

Italiaracing
.net

MAGAZINE

n. 20

12 gennaio 2009

Ferrari F60

voglia di
stupire



La Rossa



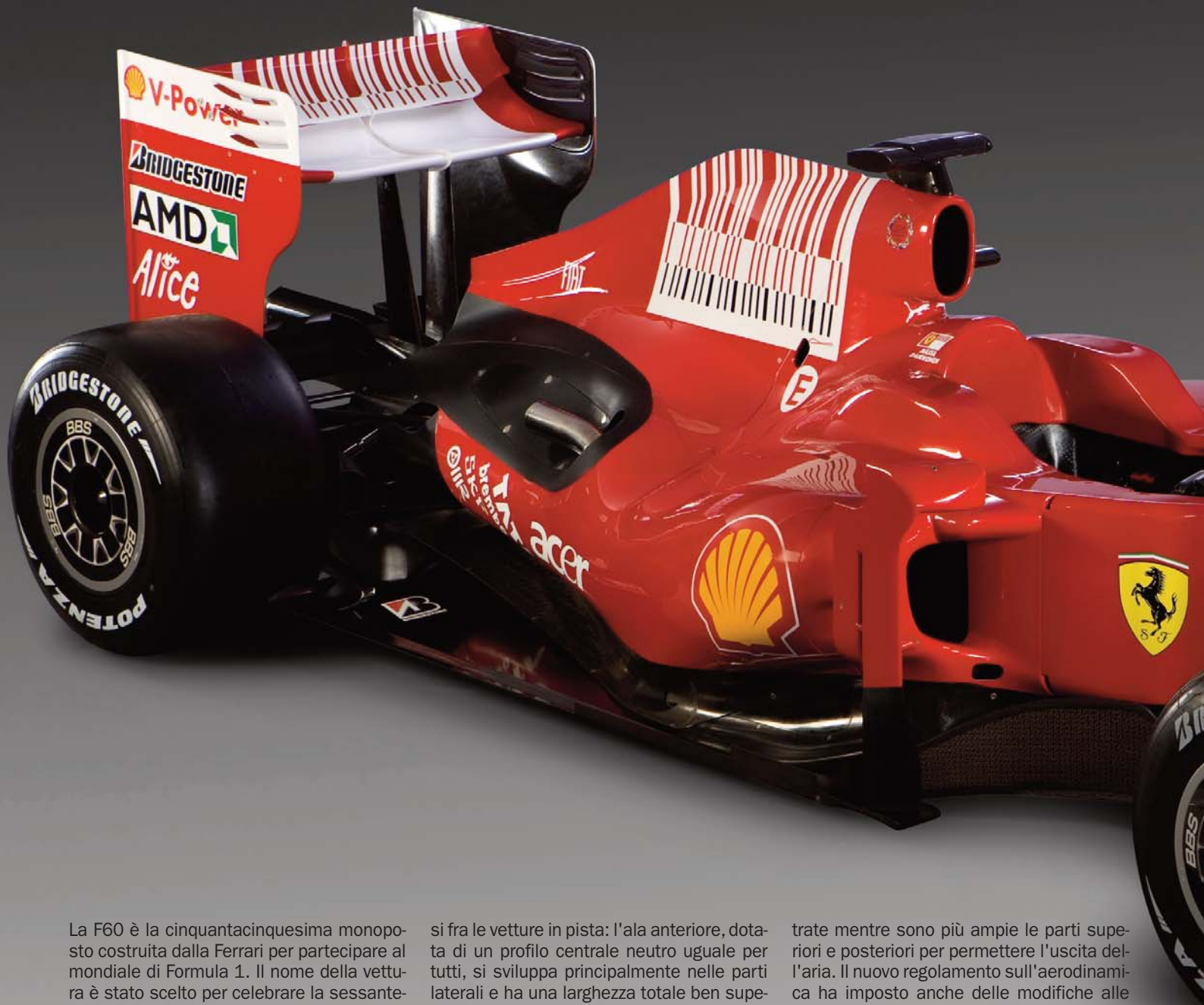
della svolta



Non è stata la solita presentazione soprattutto perché – al di là di quello che si è visto e sentito – è stata la “prima” dell’anno zero della Formula 1. L’anno delle grandi novità tecniche – aerodinamica, kers, gomme – e l’anno delle grandi paure tirate sulla riva del Circus dal grande tsunami finanziario. Dall’Honda anomala e dalle sue risacche. L’anno delle incertezze, del tutti-contro-tutti fra Mosley, Ecclestone e i team. No man’s land: la Formula uno 2009 oggi come oggi è una terra di nessuno. Non è detto che le gerarchie dello scorso saranno rispettate in

pista, non ci sono parametri, termini di confronto, dati accumulati; e probabilmente non ci saranno nemmeno soldi per riparare in caso di errore. Guai a chi commette errori, anche se sbagliare sarà più facile quando ti muovi su un terreno che non conosci. Ci saranno più sorpassi – anzi meno. Meno soste ai box – anzi di più. Il favorito sarà ancora Hamilton – anzi Massa. L’unica cosa certa, per il momento, è che la prima pietra della stagione l’ha messa la Ferrari. La prima macchina a uscire allo scoperto, a offrirsi su internet come la vedete su que-

sto numero del Magazine, è stata la Rossa. Può piacere o no, potete trovarla bella o brutta: quello che conta è che è la prima faccia vera di una nuova epoca che nasce. Da questa Ferrari si riparte. Perché in tempi di crisi è sempre sui valori consolidati, sui gioielli di famiglia, sui metalli preziosi che si fa cassa. E la Ferrari, amata o odiata che sia, non è mai stata un sub-prime, un Tango bond, neppure nei suoi anni più neri. In attesa delle medaglie d’oro, d’argento e di bronzo di Ecclestone, se mai verranno, medaglia al merito.



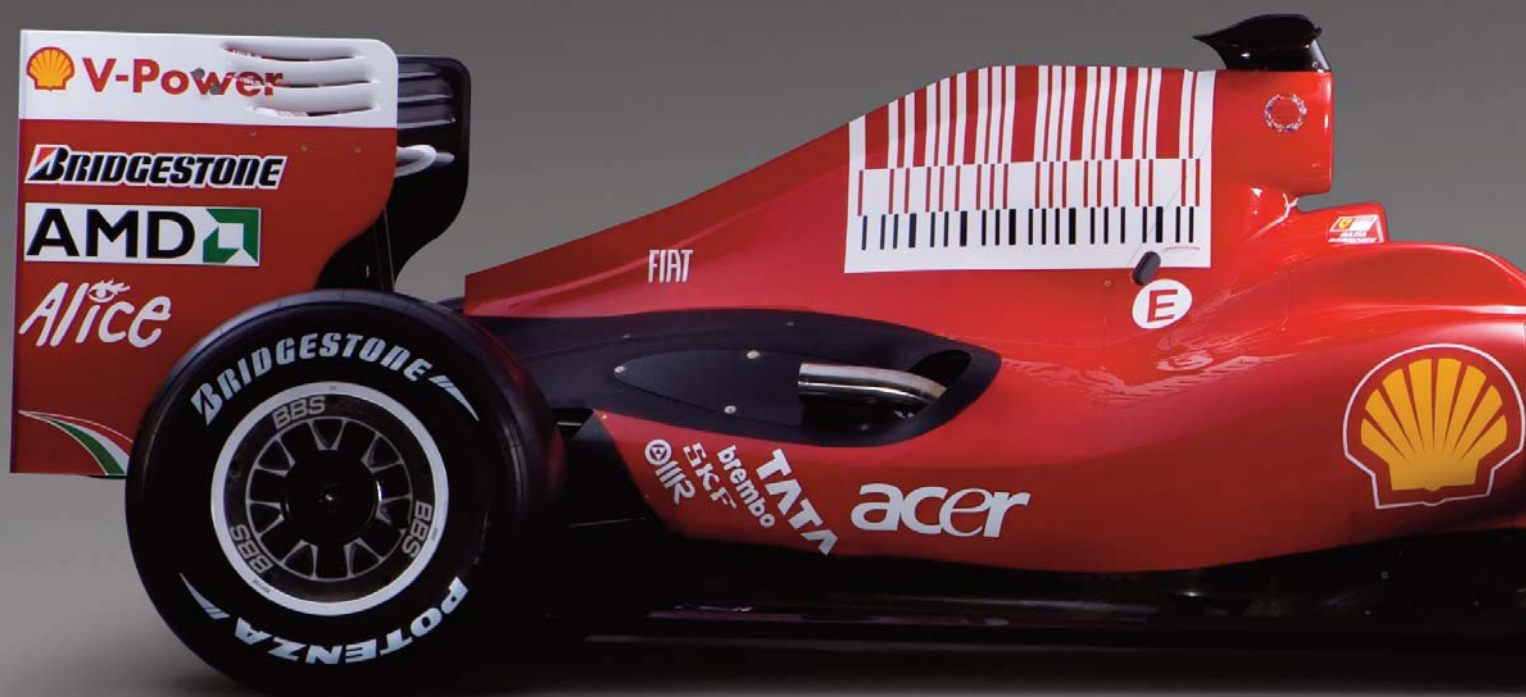
La F60 è la cinquantacinquesima monoposto costruita dalla Ferrari per partecipare al mondiale di Formula 1. Il nome della vettura è stato scelto per celebrare la sessantesima partecipazione della Scuderia in altrettante edizioni del campionato dal 1950 ad oggi. Il progetto, contraddistinto dalla sigla interna 660, rappresenta l'interpretazione da parte della Scuderia del regolamento in vigore a partire da quest'anno, che presenta tantissime novità. Per quanto riguarda gli aspetti aerodinamici, tali modifiche sono il frutto del lavoro svolto dall'OWG (Overtaking Working Group), creato dalla FIA con la collaborazione delle squadre per definire un regolamento capace di agevolare i sorpas-

si fra le vetture in pista: l'ala anteriore, dotata di un profilo centrale neutro uguale per tutti, si sviluppa principalmente nelle parti laterali e ha una larghezza totale ben superiore al passato; la carrozzeria deve essere priva degli sfoghi a feritoia che avevano caratterizzato le Ferrari degli anni scorsi e anche i dispositivi aerodinamici sono stati notevolmente ridotti; l'ala posteriore è più alta e più stretta rispetto al passato; il diffusore è stato arretrato. Questo complesso di norme ha naturalmente indirizzato il lavoro in fase progettuale verso percorsi radicalmente diversi per quanto riguarda le pance e le strutture di protezione: le aperture sono state ridotte come dimensioni ed arre-

trate mentre sono più ampie le parti superiori e posteriori per permettere l'uscita dell'aria. Il nuovo regolamento sull'aerodinamica ha imposto anche delle modifiche alle sospensioni, visto che sono state ridotte le possibilità di carenare gli elementi. Lo schema sospensivo e tutto il layout della vettura sono stati riprogettati alla luce delle nuove regole al fine di raggiungere una corretta distribuzione dei pesi anche in funzione delle altre due importanti novità tecniche previste dal regolamento 2009: la possibilità di utilizzare un sistema di recupero dell'energia cinetica (KERS) e la reintroduzione degli pneumatici "slick".

60 anni di Ferrari





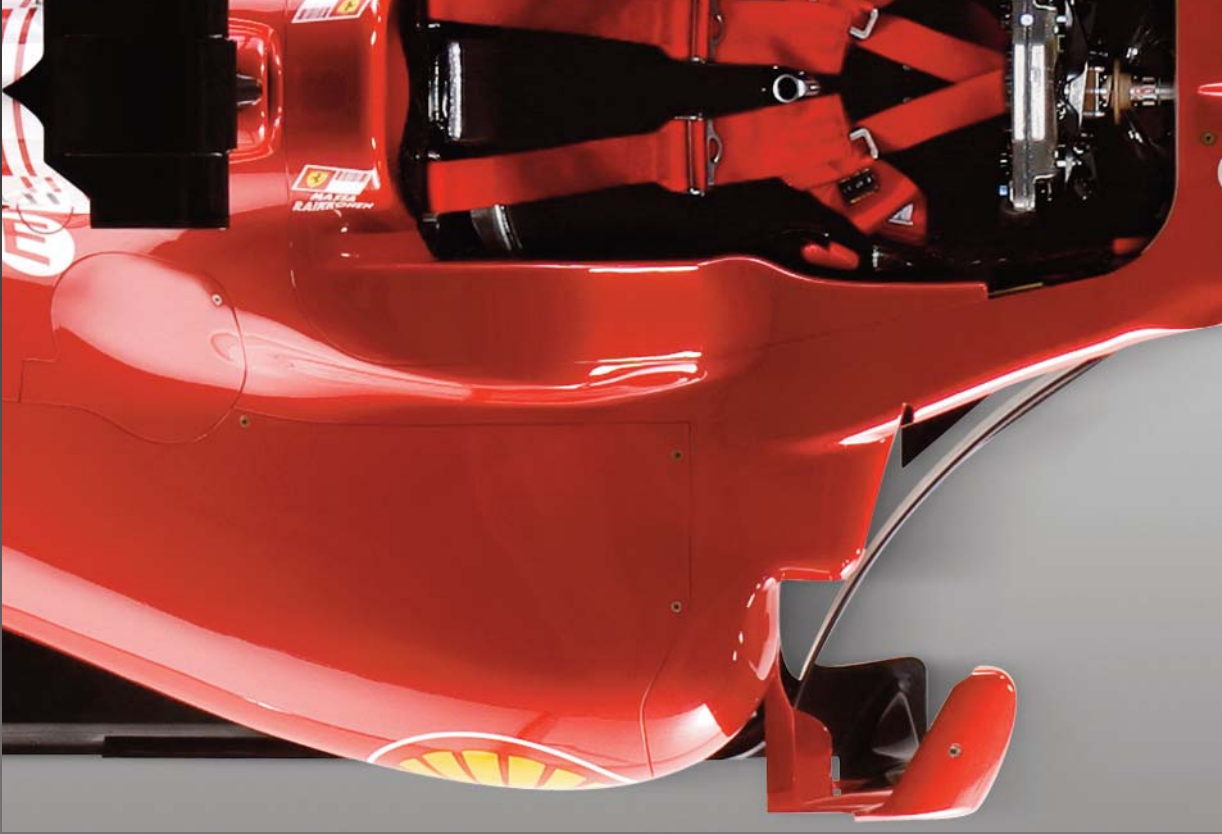
Il KERS della F60 è stato progettato dalla Ferrari in collaborazione con Magneti Marelli ed è alloggiato sul motore al di sotto della parte posteriore della scocca in posizione centrale; la sua implementazione ha visto coinvolti tutti i reparti della Gestione Sportiva.

La scelta del ritorno alle gomme prive di scanalatura è un ulteriore frutto del lavoro svolto dall'OWG così come lo è l'introduzione della possibilità per il pilota di regolare l'incidenza del flap dell'ala anteriore quando la macchina è in movimento. Il software per la gestione sia di questo dispositivo che per quella del KERS è stato progettato a Maranello. La trasmissione è stata ridisegnata per ottimizzare l'efficienza aerodinamica della vettura.

La scatola del cambio è ancora in carbonio e rimane posizionata longitudinalmen-

te. Il cambio è dotato del sistema di cambiata veloce. È stato anche realizzato un nuovo sistema frenante dotato di pinze progettate dalla Brembo. Altre importanti modifiche regolamentari in vigore da quest'anno sono state implementate su impulso della FIA e della FOTA (Formula One Teams Association) con l'obiettivo di ridurre in maniera molto significativa i costi operativi per le squadre. Per quanto riguarda il motore, che sulla F60 resta in posizione longitudinale e mantiene la sua funzione portante, è stato stabilito che potranno essere utilizzati fino ad un massimo di otto propulsori durante i fine settimana dei 17 Gran Premi in calendario. Pertanto, il regime di rotazione massima ammesso è di 18.000 giri/minuto e l'obiettivo di chilometraggio per ciascun motore è intorno ai 2.500 chilometri. Inoltre, sono stati rivisti le trombette, la posi-

zione degli iniettori e la configurazione degli scarichi. Alla luce delle novità regolamentari, sotto il profilo affidabilistico è fondamentale il ruolo della Shell nella definizione dei lubrificanti sia per il motore sia per il cambio. Come sempre, anche nella fase di progettazione e di sviluppo dell'intera monoposto sono importanti i partner tecnici. Un ruolo significativo è giocato oltre che dalla già menzionata Shell anche dal Centro Ricerche FIAT, in particolare per l'utilizzo di sistemi di simulazione, e dalla Brembo per lo sviluppo del sistema frenante. Secondo la tradizione, una grande attenzione è stata dedicata al rendimento e all'ottimizzazione dei materiali impiegati, alla fase di progettazione e al controllo della qualità, cercando di massimizzare il livello delle prestazioni e di ottenere il più elevato standard di sicurezza possibile.



Autotelaio

In materiale composito a nido d'ape con fibra di carbonio

Cambio longitudinale Ferrari Differenziale autobloccante

Comando semiautomatico sequenziale a controllo elettronico con cambiata veloce

Numero di marce 7 + Rm

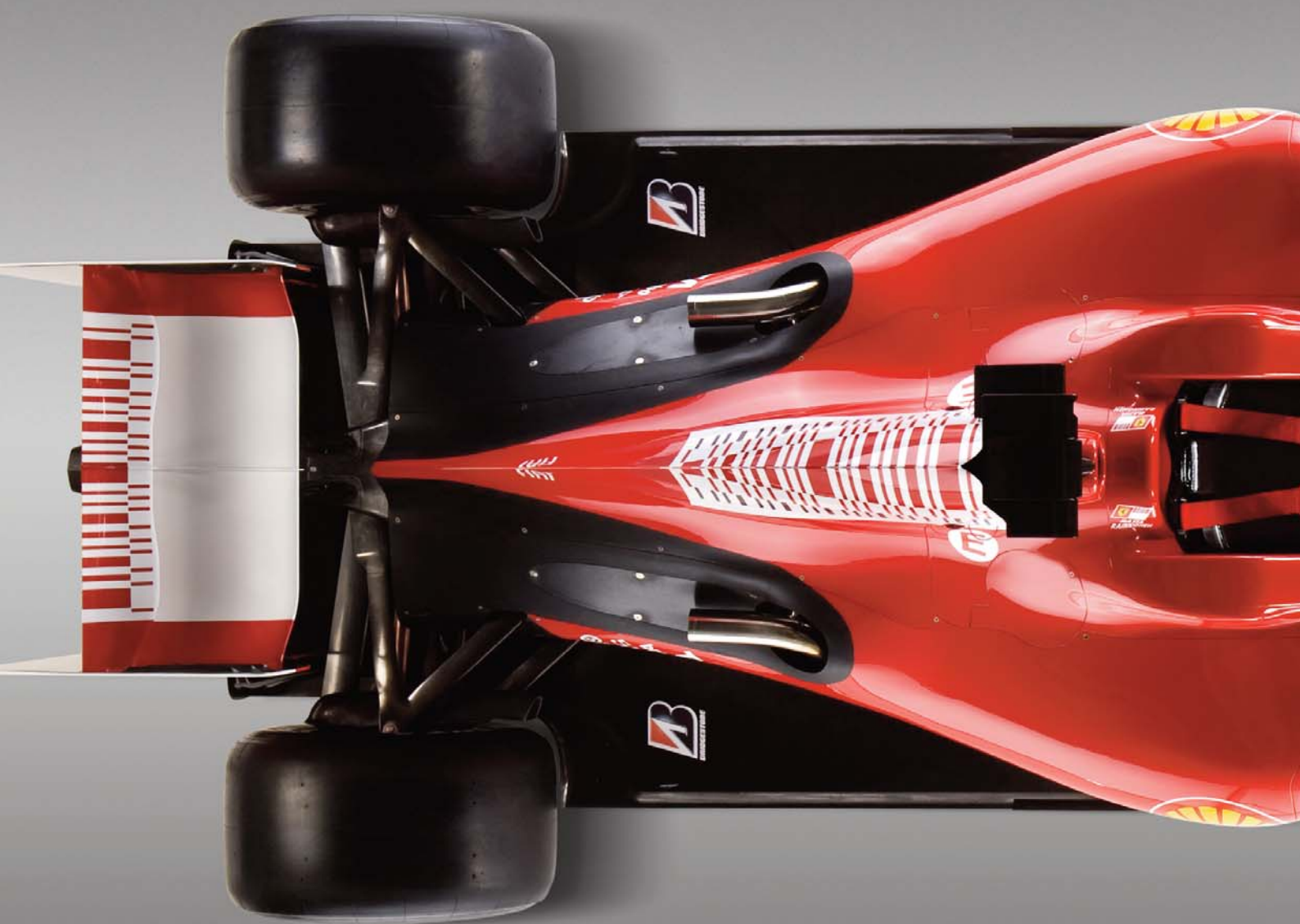
Freni a disco auto ventilanti in carbonio Brembo

Sospensioni indipendenti con puntone e molla di torsione anteriore/posteriore

Peso (con acqua, olio e pilota) 605 kg

Ruote BBS (anteriori e posteriori) 13"

Sistema di recupero dell'energia cinetica Ferrari,
in collaborazione con Magneti Marelli



Motore

Tipo 056

Numero cilindri 8

Blocco cilindri in alluminio microfuso V 90°

Numero di valvole 32

Distribuzione pneumatica

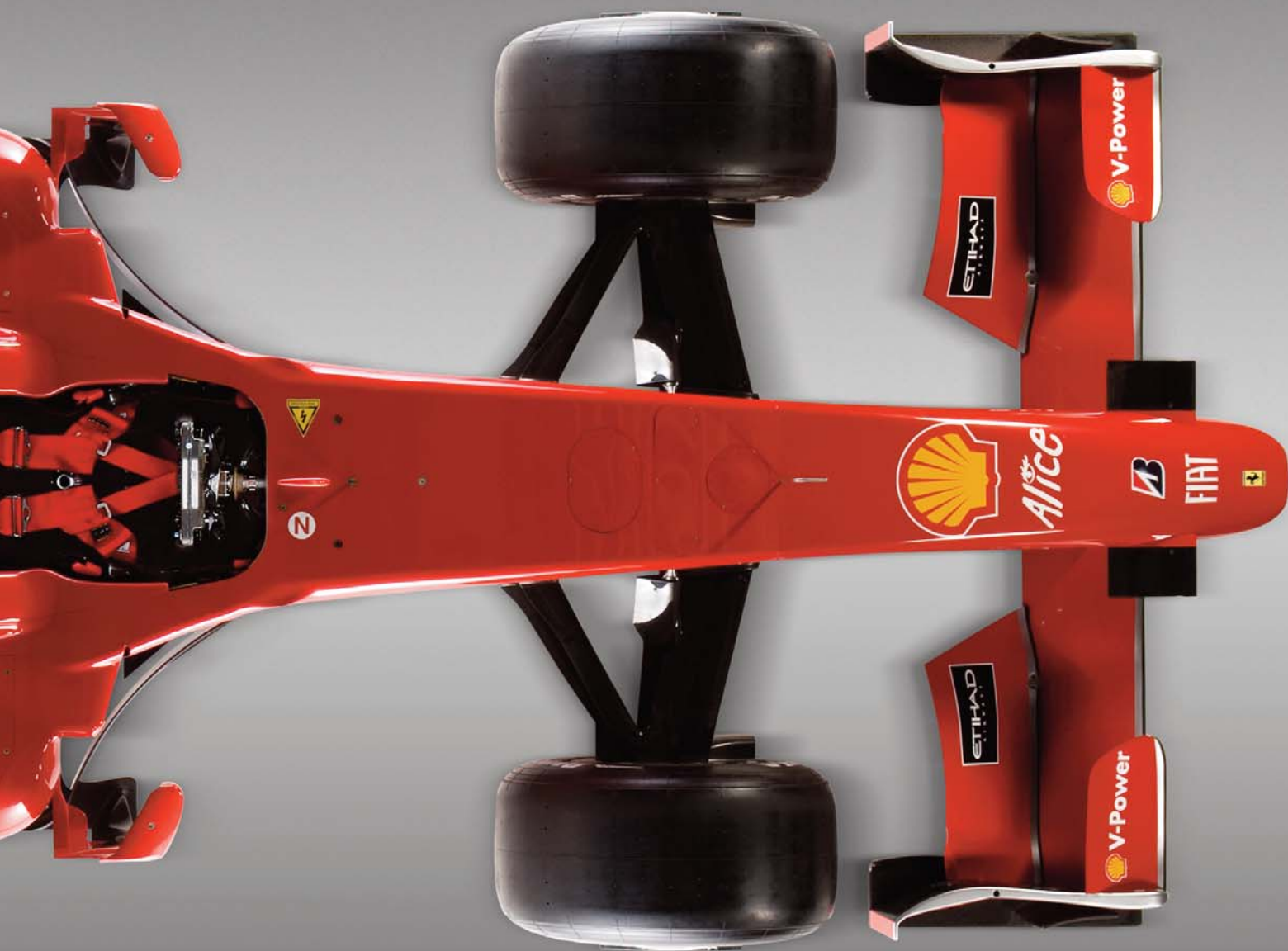
Cilindrata totale 2398 cm³

Alesaggio e pistoni 98 mm Peso > 95 kg

Iniezione elettronica digitale Magneti Marelli

Accensione elettronica Magneti Marelli statica

Lubrificante Shell - Benzina Shell V-Power ULG-66L/2





L'ala anteriore si sviluppa principalmente nelle parti laterali e ha una larghezza totale ben superiore al passato; la carrozzeria non presenta sfoghi a feritoia che avevano caratterizzato le Ferrari degli anni scorsi e anche i dispositivi aerodinamici sono stati notevolmente ridotti; l'ala posteriore è più alta e più stretta rispetto al passato; il diffusore è stato arretrato



Domenicali: “Il Kers una contraddizione, piloti più importanti”

“Stare in alto”. Così ha esordito Stefano Domenicali quando gli è stato chiesto dove potrà arrivare questa Ferrari F60. Ed ha proseguito: “Negli ultimi 10 anni abbiamo vinto 8 volte e il progetto è particolarmente complicato ora, al di là di quello che era stato pianificato. Negli ultimi mesi, per trovare soluzioni contingenti allo scopo di risparmiare, sono state introdotte modifiche che hanno avuto impatto sulla preparazione tecnica della macchina. Altre sfide tecniche saranno da fare, ed in pochissimo tempo. Credo che chi saprà sfruttare al massimo tutto della vettura avrà la meglio sulle altre squadre; l'obiettivo di tutti è massimizzare i risultati che dobbiamo portare a casa”.

Dal punto di vista dell'organizzazione interna al Reparto Corse di Ferrari, il Direttore della Ges ha parlato della logica di fondo, comune alle passate stagioni: *“La nostra è la logica della stabilità dinamica, quella portata avanti dal nostro Presidente; le modifiche dell'organigramma vanno in questa direzione, migliorare tutti gli aspetti della squadra rafforzandoci al contempo nelle aree dove non siamo stati al 100% nelle passate stagioni”.*

A proposito del panorama generale della Formula 1 in questo particolare momento, Domenicali ha poi affermato: *“La Ferrari è in prima linea per salvare il panorama della Formula 1, credo che sotto la Presidenza di Luca di Montezemolo l'input in questo senso sia stato fortissimo riguardo a come dovrà essere la F.1 nel futuro. Gli obiettivi, le strutture e le realtà delle squadre sono diversi, ma tutti siamo proiettati al bene comune, e per questo abbiamo trovato molta unità tra le squadre, il che rappresenta un elemento nuovo in questo sport, dato che ci troviamo in una fase particolare. Di certo non c'è volontà di contrapposizione con la FIA, ma una logica costruttiva in cui tutti hanno e vogliono avere voce forte e costruttiva, perchè siamo noi che viviamo di F.1. Già nel 2009 abbiamo visto l'impulso dato dalle squadre, e l'accordo è stato trovato da subito, il che è molto significativo. Questo sport ha bisogno di grande stabilità e di far capire con chiarezza che direzione sta prendendo perchè chi investe in F.1 deve capire gli indirizzi futuri. Abbiamo con noi sponsor che ci seguono da tanto e credono molto nelle corse. Il 2009 sarà denso di avvenimenti sportivi, ma anche politici”.*



Domenicali e il Kers

Domenicali si toglie i sassolini dalla scarpa parlando del Kers: "Voglio fare innanzitutto una considerazione politica sul Kers: la nostra posizione, discussa con altre squadre, è che in un momento in cui bisognava ridurre i costi, questo dispositivo rappresenti una contraddizione. Il Kers è un sistema che possiamo scegliere se utilizzarlo sulla macchina e quando darà la conferma che effettivamente massimizza la prestazione che in simulazione sembra possa avere, sarà nostro compito portarlo avanti. Oggi (lunedì 12 gennaio, ndr) è una giornata molto importante anche per questo e testiamo in pista il nuovo sistema. Non mi aspetto sorprese, verranno fuori di certo i problemi legati alla pista. Ora, come sapete, le prove sono ridotte a 15.000 km, senza la possibilità di provare dopo l'avvio della stagione. Prevedo un rafforzamento dell'utilizzo dei banchi di prova e della simulazione a questo proposito. Il nostro primo obiettivo è l'affidabilità. L'anno scorso ci è costata cara, ora in un sistema nuovo, complesso come il Kers il primo obiettivo è verificarne l'affidabilità. La macchina che girerà oggi, lo confermo, è dotata di Kers".

Domenicali e i piloti

Riguardo alla possibilità che le squadre arrivino ai fine settimana di Gran Premio meno preparate, date le nuove regole e restrizioni, il Direttore della Gestione Sportiva ha affermato: "L'approccio nuovo porterà ad una interpretazione del weekend di gara molto diversa rispetto al passato: i piloti potranno avere un peso più importante. Se i sistemi saranno funzionali al 100%, allora al pilota sarà dato un delta performance veramente grande, e potenzialmente si tratterà di decimi. Anche gli pneumatici saranno nuovi, il motore avrà un regime diverso, dovremo capire come gestirlo al meglio, e c'è l'ala nuova, alla cui dimensione i piloti dovranno abituarsi. Il pilota ha di fronte una stagione in cui potrà dare un contributo ancora maggiore, a mio parere".

Domenicali e gli eccessi

Quanto alla riduzione effettiva dei costi, in Ferrari e nelle altre squadre, Domenicali ha affermato: "E' difficile quantificare, perchè ogni team è diverso. Con la FOTA stiamo lavorando per stabilire se e di quanto ridurre l'organico. Comunque si potrà parlare in ottica di percentuale perchè le valutazioni organizzative sono diverse per tutti. La riorganizzazione della Formula 1 deve lasciare inalterato il punto di vista tecnologico, ma deve essere, ad esempio nel nostro caso, più rapportata al contributo alle vetture di serie. Gli eccessi di questi ultimi anni saranno da tagliare, dobbiamo capire come".

Domenicali e la competitività

Se una squadra di punta si rendesse conto di non essersi ben tarata, i margini per recuperare nel corso della stagione quali sarebbero? "Questo è uno dei punti fondamentali della stagione. Quando partiremo per l'Australia non si potranno più fare grandi aggiustamenti. Il venerdì si potrà provare quello che si vuole. Da un lato si useranno maggiormente gli strumenti del banco, dall'altro dovremo rischiare di più. Se la nostra macchina sarà competitiva dall'inizio questo sarà un fattore determinante per capire come ci posizioniamo."

Domenicali e Schumacher

Domenicali si sofferma poi sul cambio di ingegnere per Kimi Raikkonen, sulla fornitura di motori alla Honda e sul contributo di Michael Schumacher: "L'insediamento di Andrea Stella nel ruolo di ingegnere di pista di Raikkonen era stato deciso dallo scorso anno. Preciso che Dyer avrà un ruolo importante di coordinamento anche degli ingegneri di pista. Quanto alla probabilità che forniremo motori alla Honda è ora vicina allo 0. Michael è l'unico ad avere esperienza di pneumatici slick insieme a Luca Badoer, darà certamente un contributo fattivo."



"Quando guidi per la Ferrari ed hai l'onore di portare al debutto assoluto una sua monoposto, farle percorrere i primi giri di pista, è un momento sempre particolare e sono orgoglioso di averlo potuto fare"
Felipe Massa








"Ogni anno mi sento più forte. Dopo sei stagioni di F.1 ho acquisito tanta esperienza e soprattutto l'ultimo anno è stato molto formativo con tutte le difficoltà che ho dovuto affrontare. Per questo ritengo che in questo 2009 sarò più competitivo"
Felipe Massa









"Quale sarà la macchina da battere? Mi aspetto la McLaren, forse la BMW che sta lavorando sodo e sta crescendo di anno in anno. Vedo bene anche la Renault, ma ci potrebbero essere nuovi team ad affacciarsi nelle prime posizioni"
Felipe Massa

Presidente

Luca di Montezemolo

Direttore Gestione Sportiva

Stefano Domenicali

Capo progetto

Nikolaos Tombazis

Direzione motori/elettronica

Gilles Simon

Responsabile sistema KERS

Thierry Baritaud

Ricerca e sviluppo

Marco Fainello

Direttore sportivo

Massimo Rivola

Coordinatore ingegneri

Chris Deyer





Direzione tecnica

Aldo Costa

Consulente

Michael Schumacher

Consulente tecnico

Rory Byrne

Team manager responsabile pista

Luca Baldisserri

Responsabile aerodinamica

John Iley

Ing. di pista vettura di Raikkonen

Andrea Stella

Ing. di pista vettura di Massa

Robert Smedley



La FOTA bocchia Mosley

I rappresentanti FOTA, riunitisi giovedì scorso a Heathrow (assente solo Mallya della Force India), hanno preso altre decisioni su come ridurre ulteriormente i costi. Questo è avvenuto dopo che Max Mosley, presidente FIA, ha inviato una lettera ai team con una serie di proposte per limitare ancora di più le spese. I punti indicati dalla FOTA, sono: riduzione delle ore in galleria del vento, trasmissioni congelate nel periodo 2010/2012, volontà di cedere i motori a team indipendenti. Per quanto riguarda i test aerodinamici, i team hanno

raggiunto una difficile soluzione per impostare un criterio di equivalenza tra ore spese in galleria del vento e numero di Cdf disponibili. Dunque, maggior lavoro con i software e meno ore in galleria del vento, sempre molto dispendiose dal punto di vista economico. La Fota riafferma il proprio impegno a fornire dal 2010 motori a 5 milioni di euro ai team indipendenti, i quali hanno espresso il proprio assenso e supporto a questo accordo. I cambi dovranno durare sei gare dal 2010, non dovranno essere sottoposti a sviluppi fino

al 2012 e verranno omologati prima dell'avvio del campionato 2010. In pratica, le soluzioni FOTA respingono quelle della FIA. E' infatti scritto, nel comunicato FOTA che la filosofia è quella di proseguire sulla via della riduzione dei costi, non intaccando l'anima della F.1 che è quella di lasciare spazio alla competizione tra i team, senza dunque ridursi a un sontuoso monomarca. Quindi bocciata l'idea di Mosley di avere un cambio unico, di utilizzare i motori Cosworth per chi volesse farne uso.



La Renault fallisce i crash-test

La nuova Renault R29 ha fallito ben due crash test, quelli imposti dalla FIA. La cosa ha creato imbarazzo e preoccupazione. A non superare la prova è stato dapprima il muso poi l'impatto laterale. Si è dunque corsi ai ripari e dalla Renault fanno sapere che la R29 sarà regolarmente ai test di Portimao il 19 gennaio.

In 12 per acquisire la Honda

Nick Fry, ex team manager della Honda F.1, ha dichiarato che sarebbero ben dodici le persone che hanno mostrato interesse per acquisire le monoposto del costruttore nipponico ritiratosi dal mondiale. Fry ha aggiunto che inizialmente hanno ricevuto trenta proposte e che hanno dovuto fare una selezione restringendo il campo a dodici. Affermazione decisamente ottimistica quella di Fry, impossibile verificare però quanto possa essere vera...

Per il momento, è da incassare l'abbandono di David Richards, che si è chiamato fuori dalla corsa alla proprietà della squadra con base a Brackley. Il deus ex machina di Prodrive ha criticato le misure, a suo parere insufficienti per il taglio dei costi: "Penso che ci sia molta gente in F.1 che non ha capito quanto è problematica la situazione nell'economia reale", ha spiegato sul palco dell'Autosport International. "Se non riuscirà a riconnettersi alla realtà, per la Formula Uno ci saranno grandi difficoltà. Per quanto riguarda il problema dei costi, è ancora aperto. Penso che i cambiamenti apportati siano tutto sommato modesti, e che serva più un cambio radicale".



Sebastien Buemi

Nato a Aigle (Svizzera) il 31-10-1988

2008 – 6° GP2 e Tester Red Bull + Toro Rosso

2008 – 2° GP2 Asia

2007 – 2° F.3 Euro Series

2007 – 21° GP2

2006 – 12° F.3 Euro Series

2006 – 11° Eurocup F.Renault

2005 – 2° F.BMW tedesca

2004 – 3° F.BMW tedesca

La Svizzera torna in F.1

di Massimo Costa

Il Programma Junior della Red Bull inizia a portare i primi frutti. Dopo tanti milioni di euro spesi, piloti sbagliati, scommesse perse, Helmut Marko vedrà nel mondiale F.1 2009 due dei suoi pupilli: la stella Sebastian Vettel, già con una vittoria all'attivo, e il debuttante Sebastien Buemi, annunciato dalla Toro Rosso la scorsa settimana. Entrambi sono stati seguiti fin dal karting dalla Red Bull che non li ha mai mollati un attimo credendo sempre in loro. Buemi (impressionante somiglianza con Dev Patel, il protagonista indiano del film *The Millionaire*), è stato il vice campione della F.BMW tedesca nel 2005, un campionato conquistato in pista ma perso a tavolino per un cavillo regolamentare a vantaggio di Nico Hulkenberg. E' risultato nuovamente vice campione nella F.3 Euro Series nel 2007, affrontata con il team Mucke, sconfitto da Romain Grosjean al termine di un lunghissimo ed estenuante testa a testa. In GP2, che già lo aveva visto protagonista per metà stagione proprio nel 2007 chiamato a sostituire Michael Ammermuller (una delle scommesse perse da Red Bull), lo scorso anno ha concluso sesto con due primi posti all'attivo con il team Arden mentre nella GP2 Asia è risultato secondo in campionato con un successo. Buemi nel frattempo ha percorso parecchi chilometri nel ruolo di terzo pilota Red Bull. La salita in F.1, alla Toro Rosso al posto di Vettel, passato nel team diretto da Christian Horner, appariva quindi scontata. La scuderia faentina lo ha messo sotto torchio nel mese di dicembre per capire, valutare, se la scelta era giusta. Lo è stata, Buemi ha risposto bene ad ogni sollecitazione esercitata dal team. E come già avevamo scritto un mese fa, il posto alla Toro Rosso è diventato il suo. Con Buemi, la Svizzera torna in F.1. Prima di lui, piloti mitologici come Jo Siffert e Clay Regazzoni, poi il tosto Marc Surer e una serie di piloti di secondo piano. Ultimi ad affacciarsi in F.1 ma solo come tester, Neel Jani (altro Red Bull che non ha raggiunto l'obiettivo) e Giorgio Mondini con Spyker. Una curiosità: la Svizzera è la nazione europea con il più alto numero di piloti donne di buon livello: Cyndie Allemann (Indy Lights), Rahel Frey (F.Master), Natacha Gachnang (F.3 spagnola) che è anche la cugina di Buemi! Toro Rosso dovrà decidere entro breve il nome del secondo pilota. In ballo Takuma Sato e Sebastien Bourdais, che spera nella riconferma.



Gli svizzeri in F.1

Clay Regazzoni – 132 GP disputati

Jo Siffert – 96

Marc Surer – 82

Toni De Graffenried – 22

Silvio Moser – 12

Rudi Fischer – 7

Gregor Foitek – 7

Peter Hirt – 5

Franco Forini – 2

Toni Branca – 3

Andrea Chiesa – 3

Jean Denis Deletraz – 3

Loris Kessel – 3

Ottorino Volonterio – 3

Michael May – 2

Max De Terra – 2

Albert Scherrer – 1

Heinz Schiller – 1

Rudolf Schoeller – 1

Jo Vonlathen – 1

Heini Walter – 1

Solo Tester – Neel Jani
e Giorgio Mondini

Dal 201



10 si taglia

di Alberto Cani

La MotoGP del futuro sta già iniziando a prendere forma: due anni dopo il grande cambiamento regolamentare che ha portato alla riduzione della cilindrata dei motori da 990 a 800 cc, la MSMA, l'associazione dei costruttori, si è dovuta riunire d'urgenza per studiare alcune prime proposte di modifica al regolamento tecnico mirate a ridurre sensibilmente i costi. Già da qualche anno, molti facevano notare che la MotoGP, categoria nata nel 2002 per sostituire la 500 cc a due tempi, era diventato un giocattolo troppo costoso, e che il passaggio dalle "mille" alle 800 non aveva fatto altro che mettere ancora più in difficoltà i team satellite, che nel 2007 in un

sol colpo si sono ritrovati non solo a spendere di più, ma anche ad avere moto tecnologicamente sempre più distanti da quelle a disposizione dei team "factory". La crisi economica mondiale non ha fatto altro che aggravare la situazione ma, mentre in Formula 1 già da qualche tempo si stavano studiando soluzioni per abbattere abbondantemente i costi, soprattutto sul fronte motoristico, in MotoGP c'è voluto il ritiro della Kawasaki per far suonare il campanello d'allarme. Il 7 gennaio scorso i rappresentanti di Honda, Yamaha, Ducati, Suzuki e Kawasaki (che il giorno dopo, l'8 gennaio, ha ufficializzato la propria uscita di scena dal Mondiale) si sono riuniti attorno un tavolo, a Tokyo, esponendo le proprie soluzioni a breve e a lungo termine.



Dal 2010 si taglia

Un motore per due GP

Uno degli argomenti tecnici più "caldi" è quello legato alla vita dei motori: col passaggio dai "mille" agli 800 cc sono stati progettati propulsori con regimi molto più elevati (il Desmodromico Ducati, per esempio, gira a 20.000 giri!), e di conseguenza la vita utile di un'unità si è abbassata drasticamente. Parlando dei team ufficiali, è ormai normale affrontare un GP con due motori: uno per le prove, uno per la gara. Tutte le Case sono quindi giunte alla decisione di fissare in futuro un numero minimo di corse da affrontare con un solo motore: nel corso del 2009 tutti i costruttori continueranno a discuterne, ma già oggi è possibile affermare che nel 2010 con un propulsore si dovranno affrontare due gare. È stata invece subito scartata l'ipotesi di limitare il regime di rotazione: così

facendo le Case andrebbero a riprogettare i motori in base alla nuova limitazione per ottenere le massime prestazioni, e i costi anziché scendere salirebbero vertiginosamente.

Meno prove nei weekend di gara

Per fare in modo che un motore possa durare due weekend di gara completi, sarà anche necessario diminuire il chilometraggio di ogni weekend: nel 2010 potrebbe quindi cambiare radicalmente anche il format del fine settimana, che ora prevede tre ore di prove libere, e una di qualifica. Ducati e Honda hanno addirittura proposto di limitare le prove libere già nel 2009, ma Yamaha e Suzuki si sarebbero opposte.

Nel 2010 assieme alle prove libere verrà dato un taglio netto a una "moda" diffusa a partire dal 2007: non saranno più permessi i test che le squadre già da un paio d'anni molto spesso effettuano il lunedì subito dopo il Gran Premio.

Eliminati i freni al carbonio

Se sul fronte motoristico bisognerà comunque andarci con i piedi di piombo, perché ogni modifica al regolamento tecnico potrebbe sortire il risultato opposto, un'area su cui si potrà risparmiare subito con certezza è quella dei freni. Nel 2010 saranno banditi quelli in carbonio, che tra l'altro non hanno nessuna ricaduta sulla produzione di serie, e verrà dato spazio a quelli in acciaio, molto meno costosi.





Futuro complicato per Melandri

Il futuro di Marco Melandri in MotoGP è sempre più in bilico: a sole tre settimane dai primi test collettivi del 2009, in programma a Sepang dal 5 al 7 febbraio, il ravennate è ancora senza una moto, e giorno dopo giorno le possibilità di trovarne una si assottigliano sempre di più. Nonostante il manager di Melandri, Alberto Vergani, si sia dato da fare scandagliando tutte le soluzioni possibili, chiedendo anche aiuto alla Dorna, al momento sembra che ci siano veramente poche strade realmente percorribili. Dopo aver ufficializzato il proprio ritiro attraverso un comunicato stampa, lo scorso 8 gennaio, la Kawasaki si è resa disponibile a fornire il proprio materiale a Michael Bartholomy, ma appare molto improbabile che il team manager belga possa riuscire, in tempo per l'inizio del Mondiale (il 12 aprile in Qatar), a trovare i soldi necessari (oltre 10 milioni di euro) per continuare a schierare le due "verdone" in for-

ma privata, e "salvare" così sia Melandri sia Hopkins. Ciò significherebbe scendere in pista con moto molto simili alla ZX-RR versione 2008, decisamente poco competitiva, e rinunciare a qualsiasi forma di sviluppo, ma in ogni caso sarebbe meglio che rimanere a piedi. Anche la soluzione che vedeva coinvolto Aspar Martinez è presto naufragata: per salvare il salvabile, Carmelo Ezpeleta si era rivolto al team manager spagnolo che però, visto naufragare a novembre il progetto relativo alla terza Kawasaki (già: pochi mesi fa ad Akashi si parlava anche di una moto satellite oltre alle ufficiali!), ha destinato le proprie risorse economiche altrove (vedi 250 con Alvaro Bautista). Aspar si è perciò detto disponibile, ma soltanto per schierare eventualmente un pilota spagnolo e con la "dote": Alex Debon. Altri progetti che potrebbero vedere coinvolto Melandri per il momento rimangono soltanto sulla carta; il ravenna-

te fa chiaramente gola ai team satellite della Honda, dato che con le moto dell'Ala, Marco è sempre riuscito a dare il meglio di sé e per questo motivo il team Scot di Cira-no Mularoni ha pensato di chiedere a Fausto Gresini una delle sue quattro moto per poter così affiancare Melandri al debuttante Yuki Takahashi. In questo modo sia Gresini sia Scot rimarrebbero con tre moto, ossia con un solo muletto a disposizione dei due piloti: una soluzione di ripiego, ma sicuramente fattibile. Il problema è che Gresini non sembra affatto intenzionato a fare a meno di una delle sue moto, anche se ciò comporterebbe un consistente risparmio sul budget. A questo punto è molto difficile che la situazione possa sbloccarsi nei prossimi giorni: speriamo soltanto di non essere costretti a vedere Melandri a piedi, in attesa di salire su una moto lasciata libera da un pilota infortunato...

a. c.

La scuola dei 500 cavalli



di Massimo Costa

La scorsa settimana, ci siamo occupati della nascente Formula 2 con telai prodotti dalla Williams e motori Audi. Una categoria definita low cost, a monogestione, che in questo periodo di recessione economica mondiale può permettere di correre a costi decisamente contenuti in un contesto internazionale. Ma la Formula 2 promossa da Jonathan Palmer non è la sola ad operare in questo campo in cui si cerca di contenere il più possibile i costi. In

Umbria, dalle parti del lago Trasimeno, si sta lavorando sodo per offrire un prodotto accattivante e sempre più interessante. Stiamo parlando della Euroseries 3000 organizzata dalla Coloni Motorsport. Nel 2009, la formula che vede sugli schieramenti di partenza le sempre competitive e impegnative Lola B02 motorizzate Zytek, permetterà ai piloti di disputare il campionato con un budget di 350.000 euro. Il pacchetto comprende due giornate di test collettivi che si terranno a Imola alla fine del mese di marzo e

quattordici gare spalmate su otto appuntamenti. Si toccheranno circuiti importanti, e presenti nel calendario F.1, come Spa, Monza e Barcellona oltre che il nuovo tracciato portoghese di Portimao già divenuto meta dei team del mondiale. Presenti anche Imola e Vallelunga, poi Donington. Il pacchetto monoposto-motore è invece ben noto. La Lola è una vettura affi-

dabile, che richiede da parte del pilota una notevole preparazione fisica per poterla guidare al limite. Per questo, unito al fatto che alle spalle spinge un propulsore Zytek da 460 cavalli, è una scuola importante per allenarsi in vista di un salto in categorie maggiori, anche dal punto di vista economico, quali GP2 e World Series Renault, Superleague e A1 Grand Prix. te solamente del passato.



Perché è Low Cost

120.000 euro il prezzo di acquisto per due monoposto Lola-Zytek

350.000 euro la spesa che un pilota deve sostenere per la stagione 2009

14 gare su 7 appuntamenti

Cambio al volante

Motore Zytek di 460 cavalli

Due set di gomme nuove a weekend

Alcuni weekend di gara saranno su due giorni

Circuiti di respiro internazionale

Il calendario

Fine marzo – Test collettivi a Imola

19 aprile – Imola

17 maggio – Portimao

TBA – Spa

5 luglio – Donington

20 settembre – Vallelunga

18 ottobre – Monza

1 novembre – Barcellona

Si corre sulle piste del mondiale F.1

Il Campionato Euroseries 3000 non è ancora concluso, ma gli organizzatori sono già lanciati verso la nuova stagione 2009. Dopo aver fissato il costo massimo per il Campionato Italiano ed Europeo di F.3000 in soli 350.000 Euro aver confermato le Lola B02/50-Zytek con cambio al volante stile Formula 1, è stato aggiunto un nuovo tassello: il calendario 2009. La stagione 2009 sarà composta da quattordici gare (in sette eventi), divise in cinque nazioni quali l'Italia, il Portogallo, l'Inghilterra, la Spagna e il Belgio: il battesimo è fissato per il 19 aprile sulla pista di Imola che torna nel calendario della F.3000 dopo i recenti lavori di ammodernamento. Un mese dopo è prevista la trasferta in Portogallo sul tracciato di Algarve - Portimao (17 maggio). Il calendario prevede poi l'approdo sul circuito di Spa per il 28 giugno, ma questa data è soggetta a variazione. Prima della pausa estiva team e piloti si trasferiranno in Inghilterra, a Donington Park (5 luglio), che nel 2010 entrerà a far parte del calendario F.1. A settembre e ottobre l'Euroseries 3000 approderà nuovamente in Italia, sul tracciato di Vallelunga (20 settembre) e a Monza (18 ottobre), per prepararsi al gran finale in terra spagnola sulla pista di Barcellona (1 novembre)

oup Ltd

dico

Corvair

La riserva de

di Massimo Costa

È in piena salute la F.3 Euro Series. E' lei la categoria che non sembra conoscere la crisi e la recessione economica. Quasi tutti i team sono completi per quello che sta per divenire uno dei più avvincenti

campionati del 2009. Tantissimi i giovani promettenti in arrivo dalla Eurocup di F.Renault e dalla F.BMW Europe che andranno a sfidare i piloti che nel 2008 hanno già gareggiato nella F.3 continentale. Favorito alla vittoria finale è senza dubbio Jules Bianchi, confer-

mato dalla ART, e miglior rookie lo scorso anno oltre che vincitore del Master di Zolder. Il francese dovrà vedersela con l'agguerrito Sam Bird, che passa dal team Manor a quello tedesco di Mucke cercando di ripetere i risultati ottenuti con questa squadra da Sebastian

Vettel e Sebastien Buemi. L'inglese Bird sarà al terzo anno di F.3 avendo corso nel 2007 nella serie britannica. Occhio anche al monegasco Stefano Coletti, voglioso di rivincita, piede pesantissimo che deve trovare continuità e che sarà la punta di diamante del team



ei talenti

italiano Prema. Signature si avvarrà di Mika Maki, anche lui grande sorpresa della scorsa stagione al pari di Bianchi. Il finlandese, che nel 2007 aveva vinto la F.Renault italiana, è stato dirottato dalla Red Bull da Mucke al team francese per via del nuovo accordo siglato con il

Gruppo Volkswagen. Di sicuro tra i protagonisti vi sarà Brendon Hartley, che arriva dalla F.3 inglese e che sarà al via con la Dallara-Volkswagen di Carlin. Il neozelandese aveva già fatto qualche apparizione nell'europeo sia con Carlin sia con RC Motorsport.



Ma l'elenco dei favoriti potrebbe essere stravolto se Edoardo Mortara ripeterà la F.3 Euro Series. Le ultime notizie lasciano intendere che il vice campione in carica della categoria non salirà in GP2 e potrebbe riprovarci con Signature, sempre se non deciderà di optare per la World Series Renault. Da verificare invece Jon Lancaster ed Henki Waldschmidt; l'inglese è finito alla SG via ART e deve confermare quel po' di buono visto nel 2008 mentre l'olandese

deve dimostrare al Toyota Driver Program che è uno sul quale puntare nel 2010. Tra i piloti al secondo anno, figurerà anche Daniel Campos, giovane spagnolo che si è fatto le ossa con HBR e ora gioca la carta Manor o Prema per un salto di qualità. Christian Vietoris, seguito da Willy Weber, correrà per Signature dopo un anno di apprendistato da Mucke, è all'anno della verità dopo aver deluso le attese nel 2008.

Tra i rookie, spiccano Valtteri

Bottas, campione Eurocup F.Renault, ed Esteban Gutierrez, vincitore della F.BMW Europe. Ma tra chi è andato fortissimo nei test di fine 2008 c'è il nostro Andrea Caldarelli al debutto con SG Formula. Atteso Roberto Merhi, ma appare nelle caselle di diversi team. Poi, Cesar Ramos che guiderà per Manor, Alexander Sims, molto rapido nei test svolti con Mucke, Marco Wittmann e Adrien Tambay che si sono messi in luce nella F.BMW.

Lo schieramento 2009

ART / Dallara-Mercedes

Jules Bianchi – Valtteri Bottas – Esteban Gutierrez – Adrien Tambay

Signature / Dallara-Volkswagen

Mika Maki – Jean Karl Vernay (?) – Christian Vietoris (?) – Edoardo Mortara (?)

Mucke / Dallara-Mercedes

Sam Bird – Alexander Sims – Marco Wittmann

Prema / Dallara-Mercedes

Stefano Coletti – Basil Shaaban – Roberto Merhi (?) – Daniel Campos (?)

Manor / Dallara-Mercedes

Cesar Ramos – Pedro Nunes (?) – Tiago Geronimi (?) – Roberto Merhi (?) – Daniel Campos (?)

SG Formula / Dallara-Mercedes

Andrea Caldarelli – Jon Lancaster – Henki Waldschmidt

Zeller / Dallara-Mercedes

Christopher Zanella

RC Motorsport / Dallara-Mercedes

Johnny Cecotto (?)

Carlin / Dallara-Volkswagen

Brendon Hartley – Mirko Bortolotti (?)

HBR / Dallara-Mercedes

Kevin Mirocha – TBA

Motopark / Dallara-Mercedes

Atte Mustonen – Yair Godinez (?) – Roberto Merhi (?)

TME Kolles / Dallara-Volkswagen

Jens Klingmann – Mirko Bortolotti (?)





Jules Bianchi

Favoriti

Jules Bianchi - 90%
Stefano Coletti - 70%
Sam Bird - 70%
Mika Maki - 60%
Brendon Hartley - 60%
Daniel Campos - 30%
Jon Lancaster - 30%
Henki Waldschmidt - 30%

Rookie terribili

Valtteri Bottas
Andrea Caldarelli
Esteban Gutierrez
Roberto Merhi
Atte Mustonen
Cesar Ramos
Alexander Sims
Adrien Tambay
Marco Wittmann



Mika Maki

Come rilanciare



la F.3 Codasur

Dall'altra parte dell'oceano, c'è un campionato riservato a monoposto di F.3 che tenta di crescere, di imporsi, dopo un periodo di flessione che ne ha offuscato l'immagine. Si tratta della serie sudamericana, la categoria per monoposto più importante di quel continente e che spesso ha prodotto piloti importanti, poi sbarcati in Europa. Dal 2008, la F.3 SudAm è organizzata da una nuova società, la 63MKT che fa capo a Dilson Motta. E dal 2009 arriveranno i telai Dallara ultima generazione. I motori sono invece dei Berta Ford Duratec da 255 cavalli. Motta traccia il punto della situazione.

Come valuta il primo anno nelle vesti di promotore del campionato Codasur F.3?

"Come immaginavo, è stata una stagione di apprendistato, che ci ha visto lavorare sodo. Però molto gratificante e anche sorprendente per il livello elevato delle persone che lavorano in questa categoria".

Cosa ha trovato di positivo nella serie e cosa di negativo?

"Di positivo c'è la volontà da parte di tutti di far crescere la categoria per farla tornare ai fasti di un tempo. Di negativo ho trovato gli alti costi imposti e richiesti dalle federazioni e dalla maggior parte dei circuiti".

Come procedono i lavori per la stagione che verrà? Il cambio della vettura rappresenterà un costo importante per i team?

"Anche noi stiamo soffrendo le conseguenze della recessione economica mondiale, ma questo non ci ferma. Per le Dallara 2009, la nostra previsione è che il telaio avrà un costo di 11.000 Reales, pari a 5.000 dollari, per vettura che un team potrà pagare in un arco di 36 mesi".

La F.3 Sudamericana ha sempre visto al via, per lo più, team brasiliani. Come pensa di estendere l'interesse anche in Argentina e Uruguay, nazioni che ospiteranno tappe del campionato?

"Per il momento c'è una richiesta di due monoposto da parte di un team argentino e di altre due da una squadra uruguayana. Stiamo avendo inoltre contatti con l'ex pilota Gabriel Furlan, argentino, che è intenzionato a formare un team".

C'è il coinvolgimento per la F.3 da parte

delle federazioni di Uruguay (AUVO) e Argentina (ACA) per cercare di promuovere nei loro Paesi la categoria?

"Si stanno dando da fare, vedo che c'è interesse. Già nel 2008 la loro presenza è stata importante e ritengo che quest'anno le due federazioni saranno coinvolte ancora di più. La crescita della F.3 sarà importante per tornare a formare i piloti sudamericani nella dovuta maniera, affinché quando i nostri migliori ragazzi arriveranno in Europa potranno competere senza problemi ad alto livello".

Come pensa di aumentare il numero degli iscritti alla stagione 2009?

"Tutti i team manager hanno capito che è fondamentale tenere il più possibile basse le spese. I costi elevati ci hanno portato ad avere sugli schieramenti appena dodici monoposto. Il primo passo è stato quello di fissare in 350.000 Reales, ovvero 150.000 dollari, il costo per partecipare alla classe Light che ha i telai modello 2001. Il costo della classe A invece, si aggirerà tra i 600 e i 750.000 Reales, pari a 255 e 320.000 dollari. Una cifra onesta, ma che ritengo ancora troppo alta. Nel pacchetto sono comprese otto giornate di test collettive e le diciotto gare comprese nei nove appuntamenti in calendario".

Il campionato 2009 sarà trasmesso dalle televisioni?

"Assieme al ricambio dei telai, la miglior notizia per il 2009 è proprio la presenza della televisione. Avremo la diretta in Brasile per tutti gli eventi, con Speed Channel copriamo tutta l'American Latina, in lingua spagnola, mentre attraverso internet saremo presenti in tutto il mondo. Inoltre intendiamo invitare giornalisti americani ed europei per mostrare come si sviluppa il nostro campionato. Ricordo infine che il campione 2008, Nelson Merlo, è stato premiato con un test su una vettura della Indy Light negli Stati Uniti che terrà entro breve".

Il calendario

- 19 aprile - Brasilia - Brasile
- 17 maggio - Curitiba - Brasile
- 21 giugno - Rio de Janeiro - Brasile
- 12 luglio - Curitiba - Brasile
- 23 agosto - Santa Cruz do Sul - Brasile
- 20 settembre - Buenos Aires - Argentina
- 4 ottobre - Montevideo - Uruguay
- 8 novembre - Piriapolis - Uruguay
- 29 novembre - San Paolo - Brasile



Gli eroi dei due

C'è un team manager italiano che più di tutti passa il tempo in aereo, impegnato in voli transoceanici. Ormai conosce tutti gli operatori delle dogane di New York e Milano! Antonio Ferrari, anima e cuore del team Eurointernational, ha il privilegio di avere la propria squadra divisa tra Europa e Stati Uniti. Qui, nel vecchio continente, i suoi bilanci partono da San Pietro Mosezzo, provincia di Novara, e arrivano nei paddock della Superleague e della F.BMW Europe. Là, in USA, la sede è a Indianapolis e la Eurointernational corre nella F.Atlantic e nella F.BMW nazionale. Ebbene, il 2008 ha visto la squadra azzurra dominare letteralmente per la terza stagione la serie USA promossa dalla Casa tedesca con il talentuoso Alexander Rossi mentre in Europa veste i colori Red Bull con lo spagnolo Daniel Juncadella, grande protagonista del campionato.

Non solo. Nella finalissima mondiale della Formula BMW di Mexico City, Eurointernational ha vinto il titolo sempre con Rossi. Protagonisti lo sono stati anche Antonio Pizzonia e Andy Soucek nella Superleague dove Eurointernational portava in pista le potenti monoposto Elan con i colori del club di calcio del Corinthians e dell'Atletico Madrid. Infine, bene si è comportato pure il giovane e promettente Daniel Morad nella Formula Atlantic. Quattro campionati, dodici vetture, cinquantadue corse, diciassette vittorie, quindici secondi posti, quattro terzi, diciannove pole, venticinque giri più veloci. Questo il bottino incredibile racimolato nel 2008. Ferrari racconta: "Non posso che essere orgoglioso di tutto quello che i miei ragazzi hanno saputo fare. È stata una stagione lunghissima che si è conclusa nel miglior modo

possibile in quanto abbiamo vinto con Alexander Rossi il titolo mondiale della F.BMW in Messico. Questo ragazzo ha conquistato anche dieci gare nella serie americana mentre in Europa Daniel Juncadella ha ottenuto due successi e quattro pole nell'anno del debutto. Poi le belle prestazioni di Pizzonia e Soucek nella Superleague, mentre Morad se l'è cavata benissimo in Formula Atlantic considerando che noi e lui eravamo al debutto in questa categoria".

Nel 2009, Eurointernational ci riproverà in tutti e quattro i campionati: "Quando lo scorso anno annunciavi l'impegno in quattro campionati, molti ritenevano impossibile che ce la potessimo fare. Ma le 17 vittorie ottenute dimostrano la nostra serietà professionale e adesso in tanti credono nella Eurointernational".



mondi



In alto, Rossi, campione USA F.BMW e vincitore della finale mondiale. Sopra a destra, le due monoposto Superleague: quella nera del Corinthians è guidata da Pizzonia, quella rossa è pilotata da Soucek ed è del club Atletico Madrid. A destra, lo schieramento di F.BMW che Ferrari ha portato alla finale di Mexico City





Eliseo Salazar

Eliseo Salazar nato il 14 novembre 1954

Vice Campione F.Aurora F.1 nel 1980
con una Williams del team RAM

24 GP F.1 tra il 1981 e il 1983
March – Ensign – RAM le monoposto che ha
guidato

14 le gare F.3000 periodo 1986-1987

15 le gare nel mondiale Prototipi
Spice e Dome le vetture guidate tra il 1982-
1983 e il 1988-1990
1 vittoria a Suzuka nel 1988

5 le 24 Ore di Le Mans alle quali ha partecipato
con Dome e Jaguar

Tre vittorie nell'ImSA 1994 con la Ferrari 333 SP

56 le gare Indycar disputate tra il 1995 e il 2002
Una vittoria a Las Vegas nel 1997



L'uomo del "cuadrado magico"

F.1
Indianapolis
24 Ore Le Mans
Dakar

di Alfredo Filippone

La cosa è passata praticamente inosservata in Europa, ma laggiù, nel Cono Sur, giornali e tv impazzano: fra i protagonisti di questa prima Dakar sudamericana, uno dei più seguiti è lui, Eliseo Salazar, eroe nazionale in Cile, inossidabile guerriero delle corse e lo "scazzottato" più famoso della F.1. Non è iniziata bene la mediatizzata e super-sponsorizzata (da una birra senza alcol) spedizione dakariana di Eliseo, alla guida di uno dei prototipi McRae ideati dal compianto Colin: un guasto durante la prima tappa l'ha fatto arrivare quasi fuori tempo massimo, costringendolo nei giorni successivi a partire dietro ai camion, ad arrancare nel polverone e nei solchi profondi anche un metro e ad arrivare al bivacco in piena notte, appena in tempo per il via della tappa successiva... Per uno che era partito "Già stanco, dopo cinque ore di coda per fare le verifiche tecniche", l'esordio nei rally-raid deve essere piuttosto duro. E le pretese, ridimensionate: dal



"Dovrei essere fra i primi 25" della vigilia si è passati allo "Spero di riuscire ad entrare in territorio cileno"... Ma Eliseo non s'arrende e, soprattutto, ha già ottenuto, fra le osanna dei media cileni, il record che cercava. E' l'unico pilota nella storia ad aver partecipato alle quattro gare più famose: il GP di Montecarlo di F.1, la 24 Ore di Le Mans, la 500 Miglia di Indianapolis e la Dakar. Come dire: lasciate stare Graham Hill, Mario Andretti, Jacky Ickx e Jacques Villeneuve, tutti fermi a un 'trittico'; l'unico ad aver messo insieme quello che li chiamano già "el cuadrado mágico", è lui, Eliseo Salazar Valenzuela, da Santiago del Cile, classe 1954. La sagoma si è un po' appesantita e i capelli sono brizzolati, ma lo sguardo e l'espressione da condor delle Ande sono quelli di sempre, e quattro decenni di corse non hanno ancora appagato la sua divorante passione. Un percorso forse non gloriosissimo, ma certamente degno di una telenovela, che sono poi le leggende dei nostri tempi. ▶

segue a pag 46



Nato in una famiglia di industriali, dove al primogenito viene sistematicamente dato lo stesso nome di battesimo, Eliseo V transita velocemente dai kart alla F.4 argentina, per sbarcare in Europa nel 1979 (seguendo i consigli di un suo amico brasiliano, tale ... Nelson Piquet), ben sostenuto da varie aziende cilene e dal regime di Pinochet, alla disperata ricerca di migliorare la propria immagine all'estero. Un annetto senza infamia e senza gloria nella F.3 inglese, e nel 1980 è subito il salto su una Williams F.1 del team RAM nel Campionato Aurora, ai quei tempi assai in auge. Il giovane cileno va forte, ma anche spesso fuori pista. Vince tre gare, ma sarà soltanto vice-campione, dietro al più esperto compagno Emilio De Villota. Quell'anno, John McDonald, il filibustiere irlandese proprietario del team, fece una buona incetta di pesos cileni e pesetas spagnole, ma ebbe qualche problema culturale a gestire un binomio così esotico per i tempi che correvano: per tutta la stagione il camion del team (all'epoca dipinti a mano) esibì i nomi dei suoi piloti con la grafia storpiata in "Elisio" ed

"Emileo", che ancor oggi si sbellicano della gaffe... L'anno dopo, nel 1981, per l'ancora semi-sconosciuto Salazar, il salto definitivo verso la F.1, quella vera. Prima con March ed Ensign, poi con l'ATS. Tre stagioni, 24 GP e 3 punti. Un bilancio tutto sommato dignitoso: Eliseo non lascia un segno indelebile, ma dimostra di non essere un fermo. Ma nel grande circo non risulta simpatico, un po' per colpa sua (il ragazzo ha carattere ombroso e alta stima di sé stesso), un po' per gli sforti dei 'cugini-rivali' della colonia sudamericana, tutta argentino-carioca, un po' perché non riuscirà mai a scrollarsi di dosso la reputazione di pilota con la valigia. Ma a consegnare il suo nome alla storia della F.1, ad imperitura memoria ancor prima che nascesse Youtube, ci pensa ovviamente la famosa scazzottata in mondovisione che si becca ad Hockenheim 1982 da Piquet. Eliseo, doppiato e distratto, butta fuori il brasiliano in una delle chicane della pista tedesca quando il brasiliano volava verso la vittoria, subendo poi i pugni dell'amico Nelson senza quasi reagire. Più che l'incidente, è la passività di

"Eliseo, doppiato e distratto, butta fuori Piquet in una delle chicane della pista tedesca quando il brasiliano volava verso la vittoria, subendo poi i pugni dell'amico Nelson senza quasi reagire. Più che l'incidente, è la passività di Eliseo che peserà a lungo sulla sua reputazione in Sudamerica, dove la cultura machista non perdona la buona educazione in casi come questi"

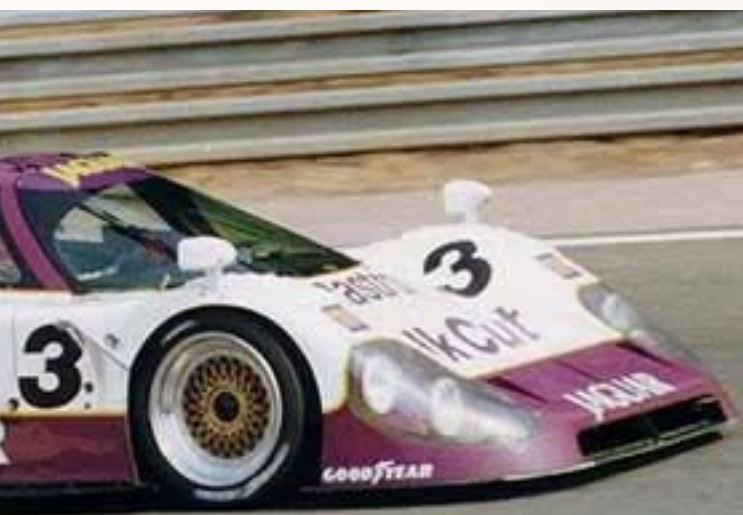


Anche Prototipi nella lunghissima carriera di Salazar. Sopra, nel 1990 doveva gareggiare a bordo della Jaguar ufficiale a Le Mans ma fu "scaricato" a poche ore via: la sua più grande delusione sportiva anche perché quella vettura vinse poi la competizione. A destra, ecco Eliseo nel catino di Indianapolis





Sopra, Salazar si difende alla meglio dall'assalto di Nelson Piquet dopo un contatto nel GP Germania del 1982. A sinistra, il cileno tra i cordoli del Gp di Monaco con l'ATS



Eliseo che peserà a lungo sulla sua reputazione in Sudamerica, dove la cultura machista non perdona la buona educazione in casi come questi. Per Eliseo, l'avventura in F.1 volge al termine; lo si rivede in F.3000, ma soprattutto con le Sport, dove si difende non male, vincendo a Suzuka nell'88. A Le Mans corre cinque volte, con le Dome e le Jaguar ufficiali, ottenendo come miglior piazzamento un ottavo posto nel 1989. Ma la Sarthe è anche il teatro della più grande delusione della sua carriera: corre l'anno 1990, Eliseo è iscritto su una delle Jaguar Silk Cut, con Cobb e Nielsen, ma viene scaricato dopo le prove per far posto a Brundle. Tom Walkinshaw è stato spiccio nelle spiegazioni: "Ci sono 50.000 inglesi in tribuna, non posso fare altrimenti". Lui sbraitava, implora, ma deve andarsene. E, neanche a farlo apposta, quella è proprio la macchina che vince. "E' l'unica volta che ho pianto davvero", ricorda Salazar, che decide di piantarla con le corse e prende il primo aereo per il Cile, dove, dopo il torto, lo attende la beffa: i giornali locali, poco pratici di sport-auto, non si sono accorti della modifica nell'equipaggio e sparano "Salazar triunfa en Le Mans" in prima pagina...

Gli ci vorranno tre anni per riprendersi e, come capita spesso, è l'America a rilanciarlo. Vince tre gare IMSA nel 1994, con la Ferrari 333SP, e l'anno successivo debutta nell'Indycar dove milita per sette anni, vincendo una corsa (Las Vegas '97) e ottenendo un quarto ad Indy nel '95. Ma la parentesi americana è ricca soprattutto di drammatici incidenti: "Non si può correre sugli ovali senza assaggiarne i muri" dice lui, facendo il duro, ma il suo rapporto coi muri dei track USA più che un assaggio è stato un'abbonamento. Sono almeno quattro i botti in cui rischia davvero di lasciare la pelle: Orlando '96 e '97, Dover '98 e Indy 2002. La lista complessiva dei danni fisici è impressionante: fratture di arti, vertebre e bacino, una gamba maciullata e ricostruita con 16 placche e 120 punti di sutura, persino uno schiacciamento dell'aorta provocato dalle cinture nell'ultimo incidente... Ma Eliseo

è come Lazzaro, risorge sempre, facendo ai medici ad ogni sveglio post-operatorio la stessa domanda: "Ce la faccio a correre a Indy?" Superati i cinquanta, non è ancora uscito di scena (lo si vede ancora in ALMS, nella GP Masters e in qualche rally nazionale), ma parallelamente è cresciuta la sua figura, in patria e nel continente, di personaggio pubblico. Si è lanciato in tanti affari (senza grande successo e con qualche scandalo fiscale, pare), ha condotto trasmissioni TV e avuto flirt con veline locali, si è risposato per la terza volta ed è diventato papà sul tardi (di Eliseo VI, che già corre in kart), fa il manager di giovani piloti, è corteggiato come uomo-immagine. Si poteva pensare che uno così, onnipresente nelle cronache e impermeabile al passar del tempo, si lasciasse sfuggire l'occasione della Dakar, il maggior evento motoristico degli ultimi decenni in Sudamerica, e di un record originale? Mai e poi mai! Scazzottato e plurifratturato, forse, ma mai domo, Eliseo Salazar, vero condor delle Ande, continua a volare alto. Facendo suoi i versi di Pablo Neruda, un'altro cileno mitico: "Ogni mattina, mi porto via dal sonno un nuovo sogno".





Dallara all'assalto

di Marco Cortesi

Prima gara dell'anno lo è sempre stata ma, in questo 2009, la 24 Ore di Daytona avrà forse l'onore, più che l'onore, di aprire un'annata diversa, quella del post-catastrofe di fine 2008. Lasciatisi alle spalle il mese più catastrofico dal settembre 1929, l'automobilismo ed in generale tutto il panorama industriale guardano con molti dubbi al futuro. Se, ovviamente, gli occhi di tutti saranno puntati sulla speranza

Obama più che sul superspeedway della Florida, quest'ultimo rappresenterà però un importante termometro. Un ritorno sull'onda per i business rappresentati e per gli imperi industriali coinvolti, ed un salutare ritorno alla quotidianità per team, piloti e addetti ai lavori dopo il colpo a tradimento patito nel delicato periodo di riposo e pianificazione post-stagione. Calati i numeri, anche se non di molto rispetto al recente passato, in Grand Am a garantire lo spettacolo sarà la consueta



e Angelelli to del mito

pattuglia di potenziali sfidanti al titolo, arricchiti quest'anno dal team Penske. In cima alla lista dei favoriti ci saranno, ancora una volta, gli all-star di casa Ganassi, alla ricerca del quarto alloro consecutivo. Il team motorizzato Toyota si presenta sulla carta ancora più forte che in passato. Sulla vettura campione in carica, Montoya affiancherà Scott Pruett e Memo Rojas, chiamato ad una prova finale di maturità mentre, dopo un 2008 compromesso dall'"anello debole" Salvador Duran, Scott

Dixon, Dario Franchitti e Alex Lloyd metteranno sul piatto un'impressionante mix di talento puro ed esperienza. Se ci si aspetta un leggero calo dei partenti, i test pre-24 ore hanno mostrato una grande competitività, con moltissimi equipaggi in grado di alternarsi nelle prime posizioni. Parte del novero di sfidanti sarà, come sempre, Max Angelelli, che troverà come compagno Pedro Lamy oltre a Brian Frisselle, confermato per tutta la stagione. Il team di Wayne Taylor troverà un'incognita

ed una difficoltà nell'adattamento al nuovo pacchetto Dallara-Ford, al contrario dei principali avversari, tutti confermati a livello di telaio-motore. Da notare come, oltre al SunTrust Racing, nelle prove non abbia impressionato nemmeno il team Blakhawk, campione 2007 con Jon Fogarty e Dan Gurney. Squadra di punta General Motors, gli uomini di Bob Stallings hanno dedicato molto tempo a far sentire a suo agio Jimmie Johnson, che tenterà, insieme anche a Jimmy Vasser, di centrare il suc-

cesso dopo due secondi posti. Come accaduto in passato, in cima alla lista dei tempi si è piazzato, con un margine ridotto, il team Brumos che come Penske porta al via motori Porsche. Dopo un periodo di precaria affidabilità (e fortuna) il contributo allo sviluppo del "Capitano" potrebbe rivelarsi decisivo, assieme alle consuete geniali scelte strategiche e all'indubbia qualità di Timo Bernhard, Romain Dumas e Ryan Briscoe. In casa Brumos si potrà contare sull'esperienza specifica di David Donahue, Darren Law, Terry Borcheller e dell'eterno Hurley Haywood.

Doppio impegno anche per il Michael Shank Racing, da diverse stagioni squadra di punta Ford, ma in difficoltà nell'inserirsi stabilmente in vetta, che conterà su due equipaggi di pregio: Colin Braun, ex prodigio della serie, affiancherà Ryan Hunter-Reay, Mark Patterson ed Oswaldo Negri Jr, mentre Michael Valiante troverà AJ Allmendinger, Ian James e John Pew. La parola chiave sarà, anche in questo caso, affidabilità,

sia dal punto di vista meccanico che umano. La sorpresa potrebbe venire da qualche outsider: se è vero che le prestazioni velocistiche dei team minori si sono avvicinate particolarmente, bisogna però ammettere che, sulle 24 ore di gara, servirà una continuità fuori del comune. A sperare nella giusta combinazione di eventi, fortuna e capacità, anche Matteo Bobbi e Fabrizio Gollin: sulla carta, l'equipaggio con l'Indy Lights Brad Jeager ed il veterano Memo Gidley, rappresenta un buon punto di partenza, da confermare con una prestazione di squadra impeccabile se si vogliono scalfire le armate di testa. Stesso discorso, con più incognite, anche per Alegra e Level Five (motorizzate BMW), e Krohn Racing: in particolare, per questi ultimi, occorrerà valutare il rebus delle vetture Lola, competitive finora solo in rarissime occasioni. Poche possibilità di far risultato, ma un indubbio fascino, per la Coyote Spirit Of Daytona: accanto a Guy Cosmo, un trio di ex motociclisti come Jason Pridmore, Jeff Ward (già in passato recordman alla Indy 500) e Scott Russell.

La classe GT sarà caratterizzata dalla consueta lotta Porsche-resto del mondo. Il costruttore tedesco si confronterà con le vetture basate sul regolamento tube-frame, cercando di ripetere la vittoria del 2007 con la tradizionale 997 di derivazione Cup. Prima sfidante la regina del 2008, quella Mazda RX-8 che ha stupito per velocità, affidabilità ed economia di gestione. Favoriti d'obbligo, gli uomini dello SpeedSource di Sylvain Tremblay che, colpito da un gravissimo lutto pochi giorni fa, avrà forse una motivazione in più per cercare il successo. Aiutata dal punto di vista regolamentare nel 2008, a dare battaglia ci sarà anche la Pontiac G6 Banner



La Riley-Lexus dei vincitori 2008 mentre doppia una Porsche 997 di classe GT

Racing di Kelly Collins, Paul Edwards e Jan Magnussen, riuniti su una sola vettura ufficiale. Il tricolore sventolerà in casa Porsche, con Giacomo Ricci, Petrobelli e Gabriele Rosa iscritti con una delle numerose 997 Farnbacher e in casa Mastercar. Penalizzata in gara da contatti dopo avere impressionato in qualifica nel 2008, le Ferrari 430, con molto da dimostrare, ma molto da guadagnare, porteranno al via, insieme agli "americani" Bertuzzi e Max Papis, Luca Pirri, Christian Montanari, Roberto Sperati e Luca Drudi. Attesi al via anche Marcello Zani e Diego Alessi, che lo scorso anno aveva lasciato un'ottima impressione agli addetti ai lavori con il Matt Connolly Motorsports.



La Riley-Porsche di Penske, che passerà al numero 16

I tempi dei test di Daytona

- 1° giorno – Michael Valiante (Riley-Ford) – Shank Racing – 1'41"760
- 2° giorno – Christophe Bouchut (Riley-BMW) – Level Five – 1'41"884
- 3° giorno – Darren Law (Riley-Porsche) – Brumos – 1'41"733

I telaisti al via della 24 Ore

Coyote
Crawford
Dallara
Lola
Riley

I motoristi al via della 24 Ore

BMW
Ford
Lexus
Pontiac
Porsche



La Coyote di Cosmo Ward, Pridmore e Scott Russell

Le Star al via della 24 Ore

Juan Pablo Montoya – 3° nel mondiale F.1 2002–2003
Scott Dixon – Campione Indycar 2008
Dario Franchitti – Campione Indycar 2007
Jimmie Johnson – Campione Nascar 2006–2007–2008

Gli italiani al via della 24 Ore

Prototipi
Max Angelelli (Dallara-Ford) – Suntrust
Matteo Bobbi (Dallara-Ford) – Doran
Fabrizio Gollin (Dallara-Ford) – Doran
GT
Costantino Bertuzzi (Ferrari 430) – Mastercar
Luca Drudi (Ferrari 430) – Mastercar
Christian Montanari (Ferrari 430) – Mastercar
Max Papis (Ferrari 430) – Mastercar
Giacomo Petrobelli (Porsche 997) – Farnbacher
Luca Pirri (Ferrari 430) – Mastercar
Giacomo Ricci (Porsche 997) – Farnbacher
Gabrio Rosa (Porsche 997) – Farnbacher
Roberto Sperati (Ferrari 430) – Mastercar



Jimmie Johnson si allena con il Blakhawk Racing



La Riley-Porsche, leader nei test, di Law, Donahue, Pew e James

Ruote nel

La meteora **Wolf** che vinse nel GP del debutto

di Carlo Baffi



Buenos Aires, 9 gennaio 1977: partito dalla quinta fila con l'11° tempo, Jody Scheckter, inizia a recuperare posizioni. A metà gara, mentre la leadership è mantenuta da John Watson e Carlos Pace al volante delle due Brabham-Alfa, il sudafricano è terzo. Tutto sembra deciso, quando a 12 tornate dal termine, la sorte comincia a voltare le spalle alla coppia dei battistrada. Prima l'inglese finisce ko per la rottura del semiassetto, poi il brasiliano è vittima di un calo fisico. Complice un caldo torrido, Pace rallenta vistosamente a pochi giri dalla fine e dalla vittoria. Scheckter lo agguanta e lo passa senza grosse difficoltà, andando a vincere il Gran Premio d'Argentina. Un'affermazione inaspettata e al tempo stesso storica; perché il sudafricano, futuro iridato con la Ferrari, è il portacolori di un team al suo esordio nel mondiale di F.1. Si tratta della Walter Wolf Racing. Una scuderia che prende il nome dall'omonimo fondatore, un vulcanico miliardario canadese di origine austriaca. Grazie alle fortune legate al commercio del petrolio nel Mare del Nord, fa la sua appa-

tempo



Jody Scheckter

zione nel mondo delle corse accanto a Frank Williams nel 1975. Complice l'insorgere di problemi economici di quest'ultimo, Wolf interviene in suo aiuto, rilevando il 60% della factory. È l'inizio della grande avventura, a cui fa seguito l'acquisto delle monoposto della Hesketh Racing. Il team creato anni prima da un altro eccentrico personaggio: Lord Alexander Hesketh, giovane esponente di una famiglia nobile del Regno Unito. L'epoca dei grandi costruttori è ancora lontana e nel Circus, i cosiddetti "garagisti" d'oltre Manica, possono nutrire fondate speranze per diventare

protagonisti. Per realizzare i propri sogni di gloria, Wolf ingaggia come pilota il coriaceo Scheckter ed affida il programma tecnico all'emergente Harvey Postlethwaite. Un giovane ingegnere, messi in luce nelle stagioni precedenti grazie ai risultati conseguiti con la Hesketh. Denominata Wolf R1 e spinta dall'8 cilindri Ford Cosworth, la monoposto è molto pulita sotto il profilo aerodinamico. La livrea è nera, con profili giallo-oro e una "W" doppia rossa nella parte frontale dell'abitacolo. Ma a colpire sono i risultati. Il trionfo argentino non è un fuoco di paglia, con Scheckter che

diviene uno dei maggiori contendenti di Niki Lauda, alla corona iridata. L'austriaco però, esce alla distanza. È Campione con 17 punti di scarto, grazie all'ottima affidabilità della Ferrari. Proprio quella che è mancata alla Wolf, nei GP del Brasile, del Belgio, d'Inghilterra e d'Italia. E quando non c'entra la meccanica, ci si è messo il pilota. In Svezia e Francia, l'eccessivo agonismo non porta benefici a Scheckter. Comunque sia il bilancio della Wolf può ritenersi soddisfacente. Dopo le vittorie a MonteCarlo e a Mosport in Canada, si contano due secondi posti e quattro terzi. La classifica

finale vede la Wolf occupare il piazzamento d'onore sia tra i piloti sia tra i costruttori. Purtroppo però, le prestazioni del '77, non avranno seguito. Nel 1978, la WR-5 non solo non riesce a contrastare il dominio delle Lotus, ma viene superata anche da Ferrari, Brabham e Tyrrell. L'anno successivo si rompe anche l'idillio con Scheckter che emigra a Maranello. Wolf chiama James Hunt, ma la scelta non sortisce gli effetti sperati. Il progetto WR-7 è poco competitivo e lamenta scarsa affidabilità.

Inoltre, il Campione del Mondo inglese è ormai in parabola discendente, tant'è che i numerosi ritiri lo inducono ad appendere il casco al chiodo a metà stagione. Tocca a Keke Rosberg il compito di sostituirlo e di portare a termine un campionato, che sarà anche l'ultimo della scuderia. Il sogno di Walter Wolf ha così fine dopo 3 stagioni e 48 GP disputati. Per una strana coincidenza, comincerà invece l'ascesa dell'amico Frank Williams. Dopo la prima vittoria conseguita a Silverstone nel 1979 con Clay Regazzoni, arriverà il titolo iridato di Alan Jones nel 1980. Il primo di un ricco palmares.



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

GP2 Asia a Losail
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
GT italiano a Varelungo
CITE a Varelungo
F.Azzurra a Varelungo
Porsche Cup a Varelungo

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
F.Nippon 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
WEC F.Renault a Nogaro
F.Renault svizzera a Digione
MotoGP a Losail

19 aprile

F.1 a Shanghai
GP2 Asia a Shanghai
World Series a Barcellona
Eurocup F.Renault a Barcellona
Megane Trophy a Barcellona
WEC F.Renault 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
F.3 SudAm a Brasilia
Italiano Rally – 1000 Miglia

26 aprile

F.1 a Al Sakhir
GP2 Asia a Al Sakhir
Indycar a Kansas
F.3 inglese a Donington
F.3 giapponese a Okayama
LMS a Le Mans
Speedcar a Dubai
Grand Am a Alton
Mondiale Rally – Argentina
MotoGP a Motegi

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
MotoGP a Jerez

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

A1 Grand Prix a San Paolo
 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
 WEC F.Renault a Pau
 F.Renault svizzera a Hockenheim
 F.3 giapponese a Suzuka
 F.Nippon a Suzuka
 F.3 SudAm a Curitiba
 ALMS a Salt Lake
 Grand Am a Laguna Seca
 MotoGP a Le Mans

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
 WEC F.Renault a MagnyCours
 F.Nippon a Motegi
 MotoGP a Mugello

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
 MotoGP a Barcellona

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
 F.3 SudAm a Rio de Janeiro
 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
 F.Nippon a Fuji
 Mondiale Rally – Polonia
 MotoGP a Assen

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
MotoGP a Laguna Seca

12 luglio

F.1 a Nurburgring
GP2 a Nurburgring
Indycar a Toronto
F.3 giapponese a Suzuka
F.Nippon a Suzuka
F.3 SudAm a Curitiba
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
MotoGP a Sachsenring

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
MotoGP a Donington

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.Nippon 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
MotoGP a Brno

23 agosto

F.1 a Valencia
GP2 a Valencia
Indycar a Sonoma
F.3 tedesca a Nurburgring
F.3 SudAm a Santa Cruz do Sul
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.Nippon a Autopolis
F.3 spagnola a Valencia
GT Open a Valencia
ALMS a Mosport
Grand Am a Montreal
Italiano Rally – Alpi Orientali
MotoGP a Indianapolis

6 settembre

AALMS 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
 WEC F.Renault a Valencia
 LMS a Silverstone
 IRC – Spagna
 Italiano Rally – Costa Smeralda
 MotoGP a Misano

20 settembre

Indycar a Motegi
 GP2 a Portimao
 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
 F.3 SudAm a Buenos Aires
 Grand Am a Tooele
 MotoGP a Balaton

27 settembre

F.1 a Singapore
 F.3 giapponese a Sugo
 F.Nippon 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 SudAm a Montevideo
 Mondiale Rally – Spagna
 MotoGP a Estoril

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
 WEC F.Renault a Digione
 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
 MotoGP a Phillip Island

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
 MotoGP a Sepang

1 novembre

F.1 a Abu Dhabi
 Formula 2 a Barcellona
 ALMS a Fuji *

8 novembre

F.3 SudAm a Piriapolis
 WEC F.Renault a Portimao
 ALMS a Shanghai *
 MotoGP a Valencia

22 novembre

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

29 novembre

F.3 SudAm a San Paolo

* non valevole
 per il campionato

A Detroit per g

di Marco Marelli e Nicola Desiderio

Detroit è ancora la capitale mondiale dell'Automobile? Sembrerebbe di sì a vedere il **NAIAS** (North American International Auto Show) meglio noto come Salone di Detroit che si tiene nelle metropoli del Michigan nei primi giorni dell'anno dal lontano 1907.

58 anteprime, 44 delle quali mondiali nonostante l'assenza annunciata di Ferrari, Land Rover, Mitsubishi, Nissan, Porsche e Rolls-Royce, tra le novità si legge rispetto ambientale ma anche emozione. La parte del leone la fanno gli europei.

Audi toglie i veli alla **R8** con motore V10 da 525 CV e mostra la concept della **A7**. Un'Audi diversa, glamour, sportiva e sem-

pre più all'avanguardia della tecnica. La Stella svela la spettacolare **SLR McLaren Stirling Moss**, una barchetta in fibra di carbonio da 650 CV, e tre concept: **BlueZero E-Cell**, cittadina elettrica, **BlueZero F-Cell** alimentata a idrogeno, e **Zero E-Cell Plus**, elettrica ad autonomia estesa grazie a un motore a scoppio che produce energia elettrica. Tutti prefigurano le linee delle Classe A e B che vedremo tra un paio di anni. In una sala per ristretti VIP toglie il velo anche alla nuova Classe E che presto debutterà sul mercato. Non sembra una Classe C più grande come non appare come una Classe S più piccola, inconvenienti delle ultime due genera-

zioni. Parla una nuova lingua ne design e grazie al tetto con andamento da coupé strizza l'occhio a chi non cerca solo comfort. **BMW** fa vedere la nuova **Z4** che abbandona il tetto in tela per quello di metallo e anche gli USA visto che sarà costruita in Germania; gli fa compagnia la cugina inglese **Mini Cabrio**. BMW con la nuova Z4 con tetto in metallo abbandona il concetto di avere una due posti coupé e una due posti roadster e questo per la prima volta dopo tanti anni può essere un importante indicatore sulle future strategie. Insomma si può leggere come una ristrutturazione e riduzione della gamma per quei prodotti che più di tanti numeri



irar pagina



non possono fare. Dal Regno Unito molto si gioca sulle prestazioni. **Aston Martin One-77** con V12 da oltre 700 CV e il cartello sold out già attaccato se non siete tra i 77 che l'avete già pagata 1,2 milioni di euro non è da sola legata all'esclusività. Il 12 cilindri per grandi prestazioni della **Bentley GTC Speed** da 600 CV e 322 km/h le fa da contro altare così come la **Jaguar XFR** che porta nel cofano un nuovo V8 5 litri con compressore volumetrico da 500 CV. Anche l'Italia pianta la sua bandierina a Detroit nel grande Risiko dell'automobile, con la **Maserati Quattroporte Sport GT S** da 440 CV per festeggiare i 70 anni della prima vittoria del Tri-

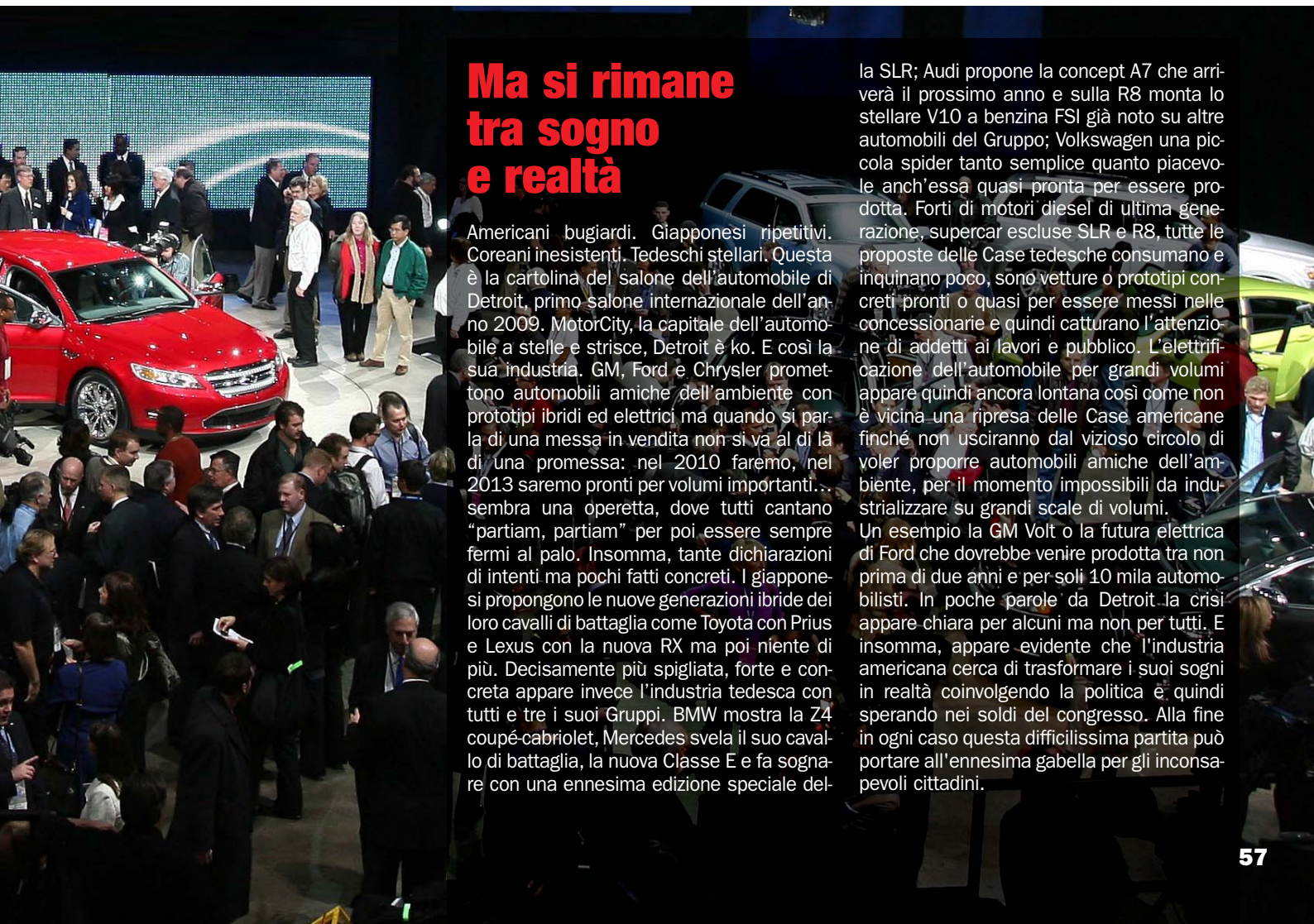
dente a Indianapolis (la 8CTF guidata nel '39 da Wilbur Shaw). Fuochi d'artificio per **Volkswagen** che spinge sul Diesel con una concept sportiva a due posti piccola, leggera e a gasolio. Novità importante è la **Volvo S60 Concept**, anticipazione tecnica stilistica della berlina prevista per il 2009 che avrà nel cofano i nuovi motori turbo a iniezione diretta sviluppati da Ford qui rappresentato da un 1,6 litri da 180 CV con cambio a doppia frizione. I padroni di casa vanno sul tradizionale, ma con qualche sorpresa. Completamente nuova la **Cadillac SRX**, stavolta con motore trasversale e senza V8, alla quale si affianca la cugina **Chevrolet Equinox**,

non prevista per l'Europa. Per restare in casa GM, ecco la **Buick LaCrosse**, berlina media per il mercato americano che si troverà di fronte la Ford Taurus e la sua parente stretta Mercury Milan. Ma la sorpresa più grande è la Chevrolet Beat, la piccola destinata a sostituire la Matiz e a cambiare forse le abitudini degli americani. Da noi non arriverà ufficialmente, ma rappresenta un mito la versione marchiata **Shelby** della nuova Mustang, la GT500 con V8 5.4 compresso da 540 CV e sound da telefilm anni '70. Lincoln, marchio di lusso per **Ford** sul mercato interno, presenta invece la **MKT**, crossover gigantesco con un moderno V6 3,5 litri turbo a

Ma si rimane tra sogno e realtà

Americani bugiardi. Giapponesi ripetitivi. Coreani inesistenti. Tedeschi stellari. Questa è la cartolina del salone dell'automobile di Detroit, primo salone internazionale dell'anno 2009. MotorCity, la capitale dell'automobile a stelle e strisce, Detroit è ko. E così la sua industria. GM, Ford e Chrysler promettono automobili amiche dell'ambiente con prototipi ibridi ed elettrici ma quando si parla di una messa in vendita non si va al di là di una promessa: nel 2010 faremo, nel 2013 saremo pronti per volumi importanti... sembra una operetta, dove tutti cantano "partiam, partiam" per poi essere sempre fermi al palo. Insomma, tante dichiarazioni di intenti ma pochi fatti concreti. I giapponesi propongono le nuove generazioni ibride dei loro cavalli di battaglia come Toyota con Prius e Lexus con la nuova RX ma poi niente di più. Decisamente più spigliata, forte e concreta appare invece l'industria tedesca con tutti e tre i suoi Gruppi. BMW mostra la Z4 coupé-cabriolet, Mercedes svela il suo cavallo di battaglia, la nuova Classe E e fa sognare con una ennesima edizione speciale del-

la SLR; Audi propone la concept A7 che arriverà il prossimo anno e sulla R8 monta lo stellare V10 a benzina FSI già noto su altre automobili del Gruppo; Volkswagen una piccola spider tanto semplice quanto piacevole anch'essa quasi pronta per essere prodotta. Forti di motori diesel di ultima generazione, supercar escluse SLR e R8, tutte le proposte delle Case tedesche consumano e inquinano poco, sono vetture o prototipi concreti pronti o quasi per essere messi nelle concessionarie e quindi catturano l'attenzione di addetti ai lavori e pubblico. L'elettrificazione dell'automobile per grandi volumi appare quindi ancora lontana così come non è vicina una ripresa delle Case americane finché non usciranno dal vizioso circolo di voler proporre automobili amiche dell'ambiente, per il momento impossibili da industrializzare su grandi scale di volumi. Un esempio la GM Volt o la futura elettrica di Ford che dovrebbe venire prodotta tra non prima di due anni e per soli 10 mila automobilisti. In poche parole da Detroit la crisi appare chiara per alcuni ma non per tutti. E insomma, appare evidente che l'industria americana cerca di trasformare i suoi sogni in realtà coinvolgendo la politica e quindi sperando nei soldi del congresso. Alla fine in ogni caso questa difficilissima partita può portare all'ennesima gabbia per gli inconsapevoli cittadini.



iniezione diretta da 340 CV. Il gruppo Chrysler è invece proiettato nel futuro e ripresenta modificata nell'estetica la **Dodge EV**, una piccola Viper a motore elettrico che dovrebbe diventare realtà in un paio di anni, accanto alla **Jeep Patriot elettrica** ad autonomia estesa, stesso sistema impiegato anche sulla nuova Chrysler concept coupé a 4 porte le cui linee già ben

definite fanno presagire un nuovo corso nello stile espresso in un modello di prossima commercializzazione. Il design si deve a un nuovo stilista del Gruppo americano la cui peculiarità sta anche nella pelle scura come il nuovo presidente degli Stati Uniti.

Sul versante giapponese c'è invece il botta e risposta tra Toyota e Honda sull'ibri-

do. Alla Prius di terza generazione risponde infatti la nuova **Honda Insight**, ma le Tre Ellissi lanciano anche un'altra sfida con la **iQ EV elettrica**, come dire: smart, non ti darò tregua neppure in America. Grandi novità anche da **Lexus** con la nuova RX e l'arrivo della **HS250h**, una Prius a tre volumi con la L sul cofano visto che è la prima Lexus solo ibrida e deriva pro-

BMW
Z4



BUGATTI
Stand



prio dalla famosa cugina. Sempre in tema ambientale, con stile danese e tecnologia americana, la **Fisker** farà vedere con la **Sunset** la versione scoperta della Karma, misteriosa (chissà se andrà mai in produzione) supercar ibrida californiana, mentre dall'altra parte del Pacifico arrivano anche qui i cinesi con **Brilliance** e **BYD** che conquistano quest'anno maggior

spazio. Volti noti invece dalla Corea con la **Kia** che presenta un concept su base **Kia Soul** preparando il terreno al suo piccolo crossover che sarà commercializzato anche in Italia tra qualche mese. Più lontana nel tempo, ma non per questo meno interessante, è la **Subaru Legacy Concept**, pronta con qualche ritocco a entrare in listino.



DODGE Circuit EV



HONDA Insight



MERCEDES
Stirling Moss



KIA
Soulster

NAIAS 2009



MINI
Cabrio



LEXUS
HS 250h

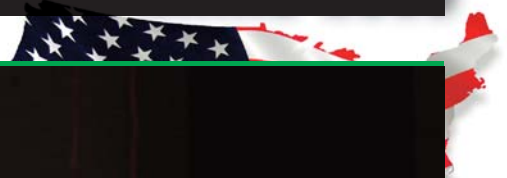


MERCEDES
Bluezero



BENTLEY
GTC Speed





JEEP

Patriot EV



Ford

Shelby GT500

L'Audi A7 che verrà

Coupé, ma 5 porte è la formula che indica l'Audi Sportback concept, proposta di stile presentata al Salone di Detroit che prefigura in modo pressoché definitivo l'Audi A7, destinata a posizionarsi tra l'A6 e la A8, ma soprattutto a dare battaglia alla Mercedes CLS. Lunga 4,95 metri e alta solo 1,40, la Sportback ha la scocca in acciaio e incarna il concetto di GranTurismo nel modo più genuino: eleganza, prestazioni, sicurezza e comfort di viaggio senza compromessi per i bagagli con un vano dotato di una capienza di 500 litri.

Le linee sono estremamente semplici, sofisticati invece i fari a LED e persino eccessiva la calandra single frame percorsa trasversalmente da listelli cromati. La coda invece è sfuggente, quasi tagliata e tutt'uno con il corpo della vettura. La meccanica prevede naturalmente la trazione integrale e un Diesel V6 3 litri common rail a 2000 bar con iniettori piezoelettrici capace di erogare 225 CV e 550 Nm. La Sportback raggiunge 245 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in meno di 7 secondi, ma è anche in grado di consumare solo 5,9 litri/100 km di gasolio, emettere solo 156 g/km di CO2 e di essere pronta per la normativa Euro 6 grazie al sistema AdBlue per la depurazione dei gas di scarico dai NOx.

Innumerevoli gli accorgimenti per aumentarne l'efficienza come la pompa carburante che funziona solo quando serve, il recupero dell'energia in frenata, lo stop/start e altri più sofisticati come la presenza di sensori all'interno della camera di scoppio e il sistema di raffreddamento che devia il liquido per far raggiungere al motore la temperatura di esercizio più in fretta. Danno il loro contributo anche lo sterzo a servosistemi elettromeccanica, gli pneumatici a bassa resistenza montati su cerchi da 21 pollici a 10 razze e il cambio S tronic a doppia frizione con 7 rapporti dotato di un radiatore affinché l'olio sia costantemente alla temperatura di massimo rendimento.

L'abitacolo è organizzato per 4 persone e presenta elementi consolidati per un'Audi accanto a nuovi come il cockpit raccolto davanti al pilota e lo schermo del sistema MMI che fuoriesce a scomparsa le cui funzioni sono sempre comandate da una manopola contornata da diversi pulsanti posizionati sul tunnel centrale. Da vera showcar i rivestimenti in pelle bianca cucita a rombi come su una Bentley e il legno di quercia percorso da sottili righe scure longitudinali. Tutti questi, la Sportback appare davvero pronta a trasformarsi in realtà, nella A7 che vedremo tra un anno.



Audi Sportback concept



Fattore di potenza

Maserati torna in America per festeggiare al Salone di Detroit la prima vittoria a Indianapolis, conseguita 70 anni fa con la 8CTF guidata da Wilbur Shaw, con la Quattroporte Sport GT S, la versione più potente e sportiva dell'ammiraglia italiana. A distinguere dall'esterno c'è la calandra nera sulla quale campeggia il Tridente con il fregio rosso, presente anche di lato dove troviamo le modanature nere, le maniglie in tin-

ta e i cerchi da 20 pollici. Ben visibili le pinze freno rosse, con dischi in ghisa montati su tazza in alluminio per avere contemporaneamente il miglior grip frenante e masse non sospese ridotte. Davanti spiccano i fari con lente metallizzata titanio e dietro i terminali di scarico ovali, anch'essi neri. All'interno troviamo sedili di nuovo disegno in pelle e Alcantara traforato con plancia e portiere rivestite di Titanex, un materiale

composito color titanio con finiture 3D, ma si può avere anche in carbonio mentre, se non vi basta giocare con le 19 tinte di pelli e le 5 dell'Alcantara, i sedili potete prenderli tutti in pelle magari aggiungendo la pedaliera in metallo.

Anche la meccanica ha subito una messa a punto più sportiva. Il V8 4,7 litri ha 440 CV a 7000 giri/min, 10 CV in più rispetto alla S, grazie a un sistema di scarico dota-



Maserati Quattroporte Sport Gt S

to di valvola pneumatica, e una curva di coppia che, pur mantenendo il valore massimo di 490 Nm a 4750 giri/min, esalta la prontezza di risposta e l'erogazione agli alti regimi. Anche il cambio automatico con convertitore di coppia a 6 rapporti e l'assetto hanno un carattere ancora più corsaiolo. La Sport GT S ha ammortizzatori monotaratura la posto di quelli a controllo elettronico, all'avantreno è più bassa di 15 mm

e ha molle più rigide del 30% mentre al retrotreno è più vicina al suolo di 11 mm con molle più dure del 10%. Secondo Maserati questo consente maggiore sensibilità dell'avantreno con tenuta e motricità superiori esaltando la ripartizione delle masse (51% al retrotreno) da vera sportiva.

Le sensazioni migliori si ottengono premendo il pulsante Sport che spalanca lo scarico e consente anche l'attivazione della fun-

zione MC Start Strategy, un programma automatico per guadagnare altri due decimi nello "zero-cento", da 5,3 a 5,1 secondi. Urgenze che si hanno solo sulla griglia di partenza. Quanto alla velocità massima, i 285 km/h rendono al Sport GT S ancora più veloce delle tedesche che si castrano a 250 km/h. La terza versione della Quattroporte è in arrivo a marzo e costerà 135.500 euro.





Più sicura. Più piacevole da guidare. Più comoda. Più slanciata nelle forme. A sentire il management della Stella è tutta un segno più la nuova Mercedes Classe E, attesa nelle concessionarie dal prossimo marzo con tre motori a gasolio e due benzina, tutti di nuova

concezione. La E 220 CDI, E 250 CDI e la E 350 CDI hanno rispettivamente 125, 150 e 170 kw; la E 350 CGI e la E 500 215 e 285 kw. Notevoli i valori di emissione CO2: da 139 a 261 grammi chilometri. Vigorosa e attenta all'ambiente, la nuova Classe E debutta

con carrozzeria berlina a cui seguirà entro l'anno la più amata station wagon. Della linea colpisce il nuovo frontale a quattro fari separati e rettangolari, la coda piuttosto tonda e il tetto decisamente slanciato. L'abitacolo conserva il quadro strumenti del modello

Futuro prossimo



Mercedes Classe E



attuale, mentre la consolle centrale e il sistema di comando del computer di bordo e del sistema di navigazione ha preso molto dalle idee proposte sulla recente Classe S. Incredibile è il concentrato di elettronica attiva per la sicurezza. Si ricordano: il sensore nello

specchietto che avvisa della presenza di veicoli nell'angolo cieco; il sistema di antiabbaglianti automatico nel caso in cui si stia incrociando un altro veicolo; un controllo attivo che consiglia la sosta "caffè" dopo un lungo periodo di guida attraverso 70 parametri di calcolo;

fari che cambiano intensità in base alla situazione reale di traffico. L'ottava generazione della Classe E ha quindi molto per risultare l'ottava meraviglia e quasi sicuramente non fatterà a ripetere i successi delle precedenti generazioni forte pure del fatto che sia Audi

A6 sia BMW Serie 5 iniziano ad avere più di qualche primavera sulle spalle. Per quanto riguarda i prezzi la nuova Classe dovrebbe addirittura costare qualcosa in meno della generazione che esce di produzione, naturalmente considerando la maggiore dotazione.



**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