji
 Indycar a Miami
 DTM a Digione
 F.3 Euro Series a Digione
 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
 F.Renault svizzera 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
 Formula 2 a Barcellona
 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

Miss

italiaracing

