

**Red Bull RB5**

# Energy Vettel

Presentata la vettura  
con la quale il tedesco  
proverà a impensierire  
McLaren e Ferrari



# “In pista per vincere”

Christian Horner non si è nascosto e per la prima volta un uomo Red Bull alla presentazione della loro nuovo monoposto ha dichiarato che andranno in pista per vincere. Sebastian Vettel invece, nonostante la giovane età ha preferito non sbilanciarsi dopo i primi 14 giri di shake-down svolti lunedì 9 dopo che la RB5 era stata svelata. Ed ha dichiarato che è meglio aspettare di farne un po' di più di chilometri prima di esprimere un giudizio. Così tanto ottimismo non lo si vedeva da tempo in casa Red Bull. Colpiti duro dalla vittoria dei cugini poveri della Toro Rosso a Monza, il team diretto da Christian Horner pur con un budget elevato ha costantemente subito il team faentino nel 2008. Ora è tempo di voltare pagina, Dieter Mateschitz il grande boss della Red Bull lo ha già fatto nei giorni scorsi annunciando un

ridimensionamento dei costi per il programma F.1. Tra il team principale e la Toro Rosso, l'imprenditore austriaco ha dichiarato che taglierà 70 milioni di euro. La Red Bull, si diceva, nel 2008 ha pagato il fatto di avere due piloti non giovani come Mark Webber e David Coulthard, non sempre pronti e veloci. Lo scozzese si è ritirato dalla F.1, l'australiano alla fine dello scorso anno è stato investito da un'auto mentre partecipava a una gara in bicicletta nel suo Paese. Un duro allenamento ci ha riconsegnato un Webber integro, di certo avere al fianco il talentuoso Vettel sarà decisivo per lui. E a proposito del tedesco, l'entusiasmo di cui accennavamo sopra, gira proprio attorno a lui. Il pilota che ha dimostrato di saper vincere un Gran Premio con uno dei team più poveri iscritti al mondiale.



# cere”







“La gente esce meno e beve prosecco invece di champagne. Succo di mela invece di Red Bull. Quindi siamo costretti a ridurre gli investimenti per la Formula 1 di 70 milioni di euro”.

**Dieter Mateschitz**  
Proprietario Red Bull

“Lo shakedown è andato bene e allora abbiamo fermato la vettura dopo 14 giri per misura precauzionale perché le temperature dell’olio del cambio stavano salendo. Abbiamo girato senza il KERS in quanto volevamo verificare le cose classiche di una monoposto al debutto come il bilanciamento, la distribuzione dei pesi, l’effetto delle vibrazioni”.

**Christian Horner**  
Team manager





“La macchina è molto bella, i ragazzi hanno lavorato sodo per permetterci di essere presenti ai test di Jerez. Ho fatto i primi giri e non ho riscontrato particolari inconvenienti, ma è ovviamente presto per capire il reale valore della RB5”.

**Sebastian Vettel**

“Ho lasciato volentieri a Vettel il lavoro noioso dello shakedown...”

**Mark Webber**

“Questi test di Jerez rappresentano per me la prima occasione per guidare una monoposto di F1 dopo la frattura alla gamba rimediata lo scorso dicembre. Il mio programma di recupero è stato molto duro, l’ho affrontato con grande impegno e ritengo che per la prima prova della stagione a Melbourne sarò al top della condizione”

**Mark Webber**



# Toro Rosso recupera Bourdais

 **Così le squadre al via  
del mondiale 2009**

McLaren-Mercedes

Lewis Hamilton – Heikki Kovalainen

Ferrari

Kimi Raikkonen – Felipe Massa

Renault

Fernando Alonso – Nelson Piquet

BMW

Robert Kubica – Nick Heidfeld

Toyota

Jarno Trulli – Timo Glock

Williams-Toyota

Nico Rosberg – Kazuki Nakajima

Red Bull-Renault

Sebastian Vettel – Mark Webber

Toro Rosso-Ferrari

Sebastien Bourdais – Sebastien Buemi

Force India-Mercedes

Giancarlo Fisichella – Adrian Sutil

Massimo Costa

Puntavano ai soldi giapponesi di Takuma Sato, ma alla fine la Toro Rosso ha dovuto fare un bel testacoda e richiamare in servizio Sebastien Bourdais. Sembrava che per il francese non vi fossero più chance per rimanere un altro anno in F.1 dopo la altalenante stagione 2008, quella del debutto. Schiacciato dalla superiorità di Sebastian Vettel, spesso insofferente, Bourdais non si era neanche attirato le simpatie del personale del team. Nel corso dell'inverno, la Toro Rosso lo aveva continuamente messo sotto pressione: prima sottoponendolo a confronti con il rookie Sebastien Buemi, poi con Takuma Sato. Bourdais, quando aveva capito che ormai era fuori gioco e che poteva tornare negli Stati Uniti, è sbottato recitando il ruolo della vittima designata, del pilota bravo ma senza soldi scavalcato da motivi politici (Buemi spinto dalla Red Bull) ed economici (Sato che portava sponsor). Ma il buon Takuma non è più stato in grado di garantire gli yen necessari, la grave recessione che sta colpendo il Giappone, e non solo, ha portato alla chiusura di tutti i rubinetti. Sato si è trovato spiazzato, Toro Rosso ha pensato per un attimo a Jenson Button, poi a Bruno Senna, ipotesi scartata perché presentarsi al via del mondiale con due debuttanti non sarebbe stato conveniente. Alla fine, la scuderia faentina ha ritenuto opportuno tenersi Bourdais. Conosce la squadra, le piste e, in fondo, quest'anno può veramente cambiare passo. Con Buemi nel ruolo del debuttante, il pilota francese sarà nelle condizioni di poter mettere a frutto la sua abilità. Con la conferma di Bourdais in Toro Rosso, si chiude il mercato piloti del mondiale F.1. Senna ha deciso di non tornare in GP2 puntando alla F.1. Le speranze sono che qualcuno compri la Honda, ma il tempo avanza inesorabile e la data che tutti si erano dati come scadenza, quella del 31 gennaio, è già passata. Magari Senna troverà un ruolo di tester nella stessa Toro Rosso.



# Rifornimenti proibiti, qualifiche vere

Quest'anno cercate di memorizzare bene, nella vostra mente, le fasi dei rifornimenti, con quel tubo nel quale scorre velocissima la benzina sostenuto a spalla da tre meccanici, la precisione con la quale l'addetto lo infila nel bocchettone e poi, con sangue freddo, lo estrae rischiando ogni volta o di venire ustionato in caso di fuori uscita del carburante o di venire travolto dalla monoposto se si verifica un intoppo nell'operazione e il pilota intanto riparte. Scene viste diverse volte. Ma che dal 2010 apparterranno alla storia della F.1. Martedì 3 febbraio, durante la riunione della FOTA svoltasi al Sofitel dell'aeroporto di Heathrow, a Londra, i rappresentanti delle dieci Case presenti nel mondiale (attorno al tavolo anche gli uomini della ritirata Honda) hanno

deciso di abolire i rifornimenti. Le soste rimarranno, ma soltanto per il cambio delle gomme. Basta con i giochi strategici, con le qualifiche incomprensibili al termine delle quali non si capiva mai chi in realtà fosse il più veloce in pista, perché alcuni piloti avevano qualche litro in più o in meno di benzina a bordo. Dal 2010 tutti partiranno con i serbatoi pieni. Di conseguenza, anche se non è stato detto nulla in merito, è logico presupporre che la qualifica verrà affrontata con il minimo di carburante e che al termine della sessione, oppure la domenica mattina, verrà effettuato il rabbocco per partecipare all'intero Gran Premio. A Londra si sono prese decisioni anche sui motori, sulla telemetria, sulla riduzione dei costi, il cui esito lo potete trovare a fianco.

## ➔ Così i GP F.1 nel 2010

**Proibiti i rifornimenti nel corso del Gran Premio**

**Vendita motori ai team indipendenti al costo di 5 milioni di euro**

**Vendita cambi ai team indipendenti al costo di 1.5 milioni di euro**

**Telemetria uguale per tutti fornita da un unico fornitore da decidere**

**Riduzione costi intervenendo su telaio e aerodinamica**

**Chiusura delle sedi dei team nel mese di agosto per smaltimento ferie**



BR  
PETROBRAS  
PETROBRAS

PETROBRAS  
BR  
BRAKES

PETROBRAS

RBS

PETROBRAS  
LUBRICATION

PHILIPS  
Shaver

Hamley

7

at&t

at&t

RBS  
RBS

Saints

PETROBRAS

sparcos



*Stéphane Peterhansel  
alla recente Dakar sudamericana  
che si è corsa in gennaio  
tra Argentina e Cile*

# La Mitsubishi si in...china

“L'improvviso crollo dell'economia mondiale ci obbliga ad una maggiore attenzione nell'uso delle risorse. La scorsa estate avevo parlato di rischi collegati alle turbolenze finanziarie, ma la situazione che ora dobbiamo fronteggiare è ben peggiore delle nostre previsioni, troppo pesante”. Chi parla così è il presidente della Mitsubishi che davanti ad una perdita di 500 milioni di euro ha bloccato tutte le attività sportive del marchio giapponese. Mitsubishi calcola che nel 2009 produrrà 330mila veicoli in meno, gran parte della crisi è dovuta alle difficoltà del mercato americano dove erano anche stati fatti numerosi finanziamenti per aiutare le vendite. Nel gruppo Mitsubishi, vi saranno riduzioni del 40 per cento degli stipendi per i manager mentre a duemila precari non sarà rinnovato il contratto. Davanti a questa situazione, inevitabile il ritiro agonistico. Mitsubishi non partecipava più al mondiale rally dalla fine del 2005, ma era molto attiva nelle competizioni fuoristrada, partecipando a 26 edizioni della Dakar, di cui 12 vinte.



## I numeri della crisi

Perdita di 500 milioni di euro

Vendite in calo del 15%

Nel 2009 verranno costruite 330.000 auto in meno

2.000 operai precari non confermati

Tagli allo stipendio ai manager del 40 %





# Toyota e Panasonic ehe botto!

Toyota e Panasonic sono unite fin da otto anni, fin dal primo giorno del debutto del costruttore giapponese nel mondiale F1. Ora, sono unite anche nella disfatta. Toyota, che è la prima azienda nel mondo per vendite di vetture, ha dichiarato una perdita di 2.9 miliardi di euro e per la prima volta nella sua storia va in rosso. Il risultato operativo è tre volte peggio del previsto, attorno ai 450 miliardi. Un vero disastro perché lo scorso dicembre il gruppo si attendeva di chiudere con un utile di 50 miliardi e una perdita operativa di 150 miliardi. E' la prima perdita nei suoi 70 anni di storia. Ad aggravare la situazione, gli analisti stimano un calo del fatturato del 20,1 per cento. Dati incredibili se si considera che solo dodici mesi fa Toyota aveva registrato utili record. Panasonic invece ha annunciato 15mila licenziamenti e la chiusura di 27 stabilimenti. Previsioni: passivo di 3.2 miliardi di euro. Ai manager verrà ridotto lo stipendio del 20 per cento, al personale del cinque per cento. E' lecito chiedersi, davanti a un tracollo del genere, come l'accoppiata Toyota Panasonic potrà proseguire nel mondo della F1.



## Toyota

Perdita operativa 2.9 miliardi di euro

Risultato operativo 450 miliardi di euro

Calo del fatturato del 20.1 %

## Panasonic

15.000 licenziamenti

27 stabilimenti chiusi

Passivo di 3.2 miliardi di euro



**Il potere logora  
chi non ce l'ha**

# La provocazione dell'ex



*“Loeb ha raggiunto un livello di guida così alto, che è capace di vincere su tutte le superfici e in tutte le gare a cui partecipa. Ma se avesse altri avversari...”*

**Gilles Panizzi**

di Guido Rancati

Come lui non c'è nessuno. Lo dicono i numeri, pesanti come macigni: cinque mondiali conquistati in rapida successione, quarantotto ori e altre ventisei medaglie in centoquattordici presenze nella serie iridata. Re e signore di (quasi) tutte le terre toccate dalla serie iridata, Sébastien Loeb ha vinto quanto nessuno prima di lui. E ancora non è finita, s'ha da credere.

Nel giro, nessuno se la sente di mettere in discussione le doti dell'alsaziano. Neppure Gilles Panizzi che però non resiste alla tentazione di condire il suo discorso con i soliti se e ma. Il Fratello della Costa non è il primo a raccontare in giro che la storia sarebbe stata e sarebbe diversa se SuperSeb avesse altri

avversari con cui misurarsi. Sottovalutando come tanti altri Mikko Hirvonen, dimenticando che l'asso della Citroen, nella sua prima stagione con una top car, diede parecchi dispiaceri a gente come Carlos Sainz e Colin McRae. Glissando sui tanti duelli vinti nel tempo con Petter Solberg, quando ancora a Banbury sapevano come costruire auto da corsa e, poi, con Marcus Gronholm.

L'Extraterreste evita confronti con il passato che lasciano il tempo che trovano e lascia dire. È troppo intelligente per perdersi in discussioni inutili. E sa troppo bene che quello che oggi si dice di lui, è già stato detto a proposito di tutti i grandissimi degli sport motoristici. Per dire, di Sandro Munari e di Giacomo Agostini...

# Giro di fango



di Guido Rancati

*“Una gara sotto l’acqua e sul fango è divertente, ma tre sono davvero un po’ troppe...”, dice Alberto Pirelli alla fine di un altro fine settimana, il terzo appunto, di acqua. Eh già, come era successo nel marchigiano e nel trevigiano, è piovuto anche nel pisano. E i dieci chilometri di Santa Luce si sono trasformati in un pantano gigante, tenendo sulla corda tutto lo staff della Scuderia Livorno e ovviamente anche l’imprenditore milanese che qualche mese fa s’è preso la briga di allestire RaceDay, la bella serie di rondes su terra imperniata su tre gare di selezione e una finale.*

segue a pag 20

**Sopra, è festa grande per i primi tre classificati della Ronde Liburna. Sotto, Bruno Bentivogli secondo tra gli iscritti del Raceday**





## L'ordine di arrivo, domenica 8 febbraio 2009

1. Manfrinato-Manfrinato (Mitsubishi Lancer Evo IX) in 27'27"3
2. Batistini-Morganti (Peugeot 207 S2000) a 13"9
3. "Dedo"-Daddoveri (Peugeot 207 S2000) a 19"7
4. Erdi-Penderik (Subaru Impreza) a 22"0
5. Ciuffi-Goggioli (Peugeot 206 Wrc) a 36"1
6. Bentivogli-Innocenti (Subaru Impreza) a 46"9
7. Piccolotto-Marchi ( Mitsubishi Lancer Evo VIII) a 52"4
8. Maurin-Thimonier (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 1'06"9
9. Barucchello-Celi (Subaru Impreza) a 1'15"0
10. Pierangioli-Capolongo (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 1'15"6

### Le classifiche Racedey della gara

1. Ciuffi-Goggioli (Peugeot 206 Wrc)
2. Bentivogli-Innocenti (Subaru Impreza)
3. Piccolotto-Marchi ( Mitsubishi Lancer Evo VIII)
4. Barucchello-Celi (Subaru Impreza)
5. Pierangioli-Capolongo (Mitsubishi Lancer Evo IX)
6. Tempestini-Pulpea (Skoda Fabia Wrc)
7. Pirelli-Campeis (Mitsubishi Lancer Evo IX)
8. Raschi-Lamonato (Renault Clio R3)
9. Missaglia-Marchiori (Subaru Impreza)
10. Zille-Costantini (Opel Astra OPC)

Tutto è bene quello che finisce bene e la pioggia adesso è un ricordo. Uno dei tanti belli che la "regular season" ha lasciato un po' a tutti. Ovvamente anche al promotore dell'iniziativa: *"A sentire i commenti - osserva - direi che l'iniziativa è piaciuta e questo ci spronerà a fare ancora meglio in futuro"*. Pansa alla Ronde Valtiberina in programma il 28 febbraio e il 1. marzo dalle parti di San Sepolcro che chiuderà il campionato e dove tutti ripartiranno da zero, ma anche all'edizione che verrà. Intanto raccoglie complimenti da questo e da quello. Dagli ottanta e passa iscritti di questa prima edizione e da quelli che, giurano, si iscriveranno alla prossima. Come Luca Rossetti, sfortunato protagonista su una delle prove classiche del Sanremo mondiale del tempo che fu e Julien Maurin: *"Ho sbagliato a non partecipare alla serie già quest'anno perché queste corse oltre a essere divertenti sono ideali per provare questo e quello"*, osserva il friulano che dopo essere stato rallentato dalla rottura dell'idroguida è stato stoppato da un problema al motore. Il francese buon protagonista con la Mitsu by Nocentini iscritta dall'Astra, approva.

Un pensierino ad entrare nel gruppo lo fa ovviamente anche Giovanni Manfrinato. È stato bravo, il veterano di Monselice, ha vinto. *"Ma il merito - dice - questa volta è soprattutto di mio figlio Michele e non solo perché, pur senza esperienza, è stato un copilota perfetto"*. Verissimo: se Manfri è riuscito a mettersi dietro Daniele Batistini e "Dedo" con due Peugeot 207, il magiaro Tibor Erdi con un'Impreza Wrc e Palo Ciuffi con una 206 Wrc, una bella fetta del merito è del ragazzo. Tanto determinato da convincere il padre a votare no quando il direttore di gara ha proposto una specie di referendum abrogativo dell'ultimo passaggio. *"C'era davvero tanta acqua sulla strada - ricorda il capofamiglia - e quando mi hanno chiesto se andare o no avanti ero dell'idea di chiuderla lì. Lui invece ha insistito e ha avuto ragione"*. Adesso, l'obiettivo è sulla finalissima nell'aretino. La formula, intelligente, prevede che in punteggi vengano azzerati per cui tutti i qualificati, l'ottantacinque per cento degli iscritti, ripartiranno alla pari. In ballo un titolo teorico e un bel gruzzolo di euro garantiti da tre sponsor come nel rally italiano se ne vedono pochi: Pirelli, of course, ma anche Max-Meyer e Magneti Marelli.

**"Ho sbagliato a non partecipare alla serie già quest'anno, perché queste corse, oltre a essere divertenti, sono ideali per provare questo e quello"**  
**Luca Rossetti**



*Paolo Ciuffi,  
alla seconda vittoria  
nella serie  
Raceday Ronde*

# USA-FIAT



**Marco Cortesi**

A sei mesi di distanza dall'inizio delle discussioni, e conseguentemente dei rumor sul futuro dei motori dell'IndyCar Series, sono stati resi noti dall'organizzazione di Tony George i risultati della fase consultiva. Ad essere coinvolti nella serie di tavole rotonde sono stati cinque costruttori: Honda, che già equipaggia le Dallara della serie, Volkswagen, Audi, Porsche e, cosa che ha ovviamente stuzzicato la fantasia degli appassionati italiani, Fiat Power-

train Technologies. *"Si è trattato di una consultazione nata su impulso dell'Indy Racing League, per definire i regolamenti e valutare chi possa essere interessato ad una fornitura"*, spiega Paolo Martinelli, Vicepresidente di Fiat Powertrain Racing, *"anche se in questo momento non c'è nessun impegno formale né da parte dell'Indy Racing League, né da parte dei costruttori"*. Come sempre originale ed efficace nelle scelte, Tony George è determinato a seguire le tendenze e le scelte tecniche in atto nell'industria automobilistica di produzione e, da

questo intento, è arrivato l'input di un vero e proprio brainstorming. Primo obiettivo, la riduzione dei costi, siano intesi essi come semplici esborsi necessari ad approntare l'attività in pista, che come costi di impatto funzionale. Punti cardine quindi, l'economia di gestione, l'efficienza, l'affidabilità e, soprattutto, l'attenzione al mercato reale.



# erché no?



Le prime specifiche pubblicate rispecchiano nella loro interessezza questo paradigma. "La situazione attuale vede dei motori di tipologia tipicamente americana, otto cilindri, ma l'IRL è sensibile alle tendenze future..." spiega ancora Martinelli, "C'è la volontà di introdurre tecnologie fuel-saving come l'iniezione diretta ed la sovralimentazione. I motori a benzina del futuro saranno turbo, ad iniezione diretta, con downsizing rispetto alle cilindrata attuali. Questo lo pensiamo noi come tutti gli altri costruttori. Si stanno affermando nuove tecnologie motoristiche, e l'IRL, correttamente, ha ascoltato e terrà conto di queste proposte". I punti fermi, elencati dal comunicato ufficiale, riguardano la cilindrata massima di 2 litri, l'uso dell'iniezione diretta e di un singolo turbocompressore ed un intervallo di manutenzione quasi da vettura stradale, con 3750 miglia, oltre 6000 chilometri, tra una revisione e l'altra. Per quanto riguarda il carburante, le scelte sembrano orientate ad una miscela tra benzina ed etanolo, ma molto dipenderà anche dai colloqui e dalle negoziazioni con i fornitori. Non ancora chiara è la struttura del motore, anche se le due opzioni quasi obbligate dalla ridotta rimangono quelle del 6 cilindri a V e del 4 cilindri in linea, con quest'ultima resa allettante dal richiamo all'epopea degli storici Offenhauser durata, tra le varie evoluzioni, oltre 50 anni.

Da qui a due mesi, l'IndyCar Series si aspetta di avere il primo accordo di fornitura, mentre più a lungo termine, le attese sono per portare il totale a due o tre. E per quanto riguarda il gruppo Fiat, specie in considerazione del recente accordo con Chrysler? "I colloqui IndyCar sono nati a luglio dell'anno scorso. Il mondo dell'automobile, da allora, è radicalmente cambiato e sta ancora cambiando. Non c'è alcuna relazione con potenziali accordi industriali: sono situazioni svincolate e su un piano completamente diversi". Fantascienza quindi pensare che un possibile successo del marchio Fiat, coinvolto non più con il top di gamma Alfa Romeo e Maserati ma con le "piccole", possa accompagnarsi ad un arrivo nel mondo delle

competizioni a stelle e strisce? Certo è che, visto anche il travolgente successo avuto dall'arrivo delle Smart lo scorso anno, e visti i costi abbordabili del panorama IndyCar accompagnati da una storia centenaria, il tutto sembra configurarsi come una colossale occasione, vicina e alla portata. Da parte degli altri nomi in gioco, e nonostante la crisi, ci si aspetta un coinvolgimento di Honda, forse sin dal principio, mentre una considerazione viene spontanea per l'interesse di Porsche e Audi/VW. In caso di formula a quattro cilindri in linea, ci si troverebbe di fronte ad un'incredibile coincidenza (anche considerando gli intervalli di manutenzione) con le regole dell'Automobile Club de L'Ouest per la classe LMP1 a partire dal 2011...

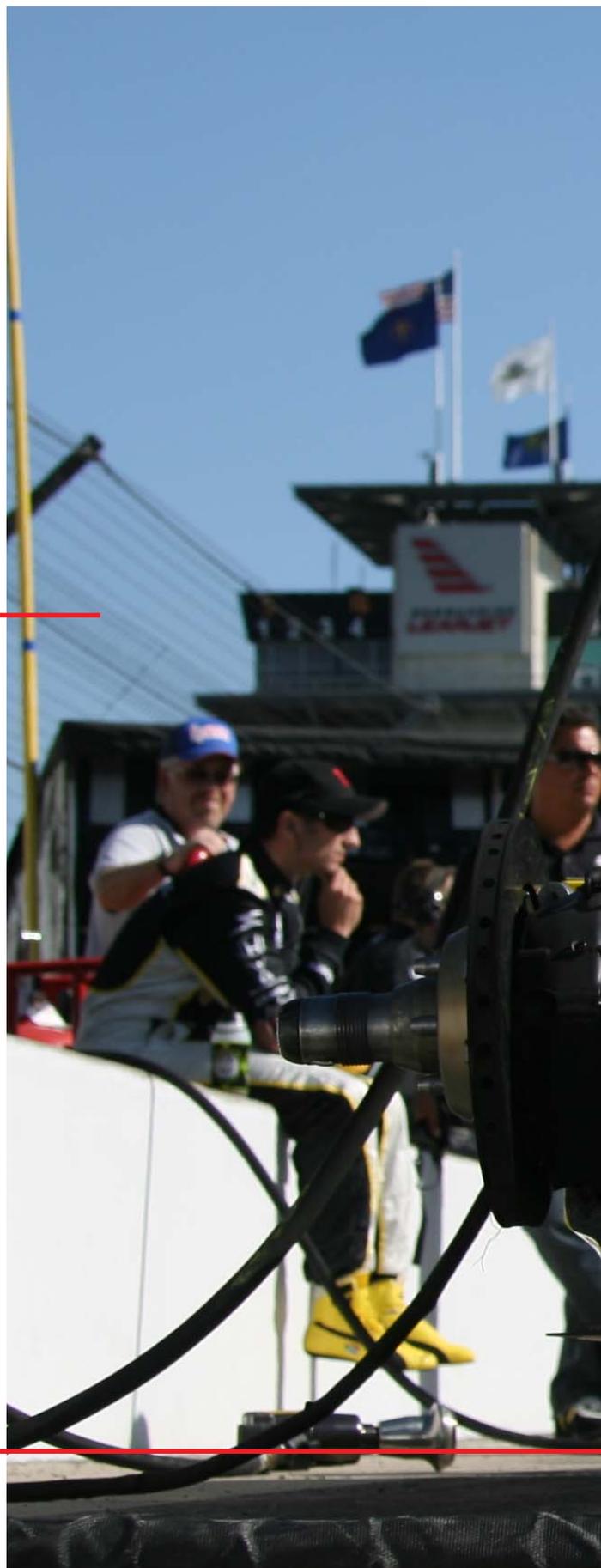


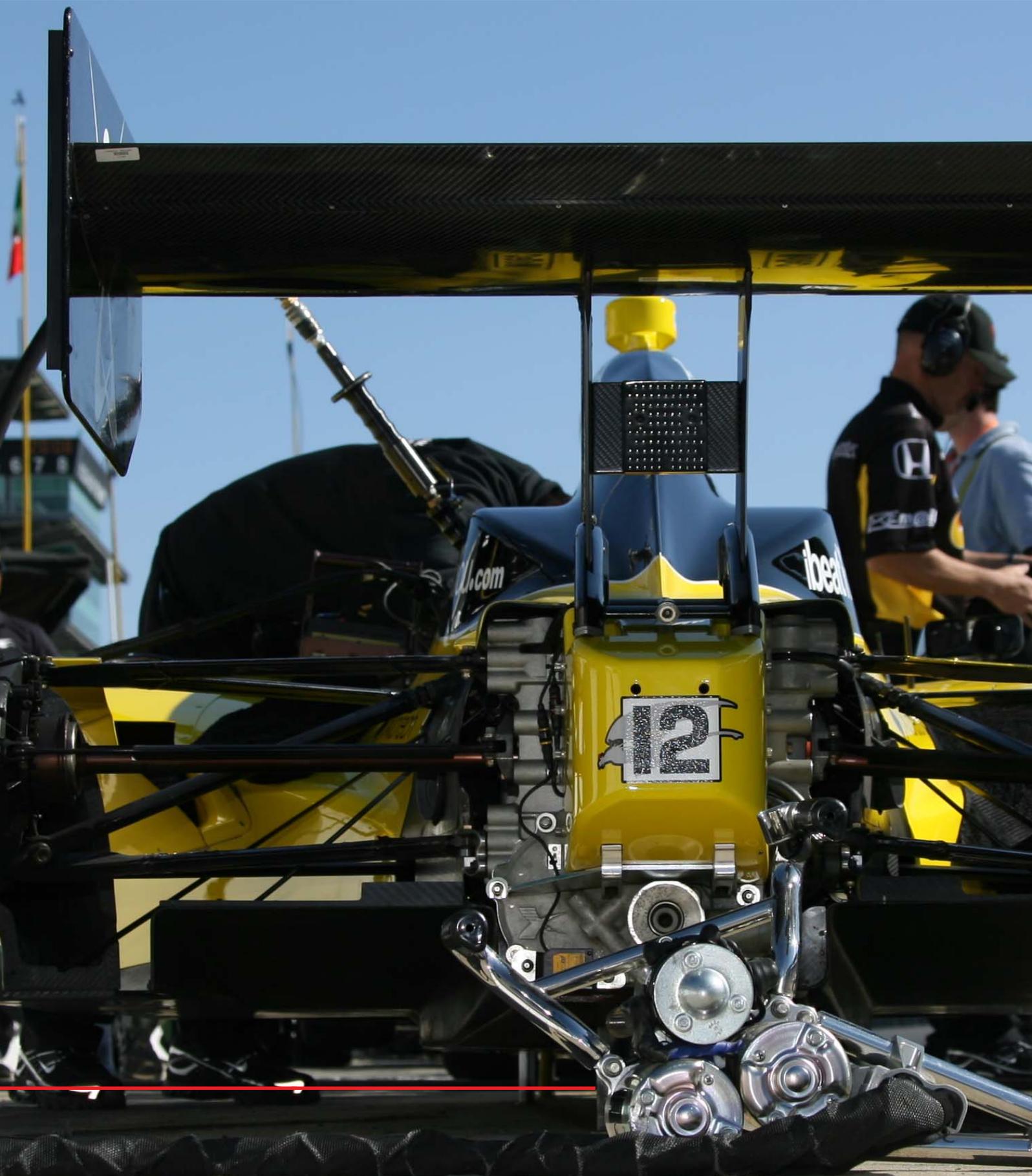
## Come cambieranno i motori Indycar

- Cilindrata max 2 litri**
- Iniezione diretta**
- Singolo turbocompressore**
- Revisioni ogni 6.000 km**

## Motoristi interpellati

- Audi**
- Fiat**
- Honda**
- Porsche**
- Volkswagen**





## Così i team 2009



**Arden**

Sergio Perez - TBA

**ART**

Nico Hulkenberg - Pastor Maldonado

**Campos**

Vitaly Petrov - TBA

**Dams**

Kamui Kobayashi - Jerome D'Ambrosio

**DPR**

Michael Herck - TBA

**Durango**

Davide Valsecchi - TBA

**FMSI**

Andreas Zuber - TBA

**iSport**

Diego Nunes - Giedo Van der Garde

**Ocean**

Karun Chandhok - TBA

**Piquet GP**

Roldan Rodriguez - Alberto Valerio

**Racing Engineering**

Dani Clos - TBA

**Super Nova**

Javier Villa - TBA

**Trident**

TBA - TBA



*Senna*

**sblocca le  
trattative**



Massimo Costa

Tolto il tappo Bruno Senna, che bloccava il mercato piloti, la GP2 ha visto una accelerazione nelle trattative in corso. Il brasiliano, vice campione nel 2008, ha deciso di non ripetere la categoria per tentare la carta della F.1. Probabilmente come test driver se qualcuno non deciderà di rilevare la Honda e di puntare su di lui. La sua ex squadra, iSport, che sperava di poterlo riconfermare, ha rotto gli indugi trovando l'accordo con il campione World Series Renault 2008, Giedo Van der Garde, e con Diego Nunes, attualmente impegnato nella serie asiatica della GP2 con il Piquet GP. La Ocean Racing, la squadra di Tiago Monteiro che è entrata al posto della BCN, ha annunciato l'arrivo dell'indiano Karun Chandhok, ex iSport. Per il secondo pilota, Monteiro vorrebbe un portoghese e si parla di Filipe Albuquerque o di Alvaro Parente. Già a posto anche ART (Nico Hulkenberg e Pastor Maldonado), Dams (Kamui Kobayashi e Jerome D'Ambrosio), Piquet GP (Roldan Rodriguez e Alberto Valerio). Racing Engineering, campione 2008 con Giorgio Pantano, ha annunciato la scorsa settimana l'avvenuto accordo con lo spagnolo Dani Clos, rookie che ha disputato due anni di F3 europea ed è stato campione della F.Renault italiana nel 2006. Luca Filippi è vicino alla chiusura della trattativa con Super Nova che dovrebbe avere Javier Villa. FMSI ha puntato sull'esperto Andreas Zuber, Campos su Vitaly Petrov, Durango su Davide Valsecchi. Trident è per ora l'unica squadra che non ha firmato contratti. Rimangono da assegnare ancora dieci sedili.

Nella foto  
Andreas Zuber  
Fisichella Motorsport

# Il campione sarà promosso in GP2

Una grande novità coinvolge la Euroseries 3000. Grazie all'accordo con un importante sponsor che appoggerà la categoria organizzata dal Coloni Motorsport, per i prossimi tre anni (2009-2010-2011) il vincitore della Euroseries 3000 avrà la possibilità di essere supportato per correre direttamente nella GP2. Uno sforzo notevole quello che accumulerà lo sponsor del campionato di F.3000 (l'annuncio e il nome verranno comunicati entro la fine del mese) ed Enzo e Paolo Coloni, ma che permetterà al campione della categoria di poter competere nella più importante serie dopo la F1. E' anche la prima volta che

come premio per la conquista del titolo, un pilota riceverà come regalo l'ingresso in una categoria superiore. La Euroseries 3000 sfida la crisi economica mondiale e rilancia. In serbo ci sono anche rilevanti novità tecniche per la stagione 2009, che verranno comunicate entro breve. Nel frattempo, la Euroseries 3000 ha varato il calendario definitivo del campionato 2009. I test collettivi si terranno il 14-15 aprile a Imola. Il 28 giugno non si andrà più a Spa bensì a Magny-Cours mentre varia la data di Donington. Esce Barcellona ed entra Zolder. A destra, le date in programma.



Il campione 2008  
Nicolas Prost



## Il calendario 2009

19 aprile - Imola

17 maggio - Portimao

28 giugno - MagnyCours

2 agosto - Donington

9 agosto - Zolder

20 settembre - Vallelunga

18 ottobre - Monza

# Piscopo “calde

di Massimo Costa

Quattro team del campionato italiano F.3 (Lucidi, Ghinzani, Corbetta, Gloria) più la RP Motorsport che partecipa anche alla serie spagnola, hanno affrontato due giorni di test sul circuito di Misano. Graziati dal bel tempo ed una temperatura primaverile, le squadre presenti hanno potuto testare nuovi piloti in vista della stagione 2009. Ma la novità più rilevante è apparsa nella seconda giornata quando sulla Dallara-Fiat del team Ghinzani è tornato Edoardo Piscopo per un test particolare. Chiamato dalla Csai, il vice campione della F.3 tricolore è stato invitato a guidare una vettura gommata Pirelli. Nella serie italiana si corre con pneumatici Michelin. Piscopo ha così percorso trenta giri realizzando un

tempo che ha stupito il paddock: 1'31"37, mezzo secondo più rapido di Daniel Zampieri che montava le gomme francesi. Piscopo ha spiegato a Italiaracing i vantaggi delle Pirelli: *“Gli pneumatici italiani richiedono uno stile di guida diverso rispetto a quello adottato con le gomme Michelin. Le Pirelli hanno infatti un grande grip in fase di frenata e quindi permettono al pilota di pestare forte sul pedale prima di impostare la curva, cosa che non avviene con le Michelin che richiedono un ingresso di curva più docile. Un comportamento simile lo avevano le gomme Kumho e per questo mi ricordava la guida che adottavo nella F.3 Euro Series. Penso che sia importante per un pilota poter disporre di un mezzo che si avvicina parecchio a quello della serie continentale. Poi le prestazioni: a Misa-*

*no le Pirelli sono state decisamente più veloci delle vetture gommate Michelin e se pensiamo che non abbiamo modificato l'assetto che richiederebbero gli pneumatici italiani, utilizzando invece il set-up tradizionale per le coperture francesi, appare evidente che il margine può ampliarsi ulteriormente. Con le Pirelli sono stato veloce sul giro secco e anche nella prova di durata. In tutti i giri che ho percorso sono stato sotto la pole che avevo realizzato su questa pista la scorsa estate. La prima volta che fui chiamato a provare le Pirelli, a Varano e al Mugello lo scorso anno, le gomme endurance ancora non erano valide, ma hanno fatto un grande sviluppo ed ora non hanno rivali”. Alla Csai la parola finale su quali pneumatici verranno utilizzati nella F.3 italiana 2009.*



Edoardo Piscopo a Misano  
mentre testa le coperture italiane

# ggia” le Pirelli

“Le gomme Pirelli richiedono una guida simile a quella in uso nella F.3 Euro Series”

“Il grip è maggiore in frenata e occorre dare un gran pestone sul pedale”

“Lo sviluppo è stato notevole, ora gli pneumatici Pirelli sono performanti anche sulla lunga distanza”

Foto  
Speedy



## I tempi del 1° giorno, giovedì 5 febbraio 2009

- 1 - Daniel Zampieri (Dallara-Fiat-Michelin) - RP - 1'33"18 - 54 giri
- 2 - Federico Leo (Dallara-Fiat-Michelin) - Ghinzani - 1'34"00 - 60
- 3 - Michele Faccin (Dallara-Fiat-Michelin) - Corbetta - 1'34"20 - 80
- 4 - Alessandro Cicognani (Dallara-Fiat-Michelin) - Ghinzani - 1'34"31 - 56
- 5 - Salvatore Ciatelli (Dallara-Fiat-Michelin) - Corbetta - 1'34"60 - 70
- 6 - Valerio Prandi (Dallara-Fiat-Michelin) - Lucidi - 1'34"70 - 85
- 7 - Federico Glorioso (Dallara-Fiat-Michelin) - Gloria - 1'34"71 - 80
- 8 - Riccardo Cinti (Dallara-Fiat-Michelin) - Corbetta - 1'34"90 - 80
- 9 - David Fumanelli (Dallara-Toyota-Dunlop) - RP - 1'35"50 - 33

## I tempi del 1° giorno, venerdì 5 febbraio 2009

- 1 - Edoardo Piscopo (Dallara-Fiat-Pirelli) - Ghinzani - 1'31"37 - 30 giri
- 2 - Daniel Zampieri (Dallara-Fiat-Michelin) - RP - 1'31"86 - 54
- 3 - Federico Leo (Dallara-Fiat-Michelin) - Ghinzani - 1'32"21 - 25
- 4 - Michele Faccin (Dallara-Toyota-Dunlop) - RP - 1'33"20 - 84
- 5 - Valerio Prandi (Dallara-Fiat-Michelin) - Lucidi - 1'33"40 - 81
- 6 - David Fumanelli (Dallara-Toyota-Dunlop) - RP - 1'33"55 - 71
- 7 - Federico Glorioso (Dallara-Fiat-Michelin) - Gloria - 1'33"60 - 55

Senza tempo:

Michele Faccin (Corbetta),  
Edoardo Liberati (Corbetta),  
Riccardo Cinti (Corbetta)

# Undici team al via

Piano piano anche il mercato team e piloti della F.Renault Italia sta prendendo forma. Nei giorni scorsi è apparsa la lista delle squadre iscritte al campionato 2009. Sono undici, per un totale di 26 monoposto. Non male considerando gli ovvi timori figli della incalzante recessione economica. Se mancano per la prima volta la storica Prema e la RP Motorsport, si segnala il ritorno dell'Alan Racing e del team Viola mentre è importante l'unione avvenuta tra Facondini e la Draco, la struttura di Adriano e Nadia Morini che opera nella World Series by Renault e sta cercando di creare una propria filiera di giovani piloti. Sono anche arrivate le prime firme, con due piloti sedicenni. Si tratta del francese Romain Vozniak, giovane scoperta dei Morini, e di Federico Scionti che correrà per la Tomcat dopo le esperienze maturate nella 2000 Light e nella Master Italia. Delle undici squadre presenti nel tricolore, tre saranno impegnate in campo europeo: BVM Minardi, It Loox e Jenzer.



## Lista iscritti

- Alan Racing – 2 monoposto
- AP Motorsport – 2 monoposto
- BVM Minardi – 3 monoposto
- CO2 Motorsport – 2 monoposto
- Cram Competition – 3 monoposto
- It Loox Racing – 2 monoposto
- Jenzer Motorsport – 3/4 monoposto
- Team Dueppi – 2 monoposto
- Facondini by Draco – 2 monoposto
- Tomcat Racing – 2 monoposto
- Viola Formula – 1/2 monoposto





**Nella foto  
le vetture del team  
It Loox Racing  
nei box di Vallelunga**



*Nella foto, Simone Gatto  
il vincitore del Trofeo Cadetti 2008*

Foto  
Morgese



## Il calendario 2009

5 aprile – Monza

26 aprile – Adria

24 maggio – Varano

14 giugno – Franciacorta

5 luglio – Monza

2 agosto – Varano

27 settembre – Varano

4 ottobre – Monza

# Vai forte nei test? Non paghi l'iscrizione

Verrà disputata il prossimo 5 aprile all'autodromo di Monza la prima gara del 45° Trofeo Cadetti, il campionato riservato alle monoposto di Formula Junior Monza 1.2 che la pista lombarda e l'Automobile Club di Milano organizzano ininterrottamente dal 1965. Sono nove le gare del calendario 2009 che verranno ospitate, oltre che dal tracciato monzese, da quelle di Adria, Varano e Franciacorta. A Monza verranno svolte 4 gare: oltre alla prima della stagione, due verranno disputate il 5 luglio e una il 4 ottobre a conclusione del campionato. Sono invece tre gli appuntamenti con la pista di Varano (24 maggio, 2 agosto e 27 set-

ttembre), mentre le restanti gare sono in programma ad Adria il 26 aprile e su quello di Franciacorta il 14 giugno. Il 45° Trofeo Cadetti, come negli anni scorsi, prevede due classifiche: una per i piloti "under 25" e una per gli "over 25". In vista dell'inizio del campionato, si terranno due giornate di prove che verranno effettuate sulla pista di Monza (7 marzo) e su quella di Varano (11 aprile). Il pilota che otterrà il miglior tempo in queste prove avrà diritto all'iscrizione gratuita alla prima gara di campionato in programma a Monza (5 aprile) e alla prima di Varano (24 maggio).

# In Academy con Gloria

di Antonio Caruccio

Andrea Cecchellero, nato ad Arzignano, provincia di Vicenza, il 9 agosto 1990 è il campione Gloria Scouting Cup del 2008. Con 157, 5 punti in classifica generale, Cecchellero ha portato al successo il team PKF della famiglia Azzoli, con cui ha stretto un rapporto di fiducia personale fondamentale per la buona riuscita della stagione durata sette week-end a gara doppia per un totale di quattordici appuntamenti. Dopo che Gloria Cars non ha ricevuto la conferma dalla CSAI per proseguire con la fornitura dei telai in Formula Azzurra, nel 2008 Enrico Glorioso ha deciso di continuare autonomamente con le Gloria B5.10Y che hanno svezato campioni come Davide Rigon, Giuseppe Termine e Salvatore Cicatelli.

- Andrea, hai vinto il campionato Gloria Scouting Cup nel 2008. Come è andato il tuo campionato?

*"È stata una stagione molto positiva. Ci sono stati degli alti e bassi, ma le prestazioni erano sempre di rilievo. Sono riuscito a complicarmi un po' la vita con qualche incidente di troppo, però resto più che*

*soddisfatto della mia annata".*

- Dopo aver disputato il campionato italiano Formula Azzurra nel 2007, hai deciso di rimanere fedele alla Gloria Cars seguendo la serie ideata dal costruttore torinese. Come mai questa scelta?

*"In precedenza avevo effettuato un test con PKF ed ero rimasto favorevolmente impressionato dai riscontri ottenuti, dal modo di lavorare del team e dall'ambiente che ho trovato. Ho quindi deciso di rimanere un altro anno in Gloria per puntare al successo, che è puntualmente arrivato".*

- Cosa farai nella stagione agonistica 2009?

*"Nel 2009 sarò presente nella Formula Academy. Nata negli ultimi anni dalle ceneri della Formula Campus, è un campionato di origine francese che ha suscitato in me grande interesse. È una serie sconosciuta in Italia, ma permette di correre a buoni livelli, su piste molto belle e a costi contenuti. Non c'è differenza tra un team e l'altro in quanto vi è la monogestione che offre grandi possibilità a chi si dimostra competitivo nell'arco della stagione. Ho fatto questa scelta con un occhio di*

*riguardo al mio futuro".*

- Oltre che un pilota sei anche uno studente. Come riesci a conciliare le due cose?

*"Con molto tempo dedicato allo studio, cercando di tenere duro. A giugno sosterrò l'esame di maturità al Liceo Scientifico, dopodiché potrò concentrarmi a tempo pieno alla mia carriera nel motorsport".*

- Come è andato il test con la Formula 3?

*"Ho ricevuto come premio da Gloria, a seguito della vittoria nello Scouting Cup 2008, la possibilità di provare la Dallara Formula 3. Il test è stato abbastanza indecifrabile perché si è svolto questo inverno sul tracciato di Varano e in alcuni momenti della giornata avevamo addirittura trovato la pista brinata. Ho avuto solo un'oretta e mezza di sole in cui ho potuto girare, ma non penso di essere andato male. I tempi erano buoni perché eravamo a due secondi della pole di questa estate con gomme usate. Non ho migliorato il mio tempo perché quando ho montato le coperture nuove ho avuto un problema alle marce. L'obiettivo era provare questa nuova macchina, senza riportare danni, e direi che ci sono riuscito".*

## CHI È

**Andrea Cecchellero**

Nato il 9 agosto 1990

Nel 2009 correrà nella francese Formula Academy

2008 - Campione Gloria Scouting Cup con 6 vittorie, 3 pole, 8 podi, 5 giri più veloci col team PKF

2007 - 9° Formula Azzurra con Europa Corse





# Il primo italiano della F.BMW Europe

di Antonio Caruccio

Kevin Gilardoni, nato il 16 marzo del 1992 sarà il primo pilota italiano a correre nel campionato Formula BMW Europe al volante della monoposto del team FMSI gestito dalla famiglia Coloni. Dopo una sorprendente carriera in kart e una stagione e mezzo di Formula Azzurra con il team Corbetta, Kevin ha deciso per il 2009 per fare il grande passo a livello internazionale. Al volante della monoposto BMW sarà il terzo italiano nella serie della casa bavarese dopo Davide Rigon, nell'Adac in Germania nel 2002 ed Edoardo Piscopo in America nel 2005.

- Una scelta importante quella di correre in una serie europea dove sarai seguito non solo dalla BMW, ma da tutto il grande paddock della Formula 1 e della GP. Come è nata questa possibilità?

*"uno sponsor tedesco si è interessato a me, ponendo però la condizione di fare almeno una gara in Germania, quindi sono stato incentivato anche da questo a decidere l'europeo di F.BMW. Ho anche valutato la Formula 3 Italia, ma grazie a questo sponsor ho preferito andare all'estero".*

- Sei il primo italiano che parteciperà alla Formula BMW Europa. Come ci si sente ad essere il nostro unico portacolori in una categoria così importante?

*"Sono onorato di poter partecipare ad un*

*campionato di questo livello perché non è da tutti, come lo dimostrano i numeri e le statistiche. Parto con quello che è il mio obiettivo di sempre, ossia dare il massimo di me stesso per poter anche ripagare tutto il team FMSI e la famiglia Coloni che ha creduto in me. Non mi sono mai confrontato con gli altri piloti della serie, ma nei test ho dimostrato di poter andare abbastanza forte e voglio continuare di questo passo".*

- Correrai per un team importante come il FMSI di Paolo Coloni. Come ti sei trovato a lavorare con loro?

*"Tengo molto al rapporto tra pilota e team manager, non solo dal punto di vista lavorativo ma anche umano. Ho incontrato la famiglia Coloni, Enzo e Paolo, e tutti i componenti del team e mi sono sembrate brave persone che si dedicano professionalmente al loro lavoro, anche perché Paolo Coloni ha avuto delle esperienze in macchina e, sia come costruttore che come pilota può fornirmi un grande aiuto. Sono veramente contento di poter lavorare con loro".*

- Hai svolto a fine del 2008 un test con la Mygale di Formula BMW a Magione. com'è questa macchina?

*"Per me è un mini-Formula 3. Dal punto di vista aerodinamico, telaistico del set-up e di grip meccanico è una vettura molto*

*impegnativa e formativa. Il cambio ad esempio è lo stesso, ma rispetto alla Formula Azzurra c'è una grande differenza nella velocità di percorrenza in curva e le regolazioni da fare sono molte. Le molle degli ammortizzatori lavorano come in Formula 3, e sono rimasto molto ben impressionato dalla monoposto Mygale".*

- Quali sono le tue aspettative per la stagione 2009?

*"Abbiamo in programma per il 2 e 3 marzo i primi test collettivi del 2009 a Barcellona. Non ho alcun timore di confrontarmi con piloti di livello europeo e mondiale, perché ritengo, senza false modestie, di avere una buona formazione e punto alla vittoria del campionato. Non sarà facile, ma devo almeno provarci perché questo è il mio obiettivo altrimenti non sarei nemmeno partito con questo progetto".*

- Nel 2008 hai disputato il campionato Formula Azzurra. Una stagione travagliata, che comunque ti ha visto in lizza per il titolo sino all'ultima gara.

*"Il 2008 è iniziato in sordina. Non ho provato prima dell'avvio della stagione e a Monza ho rotto il motore nella prima prova libera, senza poterlo mai più cambiare nel corso della stagione. Ad ogni modo sono convinto di aver raccolto l'attenzione di personalità importanti come Giancarlo Fisichella, conquistando 49 punti su 60 disponibili, oltre che essere il pilota più vittorioso con quattro vittorie. Purtroppo nel finale di gara a Misano e ad Adria ci sono state delle decisioni dei commissari sportivi, per me sbagliate, che hanno dato un esito al campionato differente da quello pronosticato. Ho lottato, ho fatto esperienza e sono molto contento di aver potuto concludere al top questo campionato".*

## CHI È

**Kevin Gilardoni**

**Nato il 16 marzo 1992**

**Nel 2009 debutterà in F.BMW Europe con FMSI**

**2008 - 3° Formula Azzurra con 4 vittorie, 3 pole,**

**6 podi, 3 giri più veloci col team Corbetta**

**2007 - 14° Formula Azzurra col team Corbetta**

# La lunga volata de *El Lole*

di Alfredo Filippone

Carlos Alberto Reutemann ha annunciato nei giorni scorsi la sua candidatura alla presidenza della Repubblica argentina. La notizia, in piena estate australe, si è sparsa in un batter d'occhio per tutta la pampa, da Iguazú a Ushuaia, e non solo perché i giornali non hanno granchè da raccontare, a parte pettegolezzi e mondanità di stagione dalle spiagge di Punta del Este. In verità, non c'era quasi più nessuno in Argentina che pensasse che l'ex-pilota di F.1, già per due volte governatore della provincia di Santa Fé e oggi senatore, si sarebbe deciso un giorno a presentarsi al fatidico appuntamento con la patria. Sono quasi vent'anni che, ad ogni elezione presidenziale, la candidatura di Reutemann viene insinuata, proposta o implorata dalle istanze del Partido Justicialista, il partito peronista cui Reutemann appartiene e che ha sempre visto in lui un provvidenziale uomo nuovo, ancora aureolato di gloria sportiva e forte del credito guadagnatosi come governatore "severo ma efficace" di Santa Fé, provincia ricca nel cuore dell'Argentina agricola. Ma il buon Carlos, noto anche in politica come uomo "prudente ed enigmatico" (è il giudizio di un commentatore politico locale, che non si discosta molto dal

"tormentato e tormentoso" con cui lo bollò Enzo Ferrari nelle sue memorie) ha sempre esitato, per poi defilarsi al momento decisivo. L'ultima volta che disse no, nel 2003, spiegò il rifiuto con una frase sibillina ("*Ho visto cose che non mi sono piaciute*") che scatenò una ridda di congetture dietrologiche che perdura ancora oggi.

Il fatto dunque che il taciturno di cui tutti parlano questa volta si dica "pronto, perchè esistono le condizioni per far qualcosa di buono per il paese", stando a quanto egli stesso ha dichiarato, ha messo in subbuglio il mondo politico argentino. Molto altro, a dire il vero, non ha aggiunto, ma quanto ha buttato lì basta e avanza, visto che, per i politologi locali, El Lole è uno che si esprime per monosillabi e "*quando mette venti parole di fila, ha fatto un discorso*". Il che, in un paese dove la dialettica non conosce limiti, può sembrare un handicap insormontabile, ma è forse anche un asso nella manica per assicurarsi i suffragi di un popolo stanco di parole e promesse, di tracolli e rinascite, e di una politica tanto teatrale e vacua che, a confronto, quella nostra appare come un modello di sobrietà ed efficacia. Certo, con il suo annuncio a sorpresa, El Lole (lo storico soprannome se lo guadagnò da bambino, quando chiedeva sempre al nonno, ricco alle-

vatore emigrato dalla Svizzera, di portarlo a vedere "lo' lechones", i vitellini appena nati) ha spiazzato tutti gli avversari, primi fra tutti quelli dentro la propria formazione, quel partito fondato da Perón, padre-padrone dell'Argentina quando ancora il paese contava qualcosa, che più che un partito è uno stato nello Stato e un movimento completamente trasversale, con cento correnti e mille capocchia. Districarsi in questa fanghiglia non sarà facile per Reutemann, ma una certa esperienza della navigazione politica se l'era già fatta, a sue spese, quando ancora correva. Non fu facile muoversi nella Ferrari degli anni 76-78, dove dovette prima subire l'ingombrante presenza di Niki Lauda e poi, diventato prima guida, il declino delle sorti tecniche del team e l'inizio della parabola di Gilles Villeneuve. E ancor più difficile fu la vita in Williams, dove si ribellò al favoritismo accordato ad Alan Jones e il team lo boicottò, facendogli perdere nel 1981 un Mondiale che avrebbe ampiamente meritato come premio al suo talento e ad una carriera comunque ricca di successi (12 i GP vinti). Nacque così, poco a poco, la leggenda del Reutemann "gaucho triste", tenebroso ed enigmatico, imbattibile in giornata buona, ma psicologicamente fragile nel gestire le situazioni difficili nei box. ▶

segue a pag 42



**Carlos Alberto Reutemann ha annunciato nei giorni scorsi la sua candidatura alla presidenza della Repubblica argentina**

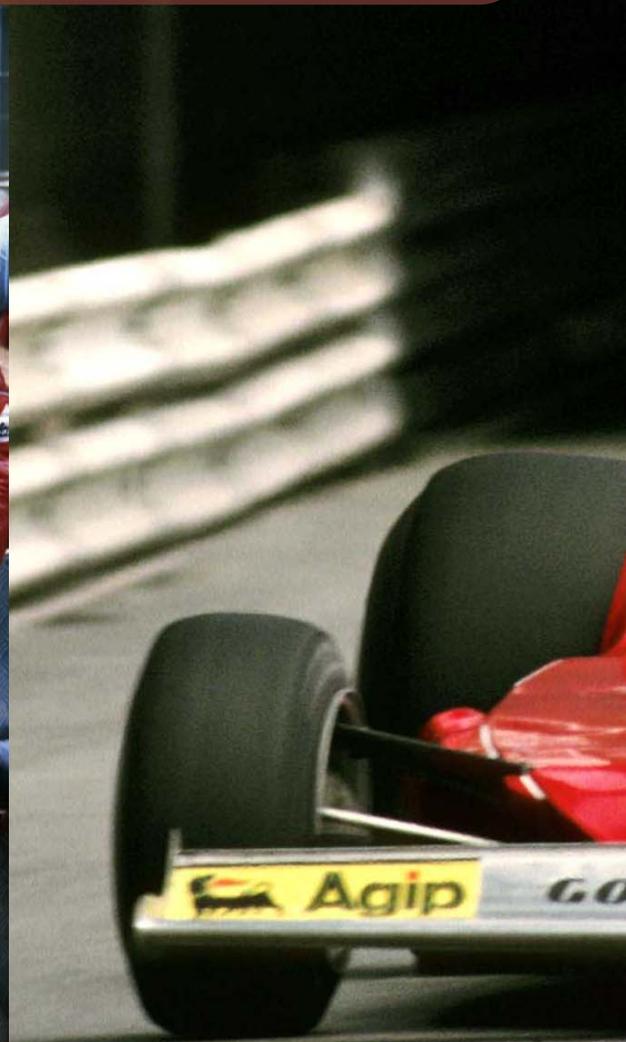


## CHI È

**Carlos Alberto Reutemann**  
Nato a Santa Fé (RA) il 12 aprile 1942

146 GP disputati fra il 1972 e il 1982 su Brabham, Ferrari, Lotus e Williams  
Vice-campione del Mondo 1981, 3° nel 1975, '78, '80  
12 GP vinti, 6 pole, 6 giri più veloci, 310 punti  
Vice-Campione europeo di F.2 nel 1971  
Pilota ufficiale Ferrari e Alfa in Sport-Prototipi (1972-74)  
3° al Rally d'Argentina 1980 (Fiat) e 1985 (Peugeot)

Eletto deputato nel 1986  
Governatore della Provincia di Santa Fé nel 1991-95 e 1999-2003  
Senatore dal 2003



*A sinistra, Carlos Reutemann a colloquio con Lauda. Sopra, l'argentino a Monaco con la Ferrari 312 T2 nel 1977*

## Sarà diventato più determinato il Reutemann politico di oggi, o sarà ancora il pilota prudente “tormentato e tormentoso” come lo definì Enzo Ferrari?

Sarà diventato più determinato il Reutemann politico di oggi? In ogni caso, un “sì” franco e deciso, El Lole è riuscito a pronunciarlo, non tanto tempo fa: in municipio, quando si è sposato in seconde nozze con Veronica Ghio, la sua nuova e giovane compagna, dopo un travagliato e costoso divorzio da Mimicha Bobbio, sua prima moglie, mamma delle sue due figlie e compagna negli anni delle corse. A 66 anni, quando ormai nessuno più lo aspettava, El Lole senatore rompe gli indugi. Il minimo che si possa dire è che si è mosso con largo anticipo, visto che le pros-

sime elezioni sono previste nel 2011! Bisognerà vedere se, partito in testa e con l'appoggio (pare) dell'attuale Presidente, Cristina Kirchner che non aspirerebbe al rinnovo del mandato, ce la farà ad arrivare primo sotto la bandiera a scacchi. I media argentini, con millimetrica perfidia, hanno accostato l'annuncio della sua candidatura a una ricorrenza sportiva: esattamente 35 anni fa, Reutemann fu l'eroe sfortunato del GP d'Argentina, che apriva la stagione 1974. Quel giorno all'Almirante Brown di Buenos Aires, sulla Brabham di Ecclestone finalmente competitiva,

parti quarto, prese il comando al quinto giro e dominò da campione. Stava per vincere il suo primo GP davanti a centomila tuercas in delirio e pronti a incoronarlo erede ufficiale di Fangio. Ma all'ultimo giro, la BT44 ammutolì. Il parziale distacco della presa d'aria sin dai primi giri aveva provocato un consumo eccessivo di carburante. Il maggior quotidiano di Buenos Aires, La Nación, ricorda oggi l'episodio con un titolo che suona come un nefasto presagio per la corsa presidenziale: “In dirittura d'arrivo, El Lole è rimasto senza benzina”.



# La recessione non abita qui

Audi contro Mercedes, la sfida infinita si rinnova anche nel 2009. Dalle parti del DTM non arrivano segnali di ridimensionamento delle presenze, che rimarranno diciannove. Recentemente, la Mercedes ha provato tre giovani piloti, provenienti dalle formule, i quali si giocheranno il posto. Norbert Haug dice che non ha fretta di scegliere in quanto il campionato scatterà a metà maggio. I tre sulla graticola sono Earl Bamber, giovane promessa neozelandese ammirato nella GP2 Asia e nella A1 Grand Prix; Markus Niemela, finlandese che ha vinto l'americana Formula Atlantic; Renger Van der Zande, olandese che ha partecipato agli ultimi due campionati della F3 Euro Series. Dalla Mercedes non giungono parole se qualcuno verrà sostituito (si pensa alle non convincenti performance di Mathias Lauda e Susie Stoddart), ma è anche vero che il ritiro di Bernd Schneider ha liberato un posto e quindi Haug potrebbe confermare tutti i piloti 2008 aggiungendovi uno dei tre giovani di cui sopra. La vettura ufficiale lasciata libera da Schneider potrebbe finire a Ralf Schumacher, che nell'anno del debutto nel DTM ha guidato una vettura datata 2007 del team Mücke. Lo scalpitante Paul Di Resta, che sperava di salire in F1 via Force India dopo l'accordo tra Vijay Mallya e Mercedes, dovrà calmarci e vivere un altro anno di DTM. Serena la situazione nello squadrone Audi, campione in carica con Timo Scheider. Tutti hanno ricevuto la conferma e resta soltanto da decidere se equipaggiare il team TME di Kolles con vetture 2008 o farlo proseguire con le vetuste 2006.



## Piloti Audi

Christijan Albers  
Mattias Ekstrom  
Katherine Legge  
Tom Kristensen  
Oliver Jarvis  
Alexandre Premat  
Mike Rockenfeller  
Timo Scheider  
Martin Tomczyk  
Markus Winkelhock

## Piloti Mercedes

Paul Di Resta  
Maro Engel  
Jamie Green  
Mathias Lauda  
Gary Paffett  
Ralf Schumacher  
Bruno Spengler  
Susie Stoddart

*In lizza:*

*Earl Bamber, Markus Niemela,  
Renger Van der Zande*



*Anche nel 2009  
si rinnoverà  
il duello Audi-Mercedes*



*Nicola Larini nei test  
di Valencia con la nuova  
Chevrolet Cruze*

# Larini: “La Cruze cresce, ma la BMW...”

La scorsa settimana, BMW, Chevrolet e Seat si sono incontrate a Valencia per una serie di test prima della trasferta della prova iniziale del campionato, prevista per l'8 marzo a Curitiba, in Brasile. Se per BMW e Seat, presenti in grandi forze e con i piloti ufficiali, il lavoro era limitato a verificare le specifiche tecniche per la nuova stagione, in casa Chevrolet ci si trova con un programma da svolgere molto diverso in quanto c'è da svezzare una vettura completamente nuova: la Cruze. In Spagna hanno girato Nicola Larini ed Alain Menu e il pilota italiano ha già intuito che la BMW è un passo avanti avendo realizzato il giro più veloce del tracciato. È il pilota toscano che spiega come sta proseguendo lo sviluppo della Cruze: «Era importantissimo poter impiegare il maggior tempo possibile in pista, girare, girare e ancora girare, perché nelle altre sessioni in Portogallo e Spagna di quest'inverno siamo stati condizionati dal maltempo. Per fortuna questa volta non è stato così ed a parte uno scroscio d'acqua il primo giorno, la pista è sempre stata asciutta, per cui sia Alain Menu sia io abbiamo fatto tantissimi chilometri per recuperare il tempo perso. Inoltre, dopo aver usato la test-car, per la prima volta ho guidato la mia vettura da gara, mentre Alain era sul telaio che quest'anno guiderà Rob Huff. Avevamo tante cose nel programma, quindi è forse mancato un po' il tempo per cercare la prestazione assoluta, anche perché era molto più importante non lasciare indietro cose importanti da verificare prima del Brasile: dalle mappature del motore al set-up delle gomme. Non abbiamo sofferto problemi particolari e siamo soddisfatti della trasferta a Valencia, anche se girando assieme alle BMW ufficiali e vedendo quanto hanno migliorato (specialmente Augusto Farfus che ha battuto il record dello scorso anno) ci siamo resi conto che la concorrenza ha fatto importanti passi avanti e quindi dovremo lavorare ancora più duro ed in fretta per portare la Cruze al livello a cui era la Lacetti a fine stagione. In questo senso potremmo forse dire che ogni giro fatto in più dalla Cruze sarà più importante e pagante di un giro fatto dalla BMW o dalla SEAT, perché aumenta la nostra esperienza e fa crescere di più una vettura nuova rispetto ad una già ben sviluppata».



## QUI BMW

Tre giornate di test per la BMW, presente con tutti i piloti ufficiali: Augusto Farfus, Jorg Muller, Andy Priaulx, Alex Zanardi e Sergio Hernandez. Cinque le 320si con specifiche 2009 presenti ai box. Roberto Ravaglia ha detto del nuovo arrivato spagnolo: “Il suo approccio è stato positivo, molto professionale nonostante la sua giovane età”. Farfus ha segnato il miglior tempo assoluto per vetture Turismo.



## QUI SEAT

Per il team spagnolo, hanno girato quattro dei cinque piloti ufficiali: Yvan Muller, Gabriele Tarquini, Jordi Gene e Rickard Rydell, che si sono divisi due Leon TDI 2008 con specifiche 2009. Jaime Puig, direttore di Seat Sport, ha dichiarato: “Abbiamo lavorato sul set-up con l'obiettivo di adattare le nostre vetture alle nuove regole 2009. Il nostro scopo è quello di affinare sempre più l'affidabilità”. Seat sarà di nuovo in pista l'11-12 febbraio a Barcellona.



# Prima di tutto... l'equilibrio





Tutto pronto per l'Endurance Touring Cars Serie giunto nel 2009 alla sua tredicesima edizione. Ai nastri di partenza, si presenta con qualche importante novità concordata anche in questa occasione con la maggior parte dei team che da oltre un decennio hanno contribuito alla crescita del campionato. Le novità più rilevanti riguardano sicuramente le classi ammesse con l'ammissione delle vetture E1, Silhouette e Megane Trophy Endurance, proprio come stabilito quest'anno anche dal Regolamento tecnico del 24hr Special del Nurburgring al quale l'ETCS si ispira. Al fine tuttavia di garantire l'equilibrio delle prestazioni in pista, da sempre caratteristica del successo della Serie, queste vetture saranno zavorrate e flangiate. Come per tutte le altre Serie nazionali e da disposizioni CSAI 2009, sarà poi obbligatorio l'uso del collare Hans. Sarà infatti posta una sempre maggiore attenzione sull'equipaggiamento di sicurezza del pilota e della vettura con particolare attenzione all'equipaggiamento ignifugo e all'omologa di tutti i sistemi di rifornimento, serbatoi inclusi. Gli pneumatici e la benzina rimarranno quelli indicati dall'organizzatore. Gli pneumatici saranno anche questa stagione forniti dalla Dunlop che tuttavia, grazie allo sforzo congiunto con il Gruppo Peroni Race, saranno offerti ad un prezzo inferiore a quello 2008. Piccola modifica al calendario. Anche in questa circostanza si è cercato di ridurre i costi e si è dunque deciso di annullare la prova inizialmente prevista per fine giugno in Ungheria a Budapest, e sostituirla con la 6 Ore di Vallelunga a novembre (21-22), che rappresenterà dunque la conclusione della stagione. In virtù della durata e in qualità di sostituita della prova di Budapest, anche la 6h di Vallelunga avrà un coefficiente di punteggio pari a 1,5 per le vetture iscritte all'EtcS.

## Il calendario 2009

- 5 aprile - Monza
- 26 aprile - Brno
- 17 maggio - Vallelunga
- 26 luglio - Misano
- 13 settembre - Mugello
- 11 ottobre - Imola
- 22 novembre - Vallelunga

## Iscrizioni in aumento

Sotto il profilo delle adesioni, oltre al ritorno di tutti i top team, da segnalare alcuni interessanti debutti. E' il caso del Team Form con una Audi A4 E1 già in pista per la prima prova e probabilmente una seconda vettura gemella da metà stagione, le due nuove Bmw M3 E92 4.0 della Promotor Sport e la seconda simile vettura della Duller Motorsport anche lei al via con due E92 4.0 oltre ad una E46 3.2. Per quanto riguarda le vetture diesel, dopo il positivo shake down alla 6 Ore di Vallelunga 2008, cresce l'attesa per la Seat Leon Tdi e per la Bmw 335d annunciate protagoniste di Raggruppamento.



# Fortuna e tempismo, Harvick fa suo il Budweiser Shootout

di Marco Cortesi

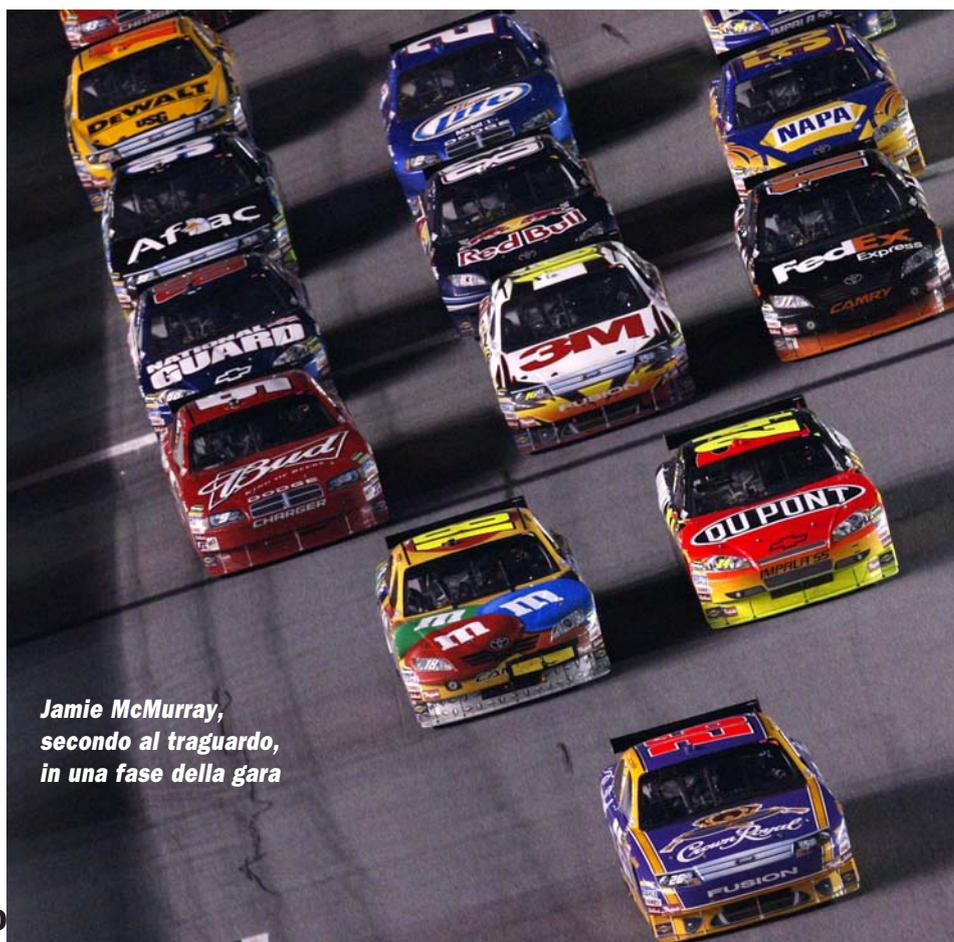
Torna a vincere a Daytona Kevin Harvick, dopo il successo nella 500 Miglia di 2 anni orsono. Grazie ad una spinta da parte di Denny Hamlin, e ad una visione tattica che gli ha permesso di infilarsi tra altre tre vetture, Harvick ha beffato Jamie McMurray, apparso l'uomo più in palla della serata ma rimasto senza aiuti nelle fasi conclusive. A cementare il successo è stato anche un incidente avvenuto pochi secondi dopo proprio tra Hamlin, Mears e Jimmie Johnson, che ha congelato lo schieramento finale. Dietro a Jamie McMurray, che ha mantenuto la seconda piazza, hanno chiuso Tony Stewart, terzo al debutto con il proprio team, e Jeff Gordon. Bene anche AJ Allmendinger, riuscito a precedere Kasey Kahne, Carl Edwards e Matt Kenseth.

A segnare la corsa, come sempre caratterizzata da un montepremi capace di rendere tutti molto più cattivi, una lunga serie di incidenti. L'azione è stata decisa fin dalle fasi iniziali del primo segmento. Ad aprire la lista dei contatti, una toccata al terzo giro di Robby Gordon ai danni di David Ragan che ha coinvolto anche i due rookie Scott Speed e Joey Logano. Fuori nei primi 25 giri anche David Stremme e David Reutimann, mentre Jeff Gordon, protagonista di un paio di salvataggi notevoli, è stato coinvolto nella prima toccata del secondo segmento, che ha spedito in testacoda anche Greg Biffle. Con un pacchetto di mischia già ridotto, gli incidenti sono continuati, coinvolgendo il beniamino degli spalti Dale Earnhardt Jr quando, a dieci giri dalla fine, Menard ha perso il controllo della vettura centrando il pilota di casa Hendrick. Incredibile la sfortuna di Greg Biffle, coinvolto in quasi tutti i contatti della serata, incluso quello con David Stremme a poche tornate dalla conclusione.



## L'ordine di arrivo, domenica 8 febbraio 2009

- 1 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 78
- 2 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 78
- 3 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart-Haas - 78
- 4 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 78
- 5 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 78
- 6 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 78
- 7 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 78
- 8 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 78
- 9 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 78
- 10 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 78
- 11 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 78
- 12 - Paul Menard (Ford) - Yates - 78
- 13 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 78
- 14 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 77
- 15 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 77
- 16 - David Stremme (Dodge) - Penske - 73
- 17 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 72
- 18 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 64
- 19 - Bobby Labonte (Ford) - HOF - 63
- 20 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 56
- 21 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 54
- 22 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 43
- 23 - Reed Sorenson (Dodge) - DEI/Ganassi - 36
- 24 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 32
- 25 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 4
- 26 - David Ragan (Ford) - Roush - 3
- 27 - Robby Gordon (Dodge) - Gordon - 3
- 28 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 3



Jamie McMurray,  
secondo al traguardo,  
in una fase della gara

# Truex centra la pole, Elliott, Kvapil e Stewart qualificati

Risveglia i ricordi della supremazia DEI sui superspeedway Martin Truex Jr. Ormai indiscusso leader della compagine nata dalla fusione con il team Ganassi Truex, unico a sfondare la barriera delle 188 miglia orarie, ha battuto Mark Martin, finalmente al debutto con il team Hendrick dopo l'assenza nello shootout. In terza e quarta piazza quanto a tempi sul giro (ma dovranno conquistare la propria posizione in griglia nei Gatorade Duels), Ryan Newman e Juan Pablo Montoya. Hanno la certezza di un posto al via i migliori tra

i non top-35, Bill Elliott, Travis Kvapil e Tony Stewart (che poteva contare sul primo provisional da ex campione), che potrebbero però conquistare una migliore posizione nei Duel e aprire le porte della griglia a Regan Smith, Joe Nemecheck e Boris Said. Tristemente ritirato James Hylton. Il 74enne dell'E&M Motorsports ha incontrato seri problemi con carburazione e batteria e, non essendo riuscito a completare nemmeno un giro nelle libere, è stato escluso dagli ufficiali di gara.



**Martin Truex Jr ha regalato al neonato DEI-Ganassi Racing la Pole Position per la 51esima Daytona 500**

## Le qualifiche

### La prima fila

Martin Truex Jr (Chevy) - DEI/Ganassi - 188.001  
Mark Martin (Chevy) - Hendrick - 187.817

### Matematicamente ammessi alla gara

Bill Elliott (Ford) - Wood - 187.739  
Travis Kvapil (Ford) - Yates - 187.574  
Tony Stewart (Chevy) - Stewart/Haas - 187.336

### Risultati completi

- 1 - Martin Truex Jr (Chevy) - DEI/Ganassi - 188.001
- 2 - Mark Martin (Chevy) - Hendrick - 187.817
- 3 - Ryan Newman (Chevy) - Stewart/Haas - 187.778
- 4 - Juan Pablo Montoya (Chevy) - DEI/Ganassi - 187.743
- 5 - Bill Elliott (Ford) - Wood - 187.739
- 6 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 187.727
- 7 - Aric Almirola (Chevy) - DEI/Ganassi - 187.649
- 8 - Travis Kvapil (Ford) - Yates - 187.574
- 9 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 187.402
- 10 - Tony Stewart (Chevy) - Stewart/Haas - 187.336
- 11 - Bobby Labonte (Ford) - HOF - 187.211
- 12 - Dale Earnhardt Jr (Chevy) - Hendrick - 187.079
- 13 - Paul Menard (Ford) - Yates - 187.044
- 14 - Regan Smith (Chevy) - Visser - 186.924
- 15 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 186.896
- 16 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 186.889
- 17 - Scott Speed # (Toyota) - Red Bull - 186.842
- 18 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 186.827
- 19 - Joe Nemecheck (Toyota) - Nemco - 186.807
- 20 - Boris Said (Ford) - Simo/E&M - 186.780
- 21 - Joey Logano # (Toyota) - Gibbs - 186.753
- 22 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 186.726
- 23 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 186.614
- 24 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 186.509
- 25 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 186.451
- 26 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 186.389
- 27 - David Ragan (Ford) - Roush - 186.374
- 28 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 186.070
- 29 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 186.066
- 30 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 186.012
- 31 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 185.958
- 32 - Scott Riggs (Toyota) - Baldwin - 185.893
- 33 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 185.858
- 34 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 185.805
- 35 - AJ Allmendinger (Dodge) - RPM - 185.770
- 36 - John Andretti (Chevy) - DEI/Ganassi - 185.590
- 37 - Brad Keselowski (Chevy) - Phoenix - 185.571
- 38 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 185.517
- 39 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 185.510
- 40 - Casey Mears (Chevy) - Childress - 185.426
- 41 - David Stremme (Dodge) - Penske - 185.391
- 42 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 185.380
- 43 - Jeremy Mayfield (Toyota) - Mayfield - 185.082
- 44 - Sam Hornish Jr (Dodge) - Penske - 185.079
- 45 - Kirk Shelmerdine (Toyota) - Shelmerdine - 184.854
- 46 - Mike Wallace (Chevy) - TRG - 184.847
- 47 - Tony Raines (Dodge) - Front Row - 184.106
- 48 - Mike Garvey (Dodge) - Garvey - 184.004
- 49 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 183.602
- 50 - Terry Labonte (Toyota) - Prism - 182.043
- 51 - Derricke Cope (Dodge) - Keller - 182.020
- 52 - Mike Skinner (Chevy) - Skinner - 181.928
- 53 - Kelly Bires (Dodge) - Blackjack - 181.701
- 54 - Carl Long (Dodge) - Long - 181.032
- 55 - Geoff Bodine (Toyota) - Gunselman - 180.810
- 56 - Norm Benning (Chevy) - Benning - 177.396
- NQ - James Hylton (Dodge) - Simo/E&M - ritirato

# Ruote nel



## John Surtees Il campione dei due mondi

di Carlo Baffi

*“Di John mi piaceva la tecnica, la passione, lo spirito che in parti uguali e senza risparmio profondeva nella competizione”.* Sono queste le parole usate da Enzo Ferrari per descrivere un mostro sacro del motorsport: John Surtees. L'unico pilota, che può fregiarsi dei titoli mondiali conquistati sulle due e sulle quattro ruote. Prossimo ai 75 anni, è nato l'11 febbraio del 1934, ha mantenuto ancora un legame con le piste. Suo figlio Henry, diciottenne, ha deciso di seguire le orme paterne e proprio di recente ha ufficializzato la sua presenza in Formula 2. Inglese di Tatsfield, Surtees si appassiona ai motori grazie al padre Jack, pilota motociclista, col quale debutta in pista a soli 16 anni su un sidecar. Esordio fin troppo precoce, che gli procura una squalifica per non aver ancora raggiunto l'età minima per la licenza. Negli anni seguenti, John riesce a mettersi in luce fino ad essere convocato dalla MV Agusta nel 1956, per sostenere un test a Monza. E' la svolta. Il 22enne britannico miete successi, arrivando a conquistare ben sette titoli iridati per il marchio di



Foto Archivio  
Actualfoto

# tempo



John Surtees (n.8) appaiato a Lorenzo Bandini (n.4) nel GP di Monza del 1965

Cascina Costa. A cavallo tra il '56 ed il '60, s'impose per quattro volte nella classe 500 e tre nella 350. E' all'apice della carriera, quando comincia ad avvicinarsi all'automobilismo. Acquista una Cooper di F.2, con cui fa le prime esperienze da autodidatta. E' il 18 marzo 1960, quando nella sua prima gara di F. Junior a Goodwood, chiude secondo alle spalle di Jim Clark. Risultato che trova conferma nelle gare successive, tant'è che Colin Chapman gli offre una Lotus Climax per il Gran Premio di Monaco. Il 29 maggio di quello stesso anno, Surtees fa la sua prima non esaltante apparizione in F.1. Più positivo il suo

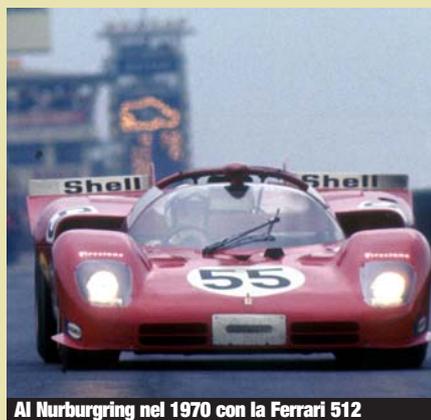
secondo GP, quando a Silverstone chiude al posto d'onore dietro a Brabham. Il 1961, segna il definitivo passaggio sulle monoposto. La stagione successiva, su una Lola-Climax termina il mondiale al 4° posto. Le prime soddisfazioni arrivano col suo passaggio alla Ferrari. Il 4 agosto 1963, al Nurburgring, firma la sua prima vittoria ed anche l'unica della Rossa in un campionato dominato da BRM, Lotus e Cooper. Ha modo comunque di confermare il suo valore, affermandosi nelle gare di durata. Alla guida della Ferrari 250P vince la 12 Ore di Sebring e la 1000 KM del Nurburgring, rispettivamente in coppia

con Scarfiotti e Mairesse. E' il preludio al 1964, l'anno del grande riscatto. Con la nuova 158, si contende il titolo con Graham Hill fino all'ultimo round. In un emozionante Gran Premio del Messico, Hill deve alzare bandiera bianca nel finale, complice un contatto col compagno di Surtees, Lorenzo Bandini. Il quale in virtù della ragion di squadra, cede generosamente la propria posizione a John, che da terzo sale al secondo posto e si laurea Campione. Purtroppo il 1965 è avaro di gioie, soprattutto sul fronte F.1, tant'è che il neo iridato cerca di rifarsi in altre categorie. E proprio in occasione di una prova nella Can-

Am, è vittima di un infortunio che lo costringe a saltare due GP. Un episodio che incrina inesorabilmente il rapporto con Enzo Ferrari, che mal sopporta pure il legame che Surtees ha allacciato con la Lola nell'ambito dei prototipi. Il direttore sportivo Dragoni parlerà perfino di un presunto tentativo di spionaggio da parte dell'inglese. Tensioni che sfociano nella rottura definitiva che avviene nel 1966 dopo solo due gare disputate. A Monaco e a Spa, dove Surtees vince il suo ultimo e 30° G.P. come portacolori della Rossa. Tornato in patria, decide di proseguire la stagione su una Cooper Maserati, con cui ha modo di mettersi ancora in evidenza. Nel 1967 il britannico viene ingaggiato dalla Honda, a cui regala una vittoria a Monza. Il sodalizio coi giapponesi dura due stagioni, dopodiché si apre una breve parentesi con BRM e McLaren Ford. Nel 1970, ha modo di coronare un suo grande sogno, ovvero quello di costruirsi e guidare una propria vettura. Il suo marchio resterà in F.1 fino al 1978, mentre lui decide di appendere il casco al chiodo dopo il GP d'Italia, sua unica apparizione nel '72.



Con la Honda nel 1968



Al Nurburgring nel 1970 con la Ferrari 512

### 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

### 15 febbraio

GP2 Asia a Losail  
Speedcar a Losail  
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.Renault inglese a Brands Hatch  
F.Nippon a Fuji  
F.3 giapponese a Fuji  
ALMS a Saint Petersburg  
LMS a Barcellona  
ETCS a Monza  
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  
F.Renault inglese a Thruxton  
LMS a Le Mans  
ETCS a Brno  
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 inglese a Donington  
 F.Renault svizzera a Hockenheim  
 F.Nippon a Suzuka  
 F.3 giapponese a Suzuka  
 F.3 SudAm a Curitiba  
 ALMS a Salt Lake  
 ETCS a Vallelunga  
 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  
 F.Renault inglese a Oulton Park  
 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  
 F.Renault inglese a Croft  
 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  
 Superleague a Magny-Cours  
 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  
F.Renault inglese 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  
Superleague a Zolder  
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  
ETCS a Misano  
F.3 inglese a Spa  
F.Renault Italia a Misano  
MotoGP a Donington

## 2 agosto

Indycar a Kentucky  
Superleague a Donington  
LMS a Portimao  
DTM a Oschersleben  
CITE a Varano  
F.3 italiana a Varano  
F.Renault inglese a Snetterton  
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  
F.Renault inglese a Silverstone  
GT Open a Valencia  
ALMS a Mosport  
Grand Am a Montreal  
Italiano Rally – Alpi Orientali  
MotoGP a Indianapolis

## 6 settembre

ALMS a Detroit  
Superleague a Estoril  
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  
 ETCS al Mugello  
 IRC – Spagna  
 Italiano Rally – Costa Smeralda  
 MotoGP a Misano

## 20 settembre

Indycar a Motegi  
 GP2 a Portimao  
 World Series Renault a Nurburgring  
 Eurocup F.Renault a Nurburgring  
 Megane Trophy a Nurburgring  
 Euroseries 3000 a Vallelunga  
 F.3 Euro Series a Barcellona  
 DTM a Barcellona  
 WTCC a Imola  
 F.Master a Imola  
 Formula 2 a Imola  
 GT Open a Magny-Cours  
 F.3 spagnola Magny-Cours  
 F.3 inglese a Brands Hatch  
 F.3 tedesca a Sachsenring  
 F.3 italiana a Vallelunga  
 NEC F.Renault a Sachsenring  
 F.Renault inglese a Rockingham  
 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

Superleague a Monza  
 NEC F.Renault a Spa  
 F.3 SudAm a Montevideo  
 F.Renault inglese a Brands Hatch  
 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  
 ETCS a Imola  
 Grand Am a Miami

## 18 ottobre

F.1 a San Paolo  
 Superleague a Jarama  
 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  
 ETCS a Vallelunga  
 IRC – Scozia

## 29 novembre

F.3 SudAm a San Paolo

\* non valevole  
 per il campionato

# Ovettto multispazio

di Nicola Desiderio

Monovolume o multispazio, il mercato dimostra che sta crescendo la domanda di vetture che offrono un favorevole rapporto tra spazio interno e funzionalità. Ma senza rinunciare a uno stile originale e a un comportamento stradale improntato al comfort e alla sicurezza. La Citroën C3 Picasso cade quindi come il cacio sui maccheroni perché, in poco più di 4 metri concentra una faccia simpatica e tutto lo spazio che serve per viaggiare comodamente in 5 persone con i bagagli. Le avversarie di certo non mancano, ma la francese ha la sostanza per farsi apprezzare. Lunga 4,08 metri, larga 1,72 e alta 1,63, la C3 Picasso è come un palloncino a forma di cubo, con i bordi arrotondati, ma ha anche un aspetto forte e protettivo. Le portiere sono ampie e consentono di entrare e uscire con facilità mentre l'abitacolo è molto accogliente. Posteriormente le soluzioni sono molteplici, grazie al divanetto regolabile dotato anche di poggiatesta, molto utili in manovra. Quanto a visibilità, la francese ha poche rivali, non solo dietro, ma soprattutto davanti dove il parabrezza avvolgente è interrotto solo da due sottili montanti. La seduta in generale è alta e questo offre comfort soprattutto alle gambe, il piano di carico basso e a filo con la soglia rende invece comode tutte le operazioni di carico. Si parte da 385 litri di bagagliaio, ma si può arrivare fino a 1506. Dedicato più ai passeggeri il tetto panoramico che fa salire la superficie vetrata totale a 4,52 mq, un trionfo di luce. Dedicati a tutti invece i vani e cassetti cosparsi per tutto l'abitacolo tra i quali segnaliamo quello refrigerato di fronte

al guidatore da 9 litri, capace di tenere in fresco una bottiglia da 1,5 litri. Tutto appare a portata di mano, le finiture in alluminio aggiungono quel tocco di raffinatezza che, insieme allo spazio, dà la sensazione di essere su una vettura di categoria superiore. A proposito: a richiesta ci sono anche il climatizzatore bi-zona e il pacchetto telematico MyWay dotato di schermo da 7 pollici, con navigatore satellitare completo di cartografia di tutta Europa memorizzati su scheda SD, lettore mp3/WMA e possibilità di collegare fonti esterne attraverso jack o presa USB. Il sedile di guida si regola anche in altezza, il volante a tre razze, massiccio e ben imbottito, anche in profondità con la corona a poca distanza dalla leva del cambio rialzata. Le sensazioni della C3 Picasso cominciano da qui e sono senz'altro positive, soprattutto in città e nei tratti extraurbani dove emergono la facilità con la quale si lascia condurre, grazie allo sterzo leggero e al raggio di volta contenuto in soli 10,6 metri, e il comfort offerto dalle sospensioni. Il Diesel common rail con filtro antiparticolato FAP da 109 CV lo conosciamo: è brillante, spinge bene e in ripresa, grazie all'overboost regala qualcosa in più (da 240 a 260 Nm a 1750 giri/min) che serve soprattutto se si è a pieno carico. A questo proposito, val bene ricordare che la capacità di traino della C3 Picasso arriva fino a 1.200 kg, una buona notizia per chi in vacanza si porta... la casa o nei fine settimana ama andare in barca oppure scatenarsi con la moto o il kart su qualche circuito. Buona anche la frenata con 4 dischi mentre l'ESP è a richiesta, almeno sulle versioni meno ricche.



# Citroen C3 Picasso





## La gamma

La C3 Picasso al lancio sarà disponibile con quattro motorizzazioni e tre allestimenti (Ideal, Perfect, Exclusive Style) per un totale di 10 versioni e prezzi che vanno da 14.650 a 20.750 euro. Due sono i benzina (1.4 da 95 CV e 1.6 da 120 CV), entrambi con valvole ad alzata variabile, e due i Diesel, entrambi common rail 1,6 litri con turbo a geometria variabile. Il primo ha 90 CV e ha emissioni di soli 125 g/km di CO<sub>2</sub>, quello più potente è dotato di filtro antiparticolato FAP e ha 109 CV e fino a 260 Nm. Tutti hanno cambio manuale a 5 rapporti e non è disponibile (per ora) il cambio automatico. Prevista in seguito una versione con il motore 1.6 Diesel da 90 CV con cambio pilotato a 6 rapporti e stop&start con emissioni di 110 g/km di CO<sub>2</sub>



## Un divanetto comodo e magico

Il divanetto della C3 è dotato delle migliori funzionalità. Le due porzioni 60/40 scorrono per 150 mm, si regolano in inclinazione e hanno un meccanismo di abbattimento che fa abbassare anche la seduta in modo da creare un piano di carico perfettamente piatto e continuo. Questa funzionalità consente di ripartire come si vuole lo spazio tra passeggeri e bagagli. Per questi ultimi si va 385 litri a 500 (con il divanetto in posizione avanzata) fino ad avere 1506 litri sfruttando anche l'ingegnoso meccanismo che consente di abbassare il piano di carico. Con il Pack Voyage, è compreso lo schienale passeggero abbattibile, per ospitare oggetti lunghi fino a 2,41 metri, e il vano passante per il divanetto posteriore composto da due moduli: uno per appoggiare oggetti completo di tavolino e luce di lettura, l'altro per sistemare gli sci.



## Le avversarie

Tra le monovolume e multi spazio compatti con lunghezza intorno ai 4 metri, prima di tutte viene in mente la Renault Grand Modus, disponibile anche in versione un po' più corta e con una gamma motori più ampia verso il basso. Da considerare anche la Nissan Note e la Skoda Roomster, dal prezzo molto interessante. Più anziane sono la Fiat Idea e la Opel Meriva, quest'ultima attesa presto per un totale rinnovamento. In arrivo anche la Ford B-Max, erede della Fusion. Più raffinate (e con un prezzo superiore) la Lancia Musa e soprattutto la Mercedes Classe A, più corta di una ventina di cm. Tutte hanno almeno una versione dotata di cambio automatico al contrario della C3 Picasso, almeno per ora.

## Scheda tecnica

**Corpo vettura:** monovolume 5 porte, 5 posti; lunghezza 4.078 mm, larghezza 1.730 mm, altezza 1.624 mm (1672 con barre sul tetto), passo 2.540 mm; peso 1.333-1.408 kg; bagagliaio 385-500-1506 litri; serbatoio 50 litri.

**Meccanica:** motore 4 cilindri a gasolio, 1.560 cc, alesaggio x corsa 75x88,3 mm; distribuzione bialbero in testa, 4 valvole per cilindro; iniezione diretta common rail (1600 bar), turbocompressore a geometria variabile con intercooler; potenza massima 109 CV (80 kW) a 4.000 giri/min; coppia massima 240 Nm (260 con overboost) a 2.000 giri/min; cambio manuale 5 rapporti.

**Autotelaio:** sospensioni, anteriori indipendenti tipo McPherson, posteriori semi indipendenti con bracci longitudinali e assale torcente; freni a disco, anteriori autoventilanti con ABS, REF e AFU.

**Prestazioni:** velocità massima 183 km/h; accelerazione da 0 a 100 km/h 11,2 secondi; consumi 4,9 litri/100 km; emissioni 130 g/km di CO<sub>2</sub>; Euro 4, filtro antiparticolato FAP.

**Prezzo:** da 19.150 euro, chiavi in mano



di Marco Marelli

La Fiesta è per tutti. La nuova compatta di Ford è infatti per la prima volta nella sua storia un modello destinato a tutti i mercati mondiali (Cina e Nordamerica comprese) e non solo all'Europa dove tuttavia vuole continuare a recitare un ruolo da protagonista in un panorama di concorrenti sempre più nutrito e agguerrito. Più dinamica nello stile, la nuova Fiesta cresce solo un pochino in lunghezza (da 3,92 metri a 3,95) ed è più leggera di

40 kg ma è anche più rigida del 10% e più sicura guadagnandosi il massimo punteggio della sua classe (92 punti) nei test EuroNCAP condotti secondo le regole in vigore fino al 2008. Il merito è dei 7 airbag (compreso quello per le ginocchia del guidatore) e della nuova scocca ereditata dalla Mazda2 e composta per il 55% di acciai speciali. Abbiamo provato la versione 1.4 TDCi da 68 CV nell'allestimento di punta Titanium che costa 14.650 euro. Il "kinetic design" colpisce anco-

ra e la Fiesta è indubbiamente una vettura dallo stile riuscito, forte e dinamico grazie ai fianchi alti e a cuneo, al particolare profilo bombato dei parafranghi, che fa sembrare le ruote più grandi di quelle che sono, e alla coda alta e rastremata. Quest'ultimo particolare sacrifica un po' la visibilità posteriore, ma non lo spazio interno perché la Fiesta è ben abitabile e il bagagliaio è buono per capacità (da 295 a 979 litri), meno per accessibilità. La plancia ha uno stile moderno e originale, coerente con il

La piccola  
si fa grande



resto ed è ricca (anche se manca il termometro dell'acqua), ma apprezzabile sia per la leggibilità degli strumenti sia per logica e la disposizione dei comandi. Bene funzionano il climatizzatore automatico e il sistema audio che consente di ascoltare bene la musica (anche quella su una chiave USB) e di telefonare senza usare le mani grazie al Bluetooth. Anche i materiali sono apprezzabili e il posto guida vede pedaliera e sedile ben allineato con il volante ben sagomato. Le regolazioni consentono di trova-

re rendendo la vita all'interno della Fiesta gradevole innanzitutto per chi siede al volante. Si preme il pulsante e il noto Diesel 1,4 litri common-rail si avvia. Non è l'ultimo grido: ha ancora 2 valvole per cilindro e solo 68 CV, ma denuncia buoni dati di consumo ed emissioni (4,2 litri/100 km per 110 g/km di CO<sub>2</sub>) anche se non può avere neppure a richiesta il filtro antiparticolato, di serie invece sulla 1,6 litri da 90 CV. Tuttavia ha una buona erogazione della coppia con 160 Nm disponibili già a 1750

giri/min ed è ben raccordato con il cambio a 5 rapporti che, grazie anche alla leva ben posizionata, offre un'agevole manovrabilità. La Fiesta raggiunge 162 km/h e non è ovviamente un fulmine in accelerazione (0-100 km/h in 14,9 secondi) ma in marcia è sciolta e consistente, priva di rumori e rumorini, solida e sicura quasi come una vettura di classe superiore. La piccola Ford è ben isolata dalla strada, anche se non morbidiissima, offre un buon comfort anche in autostrada e sul misto mostra doti dina-

miche di rilievo unendo come poche altre divertimento e sicurezza. Lo sterzo è preciso e permette di inserire bene la vettura che si mantiene solida in appoggio e reagisce bene anche nelle manovre d'emergenza chiamando di rado in causa l'ESP (a richiesta). Certo, con qualche cavallo in più a spingere e con una frenata un po' più resistente ci si divertirebbe ancora di più, ma siamo sicuri che presto le nostre attese non andranno deluse. La Fiesta è appena iniziata.







## I pulsanti del comfort

Tre pulsanti per 500 euro. Tanti servono per avere il Ford Power Button, il sistema che consente il blocco e lo sblocco delle serrature e l'avviamento della vettura mantenendo la chiave in tasca. Per aprire e chiudere ci sono i due pulsanti sulle maniglie di apertura anteriori, inoltre il telecomando permette di aprire il bagagliaio separatamente. Per avviare la vettura, occorre mettere il cambio in folle o tenere il pedale della frizione schiacciato prima di premere il pulsante sulla plancia alla destra del piantone. Al contrario di altri sistemi, la procedura non è automatica e il pulsante va tenuto premuto fino a quando il motore non è avviato. Per spegnerlo invece basta una leggera pressione

## Le avversarie

Le concorrenti della Fiesta sono innumerevoli a partire dalle più vendute del segmento che sono la Peugeot 207 e la Fiat Grande Punto. Occorre considerare anche la cugina di primo grado, la Mazda2 che condivide con la Fiesta la scocca e i motori Diesel, mentre le avversarie più fresche sono Chevrolet Aveo, Honda Jazz, Hyundai i20 e Seat Ibiza, tutte entrate in listino nel corso del 2008. Nissan Micra e Opel Corsa sono i modelli con una maggiore anzianità, un po' più giovane è invece la Skoda Fabia. Recentemente rinnovata è la Toyota Yaris che ha ricevuto alcuni aggiornamenti, più di carattere meccanico che estetico, ben più incisivo è invece il restyling deciso per la Renault Clio al debutto a Ginevra dove vedremo anche la nuova Volkswagen Polo. Più avanti sarà il turno della Citroën C3.

## Scheda tecnica

**Corpo vettura:** berlina due volumi 5 porte, 5 posti; lunghezza 3.950 mm, larghezza 1.722 mm, altezza 1.481 mm, passo 2.489 mm; peso 1.152 kg; bagagliaio 295-979 litri; serbatoio 45 litri.

**Meccanica:** motore 4 cilindri a gasolio, 1.398 cc, alesaggio x corsa 73,7x82 mm; distribuzione monoalbero in testa, 2 valvole per cilindro; iniezione diretta common rail, turbocompressore con intercooler; potenza massima 68 CV (50 kW) a 4.000 giri/min; coppia massima 160 Nm a 1.750 giri/min; cambio manuale 5 rapporti.

**Autotelaio:** sospensioni, anteriori indipendenti tipo McPherson, posteriori semi indipendenti con bracci longitudinali e assale torcente; sterzo a cremagliera con servoassistenza elettromeccanica; freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a tamburo con ABS ed EBD; pneumatici 195/50 R15.

**Prestazioni:** velocità massima 162 km/h; accelerazione da 0 a 100 km/h 14,9 secondi; consumi 4,2 litri/100 km; emissioni 110 g/km di CO<sub>2</sub>; Euro 4.

**Prezzo:** da 14.650 euro, chiavi in mano



## La gamma

La Fiesta monta due motori a benzina e due Diesel. I primi due sono un 1,2 litri in versione da 60 CV e 82 CV e un 1,4 litri da 96 CV disponibile anche con cambio automatico a 4 rapporti. Le unità a gasolio sono i noti 1,4 litri da 68 CV e 1,6 da 90 CV con filtro antiparticolato. Due anche gli allestimenti (Fiesta+ e Titanium che costa 1.250 euro in più) e le carrozzerie con la 5 porte che costa 650 euro più della 3 porte. I prezzi di listino partono da 11mila euro e arrivano a 15.900 euro. Prevista entro l'anno la versione ECOnetic con motore Diesel 1.6 capace di consumare 3,7 litri/100 km ed emettere 99 g/km di CO<sub>2</sub>. In seguito arriveranno motori turbo a iniezione diretta di benzina, una versione sportiva ST e il cambio a doppia frizione.



## Pieno senza problemi

Un dispositivo che migliora la vita e che evita ogni errore. Si chiama Easy Fuel ed è il sistema di rifornimento brevettato da Ford dotato di un bocchettone privo di tappo e sigillato da un flangia a molla. In questo modo, basta aprire lo sportellino e infilare la pistola per il rifornimento, come accade da anni anche sulle Renault, ma qui ci sono altri due benefici. Il primo è che la flangia riconosce la pistola giusta evitando di rifornire inavvertitamente la propria vettura Diesel con benzina, il secondo è che il bocchettone sigilla perfettamente il becco della pistola impedendo ai vapori di fuoriuscire: meno cattivo odore e meno possibilità di respirare agenti nocivi.



**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