

Italiaracing MAGAZINE .net

n. 21

19 gennaio 2009



Toyota TF109

Renault R29



McLaren MP4-24

In pista le antiFerrari

Williams FW31



Il Boss in d



iscesa libera

Sono rimasti sorpresi tutti quando Bernie Ecclestone si è presentato a Madonna di Campiglio. Nel villaggio vacanze della Ferrari, a pochi giorni da un violentissimo litigio a distanza con Luca di Montezemolo, che del marchio di Maranello è il presidente. Ecclestone è arrivato sulle Alpi per fare la pace, come ha detto, con Montezemolo (nella foto) poi si è concesso ai microfoni della stampa.

- Come vede Bernie Ecclestone il prossimo campionato del mondo 2009?

"Penso che qualcosa di diverso ci sarà. Credo che molti team faranno sicuramente meglio del passato, uno di questi potrebbe essere la BMW, che abbiamo già visto sul podio diverse volte con i suoi piloti. Protagonista sarà sicuramente anche Vettel, abbiamo notato quello che ha fatto, è incredibile, sono sicuro che non dovremo aspettare troppo per vederlo campione del mondo".

- Il livello prestazionale delle vetture dopo il varo dei nuovi regolamenti sarà lo stesso?

"Sì, perché no? Abbiamo cambiato il regolamento, stiamo cercando di premiare i sorpassi, quelli fatti onestamente. Penso che siano i piloti i protagonisti, non le auto, è per questo che voglio introdurre le medaglie. Oppure il pilota che vince più gare diventa il campione del mondo, perché credo che l'idea di ottenere più punti possibili, anche mantenendo un secondo posto in un gran premio, non è credibile e non è bello. Questo sarà sicuramente più importante di un regolamento tecnico che comunque spero migliori le possibilità di un sorpasso. E poi, ricordiamoci che torneremo alle slick e questo aiuterà molto per aumentare lo spettacolo".

- Perché a lei piace molto questo sistema delle medaglie che vorrebbe portare in F1?

"Perché voglio che i piloti puntino alla vittoria. Se uno è primo e l'altro è secondo, questo non rischia il sorpasso per soli 2 punti in più. Nulla cambierà comunque sui punti dei costruttori, sempre legati a un discorso economico. I soldi vinti saranno sempre gli stessi, il cambiamento sarà solo per i piloti".

- La crisi economica è arrivata in Formula 1?

"C'è crisi nel mondo, una recessione economica che sta avendo effetto anche su altre cose in modo abbastanza evidente. Certo non si può pensare che la Formula 1 sia immune da questa, dobbiamo cercare di stare calmi e avere pazienza, vedere bene come si svilupperanno gli eventi. Per esempio, noi abbiamo siglato quest'anno un accordo con una grande compagnia, un buon contratto, e altri due accordi sono in corso dal punto di vista degli sponsor. Non vedo una grande sofferenza per tutti".

- Cosa pensa della FOTA?

"Sono accadute diverse cose negli anni: i costruttori si sono uniti in un'organizzazione che ha cercato di portare delle novità. È molto difficile cercare di mettere insieme coloro che sono concorrenti, cercare di arrivare a una soluzione che metta tutti d'accordo, non è affatto facile. Trovo che sia complicato quando in un gruppo ci sono alcuni che vogliono una cosa e altri che ne vogliono un'altra. L'unica via d'uscita, che può anche sembrare troppo severa, è quella di imporre delle regole: se volete gareggiare, attenetevi a queste, altrimenti non se ne fa nulla".

- Briatore ha detto che la creazione della FOTA rappresenta un momento storico per la F1...

"Ho vissuto diversi momenti storici nella Formula 1, non credo che questo sia diverso dagli altri, ma se proprio lo vogliamo dire, è un momento storico nel mondo, perché siamo in un periodo di recessione".

- È il Presidente Montezemolo l'uomo giusto per essere a capo della FOTA?

"Abbiamo avuto diversi presidenti e, detto francamente, non sono sicuro che Luca abbia bisogno di questo nuovo incarico. A mio avviso è una di quelle cose in cui non puoi vincere, è difficile per lui riuscirci, sarebbe brutta la sconfitta e la prenderebbe male. La cosa certa è che sta cercando di cambiare qualcosa. L'ho già incontrato e abbiamo discusso degli investimenti da fare. Se hai dei rapporti con la Ferrari è sicuramente un vantaggio, essendo questa la scuderia più importante in Formula 1. Luca sta dando il meglio di sé, ma non sono sicuro che la gente lo sosterrebbe, per questo penso che per lui

non sia semplice. Ricordo che all'inizio della sua carriera, da team manager, quando frequentava le nostre riunioni, i più anziani mi chiedevano di lui, mi dicevano di consigliarlo su qualsiasi tipo di decisione, di ascoltare prima il parere dei veterani. Ora è lui ad essere tra i più esperti e tutti chiedono consigli a Mister Ferrari".

- Chi è stato il miglior pilota degli ultimi trent'anni?

"Dipende, le cose oggi sono completamente diverse. Una volta i piloti potevano cambiare team da una gara all'altra, sicuramente potevi scegliere il migliore pilota e la migliore macchina, se volevi. Oggi non è così facile fare paragoni con il passato, in ogni caso penso che Ayrton Senna sia stato il più forte che abbiamo avuto: come persona, come pilota, come condotta, il numero uno in tutto. Dal punto di vista solo del pilota, gli addetti ai lavori pensano a Alain Prost, anche se molta gente non lo include tra i migliori di sempre. Però ha vinto molto, dovrebbe esserci tra i più forti. Poi ci sono tanti altri piloti".

- Chi è stata la sorpresa dell'anno scorso?

"Ho avuto sensazioni diverse su chi avrebbe vinto il Mondiale, ho sempre pensato che tutto si sarebbe deciso all'ultima curva, all'ultimo giro, all'ultimo gran premio. È successo proprio così. Credo che Massa sia stato molto sfortunato, il team l'ha lasciato andare un po', anche se non è completamente colpa loro, queste cose possono accadere nella vita. È stato sfortunato esattamente come Lewis Hamilton con il set up della McLaren, anche loro hanno sbagliato qualcosa, alla fine le cose si sono bilanciate. Forse Felipe vincerà quest'anno".

- Sarebbe un buon matrimonio quello tra la Ferrari e Fernando Alonso?

"Dipende da chi dei due ferraristi chiede il divorzio, bisogna capire chi tra Felipe e Kimi gli lascerà il posto, dipende da cosa succederà in Ferrari. Probabilmente Fernando in questo momento è il migliore al mondo, se accadesse ciò sarei molto contento. Per me è più veloce di Lewis, Felipe e di tutti gli altri. Prima o poi Alonso finirà in Ferrari".



Se ne va da campione

di Massimo Costa

Frank Williams e Patrick Head, inseparabile coppia che ha fatto la storia della F.1, sono rimasti con il cerino in mano. Gli ultimi di una generazione chiamata, con arrogante disprezzo, "garagisti" da Enzo Ferrari. L'annuncio di Ron Dennis, che ha deciso di dedicarsi alle attività della McLaren Group, in particolare ad un ambizioso progetto di vetture stradali estremamente sportive, e di non dirigere più il team che rilevò da Teddy Mayer nel 1980, lascia soli nel paddock Williams ed Head. Loro c'erano fin dagli anni Settanta. A differenza di Williams, Dennis aveva ceduto (da tempo) parte delle azioni della sua McLaren mantenendo il 15 per cento della proprietà. Il resto è della Mercedes (40 per cento), della Holding del Bahrein Mumtalakat (30 per cento) guidata direttamente da esponenti del governo, e di Mansour Ojeh (15 per cento). Dennis lascia da campione del mondo a 61 anni. Una lunga carriera, brillantissima, con dieci titoli iridati piloti e sette costruttori dal 1980 ad oggi. Un inizio da meccanico di F.1, con la Cooper, nel 1966, poi la creazione del Project Four, l'ingresso in McLaren, la trasformazione in team manager. Capace, lungimirante, intelligente. In grado di gestire per due anni la coppia impossibile Alain Prost-Ayrton Senna (1988-1989), di portare al successo Mika Hakkinen con il quale ha avuto un lungo rapporto professionale al pari di David Coulthard. Un cuore grande quello di Dennis

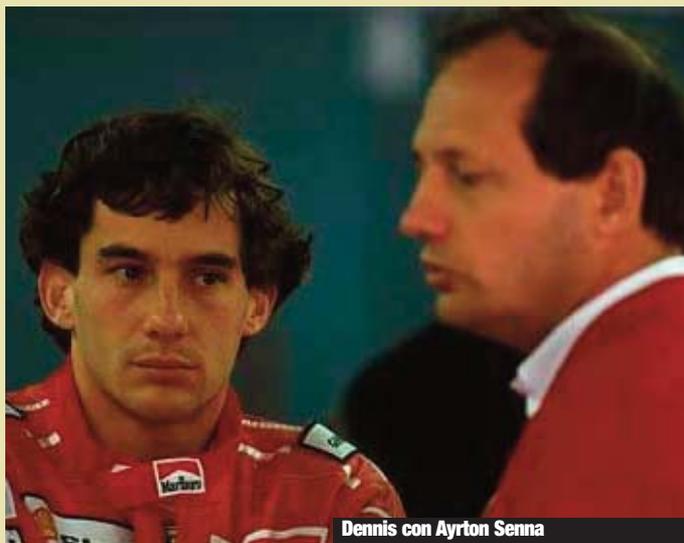
con il finlandese, che lo aspettò, gli ridiede fiducia, dopo che Hakkinen finì drammaticamente in coma. La McLaren ha avuto partner motoristi importanti come Porsche, Honda, Peugeot fino alla Mercedes, che poi è entrata in società. Dennis a volte è apparso spigoloso, un po' spocchioso, magari megalomane in questa ultima fase della carriera, e la creazione di Paragon o della hospitality presente nel paddock lo confermano. Ma a differenza di tantissimi suoi colleghi, considerando da dove era partito, si è rivelato un grande manager. Gli altri sono spariti nel nulla, molti sono falliti, lui ha saputo trasformare un team di garagisti degli anni Ottanta in una azienda in attivo che offre lavoro a centinaia di persone, per l'esattezza 1.400. Tanto di cappello. Poi, capolavoro finale, è riuscito nell'impresa mai riuscita a nessun suo collega, di accompagnare alla vittoria nel mondiale F.1 un pilota da lui allevato fin dal karting. Cosa chiedere di più a quest'uomo che nel 2008, per colpa di alcuni suoi sciagurati tecnici, era finito nel fango della spy story con la Ferrari? Una vicenda che lo aveva profondamente turbato, fino alle lacrime. Lui persona onesta, che ha sempre detto ciò che pensava a costo di risultare antipatico, che aveva costruito con orgoglio una carriera pulita, si era sentito dare del truffatore. Cosa insopportabile, non vera. Ha pagato tanto in immagine e in soldi, ma alla fine ne è uscito pulito ed ha saputo tornare alla vittoria mondiale con la sua "creatura": Lewis Hamilton.

Ruote nel

Ron Dennis Un meccanico che ha fatto la storia della F.1

di Carlo Baffi

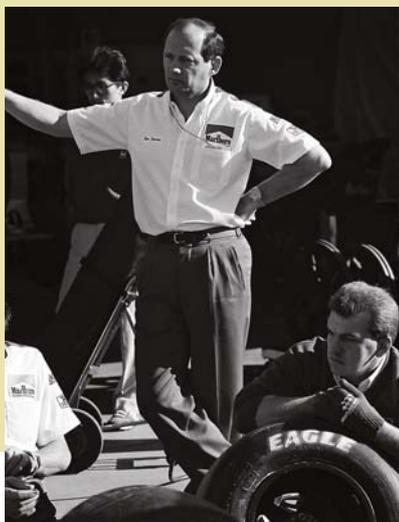
Ha rubato la scena alla sua ultima nata. Proprio nel giorno della presentazione della nuova MP 4-24, Ron Dennis figura storica, nonchè team boss e azionista della McLaren, ha deciso di passare il testimone. Per il 61enne manager britannico si prospettano nuove sfide, dopo quelle vissute al muretto box, dove sarà sostituito dal delfino Martin Whitmarsh. Ora c'è il sogno di produrre una nuova super-car col marchio McLaren. Lottatore orgoglioso in puro "british style", a volte antipatico, ha sempre puntato sulle novità. Anche se ritenute delle "mission impossible". Abbandonati gli studi a soli 16 anni, per fare l'apprendista in un garage vicino al circuito di Brooklands, Dennis fa carriera tra i motori. Dapprima è meccanico di Jochen Rindt, poi di Jack Brabham. Nel '72 inizia a vestire i panni del manager fondando la Rondel Racing, insieme a Neil Trundle. Sono gli anni della F.2 e dei progetti Motul 2, Project Three e Four. Quest'ultimo, finanziato dalla Marlboro e denominato MP4 (sigla tutt'ora utilizzata nei progetti) sarà quello della svolta. Nell'era in cui gli sponsor comin-



Dennis con Ayrton Senna



Il boss inglese con Norbert Haug



tempo



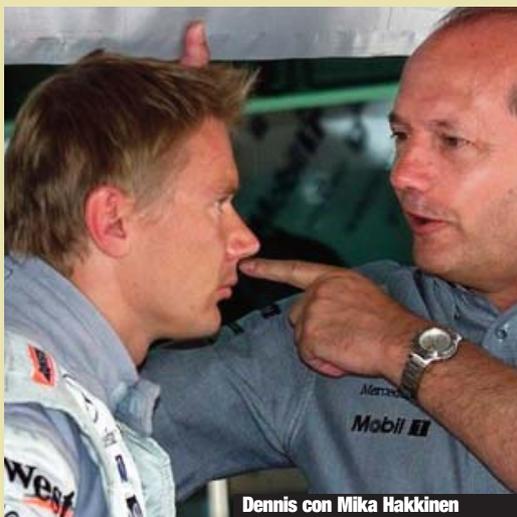
Ron Dennis al muretto box

ciano ad esercitare il loro peso, il munifico tabaccaio chiede a Dennis di risollevarne le sorti di una scuderia già forte di due mondiali, ma alle prese con problemi economici: la McLaren, allora gestita da Teddy Mayer e Phil Kerr. Sotto la gestione di Dennis, quelle monoposto colorate come il popolare pacchetto di "bionde", tornano ai vertici. Ai due mondiali piloti vinti in precedenza con Fittipaldi e Hunt, ne fanno seguito altri 10, a cui si aggiungono ben 7 titoli costruttori. Un palmares che ha fatto della McLaren la realtà più

vincente e prestigiosa dopo il Cavallino, che ha disputato 16 campionati in più. Un top team anche dal punto di vista finanziario, dal momento che Dennis è stato tra i primi a capire quanto fosse importante il rapporto con gli sponsor ed il marketing nel motorsport. Da qui la cura maniacale dell'immagine per macchine, personale e strutture del team, con un'impronta molto "high-tech". Una strategia che ha sempre attirato fior di investitori e partner. Ne sono un esempio il sodalizio nato negli anni ottanta, con

Mansour Ojeh, magnate franco-saudita titolare della Tag e attuale proprietario del 15% del Gruppo McLaren. O l'accordo con la Vodafone, strappata nel 2007 alla rivale storica Ferrari. Per non parlare delle collaborazioni tecniche coi grandi marchi dell'auto, come Honda e Mercedes. Quest'ultima nata nel 1995 e sfociata in una partecipazione azionaria del 40%. Ingenti capitali debitamente reinvestiti nell'azienda, che da factory s'è trasformata in un gruppo, con divisioni operanti in svariati settori industriali. In pri-

mis quello delle gran turismo da strada, che ha prodotto la famosa GTR progettata da Gordon Murray e motorizzata BMW. A seguire quello dei materiali compositi per le carrozzerie da corsa. La McLaren è stata la prima ad utilizzare il telaio in fibra di carbonio, progettato da John Barnard. E per concludere c'è la branca dell'elettronica, che produce la centralina unica in collaborazione con Microsoft. Sotto il profilo agonistico, alla corte della McLaren International, si sono alternati i più grossi nomi del Circus. Da Niki Lauda, "rimotivato" dopo tre anni di stop e vincitore nel 1984 della prime iride dell'era Dennis. Alla coppia Prost-Senna, dove la rivalità regalò alla F.1 epici duelli rustici. Dalla "ricostruzione" di Mika Hakkinen, finito in coma dopo un drammatico incidente ad Adelaide nel '95 e nel quale Dennis ha continuato a credere, venendo poi ripagato con due mondiali vinti nel biennio '98-'99. Alla scommessa su un altro finnico, Kimi Raikkonen; prelevato a soli 22 anni e con una stagione di F.1 alle spalle dalla Sauber, per la cifra di 20 milioni di euro. Si arriva così all'ultimo capitolo, quello che riguarda Lewis Hamilton.



Dennis con Mika Hakkinen

La macchina del campione del mondo

Lewis Hamilton l'ha scoperta, l'ha osservata con un sorriso sulle labbra, poi con il fido compagno Heikki Kovalainen si è fatto una foto con il telefonino. Dietro di lui la bella MP4-24. Una monoposto che, nel rispetto dei nuovi regolamenti, ha comunque mantenuto alcune caratteristiche estetiche della vettura campione del mondo nel 2008, la MP4-23. Come la fiancate, i flap sulle ali anteriori. Poi tanto lavoro. Come ha detto Ron Dennis, prima di annunciare il suo ritiro dalla direzione del team McLaren, il progetto della MP4-24 è stato faticoso, lungo, difficile: "Siamo davanti ai più grandi cambiamenti regolamentari mai vissuti negli ultimi 15 anni", ha detto. La presentazione della nuova monoposto della squadra iridata è avvenuta direttamente nella sede di Woking, la bellissima struttura chiamata Paragon e che è stata progettata da uno degli architetti più famosi del mondo: Norman Foster. Pensate che a fianco dell'azienda vi è un vero e proprio lago: "La vista dell'acqua rilassa le menti", disse un giorno Dennis. Hamilton non ha dubbi, la McLaren lotterà nuovamente per vincere il campionato del mondo. L'inglese è parso rilassato. In pista non avrà più sulle spalle la pressione di dover vincere a tutti i costi. L'obiettivo lo ha raggiunto a San Paolo lo scorso novembre. Quindi, un Hamilton sereno deva fare ancora più paura ai suoi avversari. L'iridato di tanto in tanto osserva le corse del passato per cercare di non ripetere più gli errori commessi, una puntigliosità da grande campione. Kovalainen, invece, si augura che questa nuova monoposto si adatti maggiormente alle sue caratteristiche di guida. Il finlandese è consapevole di avere disputato un 2008 deludente ed è pronto a rendere più difficile la vita all'amico Hamilton.



vodafone

MP4-24



1



SAP

Mobil
1



vodafone

BRIDGESTONE

F.1 - La nuova McLaren MP4-24



“Conosco Dennis da quando avevo 10 anni, penso che anche se ha fatto un passo indietro continuerà ad avere un ruolo nel team”

Lewis Hamilton

“Avremo soltanto 7 giorni di test prima di Melbourne. Bisogna sfruttarli nel miglior modo possibile”

Lewis Hamilton

“La MP4-24 la trovo molto bella anche se mi devo abituare alla vista delle due ali, così diverse”

Lewis Hamilton

“Devo fare di più rispetto al 2008, il 7° posto finale è stato troppo poco. Spero che la MP4-24 si adatti di più al mio stile di guida rispetto alla precedente vettura”

Heikki Kovalainen



Le pance sono alte e tondeggianti con prese aria dei radiatori molto alte e piccole. Gli scarichi motore sono interamente coperti e non visibili. Piccola e sofisticata appare la presa aria motore, distante dal poggiatesta e presenta un disegno innovativo.



MP4-24 Specifiche tecniche

- Telaio - In materiale composito a nido d'ape con fibra di carbonio. Incorpora serbatoio di sicurezza a norma FIA
- Sospensioni - anteriori e posteriori a puntone collegato a barra di torsione, sistema d'ammortizzatori inboard, doppi triangoli sovrapposti.
- Ammortizzatori - Koni
- Elettronica - McLaren Electronic Systems
- Tyres - Bridgestone Potenza
- Radio - Kenwood
- Cerchi - Enkei
- Caliper - Akebono
- Idraulica - Akebono
- Batterie - GS Yuasa Corporation
- Sterzo - McLaren servoassistito
- Strumentazione - McLaren Electronic Systems



Mercedes-Benz FO 108W

- Cilindrata - 2,4 litri
- Disposizione - 90° V8, 4 valvole per cilindro
- Regime massimo - 18,000 (Come da norme FIA)
- Alesaggio - 98mm (Come da norme FIA)
- Fuel - Mobil High Performance Unleaded (5.75% bio fuel)
- Lubricants - Mobil 1
- Peso - 95kg (minimo regolamentare FIA)
- Transmission
- Cambio - 7 rapporti+rm
- Semiassi - McLaren
- Frizione - Attuata al volante

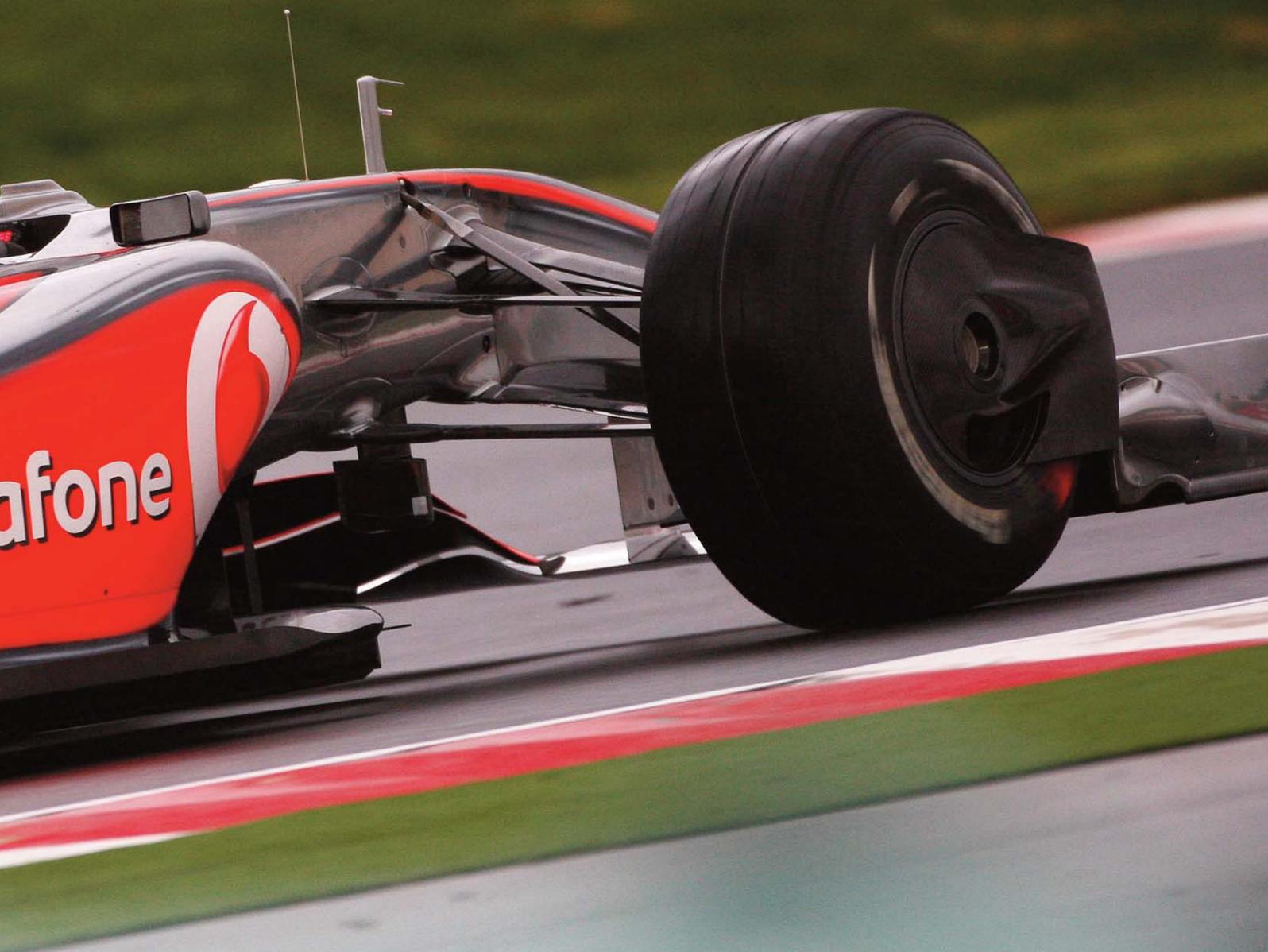


**Muso alto e tondeggiante:
ecco la principale novità
della McLaren 2009**



Subito in pista

A portare al debutto la nuova
McLaren MP4-24
sul circuito di Portimao
sabato 17 gennaio
è stato il tester
Pedro De La Rosa



Kimi Style

➔ “Montezemolo dice che l’anno scorso correva mio fratello? lo ho un fratello ma fa altre cose”

“Domenicali dice che vivo su un pianeta tutto mio? Davvero non si vive male su quel pianeta. A me piace fare le cose a modo mio”

“Per molti Magny-Cours è il centro del nulla, per me è rilassante. Non c’è molto da fare. Spero torni nel calendario del mondiale”

“La F60? Ho fatto richieste per il mio stile di guida e dovrebbe essere stata pensata con quell’obiettivo”

“Il Kers? Il problema al meccanico BMW nei test dello scorso inverno mi ha impressionato. Ma non metteremo a rischio la vita di nessuno”

“Penso che le nuove regole favoriranno lo spettacolo”

“Il simulatore ad alcuni piace, alcuni addirittura quando ci sono dentro stanno male. A noi ne arriverà uno nuovo, lo userò, ma non ci passerò certo le giornate”

“Sto bene con la Ferrari, mi hanno anche dato il permesso di correre l’Arctic Rally con la Grande Punto”

“Credo che Schumacher ricoprirà lo stesso ruolo del 2008. La sua presenza non è stata negativa”



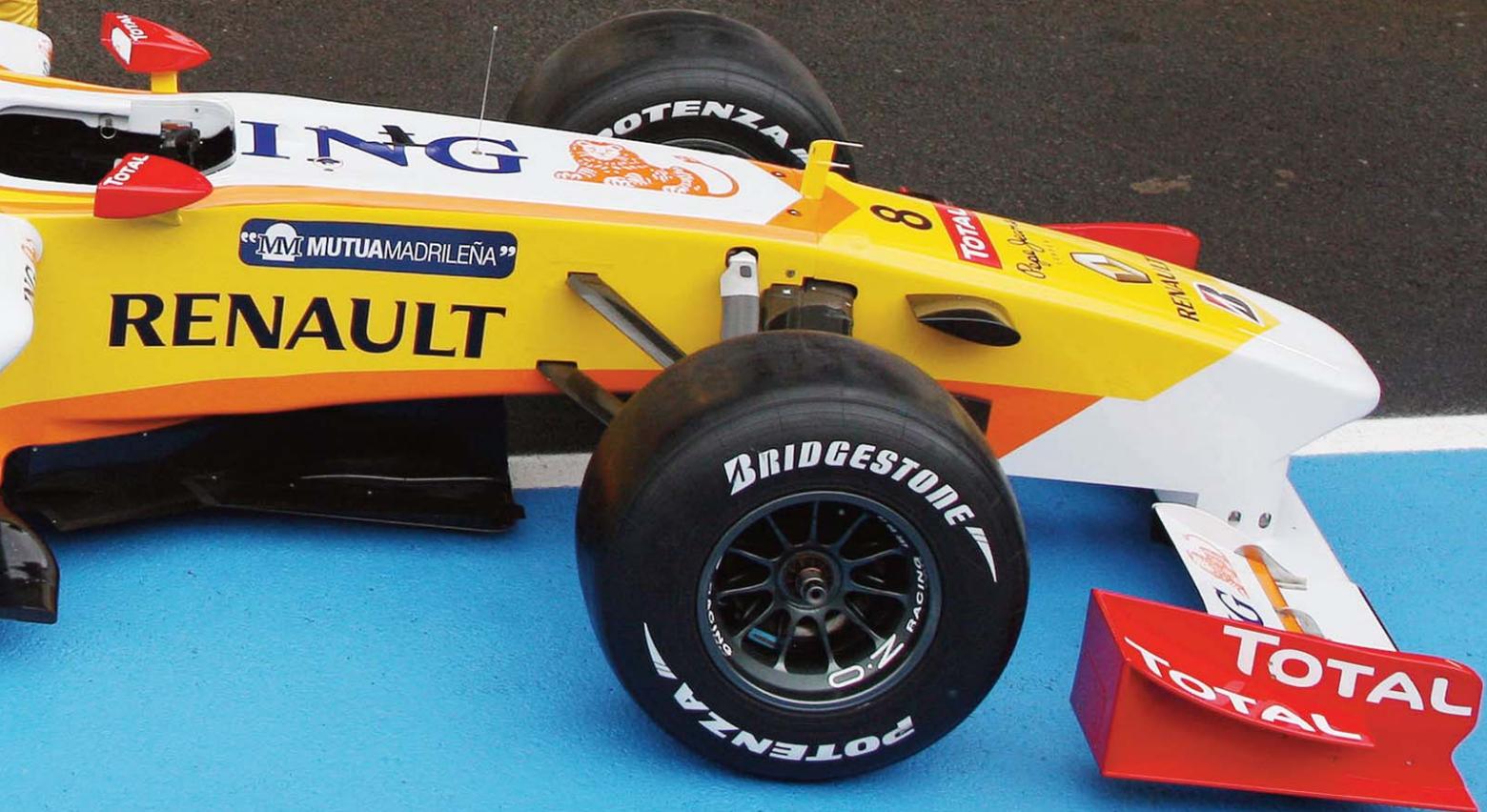


Ferrari occhio alla R29

Non è da Flavio Briatore presentare la propria nuova monoposto in una corsia box. Con pochi invitati, nessun party, nessuna bella donna sui tacchi nei paraggi. Renault ha scelto così e dunque niente sprechi. Del resto, la Ferrari ha fatto lo stesso inaugurando la F60 direttamente al Mugello, la McLaren e la Toyota hanno mostrato al mondo le loro nuove creature nelle rispettive sedi di Colonia e Woking. Niente ville, castelli, discoteche prese in affitto. Meglio, soldi risparmiati. Più praticità. A Portimao, la Renault R29 è stata portata in corsia box, sotto un telo.

Fernando Alonso e Nelson Piquet, i piloti ufficiali, l'hanno poi svelata e subito la vettura è apparsa interessante. Intanto, per la presenza della pinna sopra il cofano motore, soluzione vista nel corso del 2008 ma non sulle altre nuove monoposto osservate fino da ora, anche se la Toyota che ha girato sulla pista portoghese domenica con il tester Kamui Kobayashi, ha presentato quella soluzione aerodinamica. Che non era sulla TF109 vista a Colonia. Sinuose le fiancate che si ricordano con continuità alla pinna. Muso largo, sullo stile richiesto dalle

nuove regole. Sulla R29 c'è tanto giallo, colore classico della Renault che nelle precedenti vetture aveva lasciato posto al bianco. Con questa macchina, Renault intende riprendere il controllo del mondiale F.1, lasciato a McLaren e Ferrari dopo gli anni di gloria vissuti tra il 2004 e il 2006. Briatore è apparso in forma. Abbronzato, vestito in nero ma sportivo, sorridente. Forse per scacciare le voci che lo volevano fuori dalla Renault già a fine 2009 per motivi fisici e sostituito da Bruno Michel, il timoniere della GP2 Series.



Piloti ufficiali
Fernando Alonso
Nelson Piquet

Terzo pilota
Romain Grosjean

**Piloti del Renault Drivers
Development**
Charles Pic
Marco Sorensen
Davide Valsecchi





Romain Grosjean terzo pilota Non c'è traccia di Lucas Di Grassi

Romain Grosjean è stato promosso al ruolo di terzo pilota della Renault. Lo svizzero avrà il compito di effettuare i test e, nel caso, di sostituire i titolari Fernando Alonso o Nelson Piquet in caso di necessità. Grosjean lo scorso anno era invece il secondo collaudatore della squadra. Ora, di fatto, ha portato via il posto a Lucas Di Grassi che non compare in nessun ruolo Renault. A Portimao sono poi stati presentati i tre nuovi piloti del Renault Drivers Development, il programma per giovani piloti voluto da Flavio Briatore e Bruno Michel. Si tratta di Charles Pic, francese che nel 2008 ha corso in World Series Renault, Marco Sorensen (vera sorpresa in quanto non ha nel curriculum particolari risultati se non un 8° posto nella F.Ford inglese e un 4° nella Adac Formel Masters), e il nostro Davide Valsecchi, come già ampiamente riportato da queste pagine

Subito in pista

A portare al debutto la nuova
Renault MP4-24
sul circuito di Portimao
lunedì 19 gennaio
è stato Nelson Piquet





Pronta per il titolo

di Marco Cortesi

Da Portimao a Valencia, i tracciati della penisola iberica continuano ad essere il teatro preferito per le presentazioni della Formula 1 2009: in periodo di crisi economica, il "basso profilo" vola, forse più per motivi di pubbliche relazioni che per la vera necessità di ridurre le spese vive delle presentazioni in pompa magna. Ad optare per la Comunidad Valenciana è stata BMW, "scoperta" da Nick Heidfeld e Robert Kubica sul Circuit Ricardo Tormo e subito portata in pista per uno shake-down dal pilota polacco. Concepita per dare l'assalto al titolo, la F1.09 avrà nel Kers uno dei suoi punti forti. Iniziato nel 2007, lo sviluppo del pacchetto di recupero energia ha portato alle prime prove al banco nel pre-stagione 2008 e, successivamente, al roll-out del 22 luglio 2008 culminato con la celebre "scossa" nei

box di Jerez. Pur essendo concepita per poter lavorare anche senza le componenti del Kers, la nuova vettura tradisce un'integrazione, anche a livello aerodinamico, superiore a quella della concorrenza, con pance sagomate anche con l'obiettivo di contenere e tenere in temperatura la centralina del sistema, l'accumulatore ed il motore/generatore utilizzato per produrre i 60KW supplementari previsti dal regolamento.

A dominare la F1.09, il muso più largo che in precedenza, anche se decisamente più affilato di quanto visto sulla Renault R29. In generale, l'impressione che se ne ricava è quella di una vettura più estremizzata, come mostrato anche dalle pance e dalla forma della pinna rovesciata presente sul cofano: senza ciminiere e deviatori, la ricerca per garantire il miglior flusso d'aria e l'efficacia nel smaltire l'aria calda in eccesso è torna-

ta ad essere completamente concentrata sulle forme base: "Questa vettura ha rappresentato una sfida enorme" ha dichiarato Mario Theissen, "fondamentali cambiamenti alle regole hanno, in molti casi, trasformato i frutti dell'esperienza in carta straccia". Cambiamenti che hanno costretto a partire molto presto: la fase concettuale della F1.09 è iniziata in febbraio 2008.

"Ovviamente il passaggio dalle gomme scanalate alle slick significa anzitutto una maggiore aderenza, ma comporta anche uno spostamento complessivo del grip stesso sull'avantreno, cioè: a causa della mancanza del battistrada le gomme anteriori acquistano in superficie e quindi in aderenza rispetto a quelle posteriori", ha spiegato il coordinatore tecnico Willy Rampf. "Ciò significa che sia nella distribuzione dei pesi che nel bilanciamento aerodi-

namico sarà necessario uno spostamento in avanti. Un compito tutt'altro che semplice, in particolare in combinazione con il Kers, dal momento che il dispositivo comporta un aumento del peso e, di conseguenza, gli ingegneri possono giocare meno sulla zavorra. Inoltre sarà necessario trovare soluzione per il posizionamento dei componenti del KERS stesso, come il motore elettrico/generatore, la batteria e la centralina, al fine di eliminare gli eventuali influssi negativi sull'aerodinamica e al contempo assicurare un sufficiente raffreddamento del sistema".





F1.09 Specifiche tecniche

Telaio: monoscocca in carbonio
 Sospensioni: a quadrilatero con triangoli sovrapposti;
 molle e ammortizzatori azionati da puntoni (Sachs Race Engineering)
 Freni: pinza a sei pistoncini (Brembo); pastiglie e dischi
 autoventilanti in carbonio (Brembo, Carbon Industrie)
 Trasmissione: cambio a 7 marce, longitudinale, frizione in carbonio
 KERS: sistema elettronico, BMW Sauber F1 Team
 Elettronica telaio: MES
 Volante: BMW Sauber F1 Team
 Pneumatici: Bridgestone Potenza
 Cerchi: OZ
 Dimensioni: Lunghezza 4.690 mm
 Larghezza 1.800 mm
 Altezza 1.000 mm
 Carreggiata ant. 1.470 mm
 Carreggiata post. 1.410 mm
 Peso: 605 kg (compreso il pilota; serbatoio vuoto)



Già in pista la BMW F1.09 sul circuito di Valencia. I primi giri li ha compiuti Robert Kubica. Mario Theissen non si è nascosto, sottolineando le difficoltà che si incontreranno con il Kers e le nuove regole, e l'ambizione di lottare per il titolo





Vincere
non spa



di Massimo Costa

Nove anni di F.1, 122 Gran Premi, budget faraonici, otto piloti. All'inizio gli insignificanti Mika Salo e Allan McNish, poi Olivier Panis e Cristiano Da Matta, il rimpiazzo Ricardo Zonta, per poi arrivare a qualcuno di più concreto, come Jarno Trulli e Ralf Schumacher fino al giovane Timo Glock. Una politica sportiva non sempre comprensibile. In mezzo pure uno scandalo, una spy story che ha travolto ex dipendenti Ferrari e l'onorabilità del team giapponese. Questa è la Toyota, capace anche di non far mai correre in un GP



per rrire

un pilota del suo Paese. Dal 2002 a oggi sono stati cambiati uomini su uomini, ha puntato su tecnici fallimentari e costosissimi come Mike Gascoyne. Alla fine l'unica cosa che è rimasta è la sede europea di Colonia, Germania. Il costruttore di automobili con il maggior numero mondiale di veicoli venduti, in 122 gare di F.1 non ha mai vinto. Il massimo mai ottenuto? Tre secondi posti. Un po' poco. La sede della Toyota Japan ha vissuto giornate impossibili negli ultimi mesi. Attorno alla loro compagnia, improvvisamente la terra si è fatta arida. Gli "amici" costruttori sono svaniti. Honda, Subaru, Suzuki, Kawasaki hanno abbandonato il motorsport (chi più chi meno), Toyota ha retto eroicamente, ma chiedendosi il perché. Guardandosi attorno come per trovare conferme, che in Giappone non sono state tante. Ora, il futuro è tutto nelle mani della TF109. Pascal Vasselon, direttore tecnico, vi si è buttato a capofitto fin dall'ottobre del 2007, quando era chiaro quale sarebbe stata la linea dei regolamenti futuri. Trulli, il diamante grezzo che si ritrovano, non ha avuto dubbi: «Il messaggio di Toyota è stato molto chiaro: si continua con la F.1, però abbiamo tutti grande responsabilità per cercare di portare a casa la prima vittoria che potrebbe essere determinante per il futuro». Overo, o si vince o si sparisce.

TF109 Specifiche tecniche

Scocca - Costruzione in materiale composito a nido d'ape con fibra di carbonio.

Serbatoio - Serbatoio di sicurezza ATL

Sospensioni - Doppi triangoli sovrapposti, a puntone collegato a barra di torsione

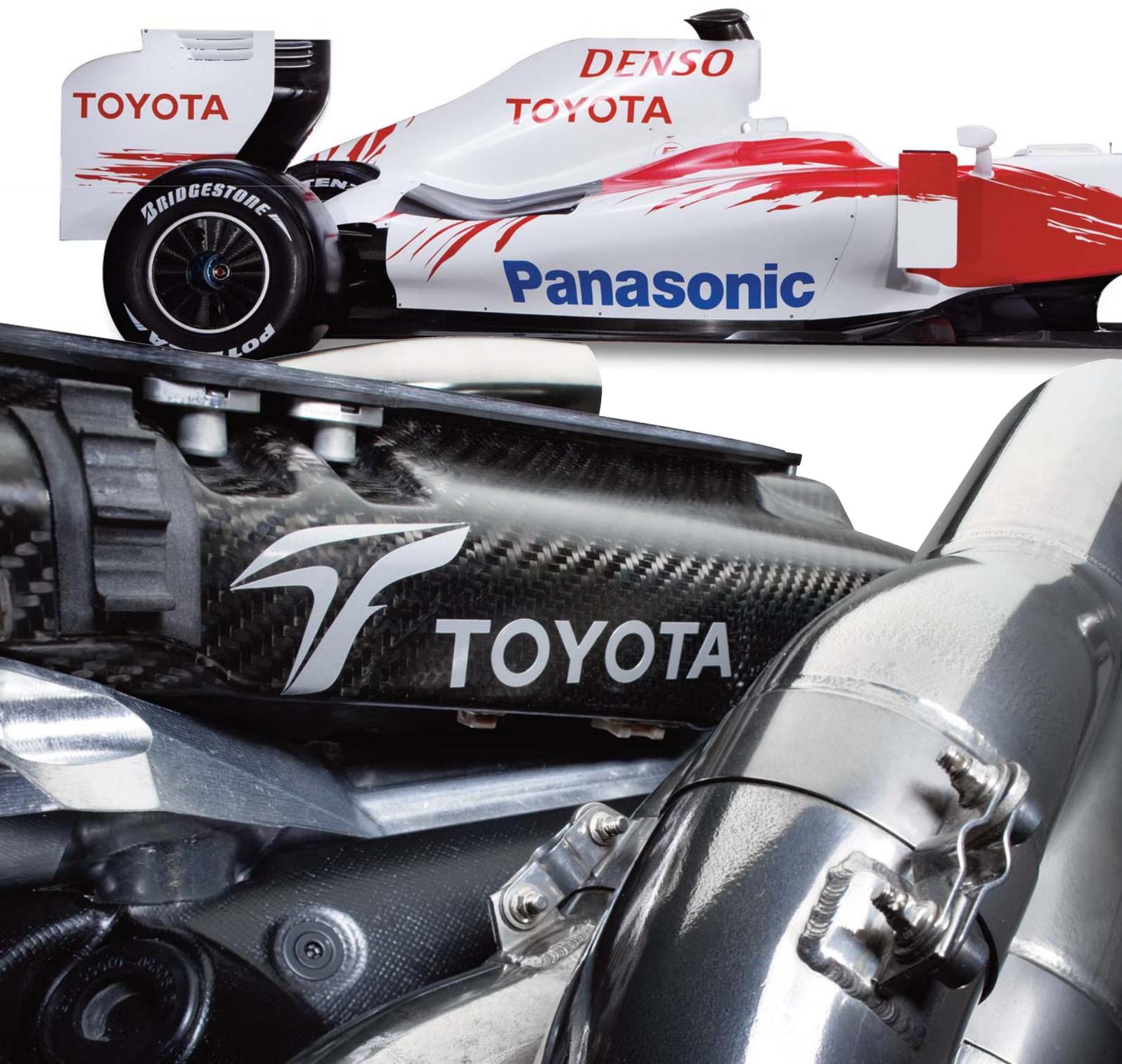
Ammortizzatori - Penske

Ruote - BBS, magnesio forgiato

Pneumatici - Bridgestone Potenza

Freni - Idraulica Brembo, Caliper Brembo-Toyota, materiali in carbonio HITCO

Sterzo - Toyota servoassistito. Volante in carbonio con strumentazione Toyota / Magneti Marelli

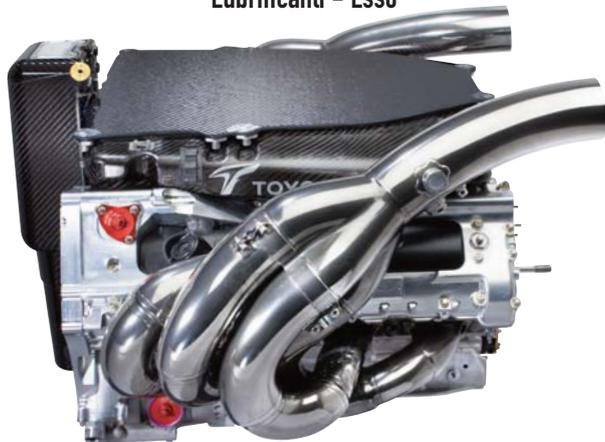


Sedile pilota - Fibra di carbonio
Cinture di sicurezza - Takata
HANS device - Hubbard-Downing
Elettronica - Toyota, Magneti Marelli più centralina MES
(da regole FIA)
Trasmissione - 7 marce + rm
Lunghezza - 4636mm
Altezza - 950mm
Larghezza - 1800mm
Peso - 605kg con pilota e cameracar



Motore Toyota RVX-09

Cilindri - 8
Cilindrata - 2.398cc
Potenza - 740 cv
Regime di rotazione - Max 18.000 rpm (da regolamento FIA)
Sistema di attuazione valvole - Pneumatico
Attuazione dell'acceleratore - Idraulica
Candele - DENSO
Carburante - Esso
Lubrificanti - Esso



“Mi aspetto di ritrovare una Toyota competitiva. Sono sempre ottimista e spero di poter combattere per ottenere la prima vittoria per il mio team”



“Ho lavorato sempre molto bene con Timo, abbiamo trascorso dei momenti divertenti e collaborato strettamente per la crescita della squadra. E' un pilota molto veloce e ritengo che possiamo entrambi occupare le posizioni di vertice”



Il 13 di Jarno

Alla fine del 2009, il contratto di Jarno Trulli con Toyota scadrà. Cosa accadrà dopo è difficile dirlo. Intanto il pilota pescarese, pronto ad affrontare la sua tredicesima stagione di F.1, per un totale di 199 gran premi fino ad ora disputati, si concentra sul campionato che entro un paio di mesi prenderà il via da Melbourne. In occasione della presentazione della TF109, Jarno ha parlato del futuro e di quello che lo attende: *“Mi aspetto di ritrovare una Toyota competitiva quest'anno. Sono sempre ottimista e spero di poter combattere per ottenere la prima vittoria per il mio*

team. Nel 2008 abbiamo dimostrato di essere cresciuti parecchio e di avere trovato l'affidabilità che ci mancava in precedenza. Per questo motivo ritengo che il prossimo passo, quello che porta al successo, non è poi tanto lontano. È come quando si costruisce una casa. Non si può partire dal tetto, ma si comincia dalle fondamenta. Ed è quello che abbiamo fatto noi”. La collaborazione con Glock è ottima: *“Ho lavorato sempre molto bene con Timo, abbiamo trascorso assieme dei momenti divertenti e collaborato strettamente per la crescita della squadra. E' un pilota mol-*

to veloce e ritengo che possiamo entrambi occupare le posizioni di vertice”. Trulli si è soffermato poi sui regolamenti: *“Quando si verificano dei cambiamenti così rilevanti come quelli attuali è impossibile capire come potranno comportarsi le singole squadre. Toyota ha avuto la capacità di reagire prontamente adattandosi bene alle nuove regole. Di una cosa sono certo, il divario tra una squadra e l'altra sarà molto maggiore rispetto al solito perché non tutti saranno subito pronti e competitivi”*. Le modifiche al regolamento tecnico sono state attuate per tentare

di facilitare i sorpassi: *“Negli anni scorsi non era impossibile passare un avversario, ma di sicuro non era facile. Occorreva essere nettamente più veloci di chi ti precedeva e rischiare parecchio. Allo stesso tempo, era anche frustrante quando sapevi che eri più rapido del pilota davanti a te, ma per i noti motivi aerodinamici era impossibile tentare un sorpasso. Non sapremo se adesso tutto sarà più semplice finché non saremo a Melbourne. Non mi aspetto comunque che sia molto più facile sorpassare perché quando si è in gara contro i migliori piloti del mondo è sempre com-*



Trulli

plicato". Trulli il 13 luglio compirà 34 anni, ma la tempra non è cambiata dai tempi del debutto nel 1997: "Non penso mai a quanti anni ho oppure a quante gare ho partecipato. Sono soltanto numeri. La verità è che io amo guidare, amo la competizione e la F.1. Questo sport mi assorbe completamente. Oggi la F.1 è così complicata, le prestazioni sono così vicine che tutto deve essere sempre perfetto affinché tu possa raggiungere i tuoi obiettivi. Essere un pilota veloce non basta, per correre in F.1 serve un'elevata motivazione e un grande impegno".



Subito in pista

A portare al debutto
la nuova Toyota TF109
sul circuito di Portimao
domenica 18 gennaio
è stato il tester
Kamui Kobayashi



2002 - 10° 2 punti

Mika Salo - Allan McNish

Miglior risultato: due 6° posti di Salo a Melbourne e Interlagos



2003 - 8° 16 punti

Olivier Panis - Cristiano Da Matta

Miglior risultato: 5° posto di Panis a Hockenheim



2004 - 8° 9 punti

Olivier Panis - Cristiano Da Matta - Ricardo Zonta - Jarno Trulli

Miglior risultato: 5° posto di Panis a Indianapolis



2005 - 4° 88 punti

Jarno Trulli - Ralf Schumacher - Ricardo Zonta

Miglior risultato: due 2° posti di Trulli a Sepang e Al Sakhir



2006 – 6° 35 punti

Jarno Trulli – Ralf Schumacher
Miglior risultato: 3° posto di Schumacher a Melbourne



2007 – 6° 13 punti

Jarno Trulli – Ralf Schumacher
Miglior risultato: 6° posto di Trulli a Indianapolis – 6° posto di Schumacher a Budapest



2008 – 8° 56 punti

Jarno Trulli – Timo Glock
Miglior risultato: 2° posto di Glock a Budapest



L'anno della

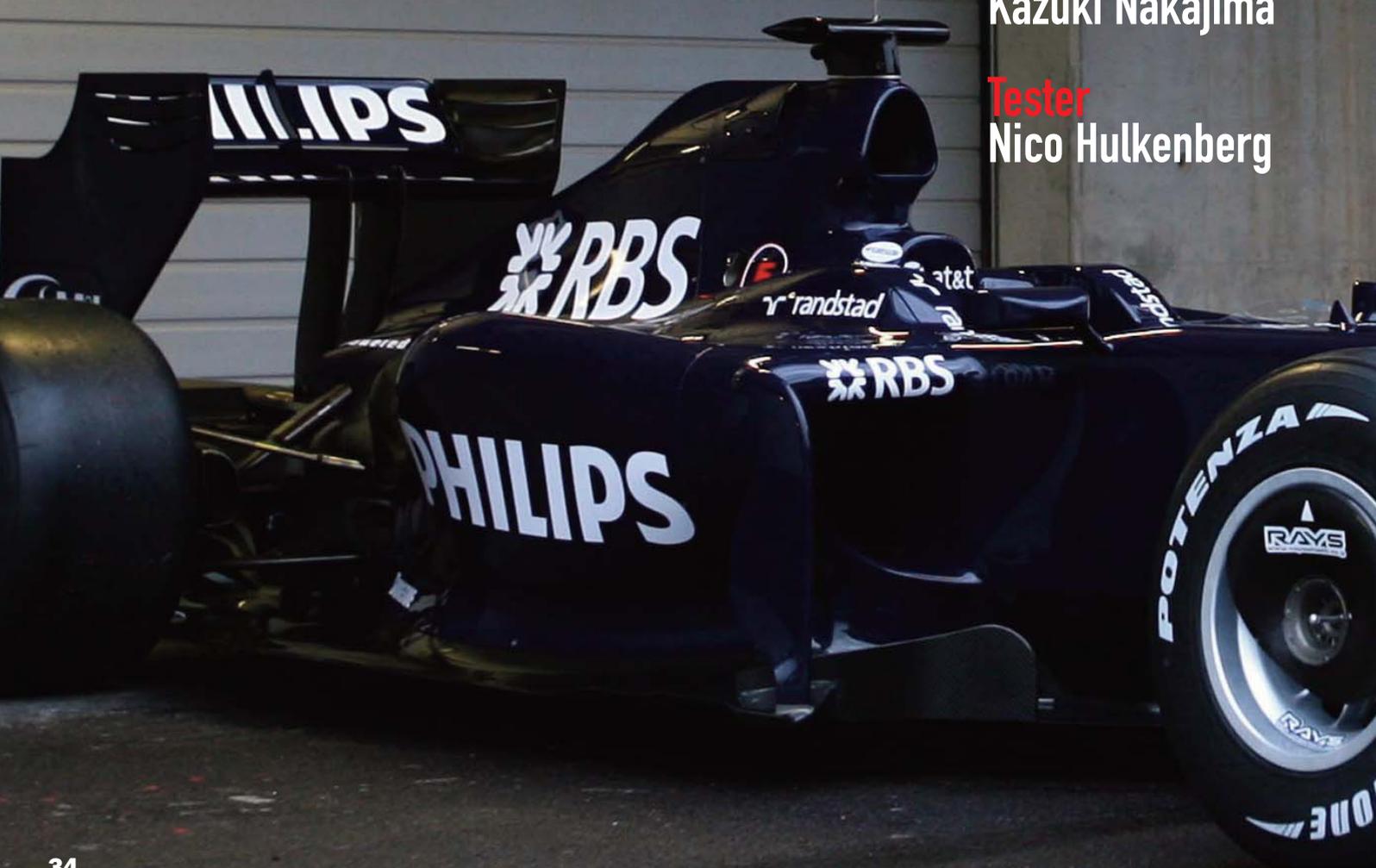
Se la presentazione della Renault R29 è stata minimalista, quella della Williams è risultata imbarazzante. Sempre che si trattasse di vera presentazione. A Portimao ha messo le ruote a terra la FW31 a motore Toyota. Una prima assoluta. Ma è andata così. Si è aperta la serranda del box Williams, i meccanici hanno spinto la vettura in pit-lane, già visibile, senza teli sopra. La serranda è stata richiusa e a fianco della FW31 è rimasto solamente Nico Hulkenberg, il collaudatore. Non c'erano Frank Wil-

liams, Patrick Head, i progettisti, i piloti ufficiali Nico Rosberg e Kazuki Nakajima. La macchina presentava un colore blu scuro che comunque verrà modificato entro il prossimo mese. D'accordo sul fatto che non vale la pena investire troppi soldi nella presentazione, ma la Williams ha veramente esagerato. Comunque, la FW31 non si discosta dalle F.1 che abbiamo già potuto visionare. A una prima occhiata, la Williams appare piuttosto squadrata, semplice. Eppure è con questa monoposto che il

team inglese intende risorgere. Il progetto è stato attentamente studiato durante il 2008, quando si è capito che la FW30 era ormai irrecuperabile. La Williams non può permettersi un'altra stagione così negativa. Il cambio regolamentare è una grande occasione, da non perdere. Tutti partiranno da zero e questo è il momento migliore per tornare al vertice come accadeva una decina di anni fa quando la Williams-Renault vinceva i mondiali con Damon Hill e Jacques Villeneuve.

Piloti ufficiali
Nico Rosberg
Kazuki Nakajima

Tester
Nico Hulkenberg



rinascita?

GP disputati – 567

Vittorie – 113

Pole position – 125

Giri più veloci – 128

Primo successo – GP di Gran Bretagna 1979 con Clay Regazzoni

Ultima vittoria – GP del Brasile 2004 con Juan Pablo Montoya

Partner motoristici

1973-1983: Ford Cosworth

1983-1987: Honda

1988: Judd

1989-1997: Renault

1998: Mecachrome

1999: Supertec

2000-2005: BMW

2006: Cosworth

2007-2009: Toyota





"Il Kers nel 2009 potrà valere da 2 a 3 decimi di secondo al giro. Tuttavia, una volta che l'aerodinamica inizierà a lavorare al meglio, potrà diventare un modo per differenziare le prestazioni in maniera più ampia. Potrebbe arrivare a dare un vantaggio di un secondo al giro, e diventare necessario per vincere un GP. La valutazione chiave per noi è il bilanciare con cura i potenziali vantaggi prestazionali con la nostra volontà di migliorare la già buona affidabilità della passata stagione"
Sam Michael



"I cambiamenti aerodinamici, con un'ala anteriore più larga ed il flap regolabile dal pilota, saranno il punto nevralgico della ricerca dei team quest'anno".

Sam Michael





Subito in pista

A portare al debutto
la nuova Williams FW 31
sul circuito di Portimao
lunedì 19 gennaio
è stato il tester
Nico Hulkenberg



La Rossa anti-Rossi

Alberto Cani

La Ducati anti-Rossi è pronta: il team presentato durante la classica settimana bianca "Wroom" a Madonna di Campiglio, è stato rafforzato in tanti punti strategici con l'obiettivo di sconfiggere Valentino, l'unico vero ostacolo che nel 2008 ha impedito alla Casa di Borgo Panigale di ripetere il titolo del 2007. "Ci siamo trovati di fronte al Valentino migliore di sempre - ha infatti detto Claudio Domenicali, boss Ducati Corse - dopo due anni difficili è riuscito a trovare dentro di sé una forza incredibile. Questo, sostanzialmente, è stato l'elemento che ci ha impedito di ripeterci". L'unico modo per battere il "Dottore" è quindi quello di non trascurare nulla, dando il meglio in ogni settore. Se sulle qualità di Casey Stoner non ci sono dubbi, erano fondamentalmente due gli aspetti da migliorare in vista del 2009: la ciclistica della moto, comunque già molto efficiente, e il compagno di squadra per giungere a una fattiva collaborazione tra i due piloti nel box in modo da risolvere più in fretta i problemi legati al set-up che possono sorgere durante i weekend di gara. Sul fronte tecnico, gli ingegneri in rosso non si sono fatti pregare, sfornando un'altra interessante innovazione nel campo delle competizioni motociclistiche: la nuova Desmosedici GP9 presenta infatti il telaio anteriore (quello che collega il motore, che come noto ha funzione portante, al canotto di sterzo) in fibra di carbonio anziché a traliccio di tubi, come da tradizione Ducati. Per quanto riguarda il nuovo pilota, a Campiglio è stato dato il benvenuto a Nicky Hayden, alla sua prima uscita con la divisa Ducati dopo i due test svolti a Valencia e a Jerez con la tuta bianca e priva di sponsor. "Kentucky Kid" non è stato scelto a caso: da tempo Livio Suppo, responsabile del progetto MotoGP Ducati, teneva d'occhio il campione del mondo 2006, che sulla carta aveva le caratteristiche giuste per domare la GP9 e anche il giusto carattere e approccio alle gare per collaborare al meglio con Stoner. Le sensazioni effettivamente erano giuste: Nicky ha dato prova di sapersi adattare alla moto, nonostante finora sia salito sulla GP9 soltanto due volte, mentre durante la conferenza stampa riservata ai piloti è stato evidente quanto sia idilliaco il suo rapporto con Stoner, quasi fosse un suo vecchio amico, non il nuovo compagno di squadra e quindi il nuovo primo rivale.





Casey Stoner

“Quest’anno dovrò essere più aggr

Nonostante si fosse tolto da poco il tutore al polso sinistro operato nemmeno tre mesi fa, durante la settimana bianca di “Wrooom” Casey Stoner si è fiordato senza problemi, sci ai piedi, sulle piste di Madonna di Campiglio. Chi pensava che l’australiano se la sarebbe presa comoda, per non rischiare di peggiorare la sua situazione fisica, s’è sbagliato. Stoner non solo ha sciato, ma ha anche preso parte alla gara di kart sul ghiaccio che ha chiuso, lo scorso 16 gennaio, la manifestazione. Bastonando nientemeno che il vice campione del mondo della Ferrari Felipe Massa.

Se tutto ciò non dovesse bastare a far capire che Casey sarà in perfetta forma in tempo per i test di Sepang, in programma dal 5 al 7 febbraio, ci ha pensato lui stesso a tranquillizzare tutti: “A Sepang sarò al cento per cento. L’innesto osseo si sta saldando bene, e da qui in avanti farò molto stretching per recuperare il movimento del polso”. Casey guarda al 2009 con fiducia, conscio di aver imparato dagli errori compiuti lo scorso anno: “Il 2008 è stato un anno di apprendimento: nella prima parte della stagione abbiamo trascurato alcuni problemi, non rendendoci conto di essere rimasti indietro in alcuni punti, rispetto alla concorrenza. In ogni caso, nonostante una rottura di motore (a Le Mans, ndr) e due cadute, siamo comunque arrivati secondi. Se riusciremo a non ripetere gli errori compiuti, possiamo migliorarlo”.

Parole che fanno capire la voglia di rivincita dell’australiano, che ha proseguito lanciando chiari messaggi a Rossi: “In fase di sorpasso dovrò essere ancora più aggressivo che in passato, perché prevedo che quest’anno ci saranno molte più gare combattute, simili a quella di Laguna Seca; nella mia carriera sono sempre stato molto pulito nel compiere i sorpassi, ora invece credo che sia arrivato il momento di essere più aggressivo. Ciò non significa che giocherò sporco, ma che dovrò essere semplicemente più cattivo, specialmente in frenata”.

Il riferimento ai sorpassi subiti da Rossi nel GP degli USA è evidente, anche se Casey ha evitato di fare polemiche. La nuova Desmosedici GP9 con il telaio in carbonio sembra nata molto bene: “In entrambi i test svolti con la GP9 sono stato veloce, nonostante usassimo le regolazioni della GP8, una moto completamente diversa, quindi senza dubbio ci sono dei margini di miglioramento. Dobbiamo lavorare in particolare su un paio di punti, soprattutto sul posteriore”.

L’ultimo elemento, ma non meno importante, che rende Stoner ottimista è l’arrivo di Hayden in squadra: “E’ bello avere una persona come Nicky nel team: sto comunicando con lui più di quanto abbia mai fatto con altri compagni di squadra. Lavorando assieme potremo capire meglio e più in fretta una serie di aspetti della moto, così da essere estremamente competitivi”.



Nicky Hayden

“Mi sento come Obama”



Abituato allo sguardo cattivo di Alberto Puig e a quello inespressivo di Dani Pedrosa, Nicky Hayden si è probabilmente sentito in paradiso quando è entrato nel box della Ducati, dove ha incontrato un amico come Stoner e tanta gente sorridente che lo ha accolto a braccia aperte. Se l’americano si è trovato bene sia a Valencia sia a Jerez, sulle nevi di Campiglio si è trovato anche meglio. “Mi sembra di stare in luna di miele. Finora nel team non ho trovato niente che non mi piaccia”. Dopo nove anni con la Honda (tre nell’AMA Superbike, sei in MotoGP), Hayden non poteva non essere emozionato quando, per la prima volta, ha indossato la tuta rosso Ducati. “L’ho messa qualche giorno prima di arrivare qui a Campiglio, per una sessione fotografica: ho provato

una sensazione stupenda, e mi sono sentito orgoglioso”. Nel giro di due test Nicky ha preso confidenza con una moto che per molti è stata decisamente ostica: a Valencia, a fine ottobre, ha ottenuto addirittura il miglior tempo su pista umida; a Jerez, con Stoner convalescente, ha girato con tempi vicinissimi ai primi. Tutto ciò lascia pensare che Hayden si adatterà molto bene alla Desmosedici, anche se qualche difficoltà c’è ancora. “La cosa che ho avvertito subito è che il motore tira parecchio, e questo è un aspetto sempre molto importante! Mi piace l’anteriore, molto stabile nelle curve veloci, anche se per il momento ho provato la moto soltanto a Valencia e a Jerez, circuiti abbastanza lenti. Credo che potremo andare ancora meglio su piste più

‘aperte’ come Sepang o Losail, dove ci saranno i prossimi test e dove si potrà sfruttare di più il motore. In uscita di curva a volte è complicato gestirla e si può perdere il controllo, però il telaio è rigido e il motore è potente”. Dopo aver sfruttato bene la carta Honda, vincendo il mondiale nel 2006, Hayden si rende conto della grande opportunità che ha ora in Ducati: Nicky partirà infatti alla pari con Stoner, a differenza di quanto è accaduto ultimamente alla HRC, dove Pedrosa era l’indiscusso numero uno. Al settimo anno di MotoGP, è inoltre una bella soddisfazione essere ancora in un team ufficiale: “Credo di aver dimostrato di avere la forza, anche mentale, per rimanere in questo campionato. Casey ha senza dubbio una personalità forte, e questo si nota

gressivo”



anche nel box, ma è così che si deve essere per rimanere in piedi in questo sport. Lui è simile a Rossi. Valentino, per esempio, sembrava apparentemente sempre in vacanza, ma appena scendeva in pista era sempre concentratissimo”. Nicky, comunque, sa che ora a parlare saranno soltanto i fatti: sin dai prossimi test di Sepang, dal 5 al 7 febbraio, dove sarà in pista con tutti gli altri avversari, sarà un osservato speciale. “In questo momento mi sento un po’ come Obama. Finora ho parlato tanto, ora si vedranno i risultati. Molti mi hanno già chiesto se penso al mondiale, ma io rispondo che prima devo pensare a rivincere una gara, dato che non vinco un GP dal 2006! Questo è il mio primo obiettivo”.

Ducati Desmosedici GP9 Specifiche tecniche

Motore 4 tempi, V4 a 90°,
raffreddato a liquido, distribuzione
desmodromica con doppio albero
a camme in testa, 4 valvole per cilindro.
Cilindrata 799cc
Potenza massima oltre 200 CV
Velocità massima oltre 310km/hv

Cambio estraibile a 6 marce,
con rapporti alternativi disponibili.
Frizione multidisco a secco
con dispositivo meccanico antisaltellamento.
Trasmissione finale a catena.

Iniezione elettronica indiretta Magneti Marelli,
4 corpi farfallati con iniettori sopra farfalla.
Farfalle controllate dal sistema EVO TCF
(Throttle Control & Feedback).
Carburante Shell Racing V-Power
Lubrificante Shell Advance Ultra 4
Accensione Magneti Marelli
Scarico Termignoni
Telaio In fibra di carbonio.
Forcellone in alluminio
Sospensioni Forcella Öhlins 42mm upside-down
ed ammortizzatore posteriore Öhlins,
con regolazione di precarico, freno idraulico
in compressione ed estensione.
Pneumatici Bridgestone,
anteriore e posteriore 16.5”
Impianto frenante Brembo, doppio disco
anteriore in carbonio da 320mm con pinze
a 4 pistoncini. Disco posteriore singolo
in acciaio con pinza a due pistoncini.
Peso a secco 148kg



Spettacolo in poltrona

Sia chiaro. Lo spettacolo a cui assisteranno gli appassionati presenti sulle strade dell'Ardeche e della Drome rimane unico. E ci mancherebbe. Ma lo sforzo organizzativo di Eurosport, per allestire la diretta di ben sette prove speciali del prossimo Rallye di Monte-Carlo è davvero da apprezzare. Ed allora per aiutare gli appassionati di questa specialità abbiamo deciso di proporre una piccola guida utile a seguire l'evento in diretta sui teleschermi del salotto di casa (o dell'ufficio di nascosto dal capo...).



I principali protagonisti della gara

- 1 Vouilloz-Klinger (Peugeot 207 S2000)
- 2 Basso-Dotta (Abarth Punto S2000)
- 3 Hanninen-Markkula (Skoda Fabia S2000)
- 4 Loix-Smets (Peugeot 207 S2000)
- 5 Rossetti-Chiarocossi (Abarth Punto S2000)
- 6 Kopecky-Stary (Skoda Fabia S2000)
- 7 Sarrazin-Renucci (Peugeot 207 S2000)
- 8 Auriol-Giraudet (Peugeot 207 S2000)
- 9 Ogier-Ingrassia (Peugeot 207 S2000)
- 10 Gardemeister-Tuominen (Abarth Punto S2000)
- 11 Alen-Alanne (Abarth Punto S2000)
- 12 Meeke-Nagle (Peugeot 207 S2000)
- 15 Burri-Gordon (Abarth Punto S2000)
- 16 Cavallini-Zanella (Peugeot 207 S2000)
- 18 Frau-Le Gars (Mitsubishi Lancer)
- 19 Proh-Dell'Agostino (Mitsubishi Lancer)
- 20 Artru-Virieux (Mitsubishi Lancer)





Sei ore di dirette su Eurosport (Sky canale 210)

Mercoledì 21 gennaio
Prova speciale n. 3 dalle 16 alle 17

Giovedì 22 gennaio
Prova speciale n. 5 dalle 10,30 alle 11,15

Giovedì 22 gennaio
Prova speciale n. 8 dalle 15,45 alle 16,30

Venerdì 23 gennaio
Prove speciali n. 11 e 12 dalle 19,30 alle 21,15

Venerdì 23 gennaio
Prove speciali n. 13 e 14 dalle 23,00 alle 01,00



5 DOMANDE PER CAPIRE

1 – Con il Mondiale ridotto ai minimi termini dopo i ritiri di Subaru e Suzuki, l'Intercontinental Rally Challenge può spiccare il volo grazie al Monte-Carlo?

Incoraggiati dall'arrivo della Skoda, i responsabili della serie lo sperano. È chiaro che fama del Monte darà un'ulteriore lucidata al "campionato alternativo" e, soprattutto, terrà un numero importante di appassionati incollati davanti al televisore per godersi le dirette programmate da Eurosport. Che sono un gran bel fiore all'occhiello.

2 – Come già proposto dal Sanremo, anche gli organizzatori monegaschi hanno rispolverato la magia della notte. È da prevedere un ritorno all'antico o sono invece dei canti del cigno?

I rally si sono sviluppati per anni conservando le loro peculiarità. E avrebbero continuato a farlo se sulla scena non fosse comparso David Richards con la sua Isc a imporre un format standard per tutti. I risultati sono stati deprimenti e uno dei cardini della filosofia dell'Intercontinental Rally Challenge è lasciare mano libera agli organizzatori. Del resto, adesso il sempre sorridente manager inglese è fuori dai giochi, anche nel mondiale c'è qualche apertura incoraggiante e non a caso a Cipro proporranno una tappa su asfalto e due su terra. Come nel tempo andato era la norma in Portogallo, a Sanremo e al Rac...

3 – Scorrendo l'ottimo elenco iscritti della gara monegasca non ci sono particolari rimpianti. Ed il fatto che manchi un accentratore come Loeb aumenta l'incertezza...

Già: senza il gatto i topi ballano e a ballare in prima fila sulle strade del Monte-Carlo saranno in parecchi. Ma il massimo, per la gara e per la serie, sarebbe stato avere al via anche l'Extraterrestre...

4 – Ormai rodiate e consacrate Peugeot e Abarth cosa hanno da temere dall'arrivo della Skoda?

La squadra céca è la grande incognita della stagione. Vari piloti hanno consumato migliaia di chilometri di strade nel corso dei test e i risultati, dice radio rally, sono stati più che incoraggiante. Ma un debutto è sempre un debutto, anche se la presenza di Mario Fornaris nello staff che ha realizzato la Fabia è davvero una bella garanzia.

5 – Solito domandone finale. Quante sono le possibilità che ad aggiudicarsi "la gara che vale una stagione" possa essere un binomio tutto italiano?

L'impresa è alla portata di Giandomenico Basso e pure di Luca Rossetti e non ci piove. Quantificare le loro chances, però, è roba da maghi veri e per farlo non basta scrutare i fondi del caffè...

ha collaborato Guido Rancati

Il programma completo

1. tappa: mercoledì 21 gennaio

07.30 partenza da Monaco

08.45 PS 1 – Tourette du Château-Saint Antonin – 24,77 km

13.12 PS 2 – La Motte Chalancon-Saint Nazaire le Désert – 23,27 km

14.17 Assistenza Pneumatici – Saillans (10')

15.47 Raggruppamento – Saint Jean en Royans (15' max)

16.05 **ES 3 – Saint Jean en Royans-Col de Gaudissart – 30,39 km**

17.45 Parco Assistenza A – Valence (45')

18.30 arrivo 1.tappa

2. tappa: giovedì 22 gennaio

08.15 partenza – Parco Assistenza B (20') – Valence

09.58 PS 4 – Labatie d'Andaure-Saint Pierre sur Doux – 25,30 km

10.38 **PS 5 – Saint Bonnet-Saint Julien Molhesabate-Saint Bonnet – 25,67 km**

12.03 PS 6 – Lamastre-Gilhoc-Alboussière – 21,92 km

13.28 Parco Assistenza C – Valence (20')

15.11 PS 7 – Labatie d'Andaure-Saint Pierre sur Doux – 25,30 km

15.51 **PS 8 – Saint Bonnet-Saint Julien Molhesabate-Saint Bonnet – 25,67 km**

17.16 PS 9 – Lamastre-Gilhoc-Alboussière – 21,92 km

18.26 Parco Assistenza D – Valence (45')

19.11 arrivo 2. tappa

3.tappa: venerdì 23 e sabato 24 gennaio

06.30 partenza terza tappa – Parco Assistenza E (20') – Valence

09.23 PS 10 – Montauban-sur-Ouvèze-Eygalayes – 30,42 km

14.08 arrivo sezione 5 – Monaco

18.22 partenza sezioni 6 e 7 – Monaco

18.25 Parco Assistenza F – Monaco (20')

19.40 **PS 11 – Col de Braus-La Bollène Vésubie –**

20.33 **PS 12 – Lantosque-Lucéram – 19,13 km**

22.00 Parco Assistenza G – Monaco (20')

23.15 **PS 13 – Col de Braus-La Bollène Vésubie – 34,68 km**

00.08 **PS 14 – Lantosque-Lucéram – 19,13 km**

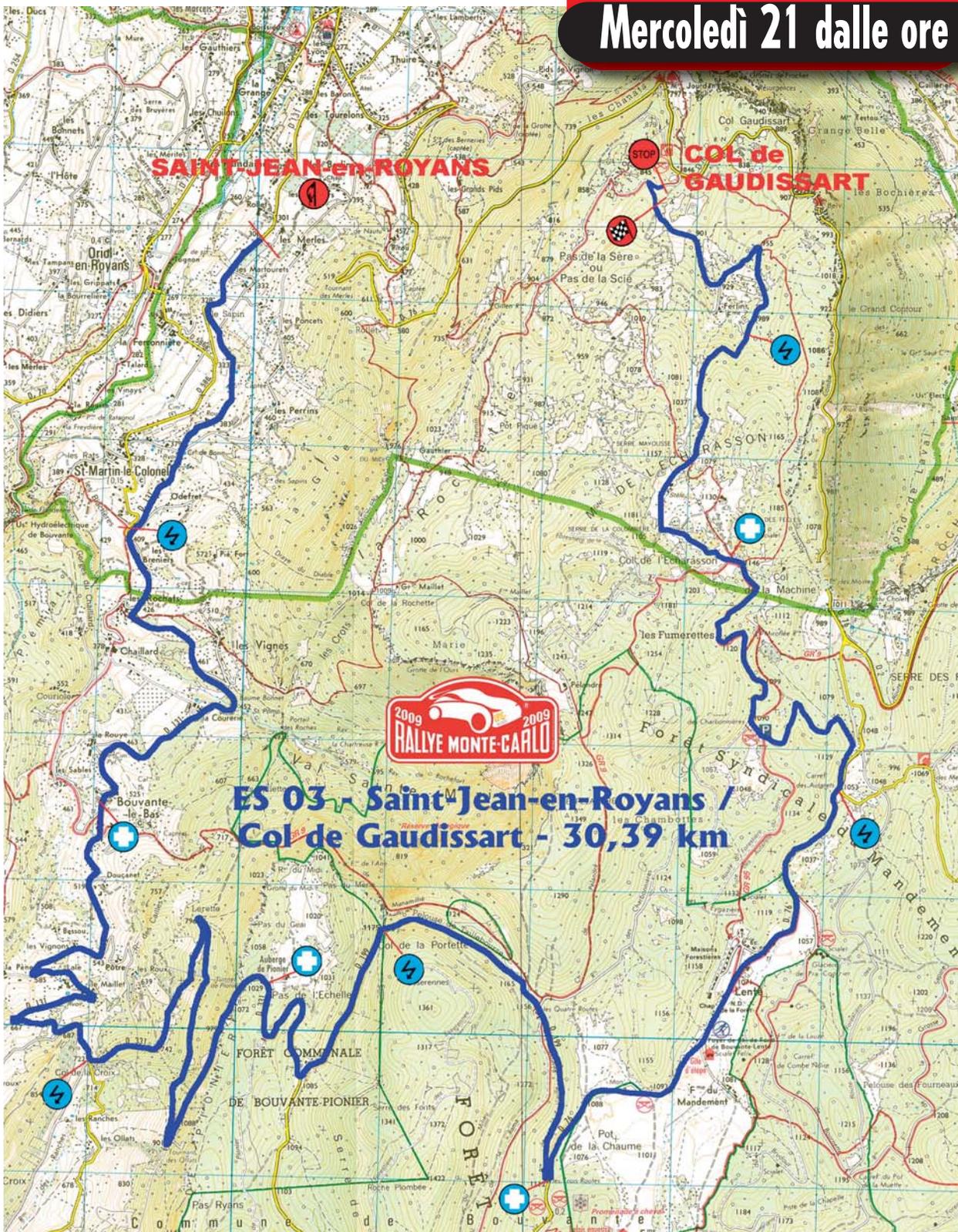
01.20 Parco Assistenza H – Monaco (10')

01.30 arrivo finale – Monaco

In rosso le prove speciali trasmesse in diretta dal canale satellitare Eurosport



Da vedere in TV
Mercoledì 21 dalle ore 16



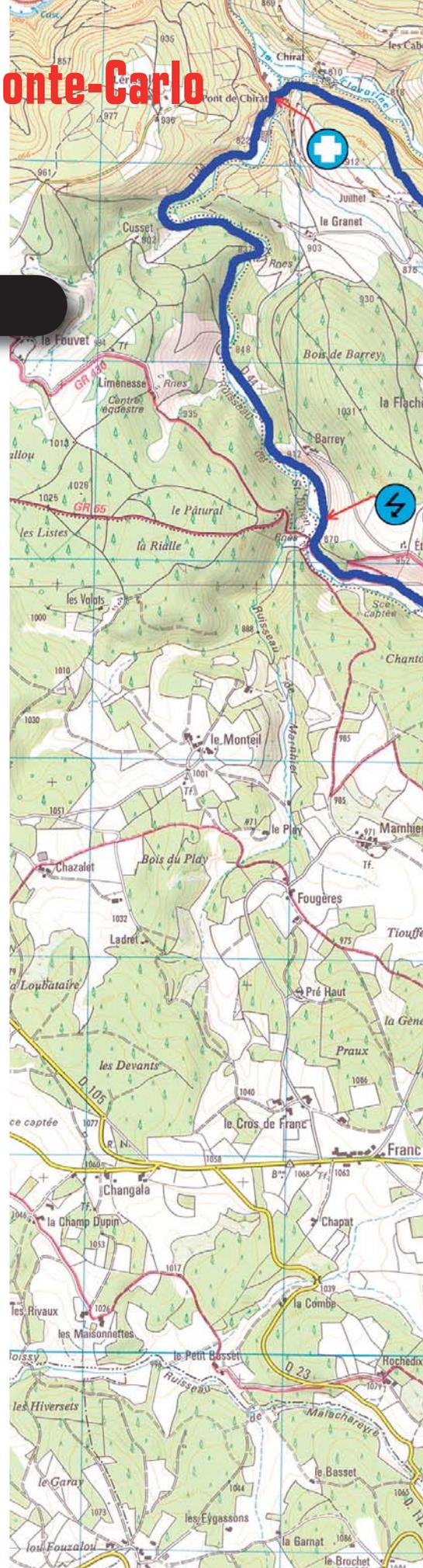
**ES 03 - Saint-Jean-en-Royans /
Col de Gaudissart - 30,39 km**

Si tratta di una classica prova della Drome. La partenza è fissata ad un'altitudine di 300 mt. su una strada larga. A Bouvante les Bas inizia la salita verso il Col de la Crox (alt. 720 mt) su una strada che si restringe e diventa accidentata. Dopo lo scollinamento lunghi tratti rettilinei con la strada con migliora fino alla galleria Pionnier (alt. 1100 mt). Dopo si entra nella foresta fino ad un crecevia dove i concorrenti prendono la D76 che è una strada larga e "scoperta" fino al bivio di Autarets. Da qui i concorrenti attaccano la salita verso il Col de l'Echarasson con l'arrivo che è piazzato poco dopo il col du Gaudissart

Da vedere in TV
Giovedì 22 dalle ore 10,30

Una delle prove "monumento" della gara, una specie di "circuitino" con partenza ed arrivo a poche centinaia di metri di distanza l'una dall'altro. La prova speciale inizia al centro sci di fondo (1100 mt.) con una lunga discesa che segue il fiume su una strada completamente riasfaltata fino ad una segheria (820 mt.), e che poi si arrampica verso l'altopiano attraverso la foresta all'intersezione D181/D18. Questo tratto è seguito da dei tratti nel bosco ad un'altezza tra 1000 e 1100 metri da St-Julien Molhesabate sino alla fine, su una strada più larga e ben asfaltata.

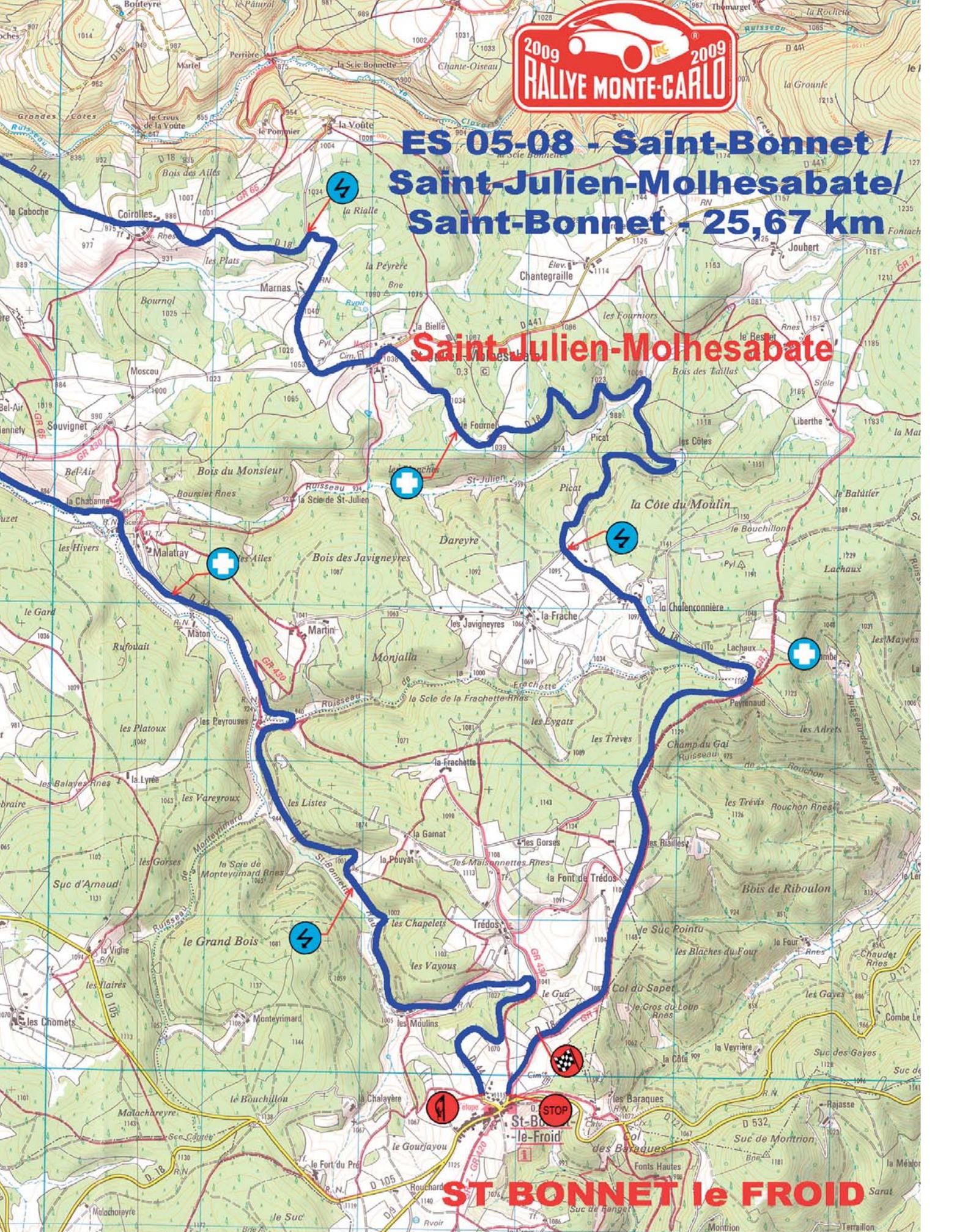
Record
Chris Atkinson (Subaru Impreza)
anno 2008
in 12'23"9





ES 05-08 - Saint-Bonnet / Saint-Julien-Molhesabate/ Saint-Bonnet - 25,67 km

Saint-Julien-Molhesabate

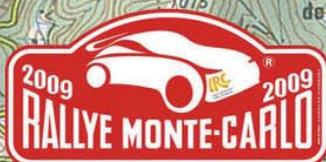


La prova inizia su una strada particolarmente frastagliata lungo il versante nord, con pendenza che aumenta progressivamente e rischio di neve e ghiaccio su lunghi tratti sino al Col de l'Orme. Poi si sale verso La Cabanette attraverso una successione di stretti tornanti senza respiro, su una strada rivolta a sud dall'asfalto sempre asciutto. Da Cabanette si torna indietro su un tracciato "al coperto" con l'attraversamento veloce del villaggio di Peira-Cava prima di tornare all'altopiano. Passaggio sul Turini e brusca discesa a La Bollène, senza nessuna possibilità di rilassarsi.



Da vedere in TV

Venerdì 23 dalle ore 19,30



ES 11.13 - Col de Braus - La Bollène-Vésubie
34,68 km



**ES 12-14 - Lantosque
Lucéram - 19,13 km**

**Da vedere in TV
Venerdì 23 dalle ore 21,15**

Accidentata partenza in salita sul lato della montagna sopra Vesuble con due curve strette prima di attraversare Loda, seguendo il tracciato classico fino a Lucéram sopra il Col de la Porte ed il Col St-Roch. L'arrivo di questa speciale sarà nel quartiere Bon Cour.

**Record
Marcus Gronholm (Peugeot 307)
anno 2004
in 13'46"1**

Lavori in corso

Prende forma la World Series Renault 2009. Gli organizzatori della categoria hanno reso nota la prima lista dei team che hanno effettuato le pratiche per la prima fase dell'iscrizione al prossimo campionato. Delle tredici squadre presenti la scorsa stagione, dodici sono apparse in regola, una è in fase di attesa. Si tratta della austriaca Interwetten che dovrebbe proseguire nel suo ruolo di team Telmex, l'azienda messicana di telecomunicazioni che appoggia la carriera di giovani piloti. Nel 2008, Interwetten schierava Salvador Duran e Pablo Sanchez, entrambi del programma Junior Telmex. Da rilevare che Interwetten non ha praticamente partecipa-

to ai test invernali di fine 2008. In ogni caso, la data finale per il completamento delle iscrizioni è fissata per il 27 febbraio. Ancora lontana dall'essere definita è la situazione piloti nella WSR. Il team campione in carica, il P1 Motorsport, si è accordato con James Walker, Carlin avrà Jaime Alguersuari (campione inglese F.3) e con ogni probabilità Oliver Turvey mentre Comtec ha concluso con Anton Nebilitskyi. Draco ha già firmato con entrambi i piloti: Marco Barba e Bertrand Baguette, gli stessi del 2008. Fortec si avvarrà ancora di Fairuz Fauzy, Pons sta cercando di riproporre Marcos Martinez, Prema avrà Omar Leal, Tech 1

schiererà nuovamente Charles Pic (sempre che non scappi in GP2) mentre Ultimate dovrebbe portare in pista Greg Mansell. Ancora senza piloti KTR, Epsilon e RC Motorsport. Al momento l'unico italiano che potrebbe gareggiare in World Series Renault è Federico Leo. Tra le novità, la possibile diretta sul canale satellitare Eurosport. Infine, un invito a Renault. Vista la difficile situazione economica mondiale con la quale i team e i piloti devono confrontarsi, è auspicabile che venga cancellata quella norma del regolamento sportivo in cui una squadra veniva penalizzata se non riusciva a schierare in tutte le gare la seconda vettura.



Nella foto, Salvador Duran nel 2008 con il team Interwetten. La squadra austriaca è l'unica a non essere presente nella lista iscritti per il campionato 2009



La situazione del mercato piloti

Carlin Motorsport	Jaime Alguersuari – TBA
Comtec Racing	Anton Nebilitskiy - TBA
Epsilon Euskadi	TBA - TBA
International Draco	Marco Barba – Bertrand Baguette
Interwetten	TBA - TBA
KTR	TBA – TBA
Fortec Motorsport	Fairuz Fauzy - TBA
P1 Motorsport	James Walker - TBA
Pons Racing	TBA - TBA
Prema Powerteam	Omar Leal – TBA
RC Motorsport	TBA - TBA
Tech 1	Charles Pic - TBA
Ultimate Signature Racing	Greg Mansell – TBA

La famiglia Master si allarga

La scorsa settimana gli organizzatori della International Formula Master hanno annunciato l'ingresso nella categoria di tre nuovi team. Si tratta del Campos Motorsport di Adrian Campos, già presente nella F.3 spagnola ed ora anche nel WTCC dopo il recente accordo con N Technology per la gestione della Honda, della inglese Hitech di David Hayle (F.3 spagnola ed Eurocup F.Renault) e della nuova formazione tedesca HBH Racing. Queste tre squadre vanno ad aggiungersi a Jenzer e Iris, a JD Motorsport, Pro Motorsport, JVA, Trident, Euronova, ISR, Cram e ADM. Al momento sono in corso trattative, come sempre in questa fase della stagione. Jenzer ha confermato Fabio Leimer e porta al debutto Pal Varhaug. Nella sua seconda squadra Iris, il team manager svizzero sta trattando con Simon Trummer (F.Renault) e Laurens Vanthoor (F.3 Tedesca). JD sta parlando con i piloti 2008 Sergey Afanasiev e Vladimir Arabadzhiev oltre che di Josef Kral. Tra gli altri piloti, Yuhi Sekiguchi è vicino ad Euronova, Filip Salaquarda a ISR, Cram sta parlando, tra gli altri, con Alessandro Kouzkin, Tomas Pivoda e il vice campione italiano della F.3 Edoardo Piscopo.





I team 2009

Jenzer Motorsport
Iris Project
JD Motorsport
Pro Motorsport
Team JVA
Trident Racing
Euronova Racing
ISR
Cram Competition
ADM Motorsport

I nuovi team 2009

Campos
Hitech
HBH

In televisione sul satellite di Eurosport

La International Formula Master che ha rinnovato l'accordo fino al 2012 con il canale satellitare Eurosport. La copertura televisiva riguarda le due gare per ogni weekend. Già diramato il programma 2009:

R1 - Pau (FRA)
Live on Eurosport International from 12.00
R2 - Pau (FRA)
Live on Eurosport International from 13.30

R3 - Valencia (ESP)
Live on Eurosport 2 from 13.00
R4 - Valencia (ESP)
Live on Eurosport International from 10.00

R5 - Brno (CZH)
Live on Eurosport 2 from 14.00
R6 - Brno (CZH)
Live on Eurosport International from 11.00

R7 - Brands Hatch (UK)
Eurosport 2 from 17.00 (Delayed)
R8 - Brands Hatch (UK)
Live on Eurosport International from 13.00

R13 - Oschersleben (GER)
Live on Eurosport 2 from 14.00
R14 - Oschersleben (GER)
Live on Eurosport International from 10.45

R15 - Imola (ITA)
Live on Eurosport 2 from 14.00
R16 - Imola (ITA)
Live on Eurosport International from 11.30

I migliori piloti del campionato 2009 potranno provare a fine stagione vetture della GP2, del DTM e del WTCC.

Accordi sono in corso con Indycar e Indy Lights

Gli italiani triplicano



Sono ben tre le squadre italiane presenti nella pre lista della Eurocup di F.Renault: la BVM di Giuseppe Mazzotti e le novità Draco, di Adriano Morini, e It Loox di Fabiano Belletti. Non figura invece la Prema, che come già annunciato sarà al via del campionato italiano di F3. I team presenti in tale lista (vedi sotto) dovranno però perfezionare l'iscrizione entro il 2 febbraio. Il totale delle vetture raggiunge l'invidiabile numero di

36. Le squadre tricolori dunque aumentano nonostante l'uscita di scena della Prema. BVM diventa quindi la veterana, una squadra dal clima familiare, attenta alla crescita dei giovani, che piano piano si sta guadagnando il rispetto anche in campo internazionale. Adriano e Nadia Morini hanno invece sempre spinto per ampliare il loro coinvolgimento nel motorsport. Presenti da protagonisti nella World Series Renault, i Morini

hanno voluto creare una sorta di filiera interna creando anche il Draco Junior Team grazie all'unione con Iquick, la squadra spagnola di Rodriguez che aveva debuttato nel 2008. C'è molto entusiasmo in casa Draco (che torna così nelle formule propedeutiche, come nei primi anni Novanta quando era coinvolta nella F.Opel Lotus) per questa nuova iniziativa che, addirittura, è stata allargata anche alla serie italiana con

l'accordo stipulato con il team Facondini. Poi c'è Fabiano Belletti, titolare della It Loox. La squadra dell'ex pilota laziale ha vissuto un 2008 da protagonista nella serie tricolore con Niky Sebastiani non perdendo di vista l'obiettivo iniziale: quello di allevare ragazzi in arrivo dal karting. Lo sbocco in Europa è quindi una logica conseguenza del loro programma iniziale, la giusta sfida per una squadra giovane, capace ed ambiziosa



*Nella foto,
Niky Sebastiani
del team It Loox
in lotta con
Quaife-Hobbs
della BVM.
Sono due delle tre
squadre italiane
che vedremo nella
Eurocup F.Renault*

Draco si unisce

Il team Draco entra nella F.Renault italiana. La squadra di Adriano e Nadia Morini, dopo avere intrapreso la via della Eurocup ha deciso di essere presente anche nella serie tricolore. Lo sviluppo di un programma ben strutturato per la creazione di un percorso professionale per giovani piloti è un progetto a cui i Morini credono fortemente e a

cui lavorano da tempo. Finalmente nel 2009 questo sogno si è realizzato, attraverso forti sinergie tra team di diversi campionati: dai kart al World Series Renault 3.5, passando dalla Formula Renault 2.0 europea, per arrivare fino alla Formula 1, creando un prezioso canale di collaborazione tra esperienze e capacità di grandi professionisti. Su

questa base nasce la collaborazione con il team Facondini Racing che, in vista della prossima stagione della Formula Renault 2.0 Italia, ha acquisito lo status di "Junior Team" Draco Racing.

Il team di Maurizio Facondini nasce nel 2001, partecipando con ottimi risultati ai Campionati di Formula Renault 2.0 euro-

peo ed italiano, con un Team Manager che aveva alle spalle già 30 anni di esperienza nel campo delle gare automobilistiche. Negli anni successivi, il Team Facondini racing continua la sua carriera nel campionato tricolore della Renault, conquistando buoni piazzamenti e molte soddisfazioni, fino ad arrivare alla stagione 2009 con un'im-



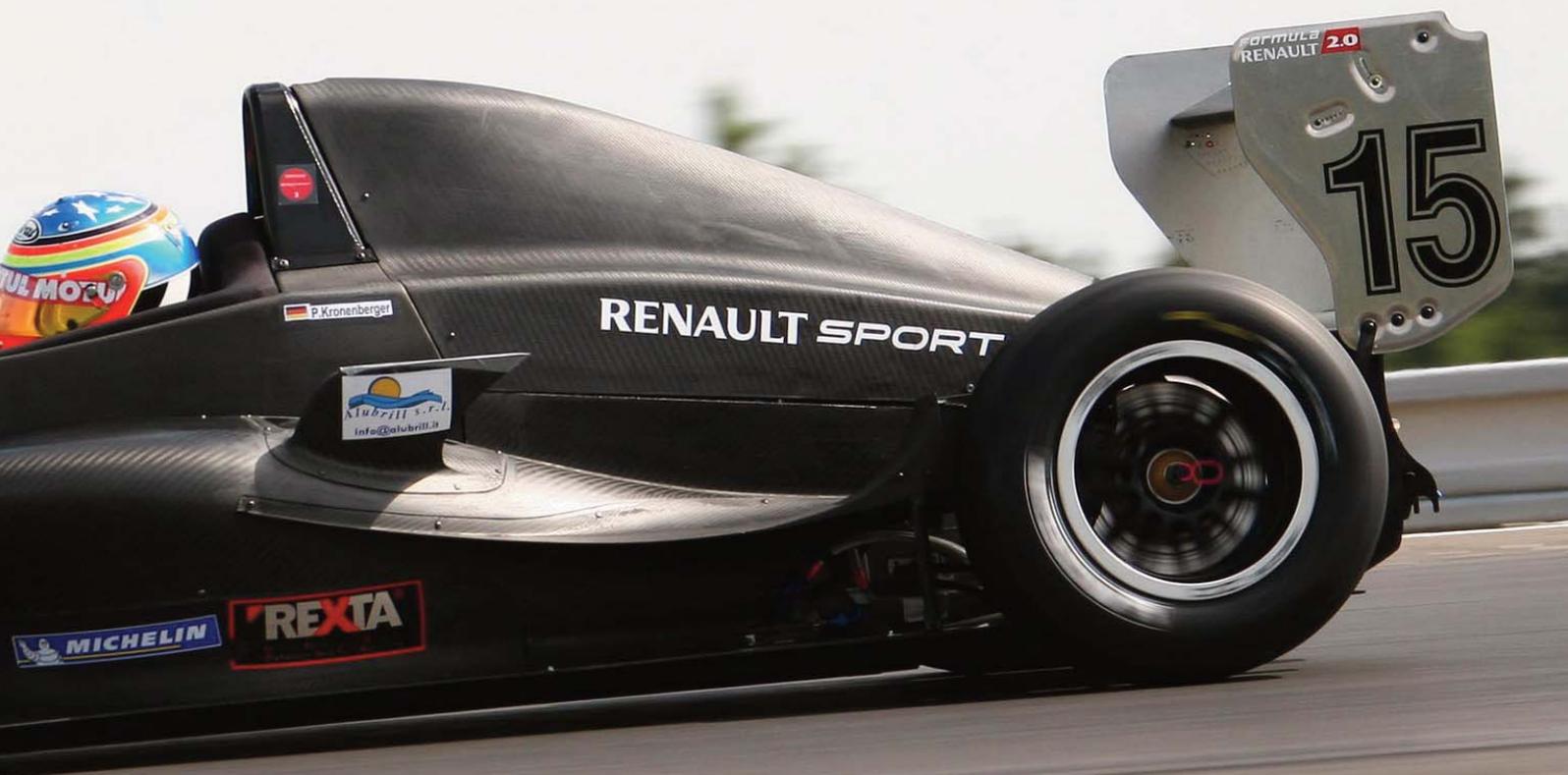
a Facondini

portante carta da giocare: la stretta collaborazione con il Team Draco, apprezzato e conosciuto da tutto il circus automobilistico. Con la nuova stagione, nasce quindi il Team Facondini by Draco racing, creando una nuova importante opportunità per la carriera dei giovani piloti. Ed è Romain Vozniak il pilota prescelto per la stagione 2009. Il pilota

francese, nato nel 1992, non ha ancora compiuto 17 anni ed è già una grande promessa nel mondo automobilistico. Nella prossima stagione del campionato Renault 2.0 Italia, che inizierà nel circuito di Monza il 4-5 aprile, Vozniak darà il meglio di sé per aprirsi la strada verso le formule superiori. Per quanto riguarda gli altri team che saran-

no al via della Renault tricolore, non vi dovrebbero essere particolari novità. Si sa da tempo della uscita di RP Motorsport, ancora non ha dato la conferma ufficiale la Prema mentre si attende una risposta da Van Amersfoort. In lista di attesa vi è la Alan Racing che dovrebbe rientrare. Poi BVM Minardi, CO2, Cram, Dueppì, It Loox, Jenzer, Tomcat.

**Nella foto,
la monoposto
del team Facondini
nel 2008 con
al volante
Patrick
Kronenberger**



Dalla F.1 ai kart un impegno a 3



La sala di assemblaggio motori



di Valerio Faccini

Definirli motoristi è riduttivo. Peggio: è sbagliato. L'Oral Engineering, azienda satellite della piccola galassia Oral, è una società di consulenza a tutto campo, per le due e le quattro ruote. A Baggiovara, sobborgo alle porte di Modena, l'azienda diretta tecnicamente da Mauro Forghieri si occupa indifferentemente di problematiche inerenti mezzi da corsa e mezzi destinati ad essere prodotti in serie. Dal 1995 spazia a trecentosessanta gradi nel mondo dei motori e anche le barche da offshore sono comprese fra le competenze dell'Oral Engineering. Tanto da essere partner della FG Sport, curando il regolamento tecnico e le verifiche del campionato Superstars, ed allo stesso tempo produttrice di un motore da kart a quattro tempi da 250 cc. Tra le attività che attualmente occupano la ventina di persone coordinate dal direttore generale Franco Antoniazzi, ci sono la produzione di componenti dell'impianto

idraulico e delle sospensioni di una vettura di F.1 (non italiana, è l'unico indizio che siamo riusciti a raccogliere in merito), e lo sviluppo di un motore diesel di serie per un costruttore indiano. Non solo: ci sono pure gli studi dei propulsori che equipaggiano le Honda del team Stiggy partecipante al



Mauro Forghieri

mondiale Superbike, quelli su una inedita unità a quattro tempi con valvole rotanti e un motore da motocicletta a dodici (!) cilindri. Tutto questo in un momento difficile per l'universo legato alla mobilità individuale: "Inizialmente avevamo molti più clienti nel settore racing che nel prodotto di serie", ammette l'ingegner Antoniazzi, parmense, dirigente e socio, insieme a Mauro Forghieri ed al presidente Sergio Lugli (a capo del gruppo Oral), della società. "Tutto il settore automobilistico è in crisi e le grandi Case hanno tirato i remi in barca per quanto riguarda l'innovazione. Ne abbiamo sofferto un pochino anche noi, ma

art 60°

essendo una realtà piuttosto piccola abbiamo trovato abbastanza facilmente gli sbocchi per poter andare avanti e continuare ad investire. Non lavoriamo più, come qualche anno fa, per un paio di grossi clienti: oggi ne serviamo diversi, ma più piccoli. Per proseguire ad operare ad un buon livello s'è reso necessario differenziare la nostra attività. Ad esempio stiamo sviluppando un motore diesel destinato alla produzione di serie di un Costruttore indiano per adeguarlo alle normative antinquinamento Euro5. A causa di grossi problemi che in India hanno con la qualità del combustibile, le regole sulle polluzioni sono ferme agli standard Euro 1".

Uno dei due "grossi clienti" citati dall'ingegner Antoniazzi è la BMW, per conto della quale all'Oral progettarono il P80, motore V10 di 3.000 cc. che ha equipaggiato la Williams di F.1 nel 2000. Il rapporto con la Casa di Monaco è proseguito realizzando una Moto GP. Partendo letteralmente da un foglio bianco (telaio e sviluppo aerodinamico compresi), a Baggiovara hanno realizzato vari studi e prototipi di motocicletta. Dapprima di 990 cc (col motore a tre cilindri derivato dall'unità di F.1), in seguito anche la 800 cc. Dopo la sospensione del programma, avvenuta nel 2007, quando la Casa bavarese ha deciso l'ingresso nel Mondiale Superbike con una propria moto di serie, Oral ha continuato a sviluppare in proprio quel progetto.



Memo

Come si divide il gruppo Oral

Il gruppo Oral consta di sei aziende specializzate nelle lavorazioni meccaniche per l'industria automobilistica e motociclistica.

- **Oral Officina Meccanica** che effettua lavorazioni su pezzi in titanio ed acciaio quali basamenti, bielle e testate.
- **Omesa** che realizza alberi a cammes ed alberi a gomiti.
- **Omi** effettua lavorazioni di precisione su particolari di grandi dimensioni
- **Oral Engineering**
- **Oral Racing**
- **Faber** l'unica azienda che opera in un settore diverso, quello delle ceramiche, producendo macchinari e sviluppando processi per l'industria



Il banco rulli



Un prototipo di MotoCp

Collaudatori di lusso: Cadalora, Haslam e Rolfo

Il banco prova a rulli, che può accogliere indifferentemente vetture a due ruote motrici o motociclette, è un accessorio fondamentale nello sviluppo dei motori. All'Oral il livello di sofisticazione nelle simulazioni è talmente elevato che le sessioni al banco a rulli sono svolte da piloti professionisti. Alle porte di Modena, Luca Cadalora, Roberto Rolfo e Leon Haslam si sono alternati in sella (ma con la moto ben ancorata ai ceppi) ad alcuni dei prototipi in fase di sviluppo per individuare le migliori mappature utili nei transitori e per definire il miglior sistema di anti saltellamento in staccata.



Un kart in sala prove

Quattro sale prova

La dotazione di strumenti all'Oral è di prim'ordine. Cinquemila metri quadrati coperti ospitano un bel po' di attrezzatura: quattro sale prova dotate di aria condizionata con temperatura costantemente mantenuta a 24°. Tutti i banchi, con freni da 100 a 1.000 cv, possono funzionare in automatico simulando un circuito con accelerazioni e decelerazioni ripetute migliaia di volte. Un banco a rulli in grado di frenare motori fino a 650 cv, un banco di flussaggio utile per lo sviluppo delle testate e due sistemi di acquisizione dati motore. Non mancano, all'Oral, un reparto di controllo qualità dotato di un macchinario tastatore a comando computerizzato per la verifica dimensionale dei pezzi ed un reparto elettronico, guidato da Stefano Egnati, che è impegnato, tra l'altro, a sviluppare sistemi elettronici per MotoGP e Superbike in accordo con Magneti Marelli.





Nei rally con BMW e Rover

Molti appassionati di rally ricorderanno la Bmw 318 is portata in gara da Alex Fiorio e Vittorio Brambilla nel Campionato Italiano Due Litri nella seconda metà degli anni '90. La tre volumi tedesca (che vinse il Rally dei Fiori, abbinato al Rally di Sanremo, nel 1995) era preparata dall'Oral e, pur con 200 cc in meno, risultava competitiva nel confronto con le Renault Clio e le Peugeot 306 di cilindrata maggiore. La 318 da rally servì da base di sviluppo per alcuni componenti utilizzati in seguito sulla Moto GP. Come quando fu portata in gara da Roberto Vescovi equipaggiata da un cambio semiautomatico con comandi al volante. Poi l'Oral schierò, per un paio di stagioni nel Campionato Italiano Rally Due Ruote Motrici, le Rover 218 gruppo N semiufficiali portate in gara da Stefano Bizzarri, Roberto Vescovi ed Andrea Maselli. Ancora: le scocche ed i roll-bar delle Mitsubishi Lancer Evo VII preparate da Ralliart Italy erano approntati dall'Oral. Si potrebbe andare avanti parecchio con l'elenco. Ci limitiamo a farlo per qualcuna delle attività attuali della factory emiliana, come il recupero ed il restauro di autostoriche di elevato pregio (anche esemplari unici) e lo sviluppo di un motore da scooter per conto di un costruttore giapponese.



Memo

L'identikit di Franco Antoniazzi

Se il percorso lavorativo di Mauro Forghieri è tanto noto da rendere superflua la pubblicazione del curriculum, meno conosciuto è quello di Franco Antoniazzi, suo socio e direttore generale di Oral Engineering. Nato a Bardi, nel parmense, cinquantatré anni fa, l'ingegner Antoniazzi iniziò a lavorare all'Iveco-Aifo dove si realizzavano i motori per le barche da offshore. In seguito fu assunto alla GES Ferrari (ove conobbe Forghieri) per occuparsi del montaggio motori, delle sale prova e dello sviluppo dei motori turbo. Poi passò alla Gilera, impegnata in quegli anni nel Mondiale Motocross, indi, dal 1984 all'89 fu responsabile dello sviluppo dei motori da competizione al reparto corse Aprilia come responsabile per il Motomondiale, l'amico Forghieri lo chiamò alla Lamborghini Engineering dove collaborò allo sviluppo della Lambo di F.1 e del motore dodici cilindri che fu installato su una McLaren. Venne testato con soddisfazione da Senna, ma l'accordo tra il team inglese e il motorista italiano sfumò per questioni economiche sollevate dalla Chrysler, all'epoca proprietaria della Casa di San'Agata, molti anni prima di entrare con Daimler nel pacchetto societario McLaren. Nel 1993, Lamborghini Engineering sviluppò, dopo il ritiro della Lancia, la Delta del Jolly Club con la quale Carlos Sainz partecipò al Mondiale Rally ed Antoniazzi ne era il responsabile del programma. Alla fine del 1994 Sergio Lugli, Mauro Forghieri e Franco Antoniazzi decisero di fondare una società di consulenza la cui proprietà fosse svincolata dai costruttori e, il 1 gennaio 1995, venne fondata Oral Engineering.

La novità è Hernandez

Tutto come prima. BMW Motorsport non modifica nulla nel proprio impegno nel WTCC. Lo si era intuito già da qualche settimana e le voci che volevano l'uscita della Casa di Monaco dal mondiale Turismo, per altri impegni nel DTM o nel GT, sono presto naufragati. BMW ha confermato le tre squadre già presenti nel WTCC, ovvero Schnitzer, ROAL Ravaglia e RBM. Cambia un solo pilota: lasciato libero Felix Porteiro, arriva Sergio Hernandez, come già era trapelato. Rimangono quindi Jorg Muller e Augusto Farfus col team di Schnitzer, Andy Priaulx con RBM e Alex Zanardi col nuovo

arrivato Hernandez da Ravaglia. BMW ha poi confermato l'impegno ufficiale nella American Le Mans Series. Il team prescelto è quello di Bobby Rahal che schiererà due BMW M3 nella categoria GT. I piloti che le guideranno sono Billy Auberlen, Joey Hand, Tommy Milner e Dirk Muller che torna così in BMW dopo le esperienze vincenti con la Ferrari.

Intanto la BMW, in compagnia della Chevrolet, ha concluso i test effettuati sul circuito di Portimao. Per la Casa tedesca erano schierati i team Ravaglia, RBM e Schnitzer oltre alla squadra Indipendente

Wiechers. Tutti i piloti ufficiali BMW erano presenti. Solo le due vetture di Schnitzer per Jorg Muller e Augusto Farfus e quella di Alex Zanardi per il team Ravaglia avevano le specifiche 2009. Tra le novità, la presenza nel team Wiechers di Colin Turkington, pilota inglese che corre nel BTCC per il RAC e che ha utilizzato questa sessione per allenarsi. Con la Chevrolet, sulla nuova Cruze c'era Robert Huff. Presenti anche team privati come il Templest con il pilota Harry Vaulkhard e una Lacetti del team Sweden guidata da Thomas Schie.



I team ufficiali BMW nel WTCC

Schnitzer

ROAL

RBM

Piloti BMW nel WTCC

Augusto Farfus

Sergio Hernandez

Jorg Muller

Andy Priaulx

Alex Zanardi

Alessandro Zanardi



Il team ufficiale BMW nella ALMS

Rahal-Letterman

Piloti BMW nella ALMS

Billy Auberlen

Joey Hand

Tommy Milner

Dirk Muller



Sergio Hernandez

Più forti per battere



Porsche ha reso noti i nomi dei dieci piloti ufficiali che parteciperanno ai vari campionati con vetture o motorizzazioni della Casa di Stoccarda. Marc Lieb e Richard Lietz saranno al via della classe GT2 della Le Mans Series con una 997 del team Proton. Una coppia di grande qualità che è stata appositamente scelta (i due non hanno mai corso in coppia) per contrastare gli equipaggi Ferrari. Nella Le Mans Series vi sarà anche Patrick Pilet con una 997 della Imsa Performance. Nel FIA GT correrà Emmanuel Collard con il team Penders e con una 997 GT2. E' però curioso constatare come la Porsche abbia deciso di puntare di più sulla LMS piuttosto del FIA GT. Nella American Le Mans Series, invece, Jorg Bergmeister e Patrick Long saranno assieme sulla Porsche GT2 del Flying Lizard. In ALMS anche Wolf Henzler che avrà una vettura gestita dal team Farnbacher-Loles. Piloti esperti e veloci che avranno il compito, come già avviene per l'Europa, di bloccare la Ferrari. Come avevamo già riportato, Porsche è uscita dalla ALMS classe LMP2 dove la RS Spyder aveva ottenuto vittorie e piazzamenti importanti contro Audi e Honda. La Casa di Stoccarda ha deciso di dirottare le proprie forze nella Grand Am, sempre con il team Penske. Romain Dumas e Timo Bernhard utilizzeranno la Riley a motore Porsche. Ancora da definire dove sarà impegnato Sascha Maassen.



Jorg Bergmeister - American Le Mans Series - Germania - Classe 1986



Timo Bernhard - Grand Am - Germania - Classe 1981



Emmanuel Collard - FIA GT - Francia - Classe 1971



Romain Dumas - Grand Am - Francia - Classe 1977

e le 430



Wolf Henzler – American Le Mans Series – Germania – Classe 1975



Marc Lieb – Le Mans Series – Germania – Classe 1980



Richard Lietz – Le Mans Series – Austria – Classe 1983



Patrick Long – American Le Mans Series – USA – Classe 1981



Sascha Maassen – da definire – Germania – Classe 1969



Patrick Pilet – Le Mans Series – Francia – Classe 1981

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

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

Mondiale Rally - Cipro

22 marzo

A1 Grand Prix a Mexico City
WTCC a Puebla
ALMS a Sebring

29 marzo

F.1 a Melbourne
GT italiano a Varelunga
CITE a Varelunga
F.Azzurra a Varelunga
Porsche Cup a Varelunga

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 Varelungia
 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 Varelungia
 F.Azzurra a Varelungia
 Superstars a Varelungia
 CITE a Varelungia
 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

**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