

Italiaracing
.net

MAGAZINE

n. 22

26 gennaio 2009

Giorgio Pantano

Un talento imbavagliato

Vincere in GP2 si è rivelato inutile ed ora il padovano è alla finestra. Scartata l'ipotesi del rientro in F.1, aspetta la chiamata dagli USA dal team Ganassi o Panther. E non esclude l'ipotesi di un anno sabbatico



Massimo Costa

Il prossimo 4 febbraio Giorgio Pantano festeggerà 30 anni. E lo farà nell'antipatico ruolo del disoccupato. Assurdo. Inconcepibile. La sua colpa? Essere nato nel 1979, quindi risultare indigesto al mondo della F.1 che ha assimilato, forse senza neanche accorgersene, la sciocca regola non scritta per cui se si hanno più di 23-24 anni, a stento si è graditi, più che altro sopportati. Come se le capacità di guida dipendessero dall'età. La carriera di Pantano è stata sempre difficile. Errori suoi, errori di chi lo gestiva. Ma da qualche stagione, il padovano aveva preso il giusto sentiero. Quello della GP2 per il rilancio verso una F.1 che lo aveva lasciato libero con troppa fretta alla fine del 2004, dopo una non positiva stagione con una Jordan catenaccio. Dal 2005 al 2009, Giorgio ha battagliato con team notoriamente non di primo piano, vincendo gare, facendosi apprezzare per l'impegno e per essere in grado di ribaltare le sorti delle squadre. Come con Campos, dive-

nuto col suo arrivo un team di vertice, come con Racing Engineering, che ha portato alla vittoria nel campionato. Pantano ha vinto il titolo dopo 4 anni e quindi, giustamente, si aspettava che anche lui, al pari dei suoi predecessori, venisse accompagnato in F.1. Invece, si è alzato un muro. Invalicabile. E' logico pensare che alla GP2 il successo di Pantano abbia dato parecchio fastidio anche perché ha battuto Bruno Senna, certamente un "ritorno" migliore per il marketing. Bruno Michel, boss della categoria, se ne è lavato le mani rifugiandosi dietro questa frase rilasciata a Sportauto: "In F.1 avremo Buemi e forse Senna". Ecco fatto, l'immagine della categoria è salva. Anche nel 2009 un ex pilota GP2 sarà in F.1. Anche se non è il campione. E allora ci si rifugia dietro i "ma". Pantano? Ma aveva già 30 anni, ma in F.1 si era già bruciato, ma ha vinto al quarto anno. Messaggio ai naviganti: un pilota ora sa che potrà anche spendere 1.3 milioni di euro per la GP2 e vincere il campionato ma rischiare di non trovare sbocchi in F.1. Un bell'affare.

Lo hanno dimenticato





L'intervista "Posso anche star"

Allora Giorgio come va? Cosa c'è all'orizzonte?

"Sto spingendo forte per correre negli USA, ma pensavo veramente che per me fosse giunto il momento di tornare in F.1. Ho aspettato, aspettato, aspettato... Bernie Ecclestone era stato molto carino, sembrava si volesse dare da fare per me. Magari ci ha provato, ma quando l'ho richiamato a inizio anno non l'ho trovato e non mi ha più cercato".

Quindi ti sei buttato alla ricerca di un team IndyCar

"Si già a novembre ho contattato Chip Ganassi e Michael Andretti, ma entrambi avevano già firmato contratti con i piloti per la stagione 2009. Non c'era più posto. Ho provato con Newman-Haas, ma porteranno in pista solo una macchina, l'eventuale seconda se si porta il budget. E' nato invece un bel rapporto con il team Panther che preparerebbero volentieri per me una seconda vettura, tanto che hanno detto di no a Conway. Ma tutto dipende da uno sponsor che stanno trattando. Ho sentito anche altri team, ma tutti chiedevano soldi. Quindi non mi resta che sperare nella Panther anche se la situazione è difficile per via della crisi economica".

Anche con Ganassi non è chiusa la porta.

"Assolutamente no. Con Ganassi sto lavorando per rimediare un budget che possa permettergli di allestirmi una terza monoposto. Lui ne sarebbe felice. Poi gli ho anche fatto questa proposta: caro Chip, accetto di fare la tua riserva, il terzo pilota, se mi dai la certezza di guidare per te nel 2010".

Quindi accetteresti di stare fermo un anno?

"Se ho la sicurezza di poter entrare da Ganassi come pilota ufficiale nel 2010 sì. Sto aspettando una sua risposta in merito".

Altre possibilità, ma in Europa?

"Ho intavolato trattative con Seat e BMW, ma non c'era posto. Ho parlato con Mercedes per il DTM, ma non mi hanno mai risposto. Ho chiamato Ratel, l'organizzatore del FIA GT, ma è stato chiaro dicendomi che i team hanno bisogno di piloti con la valigia. Solamente dagli USA ho riscontrato interesse nei miei confronti tanto che si erano fatti sotto quattro team di Indy Lights, la serie addestrativa alla IndyCar".

Insomma, non ci resta che sperare negli americani. Ma l'ambizione per avere vinto un titolo GP2 per nulla e non essere stato considerato dalla F.1 immagina sia grande.

"Grande è dir poco, ma me la sto facendo passare. Devo guardare avanti, alla mia carriera. Ma certo non mi ha fatto piacere sentirmi dire da Bruno Michel (organizzatore della GP2, ndr) che ho vinto al quarto anno e quindi non mi dovevo aspettare granché. Ma che c'entra? Non si tiene conto che non ho mai corso con ART, con iSport? Non si pensa che forse certi piloti che hanno vinto subito in GP2 lo hanno fatto con dei top team e non con le squadre con le quali ho gareggiato io? Team che hanno creduto in me, hanno anche investito economicamente, ed io li ho sempre ripagati con vittorie".

Quale era la chance per rientrare in F.1?

"L'unica possibilità era la Toro Rosso. Ma sapete cosa più mi da fastidio? Che non mi sia stata data la possibilità di fare un test, di dimostrare qualche cosa. Niente. Evitato. Anche da quelli della GP2 che, visto che ho vinto il loro campionato, potevano darsi da fare organizzandomi un test con la Renault che sta dietro alla categoria. Invece sono finito nel dimenticatoio".

"Sapete cosa mi da più fastidio? Che non mi sia stata data la possibilità di fare un test F.1, di dimostrare qualche cosa. Niente"
Giorgio Pantano



re fermo un anno”



2000

Campione F.3 tedesca – Team KMS



2001

9° F.3000 Internazionale – Team Astromega



2002

2° F.3000 Internazionale – Team Coloni



2003

3° F.3000 Internazionale – Team Durango



2004

Mondiale F.1 - Team Jordan



2005

6° GP2 – Team Super Nova

2005

26° Indycar – Team Ganassi (2 gare)



2006

5° GP2 – Team FMSI



2007

3° GP2 – Team Campos



2008

Campione GP2 – Team Racing Engineering





A tutto tes

Mugello, Portimao, Valencia. Su queste tre piste la scorsa settimana si sono divisi i team della F.1. Unici a rimanere con i motori spenti, Force India e Red Bull. La Ferrari ha scelto di girare sul tracciato toscano cancellando la trasferta a Portimao, in Portogallo, per motivi di meteo. Ma è parso subito chiaro che la verità risiedeva nel fatto di voler stare il più vicino possibile alla sede di Maranello per risolvere velocemente i problemi emersi col Kers nel primo shake down. La McLaren si è invece diretta in Algarve assieme a Toyota, Toro Rosso (unica a girare con la vettura 2008), Renault e Williams, con queste ultime che hanno anche presentato le loro nuove monoposto, vedi n° 21 del nostro Magazine. A Valencia infine, ha compiuto i primi passi la BMW Sauber F1.09. Vediamo allora nelle pagine precedenti, team per team, come si sono svolti i loro test.

st

Mugello
Ferrari

Portimao

McLaren, Renault, Williams, Toyota, Toro Rosso

Valencia

BMW

La F60 trova l'affidabilità



19-20 gennaio (pista bagnata)

Kimi Raikkonen

96 giri - 503 km

Miglior tempo 1'33"353

21-22 gennaio

Felipe Massa

207 giri - 1085 km

Miglior tempo 1'23"980

Totale giri - 303

Totale km - 1588

Guasti tecnici

Problema idraulico

Rottura del differenziale





“Come affidabilità la F60 merita un bell’otto. Come prestazioni bisognerà aspettare i confronti diretti con i nostri avversari. Direi che lasciamo una macchina piena di carico aerodinamico per trovare una specie di kart più difficile da guidare, con errori più probabili e quindi con la necessità di una maggiore abilità da parte dei piloti”

Felipe Massa

“La prima impressione, nonostante abbia trovato la pista sempre bagnata, è che tutte le cose nuove stanno funzionando a meraviglia. Anche il Kers ha reagito bene. Con questo sistema si ha più potenza ma per un periodo talmente breve che credo non potrà cambiare molto le cose. Sarà interessante, ma non decisiva”

Kimi Raikkonen

Sensazioni positive



19-20 gennaio (pista bagnata)

Pedro De La Rosa

90 giri - 421 km

Miglior tempo 1'37"512

21 gennaio

Lewis Hamilton

81 giri - 380 km

Miglior tempo 1'30"242

Totale giri - 171

Totale km - 801

Guasti tecnici

Rottura di un
sensore del
motore





“Questo primo test era pensato per farmi conoscere la nuova macchina e le regolazioni per cominciare a dare le prime indicazioni agli ingegneri. I tempi non sono importanti. Posso dire che sento bene la vettura anche se ho guidato per un solo giorno. La lista del lavoro da fare è enorme. Con la proibizione dei test durante la stagione e le poche sessioni nei prossimi due mesi, il tempo che rimane sarà molto intenso e critico per ogni squadra”.

Lewis Hamilton

Mistero giallo

➔ **19-20 gennaio** (pista bagnata)
Nelson Piquet
42 giri - 197 km
Miglior tempo - 1'45"860

21 gennaio
Fernando Alonso
84 giri - 394 km
Miglior tempo - 1'31"743

Totale giri - 126
Totale km - 591

Guasti tecnici
Problema elettrico
Rottura del motore





“E’ ancora troppo presto per dare un giudizio sulla nuova Renault R29. La stiamo scoprendo giro dopo giro e devo dire che è una vettura che si lascia gestire bene, sente le piccole variazioni che facciamo. Abbiamo poco tempo e ci sono tantissime cose ancora da apprendere. Peccato che la pioggia ci ha tolto una giornata intera di prove”

Fernando Alonso



Rimandata a febbraio

➔ **19 gennaio** (pista bagnata)

Kamui Kobayashi

46 giri - 215 km

Miglior tempo 1'50"989

20 gennaio (pista bagnata)

Jarno Trulli

30 giri - 140 km

Miglior tempo 1'42"399

21 gennaio

Timo Glock

63 giri - 295 km

Miglior tempo 1'30"878

Totale giri - 139

Totale km - 651

Guasti tecnici

Distacco di un
tubo dell'olio






“Ho girato con pista bagnata e con una temperatura bassa per cui era difficile mandare in temperatura le gomme. In queste condizioni è praticamente inutile capire una macchina nuova. Aspetto quindi i prossimi test che abbiamo organizzato in Bahrain. Lì capiremo il vero valore della TF109”

Jarno Trulli

“Ho potuto provare la macchina in condizioni di pista asciutta, ma ho perso tempo per un problema ad un tubo dell'olio che mi ha costretto a fermarmi lungo la pista. Alla fine ho fatto 63 giri, ma di fatto abbiamo girato troppo poco. Il feeling iniziale è buono, dovremo sfruttare al meglio la prossima tornata di test”

Timo Glock

Subito da guinness

 **19 gennaio** (pista bagnata)
Nico Hulkenberg
28 giri – 131 km
Miglior tempo 1'46"335

20/21 gennaio
Nico Rosberg
174 giri – 701 km
Miglior tempo 1'29"729

Totale giri – 202
Totale km – 832

Guasti tecnici
Nessuno



“Martedì 20 pioveva molto e non era possibile capire molto sulla validità della FW31. Ma il giorno seguente la pista era asciutta ed ho potuto girare parecchio. Penso di avere segnato un record: aver percorso il maggior numero di chilometri con una vettura di F.1 in un giorno e per di più senza problemi tecnici. Abbiamo provato diverse cose e rispettato il programma di lavoro. Ma è ancora presto per capire a che livello saremo rispetto agli altri team”

Nico Rosberg





Aspettando la STR4



19/20/21 gennaio

Sebastien Buemi

241 giri - 1.129

Miglior tempo 1'27"987

Guasti tecnici

Nessuno



Prestazioni indecifrabili



21/22 gennaio

Robert Kubica

215 giri - 861 km

Miglior tempo - Non comunicato

23/24 gennaio

Nick Heidfeld

183 giri - 733 km

Miglior tempo - Non comunicato

Totale giri - 398

Totale km - 1.594



“Siamo riusciti a completare quattro giorni di test veramente intensi con la nuova F1.09 senza soffrire particolari problemi tecnici. Ciò significa che il programma che avevamo previsto è stato perfettamente eseguito. La pioggia non è caduta a Valencia, a disturbarci è stato solamente un forte vento. Abbiamo provato al meglio l'uso delle gomme slick ed usato la versione 2009 del motore V8 con il nuovo limite a 18.000 giri e utilizzato ovviamente il Kers. L'affidabilità ottenuta è stata ottima. Essendo gli unici presenti a Valencia non sappiamo però dove ci posizioniamo rispetto alla concorrenza”

Walter Riedl, managing director



Kobayashi si conferma, Mortara sul podio

di Massimo Costa

Grande prova di autorità di Kamui Kobayashi che ha ribadito con forza di essere il numero uno della GP2 Asia 2008-2009. Il giapponese del Toyota Driver Program ha vinto la prima gara di Al Sakhir dopo che, partito col 3° tempo, ha superato in fase di partenza Jerome D'Ambrosio (2° in qualifica) e il leader nonché poleman Nico Hulkenberg al 13° giro. Poi ha preso il largo. E' stato un trionfo per il team Dams che ha raccolto una doppietta grazie anche al secondo posto di D'Ambrosio. Il belga ha fallito la partenza ritrovando

quarto, ma ha saputo risalire fino ad acchiappare la piazza d'onore salendo per la prima volta sul podio. Al debutto in GP2, Edoardo Mortara, 4° in qualifica, ha vinto la sfida con Hulkenberg nella speciale classifica rookie. L'italiano del team Arden ha lottato per tutta la corsa duelando prima con D'Ambrosio infine si è difeso dal tedesco. Mortara è così salito sul terzo gradino del podio. Hulkenberg, che partiva dalla pole, è scattato molto bene e per 13 giri ha tenuto la testa della gara. Poi Kobayashi lo ha sorpreso, ma dopo il pit-stop la Dallara del team ART del campione europeo della F.3 non era

più veloce come nelle prime fasi di corsa. Hulkenberg è così giunto quarto. Bella corsa di Davide Valsecchi che ha concluso quinto dopo essere partito dalla nona posizione. Un bel recupero che gli permette di ridurre a tre punti il distacco da Roldan Rodriguez nella classifica generale che lo vede terzo. Lo spagnolo del Piquet GP ha chiuso sesto senza particolari spunti. A punti anche Giedo Van der Garde, settimo, e Sergio Perez, ottavo, protagonista di una corsa grintosissima. Il messicano del team Campos partirà in pole in gara 2 per via della griglia invertita.

Photo
Pellegrini

MOMENTO CLOU

13° giro – Il sorpasso di Kobayashi a Hulkenberg



L'ordine di arrivo di gara 1, venerdì 23 gennaio 2009

- 1 - Kamui Kobayashi - Dams - 34 giri 1.00'10"318
- 2 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 5"892
- 3 - Edoardo Mortara - Arden - 18"570
- 4 - Nico Hulkenberg - ART - 19"436
- 5 - Davide Valsecchi - Durango - 20"368
- 6 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - 24"076
- 7 - Giedo Van der Garde - iSport - 24"748
- 8 - Sergio Perez - Campos - 27"462
- 9 - Javier Villa - Super Nova - 30"687
- 10 - Vitaly Petrov - Campos - 36"702
- 11 - Earl Bamber - Meritus - 38"042
- 12 - Hamad Al Fardan - iSport - 51"424
- 13 - Diego Nunes - Piquet GP - 55"560
- 14 - Michael Herck - Arden - 1'06"976
- 15 - Frankie Provenzano - Trident - 1'14"584
- 16 - Rodolfo Gonzalez - FMSI - 1'18"339
- 17 - Sakon Yamamoto - ART - 1'18"391
- 18 - Michael Herck - DPR - 1'18"559
- 19 - Michael Dalle Stelle - Durango - 1'46"185
- 20 - Marco Bonanomi - Meritus - 1 giro
- 21 - Kevin Nai Chia Chen - FMSI - 2 giri

Giro più veloce: Kamui Kobayashi 1'43"604

Ritirati

- 31° giro - James Jakes
- 21° giro - Giacomo Ricci
- 13° giro - Adrian Valles
- 0 giri - Yelmer Buurman
- 0 giri - Fabrizio Crestani



Kamui Kobayashi festeggia sul podio

La cronaca Giro dopo giro

Al via, rimangono fermi Yamamoto e Bonanomi, che per evitare il giapponese posto davanti a lui frena e spegne il motore. Hulkenberg scatta bene dalla pole mentre D'Ambrosio, in prima fila, viene risucchiato da Kobayashi e Mortara. Nel corso del 1° giro Crestani va in testacoda. Hulkenberg deve difendersi da Kobayashi mentre D'Ambrosio tenta di superare Mortara per il terzo posto. Al 5° giro, il doppiaggio di Chen da parte di Mortara sul rettilineo di arrivo permette a D'Ambrosio di sfruttare l'occasione e di infilarsi all'interno (non senza una toccatina) dell'italiano. Tenta di approfittarne anche Rodriguez, ma salta sul cordolo e perde una posizione a vantaggio di Villa. Si ritira Buurman. Al 6° giro il primo pilota a effettuare il cambio gomme è Petrov. La situazione: Hulkenberg, Kobayashi, poi a 6" D'Ambrosio, Mortara, Villa, Rodriguez, Van der Garde, Perez, Valsecchi, Bamber. Ricci è 14°, Provenzano 18°, Dalle Stelle 19°, Bonanomi 21°. Al 10° passaggio, Kobayashi è sempre in scia a Hulkenberg e tenta in tutti i modi di scavalcarlo. Valsecchi sale 8° superando Perez. Al 13° giro, il giapponese sorprende Hulkenberg alla prima curva. Il tedesco non ci sta e tenta subito di replicare. Valles, a centro gruppo, accosta a bordo pista e si ritira. Sorpasso con brivido di Villa su Perez, col messicano che gli rifila una ruotata sulla fiancata. Kobayashi prende il largo e porta il vantaggio sul rivale della ART a 2"5 al 16° passaggio. A metà corsa, Hulkenberg cambia le gomme mentre Perez si riprende la posizione su Villa. Vanno ai box per il pit D'Ambrosio poi Mortara e Rodriguez. Il belga rientra davanti a Hul-



Edoardo Mortara

kenberg che viene superato da Mortara. Il tedesco non ha più il ritmo dei giri iniziali. Al 20° giro è il turno di Kobayashi effettuare il pit. Il giapponese del Toyota Driver Program rientra in pista al comando. Kobayashi è tranquillamente primo seguito dal compagno D'Ambrosio che è a 7", poi Mortara e Hulkenberg in furioso duello mentre Bonanomi sigla il giro più veloce. Nelle retrovie, contatto tra Razia e Ricci con l'italiano che (all'interno) si gira. Kobayashi toglie il giro più veloce della gara a Bonanomi. La situazione a 10 tornate dall'arrivo: Kobayashi, D'Ambrosio, Mortara,

Hulkenberg, Rodriguez, Valsecchi, Van der Garde, Perez, Villa e Petrov. Provenzano è 17°, Bonanomi 20° e Dalle Stelle 21°. Valsecchi si avvicina a Rodriguez per il 5° posto e passa lo spagnolo al 30° giro. Il pilota del Piquet GP se la deve vedere con Van der Garde mentre si ritira ai box Jakes, sempre nelle ultime posizioni. Doppietta Dams mentre Mortara esulta sul traguardo per il 3° posto conquistato davanti a Hulkenberg e Valsecchi. Ultime curve con il debuttante Gonzalez che scorrettamente spinge letteralmente fuori pista Yamamoto.

Photo
Pellegrini

Perez porta in alto il Messico

di Massimo Costa

Prima vittoria in GP2 per un pilota messicano. Sergio Perez (**sopra**), del team Campos ha vinto gara 2 ad Al Sakhir, terza prova della serie asiatica. Il rookie del team Campos, pilota del programma Junior Telmex in arrivo dalla F.3 inglese, grazie all'ottavo posto in gara 1 è partito per la corsa sprint davanti a tutti. Perez si è mosso bene al via, senza esitazioni, facilitato anche dalla piazzola vuota al suo fianco. Doveva infatti esserci Giedo Van der Garde, ma l'olandese della iSport ha stallato quando doveva iniziare il giro di ricognizione. Spinto ai box è così partito dalla pitlane. Perez quindi non solo non ha commesso errori in fase di partenza, ma ha saputo tenere con autorità per tutta la gara la prima posizione. Prima allungando con sicurezza su Davide Valsecchi, poi resi-

stendo al ritorno del pilota italiano nel finale, quando da 2° il suo vantaggio si era ridotto a 0"5. Il messicano ha preceduto sul traguardo un ottimo Valsecchi. Sempre secondo, il pilota del team Durango ha pensato alla classifica del campionato incaricando cinque punti molto importanti che lo proiettano al secondo posto assoluto. Valsecchi ha tentato il forcing finale su Perez, ma ormai era troppo tardi. Incredibile il terzo posto conquistato da Jerome D'Ambrosio, decisamente il "Man of the Race". Il belga del team Dams è transitato ottavo al 1° giro. Ma non si è dato per vinto. Ha quindi superato Earl Bamber, il compagno Kamui Kobayashi, Roldan Rodriguez, Javier Villa e all'ultimissimo giro Nico Hulkenberg. Non ha avuto la sua stessa velocità Kobayashi, il vincitore di gara 1 e leader della GP2 Asia. Il giapponese della Dams, ottavo sullo schieramento, ha con-

cluso in sesta piazza rimediando un punticino. Hulkenberg (ART) ha rimediato il secondo quarto posto in 24 ore. Non male considerando che è al debutto, ma dopo la pole di venerdì era lecito aspettarsi molto di più. E' uscito dai punti Rodriguez, in difficoltà a partire da metà gara. Edoardo Mortara si è piazzato ottavo alle spalle di Bamber. L'italiano della Arden dopo il terzo posto di venerdì si è limitato a non fare errori. Nella conferenza stampa di gara 1 non si era nascosto: *"Il mio obiettivo per la seconda corsa è quello di fare il maggior numero di chilometri possibili. Non ho ancora il feeling giusto con la macchina, sono inesperto in questa categoria e quindi è importante vedere il traguardo. Non ritengo realistico poter concludere nuovamente tra i primi tre"*. Bella la rimonta di Marco Bonanomi che da ventesimo ha tagliato il traguardo in decima posizione.

La cronaca Giro dopo giro

Subito un colpo di scena quando le monoposto si muovono per il giro di ricognizione. Van der Garde, in prima fila, stalla e viene spinto in pit-lane dai commissari di pista. Partirà dalla corsia box. Al via, Nunes rimane fermo. Perez scatta in testa seguito da Valsecchi, Hulkenberg, Villa, Rodriguez e Kobayashi. Perez ha subito un buon passo e lascia metri importanti tra sé e Valsecchi. Dietro al sesto, Kobayashi, passano Bamber, D'Ambrosio, Mortara e Fardan. Provenzano è 15°, Bonanomi 17°. D'Ambrosio si sbarazza di Bamber e va nella scia del compagno Kobayashi che supera dopo due tornate. Perez è tranquillamente al comando mentre Jakes si ritira. A 14 giri dal traguardo, Valsecchi riduce da 2" a 1"6 il divario dal messicano del team Campos. La bella corsa di Fardan finisce in corsia box. D'Ambrosio è scatenato e sale ancora di una posizione passando Rodriguez a 11 tornate dall'arrivo. Lo spagnolo cede anche a Kobayashi. La situazione: Perez, Valsecchi, Hulkenberg, Villa, D'Ambrosio, Kobayashi, Rodriguez. Gonzalez si ferma. Perez riporta a 2" il vantaggio su Valsecchi. Mortara è nono, bella la rimonta di Bonanomi che dalla decima fila è già undicesimo. D'Ambrosio tenta di infastidire Villa e le manovre di disturbo riescono alla perfezione. Lo spagnolo della Super Nova sbaglia una frenata e il belga ne approfitta salendo al quarto posto. Mancano 4 giri al termi-

ne e Valsecchi spinge forte. E' ora a 1" da Perez. Ultima tornata. Perez vede la sagoma della Dallara di Valsecchi nello specchietto. Davide è a 0"6 da lui. Intanto dietro di loro, l'ineffabile D'Ambrosio compie un altro capolavoro superando con una bella azione Hulkenberg e guadagnando così il terzo posto. Perez resiste e va a vincere la sua prima gara in GP2 riportando al vertice il team Campos di Alejandro Agag.



Perez festeggia sul podio

L'ordine di arrivo di gara 2, sabato 24 gennaio 2009

- 1 - Sergio Perez - Campos - 23 giri in 40'14"642
- 2 - Davide Valsecchi - Durango - 0"749
- 3 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 8"081
- 4 - Nico Hulkenberg - ART - 8"675
- 5 - Javier Villa - Super Nova - 10"533
- 6 - Kamui Kobayashi - Dams - 11"116
- 7 - Earl Bamber - Meritus - 15"441
- 8 - Edoardo Mortara - Arden - 16"230
- 9 - Luiz Razia - Arden - 17"213
- 10 - Marco Bonanomi - Meritus - 17"821
- 11 - Sakon Yamamoto - ART - 18"323
- 12 - Vitaly Petrov - Campos - 25"466
- 13 - Yelmer Buurman - Ocean - 29"283
- 14 - Giedo Van der Garde - iSport - 36"850
- 15 - Frankie Provenzano - Trident - 41"242
- 16 - Giacomo Ricci - DPR - 44"677
- 17 - Fabrizio Crestati - Ocean - 45"389
- 18 - Michael Herck - DPR - 50"464
- 19 - Adrian Valles - Trident - 55"913
- 20 - Michael Dalle Stelle - Durango - 1'04"298
- 21 - Kevin Nai Chia Chen - FMSI - 1'07"235
- 22 - Diego Nunes - Piquet GP - 1'09"072
- 23 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - a 1 giro

Giro più veloce: Diego Nunes 1'43"913

Ritirati

- 14 giri - Rodolfo Gonzalez - FMSI
- 12 giri - Hamad Al Fardan - iSport
- 8 giri - James Jakes - Super Nova

Il campionato

- 1. Kobayashi 34 punti; 2. Valsecchi 24; 3. Rodriguez 22;
- 4. D'Ambrosio 17; 5. Villa 12; 6. Perez & Hulkenberg 10;
- 8. Bamber & Petrov 8.

MOMENTO CLOU

Al via del giro di ricognizione, Van der Garde, in prima fila, rimane fermo col motore spento



Al Settebello pia

Edoardo Mortara terzo in gara 1, Davide Valsecchi secondo nella corsa sprint. Il bottino dei piloti tricolori ad Al Sakhir, nella terza prova della GP2 Asia, è decisamente positivo. A loro, va aggiunto la buona prova in qualifica di Marco Bonanomi (nono) poi scia-

guratamente rimasto fermo alla via della prima gara quando davanti a lui si è bloccato Sakon Yamamoto. Ma il lecchese ha dato prova della sua abilità nella prova Sprint quando da ventesimo ha rimontato fino al decimo posto finale. Ha sorpreso Fran-

kie Provenzano che è salito per la prima volta su una Dallara GP2 in Bahrain e nelle due corse si è ben difeso giungendo per due volte quindicesimo. Il weekend di Giacomo Ricci è stato condizionato da problemi ai freni fin dalle prove libere. Poi un contatto

con Razia in gara 1 ha messo fine alle sue ambizioni mentre nella seconda corsa ha chiuso sedicesimo. Al traguardo nella seconda prova Fabrizio Crestani, diciassettesimo, subito fuori in gara 1. Due volte all'arrivo invece Michael Dalle Stelle.



Davide Valsecchi



Edoardo Mortara



Marco Bonanomi

ce il podio

Photo
Pellegrini



Fabrizio Crestani

Giacomo Ricci



Frankie Provenzano

Michael Dalle Stelle



Edoardo Mortara – Arden

Qualifica – 4°

Gara 1 – 3°

Gara 2 – 8°

Davide Valsecchi – Durango

Qualifica – 10°

Gara 1 – 5°

Gara 2 – 2°

Marco Bonanomi – Meritus

Qualifica – 9°

Gara 1 – 20°

Gara 2 – 10°

Frankie Provenzano – Trident

Qualifica – 24°

Gara 1 – 15°

Gara 2 – 15°

Fabrizio Crestani – Ocean

Qualifica – 19°

Gara 1 – Ritirato testacoda

Gara 2 – 17°

Giacomo Ricci – DPR

Qualifica – 23°

Gara 1 – Ritirato contatto

Gara 2 – 16°

Michael Dalle Stelle – Durango

Qualifica – 26°

Gara 1 – 19°

Gara 2 – 20°

Carroll non conosce rivali

Massimo Costa

Terza vittoria stagionale per il team Irlanda e la sua stella Adam Carroll. A Taupo, nella gara sprint, il pilota nord irlandese ha sempre occupato la prima piazza dopo essere partito dalla pole. Una prova di forza notevole quella di Carroll, che ha sempre controllato con agilità la corsa. Neel Jani ha fatto suo il secondo posto. Il pilota del team Svizzera, quarto nella prima fase di gara, non si è arreso e grazie al supporto del team, nel pit-stop è riuscito a rientrare in pista davanti a Robert Doornbos e Filipe Albuquerque, che lo precedevano. Buona la prova del team Italia con Edoardo Piscopo che dopo essere partito dalla nona piazza è risalito fino alla sesta. Nel finale non è riuscito a reagire a un attacco di Filipe Albuquerque ed ha tagliato il traguardo al settimo posto. Un risultato comunque positivo per gli azzurri che a Taupo hanno dato il benvenuto all'ingegnere Reggiani.

MOMENTO CLOU

La partenza perfetta di Carroll, che scattava dalla pole, e l'altrettanto ottimo cambio gomme del team Irlanda che ha permesso al pilota nord irlandese di rimanere al comando





Edoardo Piscopo



La cronaca Giro dopo giro

Al via Carroll non si fa sorprendere e imbocca la prima curva al comando seguito da Doornbos, Albuquerque, Jani, Duval, Martin e Piscopo. Guimaraes ha subito qualche problema mentre Andretti nelle ultime posizioni si libera di Duran. I primi tre hanno un passo diverso dagli inseguitori e lasciano Duval a qualche metro a difendersi da Martin. Bel sorpasso di Cong Fu su Hermanto. Al 5° giro, Carroll e Jani sono i primi a rientrare ai box per il cambio gomme obbligatorio (finestra aperta tra il 4° e l'8° passaggio). Operazione perfetta. La tornata seguente, si fermano Doornbos e Albuquerque, ma quando rientrano in pista si ritro-

vano dietro a Jani, balzato al secondo posto. Martin, che stava conducendo un'ottima corsa, taglia troppo un cordolo, urta qualcosa e gli si spezza la sospensione anteriore sinistra. All'8° giro si ritira ai box Morad. Piscopo è sesto in scia a Van der Drift ma deve guardarsi da Albuquerque. La situazione al 10° passaggio: Carroll, Jani, Doornbos, Duval, Van der Drift, Piscopo, Albuquerque, Fauzy, Karthikeyan e Zauggi. All'11° giro, Albuquerque sorprende con un sorpasso deciso alla variante Piscopo e si prende la sesta posizione. Anche Fauzy attacca l'italiano, ma questa volta Piscopo risponde al meglio. La corsa non ha più sussulti se non per l'errore in frenata di Cong Fu che finisce nella sabbia. Vince Carroll che incrementa il primo posto del team Irlanda nella classifica generale.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 25 gennaio 2009

- 1 - Irlanda - Adam Carroll - 15 giri 19'40"271
- 2 - Svizzera - Neel Jani - 1"488
- 3 - Olanda - Robert Doornbos - 3"559
- 4 - Francia - Loic Duval - 8"594
- 5 - Nuova Zelanda - Chris Van der Drift - 11"666
- 6 - Portogallo - Filipe Albuquerque - 12"665
- 7 - Italia - Edoardo Piscopo - 14"959
- 8 - Malesia - Fairuz Fauzy - 15"797
- 9 - India - Narain Karthikeyan - 20"973
- 10 - Sud Africa - Adrian Zaugg - 22"030
- 11 - Monaco - Clivio Piccione - 24"281
- 12 - Stati Uniti - Marco Andretti - 30"565
- 13 - Gran Bretagna - Dan Clarke - 31"005
- 14 - Indonesia - Satrio Hermanto - 32"361
- 15 - Brasile - Felipe Guimaraes - 33"134
- 16 - Messico - Salvador Duran - 40"601

Giro più veloce: Neel Jani 1'15"021

Ritirati

Australia - John Martin
Libano - Daniel Morad
Cina - Cheng Cong Fu





Jani

dalla paura al trionfo

Massimo Costa

Dodici giorni di ospedale, il terribile sospetto di una meningite. Poi dissolto. La vigilia di Taupo per Neel Jani è stata decisamente ansiosa. Ma tutto è finito al meglio e il pilota svizzero, seppure non al meglio della forma, è partito per la lontana Nuova Zelanda. Jani non ha avuto problemi fisici, ha recuperato in fretta conquistando un bel 2° posto in gara 1. Qualche dubbio poteva rimanere per la corsa lunga, 70 minuti in apnea. L'ex tester Red Bull F.1 ce l'ha fatta e addirittura è andato a conquistare la prima vittoria nella Feature Race del campionato 2008/2009, la seconda in assoluto dopo quella Sprint di Sepang. Jani ha fatto una grande partenza balzando da quinto a secondo alla prima curva. Ma contro Carroll, che occupava la prima posizione, sembrava non esserci nulla da fare. Invece, dopo il secondo pit-stop, l'irlandese in corsia box ha avuto un problema nell'inserire la seconda marcia, è entrato l'antistallo, e Jani lo ha passato. Una volta in testa, lo svizzero ha controllato la corsa e neanche l'ingresso in pista della safe-

ty-car per l'uscita di Clivio Piccione lo ha infastidito. Carroll ha conquistato il secondo posto, bella conclusione di un weekend memorabile che comprende anche due pole e una vittoria nella gara Sprint. Come sempre all'altezza della situazione il bravo Filipe Albuquerque che ha rimediato un terzo posto al quale è rimasto aggrappato fin dal via. Festa in casa Australia per la quarta piazza di John Martin. Questo ragazzo è una delle sorprese del campionato. Il piazzamento di Taupo va ad aggiungersi agli altri due quarti ottenuti nelle Feature Race di Zandvoort e Sepang. Doornbos ha concluso quinto, ma ha sbagliato completamente la partenza dalla prima fila. Anonima a Taupo la Francia, sesta con Loic Duval. Un errore nel finale gli ha fatto perdere la quinta posizione. Bene l'India con un battagliero Narain Karthikeyan che ha portato l'azzurra monoposto al settimo posto davanti a Marco Andretti che ha riscattato un weekend che pareva difficile. Applausi per Edoardo Piscopo e il team Italia, noni dopo essere partiti quindicesimi. Fairuz Fauzy ha buttato via un 7° posto che pareva certo con un testacoda.

Neel Jani festeggia all'arrivo



La cronaca Giro dopo giro

Duran parte dai box. Carroll è ancora una volta perfetto dalla pole quando scatta la gara. Non altrettanto si può dire per Doornbos che dalla prima fila si fa passare da Albuquerque e Jani. Lo svizzero supera anche il portoghese e si installa secondo dal quinto posto sullo schieramento. Primo giro turbolento con Morad che tenta un improbabile sorpasso su Van der Drift e danneggia il musetto tagliando la gomma al neozelandese che tra il disappunto del pubblico di casa infila la corsia box. Piscopo è 16°. Al 1° giro: Carroll, Jani, Albuquerque, Morad, Doornbos, Duval. Fauzy, Guimaraes, Andretti, Karthikeyan. Al 5° passaggio, Andretti perde tre posizioni ed Hermanto va in testacoda. Guimaraes taglia la chicane, ma rimane davanti a Karthikeyan. Il brasiliano ha un condotta di gara decisamente sopra le righe. Respinge un attacco dell'indiano costringendolo sulla terra della variante. Karthikeyan viene passato da Piccione. Guimaraes finge poi di non vedere Piccione al suo interno, dopo un altro errore. Contatto inevitabile con Guimaraes che si gira e Piccione che rovina il musetto saltellando nella via di fuga. Carroll è il primo a effettuare la prima serie di pit-stop per il cambio pneumatici. L'irlandese si ferma al 9° giro, Jani lo farà al 10°, Doornbos al 12° (problema con ruota posteriore destra), Albuquerque al 13°. Dopo che tutti hanno effettuato la sosta, Carroll conduce al 15° passaggio con 3"4 su Jani, 4"5 su Albuquerque, 6" su Martin e 12"2 su Duval. Seguono Doornbos, Fauzy, Karthikeyan, Andretti (ottimo recupero), Clarke, Piscopo, risalito 11°. Al 17° giro, Cong Fu ripete l'errore di gara 1 girandosi mentre era 12°, ma questa volta riparte. Al 19° passaggio, Clarke (10°) perde il retrotreno in una curva a sinistra mentre inseguiva Andretti e finisce nella sabbia. L'inglese inserisce la prima e riprende la corsa. Nuova escursione fuori pista, stavolta solitaria, di Piccione (staccato di tre giri) che porta altra terra sull'asfalto. Albuquerque è il più rapido in questa fase centrale della corsa. Sono Martin e Duval tra i leader ad aprire la serie dei secondi pit-stop al 24° giro. Imitati la tornata seguente da Carroll e Jani, vicini di box. E qui c'è il colpo di scena. Cambiate le gomme, Carroll in fase di ripartenza non riesce ad inserire la seconda marcia e Jani lo passa in accelerazione. Al 26° giro è Albuquerque a fare il pit. La situazione al 28° passaggio: Jani, Carroll a 1"9, Albuquerque a 3"7, Martin a 11"6, Duval a 16", Doornbos a 21"6 poi Fauzy, Karthikeyan e Piscopo che ha guadagnato un'altra posizione ed è 9° davanti ad Andretti e Zaugg. Cong Fu (13°) rice-

ve un drive-through in quanto nel pit-stop è ripartito tirandosi dietro il carrellino che solleva la vettura creando una situazione di pericolo. Albuquerque recupera 1" su Carroll quando siamo al 35° giro, 15 al traguardo. Jani ha 1"6 sull'irlandese, e 2"7 sul portoghese. Piscopo tiene agilmente la nona piazza. E' a 3"6 da Karthikeyan ed ha 5" di vantaggio su Andretti. Piccione finisce la sua corsa nella sabbia. Taglio di variante per Guimaraes. Tutto viene rimesso in discussione quando al 38° giro la direzione gara manda in pista la safety-car per consentire il recupero della vettura di Piccione, rimasta in posizione pericolosa. La corsa riprende al 40° giro e non si verificano variazioni di classifica. Al 41°, Andretti supera Piscopo per il 9° posto. Duran (12°) entra ai box per ritirarsi dopo una divagazione nella terra. Al 44° giro, Hermanto (doppiato) si gira nell'ultima staccata prima del traguardo. Duval, che lo segue, arriva lungo e Doornbos lo infila per il 5° posto. Arriva Fauzy e forse distratto va in testacoda perdendo la settima piazza. A 4 giri dal termine: Jani, Carroll, Albuquerque, Martin, Doornbos, Duval, Karthikeyan, Andretti, Piscopo, Zaugg. Nulla cambia fino alla bandiera a scacchi e Jani festeggia la sua seconda vittoria, la prima nella Feature Race.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 25 gennaio 2009

- 1 - Svizzera - Neel Jani - 50 giri 1.06'19"574
- 2 - Irlanda - Adam Carroll - 1"047
- 3 - Portogallo - Filipe Albuquerque - 2"379
- 4 - Australia - John Martin - 10"593
- 5 - Olanda - Robert Doornbos - 14"402
- 6 - Francia - Loic Duval - 17"423
- 7 - India - Narain Karthikeyan - 20"215
- 8 - Italia - Edoardo Piscopo - 23"156
- 9 - Sud Africa - Adrian Zaugg - 23"347
- 10 - Malesia - Fairuz Fauzy - 26"832
- 11 - Stati Uniti - Marco Andretti - 45"799
- 12 - Gran Bretagna - Dan Clarke - 1 giro
- 13 - Nuova Zelanda - Chris Van der Drift - 1 giro
- 14 - Cina - Cheng Cong Fu - 1 giro
- 15 - Brasile - Felipe Guimaraes - 1 giro

Giro più veloce: Neel Jani 1'15"021

Ritirati

- 1° giro - Libano - Daniel Morad
- 33° giro - Monaco - Clivio Piccione
- 42° giro - Indonesia - Satrio Hermanto
- 43° giro - Messico - Salvador Duran

Il campionato

- 1. Irlanda 65; 2. Svizzera 52; 3. Portogallo 49; 4. Francia 41; 5. Olanda 38; 6. Nuova Zelanda 35; 7. Malesia 31; 8. Australia 30; 9. Sud Africa 17; 10. Gran Bretagna, Stati Uniti 16; 12. Monaco, Italia 9; 14. India 5; 15. Brasile, Corea, Cina 4; 18. Libano 3.



MOMENTO CLOU

Al 24° giro, dopo il secondo pit-stop, il leader Carroll mentre si sta avviando verso l'uscita della corsia box è costretto a rallentare per l'inserimento dell'anti-stallo per un paio di secondi. Jani lo supera e va a vincere la corsa



"Missione compiuta per David Donohue. Nato 42 anni fa a Moorestown, New Jersey, Donohue è stato la vera forza propulsiva del Brumos Racing, raggiungendo il successo a quarant'anni di distanza dal padre Mark, leggenda della CanAm, scomparso in Formula 1 a Zeltweg nel lontano 1975"

Donohue, un tu

di Marco Cortesi

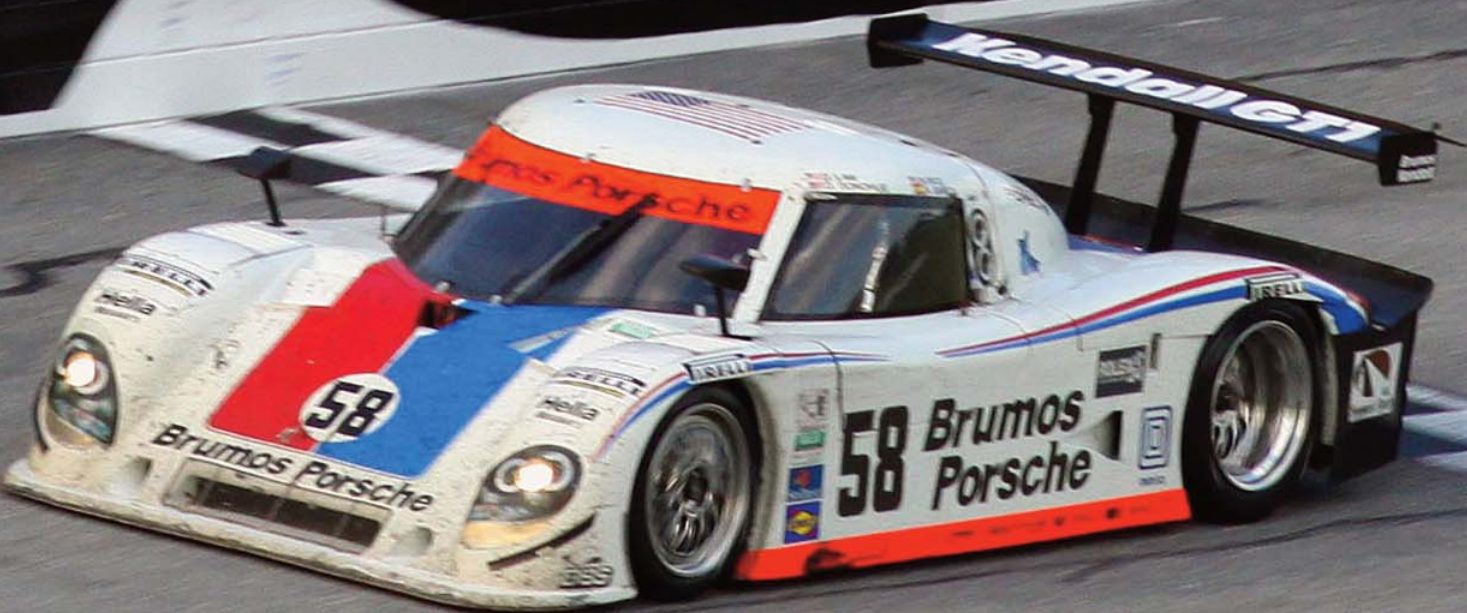
È festa grande per il Brumos Racing nella 24 Ore di Daytona. La squadra di Bob Snodgrass conquista primo e terzo posto, schiacciando il tentativo del team Ganassi di conquistare il quarto alloro consecutivo nella maratona della Florida, prima prova stagionale del campionato Grand Am. A trionfare, vero e proprio uomo di punta, David Donohue che, dopo aver conquistato una risicatissima pole position ai danni di Timo Bernhard, ha condotto l'assalto finale nei confronti di Juan Pablo Montoya. Dopo il sor-

passo, avvenuto a meno di 40 minuti dal termine, Donohue ha retto il forcing del colombiano nelle concitate fasi finali grazie ad una gestione quasi perfetta nel traffico delle vetture doppiate e al poderoso allungo del motore Porsche. Il margine sul traguardo, 165 millesimi, è il più ridotto della storia della corsa, al termine di tre ore che hanno visto quattro vetture con tre motorizzazioni e due telaisti diversi lottare apertamente per la vittoria. A dividere la gioia di Donohue, un parco piloti ben assortito. Antonio Garcia, il "novellino" del gruppo, ha mostrato ottime doti velo-

cistiche (suo il giro più veloce) nonostante un'uscita di pista che avrebbe potuto compromettere il risultato. A Buddy Rice, una volta in crisi nera quando si trattava di girare a... destra, va riconosciuto invece il merito di aver saputo lavorare su se stesso, arrivando a migliorare il proprio passo, anche grazie al valore formativo della Daytona Prototype, portandolo ai livelli dei principali avversari. Infine è da sottolineare la prova maiuscola di Darren Law, sempre e costantemente su ritmi elevatissimi risultando spesso e volentieri il più rapido in pista. ▶

segue a pag 36

ffo nella storia



A completare il podio, alle spalle della Lexus Riley di Montoya, Pruett e Rojas, è stato l'equipaggio di Borcheller, France, Barbosa ed Haywood pronto, dopo anni di fedeltà a Brumos, ad assumere un ruolo dirigenziale senza aver realizzato il sogno della sesta vittoria nella 24 Ore. Anche in questo caso, come testimoniano poco i più di 5 secondi di distacco sul traguardo, la prestazione complessiva è stata impeccabile. Tra le delusioni, spicca invece in maniera evidente la *débacle* Ford che conta, su sette vetture schierate, sei ritiri con la stessa motivazione: unici a sfuggire all'ecatombe, gli uomini Suntrust. Al volante nel finale, Max Angelelli ha fatto il possibile per agganciare il terzo posto, chiudendo però più staccato. Comunque, il bolognese ha recuperato punti utili per il campionato in cui, lasciato Pedro Lamy, ritroverà come compagno Brian Frisselle. Ad essere sfortunato è stato anche l'equipaggio Penske. Briscoe, Bernhard e Dumas hanno visto andare in fumo la trasmissione della loro Riley dopo aver

vissuto fino a quel momento da protagonisti assoluti. Problemi tecnici hanno coinvolto la Pontiac Riley di Fogarty, Gurney, Vasser e Johnson, fermata a più riprese dietro il muretto, mentre è stata una toccata a "neutralizzare" le speranze di Dixon, Dario Franchitti e Lloyd, con il neozelandese campione Indycar costretto a fermarsi dopo la perdita del cofano anteriore.

Poca gloria per i progetti a budget più ridotto: mai stata in grado di mettere parola per un piazzamento in top-10, la Riley motorizzata BMW di Tucker/Bouchut/Zabinski/Matos ha chiuso al diciannovesimo posto, mentre peggio è andata allo Spirit Of Daytona, con i tre motociclisti Pridemore, Russell e Ward affiancati a Cosmo. Dopo una serie di problemi dovuti a testacoda, fuoripista ed affidabilità, è stato quest'ultimo a vedere la parola fine quando la sua Coyote ha preso fuoco in corsia box. Sempre fuori dalla lotta per le posizioni di vertice Mears, Wallace, Finlay e Danica Patrick, al debutto col Childress-Howard Racing.



I terzi classificati, Barbosa-Borcheller-France

Il motore del trionfo

Derivazione: Porsche 997 GT3 RSR Evo 09

Architettura: 6 cilindri boxer

Cilindrata: 3.99 litri

Potenza: circa 500cv

Limitatore: 9200 giri

Massima pressione carburante: 5.2 bar

I VINCITORI

David Donohue
Antonio Garcia
Buddy Rice
Darren Law

Riley-Porsche
Team Brumos



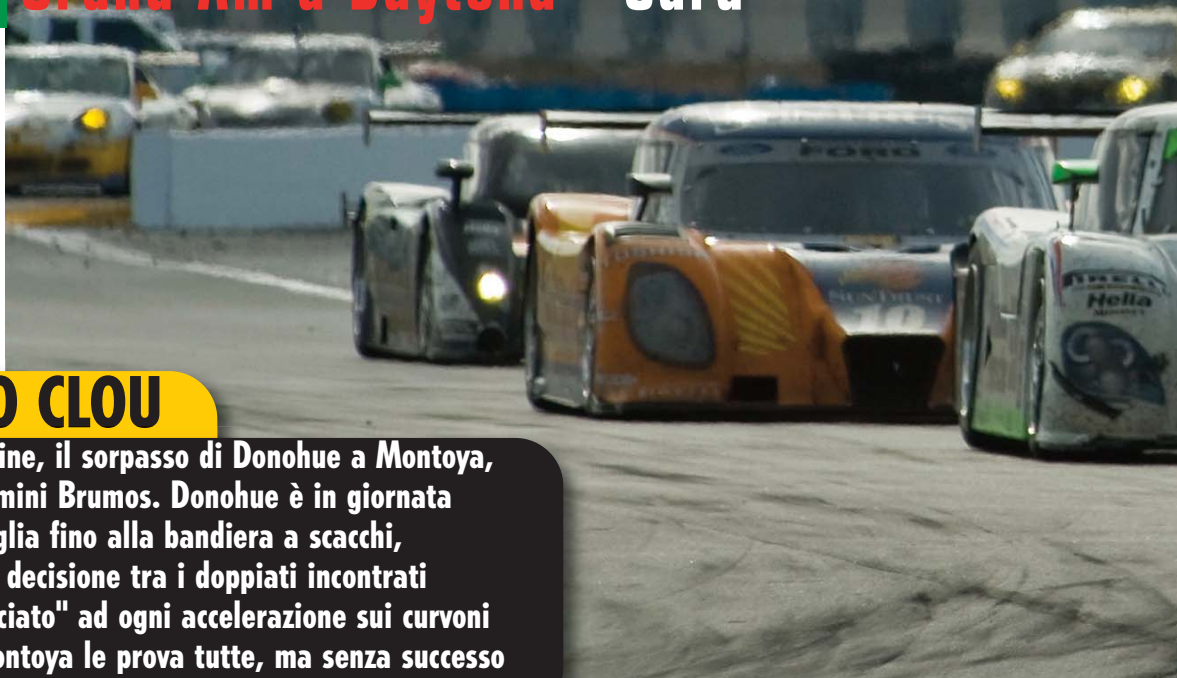
L'ordine di arrivo, domenica 25 gennaio 2009

- 1 - Donohue/Law/Rice/Garcia (Porsche/Riley) - Brumos - 735 giri
- 2 - Pruett/Rojas/Montoya (Lexus/Riley) - Ganassi - 0.167
- 3 - France/Barbosa/Borcheller/Haywood (Porsche/Riley) - Brumos - 5.504
- 4 - Taylor/Angelelli/Frisselle/Lamy (Ford/Dallara) - SunTrust - 10.589
- 5 - Dixon/Franchitti/Lloyd (Lexus/Riley) - Ganassi - 4 giri
- 6 - Briscoe/Bernhard/Dumas (Porsche/Riley) - Penske - 18 giri
- 7 - Johnson/Gurney/Fogarty/Vasser (Pontiac/Riley) - Stallings - 21 giri
- 8 - Wallace/Finlay/Patrick/Mears (Pontiac/Crawford) - Childress-Howard - 33 giri
- 9 - Marks/Lally/Valentine/Bergmeister/Long (Porsche 997) - TRG - 40 giri
- 10 - Ballou/Pumpelly/George/Collard/Lietz (Porsche 997) - TRG - 41 giri
- 11 - Martien/Zacharias/Maassen/Pilet (Porsche 997) - Wright - 44 giri
- 12 - Edwards/Collins/Magnussen (Pontiac GXP.R) - Banner Racing - 46 giri
- 13 - Farnbacher/Lux/Marsh/Roush (Porsche 997) - Farnbacher - 47 giri
- 14 - Liddell/Davis/Bucknum (Pontiac GXP.R) - Stevenson - 51 giri
- 15 - Johnson/Lacey/Neam/Westbrook/Sofronas (Porsche 997) - Farnbacher - 55 giri
- 16 - Keen/Werner/Henzler/Westbrook/Farnbacher (Porsche 997) - Farnbacher - 59 giri
- 17 - Assentato/Segal/Longhi/Plumb (Mazda RX-8) - SpeedSource - 60 giri
- 18 - Jacalone/Jacalone/Pobst/Bonilla/Lewis (Porsche 997) - Gotham - 60 giri
- 19 - Tucker/Bouchut/Zabinski/Matos (BMW/Riley) - Level5 - 70 giri
- 20 - Taylor/Beyer/Taylor/Marti (Pontiac/Riley) - Beyer - 73 giri
- 21 - Forest/Merrill/Barrett/Westphal/Salvo (Pontiac GXP.R) - PR1 - 79 giri
- 22 - Gue/Long/Eversley/Beiker (Corvette) - Stevenson - 85 giri
- 23 - Cosmo/Russell/Pridmore/Ward (Porsche/Coyote) - Spirit of Daytona - 86 giri
- 24 - von Moltke/Sellers/Peterson/Cameron (Mazda RX-8) - Racers Edge - 88 giri
- 25 - Gutierrez/Pallis/Miller/Schr (Porsche 997) - TRG - 110 giri
- 26 - Rosa/Kaffer/Petrobelli/Simonsen (Porsche 997) - Farnbacher - 113 giri
- 27 - Gomez/Graeff/Henzler/Yarab/Campollo (Porsche 997) - Farnbacher - 131 giri
- 28 - Haskell/Tremblay/Ham/Bomarito (Mazda RX-8) - SpeedSource - 144 giri
- 29 - Quinlan/Ledoux/Watkins/Zadig/Kossmann (Porsche 997) - TRG - 163 giri
- 30 - Paquette/Bentley/Carter/Nixon (Porsche 997) - Bullet Racing - 216 giri

Giro più veloce: Antonio Garcia (Brumos Racing) - 1:41.583



L'ultima bandiera verde della 24 Ore



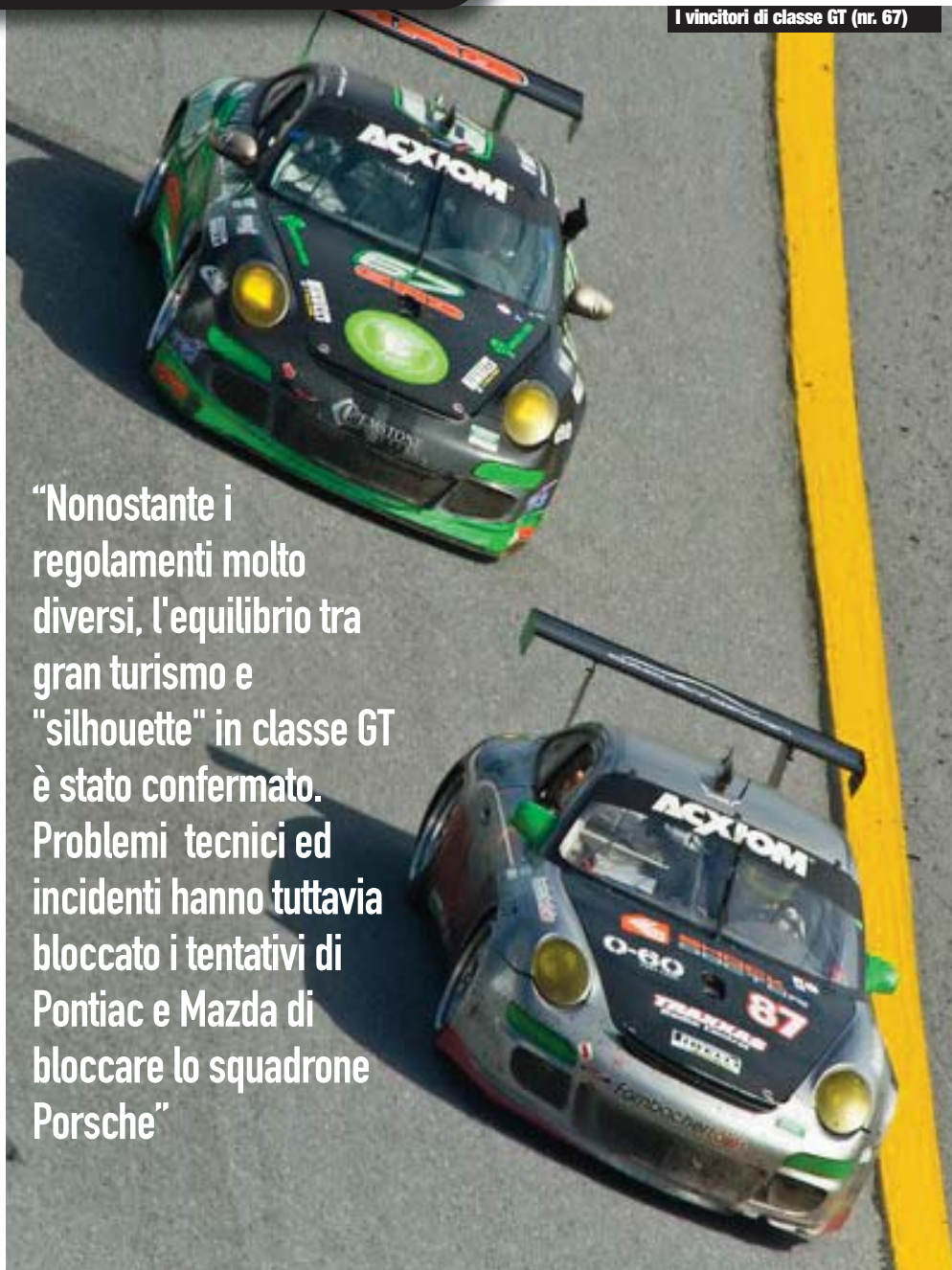
MOMENTO CLOU

A 39 minuti dal termine, il sorpasso di Donohue a Montoya, riporta in testa gli uomini Brumos. Donohue è in giornata illuminante e non sbaglia fino alla bandiera a scacchi, infilandosi con grande decisione tra i doppiati incontrati sulla sua strada. "Bruciato" ad ogni accelerazione sui curvoni del superspeedway Montoya le prova tutte, ma senza successo

Tra le GT le indistruttibili Porsche la fan da padrone

Tra le GT si è consumata - a favore delle numerose Porsche 997 in pista - la battaglia tra vetture derivate dalla produzione e auto costruite sulla base dei regolamenti "silhouette". Dopo il successo dello scorso anno, non è andata bene nel 2009 per le Mazda SpeedSource. A pagare lo scotto più grosso è stato Tremblay, costretto alla sostituzione del serbatoio nella prima parte di corsa. Con anche la vettura gemella subito coinvolta in un contatto, le cose erano sembrate da subito volgere a favore del team Farnbacher quando guai meccanici avevano fermato l'unica Pontiac in grado di puntare al successo. Da metà gara si è verificato però il ritorno del TRG Racing (The Racers' Group), con due equipaggi di primissimo ordine come Marks/Lally/Valentine/Bergmeister e Ballou/Pumpelly/George Jr/Collard/Lietz, andati a concludere in quest'ordine nelle prime due posizioni della classifica.

I vincitori di classe GT (nr. 67)



“Nonostante i regolamenti molto diversi, l'equilibrio tra gran turismo e "silhouette" in classe GT è stato confermato. Problemi tecnici ed incidenti hanno tuttavia bloccato i tentativi di Pontiac e Mazda di bloccare lo squadrone Porsche”



Quarta vittoria consecutiva solo sfiorata per il team Ganassi. Qui sopra la Lexus/Riley precede la vettura dei vincitori



La Dallara di Angelelli esce dai box per l'ultima fase di gara

Max Angelelli salva il tricolore

La 24 Ore di Daytona 2009 si è rivelata una prova difficilissima per quasi tutti gli italiani al via. Oltre a Max Angelelli, la pattuglia Daytona Prototype poteva contare sulla presenza in Doran Racing di Gollin e Bobbi. La Dallara divisa con Jaeger e Gidley ha però incontrato problemi sin dal-

le libere, arrendendosi definitivamente in gara al disastro di casa Ford. Ventiseiesimi assoluti e quindicesimi di classe, gli unici rappresentanti del Belpaese a vedere la bandiera a scacchi oltre al pilota bolognese di casa Suntrust sono stati Rosa e Petrobelli su una delle innumerevoli Por-

sche Farnbacher, penalizzati da una lunga sosta ai box per sostituire la frizione. E' stata invece tormentata da problemi tecnici l'avventura delle Ferrari 430 Mastercar: ritirate sia la vettura numero 56 di Pirri, Drudi, Montanari e Papis che la numero 52 di Bertuzzi.

MOMENTO CLOU GARA 1

Frentzen scatta male dalla pole ed Alesi ha campo libero andando a vincere

MOMENTO CLOU GARA 2

All'ultimo giro Morbidelli commette un piccolo errore che permette ad Herbert di superarlo e di tagliare per primo il traguardo.

Alesi ed Herbert, come ai vecchi tempi

Jean Alesi (a destra), e Johnny Herbert sono i vincitori delle due gare Speedcar che si sono disputate ad Al Sakhir, in Bahrain. Herbert si è anche portato in testa alla classifica generale con gli stessi punti di Heinz-Harald Frentzen. Weekend negativo per Vitantonio Liuzzi che aveva conquistato la prima corsa stagionale di Dubai. Il pescarese si è ritirato in gara 1 dopo un contatto ed ha concluso ottavo la prima gara. Ma ha perso la leadership del campionato. Bene Gianni Morbidelli, quarto e sesto, e il debuttante Thomas Biagi, sesto e terzo.

L'ordine di arrivo di gara 1, venerdì 23 gennaio 2009

- 1 - Alesi - HPR - 19 giri 40'37"701
- 2 - Frentzen - Lavaggi - 1"409
- 3 - Herbert - JMB - 14"841
- 4 - Morbidelli - Palm Beach - 22"510
- 5 - Al Maktoum - UP - 24"050
- 6 - Biagi - Palm Beach - 24"975
- 7 - Pasini - JMB - 49"126
- 8 - Lavaggi - Siram - 1'03"625
- 9 - Buncombe - Lavaggi - 1'04"026
- 10 - Villeneuve - Durango - 1'20"766
- 11 - Charles - Continental - 1 giro

Giro più veloce: Heinz Harald Frentzen 2'07"073

Ritirati

- 11° giro - Lee
- 9° giro - Liuzzi
- 0 giri - Zochling
- 0 giri - Panacci

L'ordine di arrivo di gara 2, sabato 24 gennaio 2009

- 1 - Herbert - JMB - 19 giri 40'36"124
- 2 - Morbidelli - Palm Beach - 2"560
- 3 - Biagi - Palm Beach - 6"711
- 4 - Frentzen - Lavaggi - 14"668
- 5 - Pasini - JMB - 20"253
- 6 - Alesi - HPR - 20"920
- 7 - Al Maktoum - UP - 27"245
- 8 - Liuzzi - UP - 32"735
- 9 - Buncombe - Lavaggi - 42"400
- 10 - Lavaggi - Siram - 51"597
- 11 - Charles - Continental - 2'17"688

Ritirati

- 2° giro - Panacci
- 7° giro - Lee
- 8° giro - Villeneuve
- 10° giro - Zochling

Il campionato

1. Herbert, Frentzen 21; 3. Morbidelli 19; 4. Alesi 13;
5. Liuzzi 11; 6. Al Maktoum 10; 7. Biagi 9; 8. Pasini 7;
9. Villeneuve 3; 10. Lee 2.



Johnny Herbert

Gara 1

Alesi, partito secondo dallo schieramento, ha preceduto il poleman Frentzen e Herbert, campione in carica. La gara si è praticamente decisa alla prima curva dopo il via quando Frentzen, scattato lentamente, si è fatto infilare da Alesi. Il tedesco ha poi pasticciato venendo passato anche da Herbert e Morbidelli. La bagarre tra l'inglese, l'italiano e il tedesco è stata avvincente. Frentzen ha avuto la meglio su Morbidelli, non risparmiando qualche toccata di troppo, poi ha agganciato Herbert passandolo con una limpida manovra. Davanti, proseguiva indisturbato Alesi. Liuzzi, che si era presentato in Bahrain al comando della Speedcar grazie al successo nell'unica corsa disputata a Dubai, si è toccato con Marchy Lee finendo in testacoda. Il contatto ha provocato una foratura alla gomma della vettura di Liuzzi e un leggero principio di incendio del motore che al 9° giro lo ha costretto al ritiro. Meglio è andata al rookie Thomas Biagi che si è piazzato sesto dopo una bella prova. Biagi è stato preceduto da Hasher Al Maktoum (compagno di Liuzzi) il quale ha recuperato punti importanti per la classifica squadre mantenendo il team UP al primo posto in classifica. Giovanni Lavaggi, anch'esso alla "prima" in Speedcar, si è piazzato ottavo e così in gara 2 partirà dalla prima piazza per via della griglia invertita dei primi otto classificati di gara 1. Alla pattuglia si è aggiunto Buncombe che non ha partecipato alla qualifica.

Gara 2

Herbert ha invece vinto la seconda gara. Con questo successo, l'inglese si è portato al primo posto della classifica con gli stessi punti di Frentzen, quarto al traguardo. Un bel balzo in avanti lo ha compiuto Morbidelli che col secondo posto conquistato sale terzo in classifica generale. In pole, grazie all'ottavo posto di gara 1, c'era Giovanni Lavaggi. Il pilota italiano ha perso la testa della corsa nel primo passaggio. E' stato quindi Thomas Biagi a salire al comando, ma Morbidelli lo ha passato dopo poco mentre Herbert è passato subito terzo da sesto che era sullo schieramento di partenza. Le prime tre posizioni non hanno subito variazioni per 40 minuti finché al 12° giro Herbert ha sopravanzato Biagi per la seconda posizione. L'inglese ha quindi prodotto un bel forcing per avvicinare Morbidelli. Il pesarese ha cercato di resistere, ma ha commesso un piccolo errore e all'ultimo giro Herbert non lo ha perdonato andando a prendersi il comando della gara. Morbidelli ha tenuto il secondo posto mentre Biagi è salito sul terzo gradino del podio. Il vincitore di gara 1, Jean Alesi, è scattato ottavo ed ha visto l'arrivo al sesto posto. Non è stato un weekend positivo per Liuzzi. Ritiratosi nella prima corsa, nella seconda ha concluso ottavo rimediando in Bahrain un solo punto. Problemi tecnici hanno fermato Jacques Villeneuve.

Piccolo è

Con l'incombenza della prima 500 Miglia di Daytona del post-crisi, il mondo NASCAR si trova a fare un bilancio dopo una stagione 2008 tra le più serate nella storia della serie. Sembra chiaro che non sarà mantenuto lo stesso livello globale, in particolare in coda al gruppo. Anche se, nelle entry-list non ufficiali si parla già di oltre 55 macchi-

ne per la prima gara dell'anno, è difficile pensare che tutti i piccoli team iscritti possano tentare di partecipare all'intero campionato. E' notevole però come, ancora una volta, la flessibilità concettuale della serie stia andando a sopperire a grandi, enormi problemi esterni. Mentre nel 2008 superteam come Evernham, Waltrip, Ganassi arrivavano a litigarsi anche le posizioni di rincalzo, quest'anno la riduzione dei progetti ad alto budget ha permesso



bello...

anche ai più piccoli di pianificare con più tranquillità i loro programmi. Grazie alla flessibilità delle Car Of Tomorrow, costosissime da inserire nella battaglia per la vittoria ma relativamente semplici da portare in pista con poche velleità, ecco fare il loro ritorno nomi spariti nelle ultime stagioni: Kirk Shelmerdine, capace di conquistare in passato ottimi piazzamenti con una vettura praticamente fatta in casa, parteciperà a tutta la stagione, così come James Finch, titolare del Phoenix Motorsports, che schiererà un pacchetto di piloti di discreto livello. Con il ridimensionamento della lotta nelle retrovie, potrebbero tornare in gioco, in forma privata, anche alcuni dei piloti rimasti senza un volante: Joe Nemecheck ha rispolverato il suo NEMCO Motorsports, mentre anche Jeremy Mayfield ha avanzato alla NASCAR una richiesta in

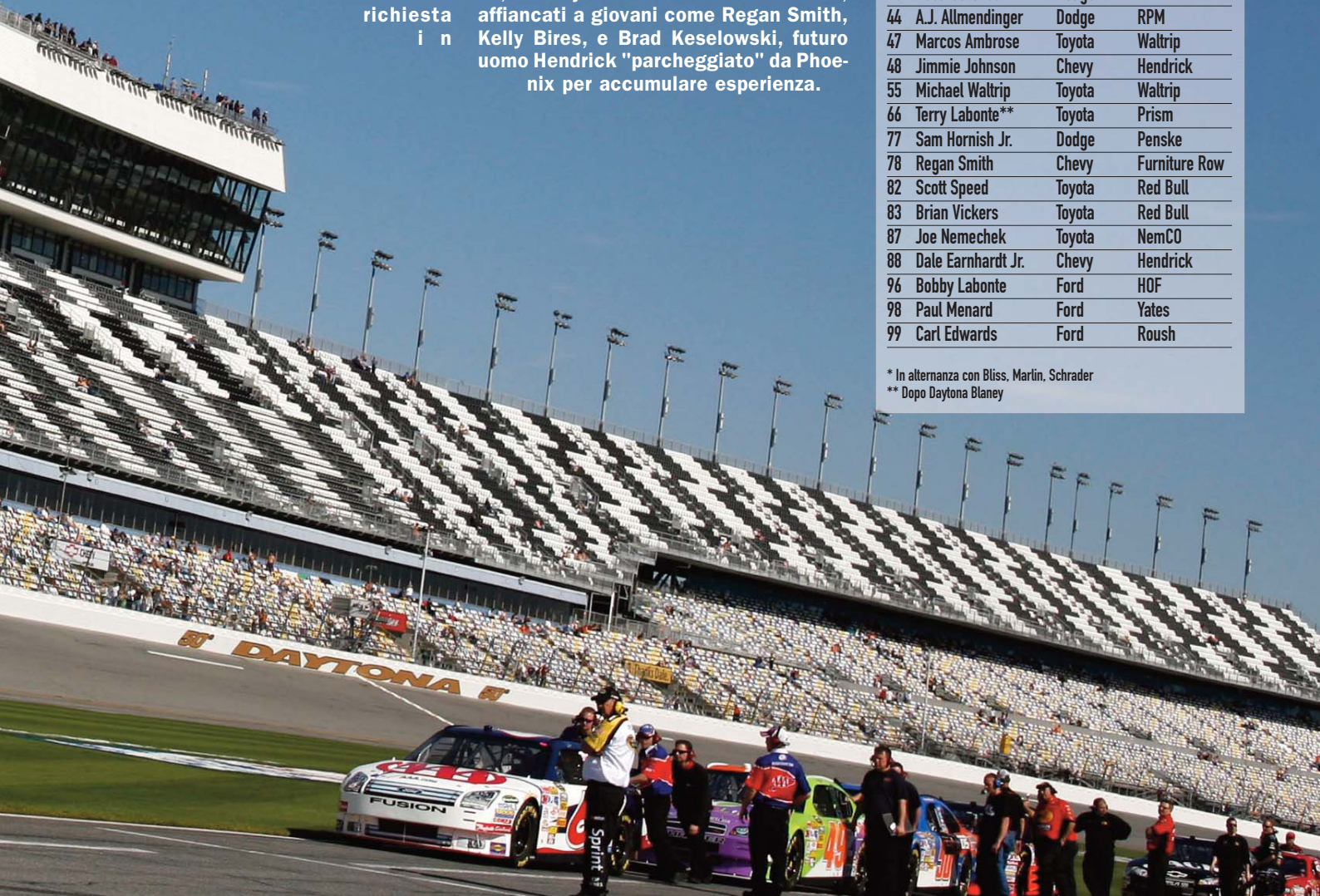
tal senso. Per quanto riguarda le compagnie di alto livello, un occhio interessato andrà alla nuova nata, la Richard Petty Motorsports. Dopo l'assorbimento da parte del team Gillett (con Evernam ormai fuori dai giochi), di "The King" rimarrà poco più che il nome, oltre al leggendario numero 43. A portare in pista l'eredità di Petty sarà il giovane ed irrequieto Reed Sorenson, affiancato da Kasey Kahne, Elliott Sadler ed AJ Allmendinger. Con l'assenza dei test pre-stagione di Daytona, occorrerà attendere per verificare i valori in campo: accanto alla battaglia Johnson-Edwards-Busch, alla curiosità su Joey Logano, alla volontà di DEI-Ganassi e Penske di riportarsi in gioco per la vittoria, si proporrà uno schieramento variegato. La battaglia nelle retrovie comprenderà "grandi vecchi" come James Hylton, ormai settantaquattrenne, Terry Labonte e Mike Skinner, affiancati a giovani come Regan Smith, Kelly Bires, e Brad Keselowski, futuro uomo Hendrick "parcheggiato" da Phoenix per accumulare esperienza.

I programmi full-season già annunciati

No	Pilota	Marca	Team
1	David Reutimann	Toyota	Waltrip
2	Martin Truex Jr.	Chevy	DEI/Ganassi
3	Kurt Busch	Dodge	Penske
4	Mark Martin	Chevy	Hendrick
5	David Ragan	Ford	Roush
07	Casey Mears	Chevy	Childress
7	Robby Gordon	Toyota	Gordon
09	Brad Keselowski*	Chevy	Phoenix
10	Kasey Kahne	Dodge	RPM
11	Denny Hamlin	Toyota	Gibbs
12	David Stremme	Dodge	Penske
14	Tony Stewart	Chevy	Stewart/Haas
16	Greg Biffle	Ford	Roush
17	Matt Kenseth	Ford	Roush
18	Kyle Busch	Toyota	Gibbs
19	Elliott Sadler	Dodge	RPM
20	Joey Logano	Toyota	Gibbs
21	Bill Elliott	Ford	Wood
24	Jeff Gordon	Chevy	Hendrick
26	Jamie McMurray	Ford	Roush
27	Kirk Shelmerdine	Toyota	Shelmerdine
28	Travis Kvapil	Ford	Yates
29	Kevin Harvick	Chevy	Childress
33	Jeff Burton	Chevy	Childress
36	Clint Bowyer	Chevy	Childress
39	Ryan Newman	Chevy	Stewart/Haas
42	Juan Montoya	Dodge	DEI/Ganassi
43	Reed Sorenson	Dodge	RPM
44	A.J. Allmendinger	Dodge	RPM
47	Marcos Ambrose	Toyota	Waltrip
48	Jimmie Johnson	Chevy	Hendrick
55	Michael Waltrip	Toyota	Waltrip
66	Terry Labonte**	Toyota	Prism
77	Sam Hornish Jr.	Dodge	Penske
78	Regan Smith	Chevy	Furniture Row
82	Scott Speed	Toyota	Red Bull
83	Brian Vickers	Toyota	Red Bull
87	Joe Nemecheck	Toyota	NemCO
88	Dale Earnhardt Jr.	Chevy	Hendrick
96	Bobby Labonte	Ford	HOF
98	Paul Menard	Ford	Yates
99	Carl Edwards	Ford	Roush

* In alternanza con Bliss, Martin, Schrader

** Dopo Daytona Blaney







La F.2 è utile al motorsport?

Massimo Costa

Tra poche settimane, la Formula 2 annuncerà di avere completato il parco iscritti per il suo primo campionato. Un vero record considerando le difficoltà in cui si dibattono le altre categorie. Ma bisogna fare attenzione nel non eccedere con i trionfalismi verso la nuova creatura gestita dal pur bravo Jonathan Palmer e voluta dalla FIA. La Formula 2, con la sua monogestione e i suoi costi bassi, ha trovato terreno fertile in un momento di grave crisi economica mondiale. Migliore situazione per debuttare nel motorsport la F.2 non poteva incontrare. Migliore situazione certi piloti, privi del budget, non potevano trovare per evitare certi confronti più impegnativi. Ma è veramente questa la categoria del futuro? E' questo il campionato che cambierà la faccia

del motorsport? A nostro avviso no, benché Italaracing sia venuta a conoscenza che da più parti, tra chi organizza corse per monoposto, ci si interroghi se non sia il caso di copiare quanto accade con la Formula 2. Il progetto, sulla carta, non si addice ad una categoria che nel nome vuole con presunzione richiamare la gloriosa F.2. Quella che metteva a confronto vari costruttori, che formava veramente i migliori piloti del mondo grazie alla presenza dei team e di ingegneri di pista qualificati e competenti. La monogestione può andare bene per campionati come la Formula Campus o la stessa Formula Palmer, serie club britannica. Non per una formula che vuole sgomitare con la F.3 Euro Series, con la F.Master, con la World Series Renault, con la GP2. La crescita di un pilota passa soprattutto attraverso il rapporto di fiducia che si crea

con i propri meccanici, al feeling con l'ingegnere di pista, alla capacità di lavorare sulla monoposto sviluppandola per conto proprio. Tutte situazioni che la F.2 non offre. Un ingegnere infatti lavorerà su tre monoposto, la telemetria sarà aperta a tutti e via dicendo. Gli organizzatori della Formula 2 stanno facendo un ottimo lavoro di promozione media e di ricerca dei piloti, siamo curiosi di vedere e capire quanto questa categoria potrà attecchire nel mondo del motorsport. Ma ci sia consentito di sperare che questa rimanga nella sua nicchia. Le corse automobilistiche sono fatte dai team, dal loro impegno e sudore. Dalla loro capacità di forgiare i piloti. Squadre che allevano anche meccanici, tecnici, che poi arrivano in F.1. Una monogestione globale farebbe terra bruciata di tutto ciò.

Kouzkin, nella s



storia a 15 anni

Quindicenni terribili. Sono quelli che nel 2008 hanno scelto la F.Renault per farsi conoscere, per apprendere i primi segreti del mondo delle monoposto. Alessandro Kouzkin è uno di questi e sicuramente è il pilota italiano sul quale è lecito riporre le più alte aspettative. Il ragazzo che vive a Bologna è già riuscito ad entrare nella storia delle corse a quattro ruote. Un talento precocissimo, capace di strappare la pole position ai colleghi più esperti e di vincere, lo scorso 9 agosto quando ancora aveva 15 anni, una gara del campionato svizzero di Formula Renault sul circuito francese di Magny-Cours. Kouz-

kin nel corso della stagione 2008 affrontata con il team Cram, ha disputato sia la serie svizzera sia quella italiana dove anche in questo torneo non ha mancato di raccogliere importanti risultati come un 3° posto a Misano. Nome italiano, cognome russo (della madre), Alessandro è figlio di Ernesto Vita, ex pilota ed ex costruttore di F.1 con la meteora Life. Kouzkin, che frequenta il Liceo Scientifico nella città emiliana, è un ragazzocome tanti, ma a differenza dei suoi compagni che passano il tempo davanti alla Playstation cercando di imitare Hamilton o Massa, lui le macchine da corsa le guida per

davvero. E a giudicare dalle due strepitose vittorie ottenute la passata stagione a Magny-Cours e sul circuito di Monza, il ragazzino col volante ci sa decisamente fare. Kouzkin ora guarda al 2009 con fiducia. Ancora non si sa in quale categoria lo vedremo impegnato. Nel mese di dicembre ha provato la monoposto Tatuus di Formula Master del team Cram e pare orientato ad affrontare questa categoria. Anche se un secondo anno nella F.Renault tricolore con la squadra di Marcello Rosei, con l'intento di vincere il titolo, non sarebbe un'alternativa assolutamente da scartare.



Un Sébastien

“La più grossa soddisfazione è quella di non avere commesso degli errori in una gara dove era facilissimo commetterli. Se noi siamo riusciti a non sbagliare è grazie ad una tattica più ragionata del solito. Ho vinto solo una prova speciale ma nelle altre mi sono sempre piazzato tra i primi cinque. È la regolarità che mi ha premiato”.

Sébastien Ogier



tira l'altro...

Vincendo il Rallye di Monte-Carlo alla sua prima partecipazione, a venticinque anni, Sébastien Ogier succede nel palmares ad un altro Sébastien, quel Loeb reduce da cinque vittorie nel Principato e "padrino" spirituale del più giovane omonimo.

E proprio come il campione alsaziano, anche Ogier si sta facendo largo come una meteora: primo rally nel 2006, prima vittoria nel 2007 e primo titolo nel 2008, campione del Mondo Junior. E ora la grande vittoria nel rally più desiderato da tutti i piloti.

"E pensare che 20 giorni fa non sapevo minimamente che avrei corso questa gara" ha ricordato Ogier.

Possibilità che è arrivata grazie al voto di una giuria di giornalisti che gli ha accordato il piacere (e la responsabilità...) di poter guidare una Peugeot 207 del team Kronos con i colori del BFGoodrich Drivers Team. Possibilità che non gli ha permesso di avere la foto nel programma ufficiale della manifestazione, ma non quella di iscrivere il proprio nome nell'Albo d'Oro. Dulcis in fundo, questa vittoria sarà ricordata anche come il ritorno sul gradino più alto al Monte-Carlo di una vettura del Leone. L'ultimo successo della Peugeot sotto la Rocca risaliva infatti al lontano 1985, quando vinse la leggendaria Turbo 16 pilotata da Ari Vatanen.

"New rally, new generation", uno degli slogan pubblicitari della serie IRC, in questo Monte-Carlo è stato perfettamente declinato non solo dal vincitore, ma anche dal finlandese Juho Hanninen, 27 anni, a lungo in testa con l'esordiente Skoda Fabia. Terminata la sua avventura il venerdì mattina, nella prova speciale che ha drasticamente deciso tutta la gara, Hanninen ha compromesso una prestazione fin lì da applausi, ma ha dimostrato, per chi ancora non se ne fosse accorto, che un nuovo talento sta per sbocciare nella terra dei laghi.

L'ordine di arrivo, sabato 24 gennaio 2009

1. Ogier-Ingrassia (Peugeot 207) in 4.40'45"7
2. Loix-Smets (Peugeot 207) a 1'43"6
3. Sarrazin-Renucci (Peugeot 207) a 2'21"6
4. Kopecky-Stary (Skoda Fabia) a 3'17"3
5. Basso-Dotta (Abarth Grande Punto) a 4'28"0
6. Romeyer-Fournel (Mitsubishi Lancer) a 20'30"3
7. Burri-Gordon (Abarth Grande Punto) a 21'23"0
8. Betti-Mattioda (Renault Clio) a 24'04"8
9. Artru-Virieux (Mitsubishi Lancer) a 25'50"7
10. Dumas-Jaussaud (Renault Clio) a 27'59"8

Le classifiche di campionato

Piloti

1. Ogier 10; 2. Loix 8; 3. Sarrazin 6; 4. Kopecky 5; 5. Basso 4; 6. Romeyer 3; 7. Burri 2; 8. Artru 1.

Costruttori

1. Peugeot 18; 2. Abarth 6; 3. Skoda 5; 4. Mitsubishi 4.

MOMENTO CLOU

P.S. 10 - Loix fora e perde oltre due minuti. Hanninen e Meeke volano fuori a poche centinaia di metri l'uno dall'altro. Per Ogier è il via libera



Freddy Loix



5 DOMANDE PER CAPIRE

1 – Banale ma la domanda sgorga spontanea. Da Sébastien Loeb a Sébastien Ogier, la Francia ha già trovato un altro fenomeno? Calma e gesso. Il venticinquenne di Gap ancora deve dimostrare (quasi) tutto, ma ha comunque fatto intuire di avere molte delle doti necessarie per costruirsi una bella carriera nel mondo dei rally. Intanto, il piede e l'appoggio di una federazione che fa il suo lavoro come quella francese. Ma soprattutto la testa: al suo primo Monte-Carlo s'è confrontato con condizioni difficili e ha commesso solo un errore veniale. Insomma, è forte.

2 – Pur con qualche difettuccio di gioventù le Skoda Fabia hanno davvero impressionato. Sostanza dell'auto uscita da Mlada Boleslav, o merito soprattutto di due piloti più bravi della media? Questo e quello. La Super2000 realizzata in gran parte da Mario Fornaris è un gran bel gingillo e i due che l'hanno maneggiata al Monte sono chiaramente bravi. Come dire che i piloti di Abarth e Peugeot dovranno vedersela anche se non soprattutto con il finlandese e il céco.

3 – Hanninen e Meeke velocissimi per lunghi tratti, hanno finito rovinosamente a poche centinaia di metri l'uno dall'altro la loro gara. Errori gravi, o bisogna derubricare alla voce "beata gioventù..."?
Derubrichiamo, derubrichiamo. Il pilota della Carelia e quello britannico sono rimasti a mani vuote, ma hanno lasciato segni importanti. Niente di nuovo sotto il sole: chi di rally ne sa appena un po', aveva già preso atto che la velocità non manca loro e si sa che è più facile imparare a moderarsi che ad andare forte.

4 – Per lungo tempo è sembrato che in Abarth la scelta degli pneumatici fosse fatta da un bagnino di Riccione in gita nel Principato. A parte gli scherzi, come deve essere letta la prestazione dei piloti dello Scorpione?

Primo: in un Montecarlo tornato in parte alle origini, anche il tempo si è adeguato e la scelta delle "scarpe" è tornata ad essere una roulette. Secondo: non hanno sbagliato (tanto) più degli altri. Resta il fatto che l'azzardo iniziale ha mandato in crisi Giandomenico Basso che solo nel finire ha trovato la forza e la voglia di reagire segnando un punto a Lantosque. Riguardo ad Anton Alen, non se l'è cavata male. Anche se per un motivo o per l'altro gli è mancata la regolarità.

5 – Visto davanti allo schermo, questo Monte è sembrato davvero bello ed appassionante. Anzi, tra i più belli degli ultimi anni... Ma allora per godere di un certo spettacolo, non è obbligatorio che al via ci siano una decina di vetture WRC?

In effetti, quelli di Eurosport hanno dimostrato che è così. Ma verrebbe da dire che è soprattutto importante che a tirare le fila di un rally o di un campionato non ci siano i federali e neppure i tanti, troppi, che se tutto non è pianificato non sono contenti. Sia come sia, è bello prendere nota che i rally possono essere proposti in diretta: Eurosport l'ha fatto senza snaturarli come per anni ha provato a fare la Isc e senza togliere spazio ai protagonisti veri per far parlare capi e capetti come ha fatto l'Acisport l'anno passato a Como.

ha collaborato Guido Rancati

Genio e sregolatezza, Kris Meeke ha dimostrato anche in questo difficilissimo Monte-Carlo tutte le sue doti velocistiche



*Nulla da fare per il campione IRC
in carica François Vouilloz, sempre
a disagio fino al momento del ritiro*

VOTI IN LIBERTÀ

Sébastien Ogier

9

Forse non è stato il più veloce del lotto. Ma di sicuro è stato lestissimo a capire quale era la strategia migliore per affrontare una gara a lui sconosciuta. Chapeau.

Jan Kopecky

8,5

L'inizio è tutto in salita, con la Fabia che dimostra i suoi difettucci di gioventù (servosterzo recalcitrante). Il boemo non se ne cura e comincia una rimonta che alla fine è piena di rimpianti.

Toni Gardemeister

8

La Grande Punto che gli mettono a disposizione, non ha fatto le guerre Punique ma poco gli manca... Lui non sembra accorgersene e solo un problema all'alternatore lo ferma ad un passo dalla grande impresa.

Stéphane Sarrazin

8

Per una rallysta/pistaiole come lui non deve essere stato il massimo trovarsi anche nella condizione di gareggiare senza chiodi su ghiaccio e neve. Eppure il poleman di Le Mans non ha mai sfigurato. Anzi è stato tra gli ultimi a gettare la spugna.

Luca Betti

Con il gingillino che si ritrova, il cuneese non sbaglia una virgola. Anzi. Stravince la sua categoria, e si mette dietro connazionali sulla carta più quotati.

Freddy Loix

7,5

Dall'esperto FastFreddy era magari lecito aspettarsi qualche cosa di più. E galeotta fu la foratura a Montauban-sur-Ouvève.

Juho Hanninen

7

Il voto è quasi da media aritmetica. Dieci per quello che fa nelle prime 8 prove cronometrate, quattro per l'errore di frustrazione che lo manda in castigo. Si rifarà, statene certi.

Kris Meeke

6,5

Da l'impressione di essere un vero cavallo di razza. Velocissimo e mai banale dovrà per forza riuscire a "domare" i suoi bollenti spiriti.

Giandomenico Basso

6--

Due giorni e mezzo a vagare tra i monti delle Alpi Francesi. Poi si ricorda come si fa maneggiare una macchina da corsa e salva il magro bilancio vincendo una PS nella notte conclusiva.

Anton Alen

6--

Una marea di problemi e problemini lo costringono ad una gara tutta di sofferenza. Anche per lui un solo lampo ad illuminare il grigiore...

François Vouilloz

5,5

Certo, le condizioni delle strade sono di quelle limite, ma il campione in carica sembra tra i meno propensi ad affrontare a viso aperto le difficoltà che si presentano. Lascia la compagnia contro una catasta di alberi al settimo impegno.

Auriol e Rossetti

n.c.

Meglio non infierire...



"Ecco come si guida" sembra dire un divertito Gardemeister a Markku Alen e Luca Pregliasco

Ed Eurosport stravince la sfida

Le avvisaglie c'erano già state lo scorso mese di ottobre, quando alcune dirette dal Rally di Valais avevano fatto capire che anche i rally possono essere telegenici.

Questo Monte-Carlo passerà invece alla storia con la definitiva certezza che le gare su strada hanno il loro appeal sul grande pubblico. Di più. Sono proprio entusiasmanti. Il tutto dopo che per anni ed anni, i soliti "professori" dell'ISC ci avevano sfinito con dati, cifre e pacche sulle spalle con la conclusione: *"È impossibile. Il rally non si può sposare al grande schermo a patto che non venga ripreso negli stadi. Nelle ker-messe di fine tappa..."*.

E così si è andati avanti. Con la disciplina motoristica più spettacolare ridotta a sagra paesana.

Mortificata proprio nella sua essenza principale, cioè il correre "fuori" e non "dentro".

Ed invece, ecco che la scommessa messa in campo dagli uomini di Eurosport è stata vinta con largo margine.

Sicuramente i mezzi dispiegati sono stati notevoli, ma alcune cose vanno sottolineate, e cioè la competenza e la passione messe in campo dall'equipe francese della tivù satellitare.

Un'esperienza indimenticabile che ha permesso a milioni di appassionati di potersi sedere a fianco dei vari Ogier, Hanninen e via discorrendo e affrontare prove speciali vere, lunghe e difficili. Complimenti davvero. È di questo che i rally avevano bisogno, non delle chiacchiere vuote che abbiamo sentito fino ad oggi.





*Potenziale sconosciuto
la nuova arma della Skoda
ha dimostrato sul campo
di essere molto competitiva.
Un bene per la serie IRC,
dolori per gli avversari...*

La sfida dei velocisti la vince Lehto ma Raikkonen non sfigura



Sopra, J.J. Lehto in gara con una Mitsubishi Lancer
a destra, Kimi Raikkonen con la Grande Punto

Buona la prima. Questo il verdetto che ha salutato il tredicesimo posto assoluto di Kimi Raikkonen all'Arctic Lapland Rally, classica prova per specialisti di fondi innevati che si corre nel nord della Finlandia. Il ferrarista, all'esordio con le amate auto da rally, è terminato alle spalle di J.J. Lehto ma è riuscito a fare meglio sia di Mika Salo (poi ritiratosi), sia di Mika Hakkinen. Interpellato sulla prestazione del pilota di Formula 1, l'ex campione del Mondo rally Marcus Gronholm ha così commentato: *"Kimi è molto bravo, ma è difficile che possa ripetere nei rally quello che ha fatto in circuito..."*. Certo che a questo punto sarebbe bello vederlo sfidare Valentino Rossi in un rally futuro.



L'ordine di arrivo, sabato 24 gennaio 2009

1. J. Salo-Stenberg (Mitsubishi Lancer) in 2.01'14"1
2. Katajamaki-Hirvijarvi (Mitsubishi Lancer) a 15"2
3. Ketoma-Tieskonen (Subaru Impreza) a 33"2
4. Valimaki-Sallinen (Mitsubishi Lancer) a 1'24"5
5. Ketomaki-Alanen (Mitsubishi Lancer) a 2'08"0
6. Tuohino-Tuohino (Mitsubishi Lancer) a 2'21"3
7. Nikko-Suutarinen (Mitsubishi Lancer) a 3'14"7
8. Kakko-Hannonen (Mitsubishi Lancer) a 4'12"8
9. J.J. Lehto-Jyrkiainen (Mitsubishi Lancer) a 5'36"1
10. Luostarinen-Nukarinen (Mitsubishi Lancer) a 5'37"2
13. Raikkonen-Lindstrom (Abarth Grande Punto) a 6'34"0
19. Hakkinen-Kivimaki (Mitsubishi Lancer) a 13'44"4



Petter Solberg nel Mondiale con una Xsara

Proprio mentre i suoi vecchi commilitoni sono sbarcati in Inghilterra per il via della stagione iridata, Petter Solberg sembra aver trovato una soluzione per quella che si va preannunciando un anno di transizione. Secondo rumours provenienti dal sud della Francia, dove il pilota norvegese si è recato per provare la barchetta del team Courage, "Hollywood" dovrebbe, il condizionale è ancora d'obbligo, gareggiare in alcune manches iridate con una Citroen Xsara Wrc. Programma non ancora totalmente definito, ma che partirà sicuramente con il prossimo Rally di Norvegia a metà febbraio.

Ruote nel

Schumi fedele come Kakà, ma Ascari e Lauda...

di Carlo Baffi

Il caso Kakà non si è ancora del tutto esaurito e forse per via della sua conclusione, sarà ricordato nella storia del calcio. Nell'epoca dello sport-business, rinunciare a 108 milioni di euro (di cui 15 al giocatore), è davvero un caso più unico che raro. Un fatto che ha riaperto la questione del binomio atleta-squadra, che giunge al faticoso bivio dopo essere divenuto leggenda. Come nel calcio, anche nell'automobilismo, vi sono degli esempi eclatanti. Per partire da lontano, occorre tornare al 1954 quando Alberto Ascari, fresco del suo secondo titolo iridato, lascia la Ferrari. Un divorzio che pone fine ad un legame di lunga data, nato quando Ferrari correva in coppia con Antonio Ascari, padre di Alberto. Una carriera già tracciata, che dal 1950 vede il pilota più forte, imporsi sulla vettura migliore. Ma sul finire del 1953, spunta all'orizzonte la Lancia. Forte di un ricco budget, la casa torinese ingaggia il geniale progettista Vittorio Jano e fa un'offerta ad Ascari. La cifra è di 25 milioni di lire, estendibile a 30. Il pilota milanese accetta, dicendo di aver bisogno di quella



Michael Schumacher



Alberto Ascari



Enzo Ferrari, Niki Lauda e Luca di Montezemolo

sicurezza economica, che Ferrari non gli può dare. Infatti, nelle trattative col "Drake", Ascari si dice pronto a restare in rosso, ma alle stesse condizioni. Ferrari non cede ed ecco che il 20 febbraio 1954, "Ciccio" stringe la mano a Gianni Lancia, prima del collaudo della D50, all'aeroporto di Caselle. La scelta però, non sarà azzeccata, complice il ritardo nello sviluppo della monoposto, che esordirà solo a fine campionato. Ma c'è un altro caso più eclatante, sempre in casa Ferrari. E' il 29 agosto 1977, quando dopo

un incontro a Maranello, si consuma il divorzio fra Niki Lauda ed Enzo Ferrari. Per la verità, il rapporto tra il campione austriaco e la Rossa, è logoro da tempo. Dopo il ritiro al Fuji dell'anno prima, costato il titolo iridato, Lauda sostiene che il team non crede più in lui come prima. Nonostante ciò vince il suo secondo titolo, ma tratta con Bernie Ecclestone, titolare della Brabham Alfa Romeo. Lauda è consapevole di essere al top della popolarità e di portare in dote munifici sponsor, come la Parmalat. Dopo i

dubbi iniziali, l'imprenditore è d'accordo a finanziare l'intera operazione. Un'impresa che però presenta delle difficoltà, come la risoluzione del contratto che lega Lauda alla Ferrari, poi il legame tra la Brabham e la Martini & Rossi, il title sponsor che non potrà essere più tale con l'arrivo della Parmalat. Sono mesi di gossip, veleni e trattative, finché il 31 agosto arriva la svolta. Mentre a Monza sono in corso i test in vista del GP d'Italia, presso il ristorante Saint George Premier, vicino all'Autodromo, le parti raggiun-

gono l'accordo. Nei giorni seguenti, malgrado il bis mondiale di Niki, il Drake fa la voce grossa in una conferenza stampa, dando dell'ingrato al suo ex pilota. Dal canto suo, Lauda si consola con gli oltre 800 milioni sborsati dallo sponsor emiliano. Ma se le finanze ridono, non sarà così sotto il profilo dei risultati. Nel biennio '78-'79, la Brabham-Alfa fatica e Lauda abbandona le corse, mentre il Cavallino torna mondiale con Scheckter. Discorso in parte diverso per Michael Schumacher. Gran Premio d'Ungheria 1995: a sorpresa si diffonde la notizia dell'ingaggio di Schumi da parte della Ferrari. Dopo cinque campionati alla Benetton e due corone mondiali, il tedesco firma un contratto che gli frutta circa 40 miliardi a stagione. "Non è venuto per un tozzo di pane", confessa l'avvocato Agnelli, ma è l'inizio di una riscossa che porterà la Rossa alla conquista di 5 titoli piloti e 6 costruttori. Malgrado le sirene della concorrenza, il Kaiser concluderà la sua carriera a Maranello nel 2006, testimoniando una volta di più di essere una vera e propria bandiera del Cavallino. Quasi come Kakà per il Milan.

Quando è il team a disfarsi della "bandiera"

Divorzi eccellenti anche oltre Manica, per la precisione in casa Williams. Nel 1992, dopo aver conquistato il tanto sospirato titolo mondiale e corso sei stagioni col team britannico, Nigel Mansell (nella foto) emigra in USA nella Formula Indy. Le sue richieste economiche, vengono giudicate troppo elevate da Sir Frank, che sceglie Alain Prost sfidando i fans e la stampa inglese. Il copione si ripete cinque anni dopo. Ancora protagonista un campione del mondo uscente, inglese. Damon Hill, figlio d'arte, dopo quattro anni targati Williams emigra alla Arrows, causa il mancato aumento dell'ingaggio.



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 Vallelunga
CITE a Vallelunga
F.Azzurra a Vallelunga
Porsche Cup a Vallelunga

5 aprile

F.1 a Sepang
GP2 Asia a Sepang
Speedcar a Sepang
Indycar a Saint Petersburg
F.Renault Italia a Monza
F.Nippon a Fuji
F.3 giapponese a Fuji
ALMS a Saint Petersburg
LMS a Barcellona
Mondiale Rally – Portogallo
IRC – Kenya
Italiano Rally - Adriatico

12 aprile

A1 Grand Prix a Algarve
F.3 inglese a Oulton Park
F.3 tedesca a Oschersleben
F.Renault svizzera a Digione
WEC F.Renault a Nogaro
NEC F.Renault a Zandvoort
MotoGP a Losail

19 aprile

F.1 a Shanghai
GP2 Asia a Shanghai
World Series a Barcellona
Eurocup F.Renault a Barcellona
WEC F.Renault a Barcellona
Megane Trophy a Barcellona
Indycar a Long Beach
ALMS a Long Beach
F.3 spagnola a Imola
Euroseries 3000 a Imola
GT Open a Imola
CITE a Imola
Superstars a Imola
Porsche Cup a Imola
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
NEC F.Renault a Hockenheim
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
 WEC F.Renault a Pau
 Euroseries 3000 a Portimao
 GT Open a Portimao
 F.3 Euro Series a Hockenheim
 DTM a Hockenheim
 FIA GT a Adria
 F.Renault svizzera a Hockenheim
 F.Nippon a Suzuka
 F.3 giapponese 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
 CITE 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.Nippon a Motegi
 F.3 inglese a Snetterton
 WEC F.Renault a Magny-Cours
 MotoGP a Mugello

7 giugno

7 giugno
 F.1 a Istanbul
 GP2 a Istanbul
 Indycar a Fort Worth
 F.3 inglese a Hockenheim
 F.3 spagnola a Jarama (14/06?)
 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
 Masters F.3 a Zandvoort
 F.Renault Italia a Budapest
 Megane Trophy A Budapest
 NEC F.Renault a Alastaro
 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 tedesca a Oschersleben
 NEC F.Renault a Oschersleben
 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.Nippon a Fuji
 F.3 giapponese 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.Nippon a Suzuka
F.3 giapponese 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
NEC F.Renault a Assen
F.Nippon a Motegi
F.3 giapponese a Motegi
F.Renault svizzera a Magny-Cours
ALMS a Lexington
Grand Am a Watkins Glen

16 agosto

F.3 Euro Series a Nurburgring
DTM a Nurburgring
Formula 2 a Donington
F.3 inglese a Silverstone
ALMS a Elkhart Lake
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.Nippon a Autopolis
F.3 giapponese a Autopolis
F.3 spagnola a Valencia
NEC F.Renault a Most
GT Open a Valencia
ALMS a Mosport
Grand Am a Montreal
Italiano Rally – Alpi Orientali
MotoGP a Indianapolis

6 settembre

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

13 settembre

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

20 settembre

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
 NEC F.Renault 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.Nippon a Sugo
 F.3 giapponese a Sugo
 ALMS a Braselton
 GT italiano a Mugello
 CITE a Mugello
 Superstars a Mugello
 F.Renault svizzera a Monza
 IRC – Italia Sanremo
 Italiano Rally – Sanremo

4 ottobre

NEC F.Renault a Spa
 F.3 SudAm a Montevideo
 F.Azzurra a Monza
 Mondiale Rally – Spagna
 MotoGP a Estoril

11 ottobre

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

18 ottobre

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



Chrysler-Fiat

Sarà scacco



CHRYSLER



a cura di Marco Marelli



Elettrico: questa la parola magica o meglio quella che potrebbe far ottenere preziosi finanziamenti dai governi. E Chrysler ha presentato numerosi modelli con questa tecnologia al recente Salone di Detroit

co matto?

Scacco matto ma pochi lo hanno capito. La mossa di Marchionne è geniale. Se infatti entrambe sia Fiat sia Chrysler non godono di buona salute e come offerta di prodotto rispetto ai tedeschi pagano pegno, nel prossimo futuro stando insieme non avranno che da guadagnarci. Il Gruppo italiano potrà mettere sul piatto moduli meccanici moderni per costruire piccole vetture come la piattaforma Panda-500; il Gruppo americano la catena cinematografica Jeep, leader nel 4x4 oltre alla rete di vendita negli USA. In più si potrebbero aprire interessanti opportunità per sviluppare e vendere insieme un nuovo prodotto assai caro a Sergio Marchionne: la prima low cost del Gruppo italiano, nota ai più come "progetto Uno", da vendere in tutto il mondo e soprattutto nell'immenso mercato cinese dove sia Marchionne sia La Sorda non sono stati soddisfatti dei dialoghi avu-

ti con Chery. In poche parole l'asse Chrysler-Fiat permetterebbe con volumi maggiori di ottenere prezzi più competitivi, sviluppare nuove catene cinematiche (motori, cambi...) e linee di prodotto, inoltre garantirebbe una rete distributiva sia sul nuovo Continente (tramite Chrysler) sia nel Vecchio (tramite Fiat) piuttosto forte. In dettaglio Chrysler otterrebbe motori diesel a basso impatto ambientale e Fiat potrebbe svilupparne di nuovi. Sempre Chrysler potrebbe sfruttare i moduli meccanici della 500 per avere una piccola che oggi non ha e con l'avanzato Centro Ricerche Fiat potrebbe realizzare quelle vetture ecologiche tanto care al nuovo presidente degli Stati Uniti, così da ottenere quei finanziamenti necessari ad occupare una posizione importante nello scacchiere mondiale dell'automobile. E da questa partita alcuni risultati potrebbero ricadere in Italia, più

precisamente a Torino, che tornerebbe ad essere una piccola capitale tecnologica del mondo automotive. Le potenzialità di questa alleanza sono immense perché spazierebbero su molti fronti, passando dal commerciale alla ricerca e sviluppo per finire all'industriale. A guardare nella sfera di cristallo e spostando le date al 2014, cioè tra cinque anni, questo Gruppo potrebbe produrre qualcosa come sei milioni di veicoli, avere stabilimenti e forza vendita in nord e sud America, Europa e Asia. Potrebbe produrre automobili di tutti i segmenti e di tutte le tipologie in tutte le taglie, senza escludere che entro altri cinque anni possa diventare uno dei primi tre Gruppi automobilistici al mondo. Strategicamente quindi questa mossa sembra avere tutte le carte in regola per risultare vincente e potrebbe dare fin da subito risultati di sicuro interesse.

Amica *delle* curve



Renault Laguna GT SporTour

Con il sistema 4 Control, la francese offre sensazioni di guida impensabili per una tranquilla familiare a trazione anteriore

di Marco Marelli e Nicola Desiderio

Renault e sportività rappresentano un connubio consolidato, ma non si era mai visto sulla Laguna GT SporTour, l'unica SW dotata di 4 ruote sterzanti. Il muso è più cattivo, con gli occhi più scuri, la bocca più larga e le mascelle dotate di due prese d'aria laterali; ma anche le spalle parlano chiaro con i due terminali di scarico cromati ai due lati del paraurti mentre di profilo ci pensano i cerchi da 18 pollici, le barre portatutto satinata e i vetri laterali scuri a dare il tocco finale all'immagine sofisticata e grintosa della francese che è disponibile con due motori 2 litri turbo (benzina da 205 CV e Diesel da 180 CV) per essere una vettura dalla sportività ben mimetizzata: comoda e veloce per 5 persone e bagagli, ma anche divertente per chi guida.

Se fuori la sportività della SporTour ha un passaporto indefinito, dentro sembra quasi una tedesca per le tinte scure delle plastiche e dei rivestimenti in pelle e Alcantara spezzate dalla bianca lucentezza dell'alluminio su plancia, tunnel e portiere, ma soprattutto per il pomello del cambio e la razza doppia del volante, quasi da corsa per l'impugnatura massiccia e la parte inferiore svasata. Teutoniche anche la qualità dei materiali e la generale razionalità, a parte gli 11 pulsanti (troppi) intorno al joystick sul tunnel centrale. Molto buona l'abitabilità anche viaggiando il cinque. Ampio, regolare e ben rivestito, il bagagliaio è facile da caricare e il sistema di abbattimento dei sedili posteriori porta in un attimo la capacità da 508 a 1593 litri. In più, c'è il lunotto apribile. La francese dunque non sarà un'Audi per ricchezza, però è concreta e non ha nulla fuoriposto. Ad esempio, la climatizzazione è silenziosa e prevede tre programmi (soft, normal e fast) e, una volta seduti al posto guida, la strumentazione appare completa e ben leggibile. La postura è comoda e piuttosto bassa, da sportiva. L'unica cosa che disturba sono i fianchi dei sedili, giustamente abbondanti in basso ma che si estendono troppo verso l'alto lasciando poco libere le spalle.

Il pulsante per avviare il motore sulla Laguna è di casa, ma qui ha un senso diverso. Il Diesel 2 litri è silenzioso, privo di vibrazioni e ha una coppia da V8 (400 Nm) che rende lo spunto e la progressione di questo 4 cilindri entusiasmanti ben oltre il regime di potenza massima di 3750 giri, fino ai 5200 di limitatore, con una sonorità argentina, quasi grintosa. Merito anche del cambio con i 6 rapporti accorciati che però non convince a pieno per la manovrabilità e per la sesta che avremmo preferito più lunga viste le possibilità del motore. Dove invece la Laguna entusiasma è non appena si muove il volante ed emergono tutti i vantaggi della 4 ruote sterzanti. Basta un piccolo angolo per sentirla cambiare traiettoria rapida e pronta come un kart, entrare in curva con la voglia di far vedere tutto quello di cui è capace. La GT ha un'agilità straordinaria ma, a differenza di sistemi analoghi visti in passato, non si ha mai la sensazione che il retrotreno scappi e, visto che le ruote anteriori non sterzano da sole, all'uscita riescono a mordere meglio l'asfalto e spingerla fuori più rapidamente. Sui curvoni veloci, la Laguna invece appare piatta, quasi si spostasse di lato invece che curvare, come un treno che corre su un invisibile binario. Le 4 ruote sterzanti consentono velocità in curva superiori e sono come un controllo di trazione e stabilità naturale che spostano verso l'alto la soglia di intervento dell'elettronica insieme al piacere e alla sicurezza. A questo proposito, un valido contributo lo dà anche l'impianto frenante dotato di dischi più grandi delle altre versioni, in grado di dare sempre risposte convincenti, da vera GT.





Come si parte

La Laguna di seconda generazione è stata la prima a introdurre nel 2001 la scheda che consente di aprire la vettura e di avviarla con un pulsante, proprio come una vettura sportiva. La scheda si può tenere in tasca oppure infilare nell'apposita fessura sulla plancia. Si preme il pedale del freno, si mette il cambio in folle si schiaccia il pedale della frizione e con la pressione sul pulsante libera il bloccasterzo e il motore si avvia. Tutto automatico. Per chiuderla, basta allontanarsi e, dopo qualche secondo, le frecce che lampeggiano e un leggero colpo di clacson avvertono che le portiere sono serrate



Le 4 ruote sterzanti

Il sistema Renault è lo stesso utilizzato dalla BMW Serie 7 e prevede la sterzata delle ruote posteriori attraverso un sistema elettroidraulico governato da una centralina elettronica che sfrutta i sensori dell'ESP. L'angolo massimo è di 3,5 gradi: in controfase fino a 60 km/h in modo da favorire l'agilità e le manovre da fermo, in fase a velocità superiori per aumentare la stabilità. In pratica, è come avere una vettura a passo più corto quando si va piano, infatti la Laguna GT ha il diametro di sterzata di una Clio (10,8 metri invece dei 12,05 della Laguna normale). Quando si va veloce invece è come viaggiare su una vettura a passo più lungo con tutti i vantaggi in termini di comfort e stabilità



Renault Laguna GT Sportour



L'avversaria

Una station wagon così sportiva a gasolio? Ne sono pieni i listini, ma nessuna ha le 4 ruote sterzanti. L'avversaria d'elezione è però la sua connazionale Peugeot 407 SW con il 2,2 litri da 170 CV e 370 Nm dotato di doppio turbocompressore.

La 407 ha uno stile più eccentrico, bagagliaio più grande quando si abbattano i sedili (1741 litri) e punta maggiormente al comfort, inoltre al retrotreno ha un raffinato multi-link. Esclusivo il tetto interamente in vetro sull'allestimento Cièl, per viaggi panoramici. Per quanto riguarda le prestazioni, la 407 è leggermente più veloce (221 km/h), ma nettamente più lenta in accelerazione (0-100 km/h in 10 secondi), è più fluida ai regimi più bassi, ma meno grintosa.

Scheda tecnica

Corpo vettura: station wagon 5 porte, 5 posti; motore anteriore trasversale; lunghezza 4.801 mm, larghezza 1.811 mm, altezza 1.445 mm, passo 2.756 mm; peso 1563 kg; bagagliaio 508-1593 litri; serbatoio 66 litri.

Meccanica: motore 4 cilindri Diesel, cilindrata 1.995 cc; distribuzione bialbero in testa, 4 valvole per cilindro; iniezione diretta common rail (1600 bar) con iniettori piezoelettrici, turbocompressore con turbina a geometria variabile (1,8 bar); potenza massima 180 CV (131 kW) a 3750 giri/min; coppia massima 400 Nm a 2000 giri/min; filtro antiparticolato senza manutenzione; omologazione Euro 4; cambio manuale a 6 rapporti; trazione anteriore.

Autotelaio: sospensioni anteriori indipendenti tipo McPherson, posteriori semi indipendenti con bracci longitudinali e assale torcente; sterzo a cremagliera con servoassistenza idraulica; freni a disco, anteriori autoventilanti con ABS, EBV, ASR, CSV ed ESP; pneumatici 225/45 R18.

Prestazioni: velocità massima 217 km/h; accelerazione da 0 a 100 km/h in 8,7 secondi; consumi 6,7 litri/100 km; emissioni 177 g/km di CO₂.

Prezzo: 33.900 euro, chiavi in mano.



**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