

Italiaracing MAGAZINE .net

n. 25

16 febbraio 2009



USF1

La pin-up delle corse
Indy **DANICA PATRICK**
è uno dei punti forti
del progetto americano:
il mondiale si tingerà di rosa?

Speriamo sia femmina

In pista a Jerez e nella lontana Al Sakhir, in Bahrain, i team del mondiale F.1 hanno svolto la scorsa settimana quattro intense giornate di test. E' andata meglio a coloro che hanno scelto l'Andalusia perché a parte un po' di pioggia il primo giorno, la temperatura e il meteo sono poi state ottimali. In Bahrain invece, per due giornate una tempesta di sabbia ha costretto tutti a... giocare a carte. Ferrari, BMW e Toyota hanno quindi macinato meno chilometri rispetto alla McLaren e alla Renault che erano a Jerez. I primi dati che arrivano da questi test non sono

ancora molto indicativi, ma al momento appare evidente che le vaste differenze preventivate tra una squadra e l'altra in termini cronometrici non esistono. Desta stupore il fatto che la McLaren continui a girare con un'ala posteriore versione 2008 perché quella nuova non è ancora pronta, che la Toro Rosso non abbia ancora utilizzato la monoposto 2009 e che la Force India non percorra neanche un chilometro con la vettura dello scorso anno, almeno per valutare le gomme slick e tenere in forma i propri piloti. Ferrari, BMW e Toyota ad Al Sakhir hanno ottenuto

riscontri cronometrici molto simili, mentre a Jerez la McLaren è tornata a casa col migliore tempo, ma aveva l'ala vecchia. La prestazione da pole spetta così alla Renault di Alonso che ha fatto passi da gigante in Andalusia. La R29 era già stata data per spacciata, la stampa spagnola aveva già annunciato ampi interventi, ma il lavoro svolto da Alonso e dai tecnici Renault è stato perfetto. Cresce benissimo la Red Bull RB5 che appena messe le ruote in pista è stata molto rapida con Vettel così come la Williams ha strappato ottimi tempi con Nakajima.

Occhi puntati sulle vetture

A Renault Formula 1 car, primarily yellow and white with red accents, is shown from a rear-quarter perspective on a dark asphalt track. The car features prominent 'RENAULT' branding on the rear wing and 'TOTAL' on the sidepods. The driver's helmet is visible. In the foreground, a group of spectators is seen from behind, looking towards the car. The track curves to the right, bordered by a blue and white striped curb and a green grassy area.

ati re 2009

La F60 promette bene



Felipe Massa (10-11 febbraio)
115 giri – 622 km
1'33"615

Kimi Raikkonen (13 febbraio)
105 – 568 km
1'33"350

totale giri 220
totale km 1190

“Il Kers è stato perfetto, anche se ogni tanto da qualche problema come nella prima giornata. Ma sta funzionando bene, come già si era verificato al Mugello”

Kimi Raikkonen

“La F60 si è comportata meglio della precedente uscita al Mugello, quando era meno stabile. Ora la macchina mi fa sentire più a mio agio, un bel passo avanti che è il frutto delle regolazioni fatte. Il carico aerodinamico è notevolmente aumentato e questo è importante perché senza grip sarà tutto più difficile. Vuol dire che abbiamo trovato la strada giusta per migliorare l'assetto”.

Felipe Massa



Kubica fa pau

 Robert Kubica (10-11 febbraio)
117 giri - 633 km
1'33"702

Christian Klien (13 febbraio)
125 giri - 676 km
1'33"666

Totale km - 1.309
Totale giri - 242



ira

“Non siamo messi poi così male, stiamo lavorando per arrivare al 100 per cento della competitività, necessaria se ti vuoi confrontare con i top team del mondiale. I test sono andati bene, ma è ancora difficile per me capire a che punto siamo e nei test non si intuiscono mai bene i reali valori in campo. Penso proprio che il vero potenziale di ognuna delle squadre presenti nel mondiale lo si vedrà solamente a Melbourne”

Robert Kubica



Ora **Trulli** ci crede



Timo Glock (10-11 febbraio)
96 giri - 519 km
1'33"501

Jarno Trulli (13 febbraio)
127 giri - 687 km
1'33"429

Totale km - 1.206
Totale giri - 223



“Siamo riusciti a percorrere parecchi giri e a trovare un buon bilanciamento della vettura. Stiamo ancora cercando la soluzione perfetta e altri parametri per capire meglio le reazioni della macchina. Ma sono fiducioso, le cose stanno procedendo bene”.

Jarno Trulli

Veloce ma... ma



Heikki Kovalainen (10-11 febbraio)
168 giri - 743 km
1'20"799

Lewis Hamilton (12-13 febbraio)
187 giri - 827 km
1'19"632

Totale km - 1.570
Totale giri - 355



anca l'alettone!

“Le mie prime sensazioni con la MP4/24 sono positive. Non ho faticato a familiarizzare con i nuovi bottoni che si trovano sul volante che regolano l'ala anteriore e l'utilizzo del Kers. La vera sfida sarà quella di sfruttare al meglio le gomme lisce prima di Melbourne”

Lewis Hamilton



Alonso tira un sospiro di sollievo



Nelson Piquet (10-11 febbraio)

84 giri - 371 km

1'21"908

Fernando Alonso (12-13 febbraio)

242 giri - 1.070 km

1'19"846

Totale km - 1.440

Totale giri - 326





“Finalmente abbiamo potuto percorrere parecchi giri per due giorni senza essere disturbati da guasti come era capitato a Piquet. Ci siamo così potuti concentrare sugli assetti e la macchina è migliorata nettamente divenendo più docile da guidare. Penso che abbiamo trovato delle buone soluzioni per il futuro, ogni volta che la R29 scende in pista facciamo dei passi in avanti e considerando che abbiamo ancora parecchio lavoro da completare, direi che ci stiamo muovendo nella giusta direzione”.

Fernando Alonso

Così giovane, così veloce



Sebastian Vettel (10-12 febbraio)
153 giri - 678 km
1'20"738

Mark Webber (11-13 febbraio)
145 giri - 641 km
1'21"313

Totale km - 1.319
Totale giri - 298



“A parte qualche piccolo ovvio inconveniente tecnico, bisogna infatti considerare che la RB5 ha debuttato in questi test di Jerez, la macchina è subito stata velocissima e questo ci lascia ben sperare per il futuro considerando i tanti chilometri che ancora dobbiamo percorrere”.

Ian Morgan,
ingegnere di pista



Segnali di rinascita



Nico Hulkenberg (10 febbraio)

82 giri - 367 km

1'22"443

Kazuki Nakajima (11-12 febbraio)

217 giri - 960 km

1'20"898

Nico Rosberg (13 febbraio)

70 giri - 310 km

1'21"217

Totale km - 1.637

Totale giri - 369





“In questi test abbiamo usato tutti e tre i nostri piloti per lavorare sull’aerodinamica, per ottimizzare gli assetti e per sviluppare gli pneumatici. Il principale obiettivo è quello di migliorare il bilanciamento della monoposto con le slick, cosa che dobbiamo imparare velocemente. Abbiamo seguito il programma alla perfezione concludendo con una serie di prove di pit-stop e senza riscontrare particolari problemi tecnici”.

Sam Michael, direttore tecnico Williams

Si allenano i p ma la STR4 no



piloti non c'è

➔ Sebastien Buemi (10-11 febbraio)
247 giri – 1.092 km
1'17"591

Sebastien Bourdais (12-13 febbraio)
245 – 1.084
1'17"472

Totale km – 2.176
Totale giri – 492

“Era da parecchio tempo che non guidavo ed è stato bello ritrovare la mia monoposto con la certezza che sarò il pilota Toro Rosso anche quest’anno. Abbiamo proseguito il lavoro di sviluppo delle gomme slick per capire come sfruttarle al meglio ed adattare ai vari tipi di assetto”.

Sebastien Bourdais



Senna s

La linea di confine del 31 gennaio è stata ampiamente superata. L'ultimo giorno del mese scorso era la data limite che Ross Brawn e Nick Fry dell'ormai ex team Honda si erano dati per poter essere presenti alla prima gara del mondiale F.1. Tale scadenza

non è stata rispettata, ma si sta lavorando sodo per essere al via del campionato. A Brackley è proseguita la realizzazione della nuova vettura, Brawn e Fry hanno intavolato diverse trattative. L'unica che ora sembra reale coinvolge Bruno Senna, vice campione



alverà la Honda

della GP2 e capace di attirare a se numerosi e potenziali sponsor. Il brasiliano una decina di giorni fa ha definitivamente annunciato che non ripeterà la GP2 per concentrarsi sulla F.1. Un primo segnale considerando che tutti i posti nella massima formu-

la sono già stati assegnati. Non si sa però nulla su chi in effetti rileverà il team Honda. Si è saputo che il nuovo investitore (si è fatto anche il nome di Richard Branson della Virgin) ha chiesto a Brawn di mantenere non più di 250 dipendenti, quindi più o meno

la metà di quelli a contratto con il team giapponese. Brawn dovrà quindi iniziare a selezionare e far partire lettere di licenziamento. Questa operazione gode anche del consenso di Bernie Ecclestone il quale interverrà finanziariamente per permettere alla

nuova squadra di essere presente a Melbourne. Con Bruno Senna vi sarà Jenson Button. Si dice addirittura che la stessa Honda potrebbe fornire un proprio appoggio economico per mantenere in vita la squadra in vista di un possibile ritorno nei prossimi anni.



USF1 vuole Danica e la sede spagnola

È Danica Patrick la prima scelta di Ken Anderson e Peter Windsor, gli artefici dello USF1 team che secondo le loro intenzioni dovrebbe debuttare nel mondiale nel 2010. In lei vedono il modo giusto per attirare l'attenzione dei media di tutto il mondo. Un progetto arduo, difficile, ma che giorno dopo giorno sta prendendo forma. È stato confermato che il 24 febbraio verranno resi noti i dettagli dell'operazione e i nomi degli sponsor. Secondo quanto viene riportato dalla stampa americana, il budget sarà tra i 60-70 milioni di dollari e le persone coinvolte non dovrebbero essere più di 100. Anderson e Windsor hanno messo in pratica al 100 per cento il pensiero di Max Mosley, presidente FIA la cui volontà di ridurre drasticamente i costi per riportare in F.1 almeno 12-13 team sta producendo i primi effetti. Anderson e Windsor, quest'ultimo già coinvolto nell'idea di realizzazione di un team giapponese di F.1 assieme a Tetsu Ikuzawa nei primi anni Novanta (ma non andato a

buon fine), stanno innanzitutto cercando la base ideale per il team. E sembrano averla trovata nel South Carolina, negli Stati Uniti. Ma una squadra di F.1 deve avere una base in Europa e questa sarebbe stata identificata nella Epsilon Euskadi la cui sede è in Spagna, ad Azkoitia, vicino a Bilbao. Contattato da Italiaracing, Joan Villadelprat (anch'egli per tanti anni in F.1), anima e corpo della Epsilon Euskadi che milita nella World Series Renault, nella Le Mans Series e nella F.Renault 2.0, ha dichiarato: "È tutto vero, anche se al momento non c'è niente di definito, solo parole. Conosco Anderson da tanti anni e c'è stato un contatto. Loro hanno bisogno di una sede in Europa, la Spagna è il paese logisticamente migliore considerando che vi sono le piste in cui si svolgono i test invernali e la nostra posizione permette di raggiungere con facilità il resto del continente. La Epsilon Euskadi ha una sede in continua espansione, abbiamo la galleria del vento che per pura fortuna

coincide perfettamente con le nuove misure imposte dalla FIA. Sarebbe perfetto per loro venire accolti nella nostra sede e sarebbe perfetto per noi poter avviare una collaborazione del genere. Ma ripeto, per ora tutto è allo stato embrionale. E... prima di tutto bisogna vedere se veramente l'American F1 Team nascerà. Comunque sì, confermo che potremmo essere noi la base europea per la loro squadra". Anderson conferma le parole di Villadelprat: "Stiamo parlando con la Epsilon Euskadi, team che vede anche l'ingegnere ex F.1 Sergio Rinland. Bilbao è una bella città e la scelta della Spagna ha un senso considerando che in quel Paese si tengono tutti i test invernali". Anderson e Windsor puntano quindi sulla Patrick e a un secondo pilota americano. Non sono tanti coloro che si stanno esprimendo in Europa ad alto livello. È lecito però pensare a un Marco Andretti, altro nome glorioso e giovane in continua crescita, ma anche all'ex F.1 Scott Speed, ora nella Nascar.



La sede Epsilon Euskadi di Vitoria



Danica e le sue sorelle

di Stefano Semeraro

Due anni fa chiesero a Bernie Ecclestone cosa ne pensasse delle donne in F.1. *“Okay – rispose – Ma trovatemene una che sia perfetta per il marketing: nera, bellissima, con un look stupendo, possibilmente ebrea o musulmana, e che parli spagnolo”*. Cinosmo comprensibile. Tutti gli sport, dal tennis al golf, dall’atletica alla pallavolo, sono alla ricerca dell’Atleta Perfetta: bella, brava, sexy, smerciabile agli sponsor. Maria Sharapova, Michelle Wie, Irina Lsinbayeva, Maurizia Cacciatori. Gli americani, più pragmatici, hanno già trovato la diva delle quattro ruote: Danica Patrick. La ragazza americana ha superato in fretta, in quanta a fama e splendore, Sarah Fisher, le cui apparizioni in Indycar sono ormai saltuarie: dopo aver fatto la storia vincendo una gara della Indy Japan 300 a Motegi, forse nel 2010 la vedremo in F.1. Entrambe hanno però rinverdito le accelerate rosa di Janet Guthrie (ingegnere aerospaziale e prima donna a penetrare nel sacro anello di Indianapolis, nel 1976) e di Lyn St. James, la “zia Lyn”, che debuttò sugli ovali nel 1973, ma dovette aspettare 19 anni per correre la sua prima 500 Miglia a Indy. La Fisher, bionda, caruccia, correva nella NASCAR, la serie per macchine derivate dalla produzione, popolarissima negli States, poi è passata alle ruote scoperte. Nel 2002 la McLaren le fece fare due giri di esibizione a Indianapolis, prima del GP di F.1 e recentemente ha provato a sfidare Miss Patrick, la vamp bruna che quando si toglie il casco indossa tacchi a spillo e lingerie di Victoria’s Secret: in camera da letto, ma anche sul lucido delle riviste yankee. Sotto il babydoll, però la sostanza c’è. Gas di scarico, non solo profumi, sparsi con malizia feroce sulla visiera di molti colleghi. Il top però lo si è raggiunto nel 2008 quando la Indycar in alcune gare ha presentato al via ben tre donne: alla Patrick e alla Fisher si è aggiunta la procece e simpatica Milka Duno, venezuelana dal piede leggero, ma capace di smuovere pesanti sponsor del

suo Paese. Anche in F.1 le ragazze, a dire il vero, hanno messo piede. Ma con vicende transitorie, effimere. La prima in assoluto fu Maria Teresa de Filippis, napoletana, classe 1926 (e ancora in vita), che nel 1958, su Maserati 250F, fu decima nel GP del Belgio, e si qualificò in altre due gare sulle sei in totale a cui iscrisse, l’ultima su una Porsche RSK privata a Monaco nel 1959. A correre aveva iniziato per scommessa: i fratelli giuravano che non sarebbe mai stata in grado di guidare come uomo, lei si allenò sulla costiera amalfitana e a bordo di una Fiat 500 vinse la sua prima gara, la Salerno-Cava dei Tirreni. *“Vai troppo forte, rischi inutilmente”*, le ripeteva Juan Manuel Fangio. Un anno dopo la De Filippis diede retta al campione gaucho e piantò la F.1, inorridita dai troppi morti di quegli anni. La più brava è stata l’indimenticabile Lella Lombardi, l’unica capace di guadagnare un mezzo punto mondiale – la gara fu interrotta e i punteggi dimezzati – piazzandosi sesta nel GP di Spagna del 1976. In quello stesso anno nel Circus fece una breve comparsa anche Divina Galica. Sportiva poliedrica, l’inglese: da sciatrice ha partecipato a ben 4 Olimpiadi invernali (’64, ’68, ’72 e ’92), stabilendo anche il record di velocità per una donna britannica sugli sci: 200.699 km/h. Sulle gomme di una Surtess-Ford fallì le qualifiche in Argentina, ripetendosi in negativo su una Hesketh-Cosworth in Brasile. Ora vive in USA ed è vice presidente della Skip Barber, un campionato propedeutico americano, la Regina Elisabetta l’ha nominata Member of the British Empire. Nel 1980 toccò a Desiré Wilson, sudafricana. A bordo di una Williams-Cosworth non ufficiale anche lei toppò nelle qualifiche del GP d’Inghilterra. In qualche modo però la Wilson vanta una vittoria in F.1: nel 1981 a Brands Hatch, nella oscura British Aurora F.1, che raccoglieva monoposto smesse dalla “vera” F.1. Poi passò alla Champ Car, dove ha corso tra il 1983 e il 1986 ottenendo come miglior risultato un 10° posto. Ora vive in Sud Africa e continua a partecipare

a manifestazioni con vetture storiche. L’ultima a competere davvero in F.1, ancora un’italiana, è stata Giovanna Amati, passata alle cronache anche per un rapimento di cui cadde vittima quando era giovinella. La Amati - che ha avuto anche un flirt con il campione del mondo 1996 Damon Hill - partecipò a tre gare nel 1992 con un Brabham-Judd, in Sud Africa, Messico e Brasile, peraltro senza mai riuscire a qualificarsi. In F.1 ha messo i piedi anche la 26enne inglese Katherine Legge, ma solo per un test sulla Minardi nel 2005. Ora corre nel DTM assieme a Susie Stoddart. La F.3 spagnola ha lanciato Natacha Gachnang, molto veloce e cugina di quel Sebastien Buemi che debutterà quest’anno in F.1 con la Toro Rosso. La bella Cyndie Allemann è emigrata in USA, nella Indy Lights, dopo aver corso a lungo in F.3 e là ha trovato la brasiliana Bia Figueiredo e quest’anno accoglierà Pippa Mann, in arrivo dalla World Series Renault. Sempre in USA c’è la svizzera Simona De Silvestro che ha ottenuto risultati importanti in F.1 Atlantic. In Italia si possono ammirare Alessia Belometti e Alessandra Neri, che dalle monoposto è passata alle vetture GT e forse piacerebbe anche a Ecclestone. Okay, di nero ha solo il cognome, non è ebrea né musulmana, non parla spagnolo. Però fa anche la modella.

La più grande di tutte, se usciamo dalle ruote scoperte e dalla pista, è stata sicuramente Michèle Mouton, la rallysta francese che nel 1982 lottò strenuamente contro Walter Rohrl arrivando seconda nel Mondiale, e che in carriera vinse ben 4 prove iridate: Sanremo, Acropoli, Portogallo e Brasile. Un’altra capace di far mangiare la polvere ai maschi è stata Jutta Kleinschmidt, che nel 2001 guidando una Mitsubishi vinse la Parigi Dakar, mentre per quanto riguarda la moto nel 2001 e nel 2002 Katja Poensgen mostrò le sue indiscutibili... doti a cavallo di una Aprilia nel Mondiale 250, ottenendo come miglior risultato un 14esimo posto al Mugello.

**Michèle Mouton
e Fabrizia Pons
festeggiano
la prima vittoria iridata
ottenuta con
l'Audi Quattro al Rallye
di Sanremo del 1981**





Capirossi avvicina i big

Sarà il mondiale dei costi ridotti, della monogomma, ma anche quello della crescita della Suzuki. C'è molta attesa attorno alla moto di Loris Capirossi che nei test di Sepang di dieci giorni fa, in Malesia, ha avvicinato sensibilmente le regine della Moto GP, Yamaha, Honda e Ducati. E difatti, sempre loro sono state le protagoniste a Sepang, con Casey Stoner che è stato il più veloce in assoluto con la Rossa. L'australiano però, sembra non riuscire a percorrere più di cinque giri su tempi di alto livello, ancora sofferente per l'operazione allo scafoide. In casa Ducati è già emersa

qualche preoccupazione per le prestazioni di Nicky Hayden. Il nuovo arrivato non è mai sceso sotto il secondo e mezzo di distacco da Stoner e l'incubo di ritrovarsi un "caso Melandri 2" è notevole. Valentino Rossi ha segnato la seconda prestazione assoluta, un tempo fatto registrare il terzo e ultimo giorno di test. La Yamaha ha risposto bene, il campione del mondo si è detto soddisfatto e l'unico inconveniente è derivato dal taglio alla mano rimediato in una scivolata in casa. Il suo compagno Jorge Lorenzo fatica ad adattarsi alla monogomma mentre veloce è stata la

Yamaha privata del Tech 3 con Colin Edwards, ma non con James Toseland. Dicevamo della Suzuki. Loris Capirossi nei tre giorni ha migliorato costantemente: 2'01"8, 2'01"5, 2'01"2, rimanendo sempre nelle prime tre posizioni delle classifiche. A conferma della bontà della moto, anche i risultati di Chris Vermeulen, mai oltre la sesta piazza. Qualche punto interrogativo lo ha sollevato Dani Pedrosa della Honda, piuttosto ombroso e tornato in Spagna in anticipo. Andrea Dovizioso, il suo compagno, non è andato più in là dell'ottavo posto.

Tutti i tempi dei test

1° turno

- 1 - Loris Capirossi (Suzuki) – Suzuki - 2'01"869 - 37 giri
- 2 - Casey Stoner (Ducati) – Ducati - 2'02"038 - 34 giri
- 3 - Valentino Rossi (Yamaha) – Yamaha - 2'02"324 - 31 giri
- 4 - Chris Vermeulen (Suzuki) – Suzuki - 2'02"803 - 55 giri
- 5 - Toni Elias (Honda) – Gresini - 2'02"886 - 52 giri
- 6 - Andrea Dovizioso (Honda) – HRC - 2'03"088 - 50 giri
- 7 - Colin Edwards (Yamaha) – Tech 3 - 2'03"254 - 34 giri
- 8 - Dani Pedrosa (Honda) – HRC - 2'03"312 - 44 giri
- 9 - Sete Gibernau (Ducati) – Onde 2000 - 2'03"750 - 54 giri
- 10 - Jorge Lorenzo (Yamaha) – Yamaha - 2'03"894 - 61 giri
- 11 - Nicky Hayden (Ducati) – Ducati - 2'04"002 - 60 giri
- 12 - Alex De Angelis (Honda) – Gresini - 2'04"396 - 53 giri
- 13 - Mika Kallio (Ducati) – Ducati Junior - 2'04"405 - 60 giri
- 14 - James Toseland (Yamaha) – Tech 3 - 2'04"502 - 34 giri
- 15 - Randy De Puniet (Honda) – LCR - 2'04"882 - 61 giri
- 16 - Norihiko Fujiwara (Yamaha) – 2'05"024 - 47 giri
- 17 - Yuki Takahashi (Honda) – JiR - 2'05"098 - 73 giri
- 18 - Wataru Yoshikawa (Yamaha) – 2'05"140 - 44 giri
- 19 - Niccolò Canepa (Ducati) – Ducati Junior - 2'05"270 - 45 giri

2° turno

- 1 - Casey Stoner (Ducati) – Ducati - 2'01"483 - 29 giri
- 2 - Loris Capirossi (Suzuki) – Suzuki - 2'01"555 - 45
- 3 - Valentino Rossi (Yamaha) – Yamaha - 2'01"626 - 40
- 4 - Dani Pedrosa (Honda) – HRC - 2'01"860 - 51
- 5 - Chris Vermeulen (Suzuki) – Suzuki - 2'02"086 - 52
- 6 - Toni Elias (Honda) – Gresini - 2'02"232 - 51
- 7 - Colin Edwards (Yamaha) – Tech 3 - 2'02"241 - 37
- 8 - Andrea Dovizioso (Honda) – HRC - 2'02"434 - 44
- 9 - Nicky Hayden (Ducati) – Ducati - 2'03"034 - 58
- 10 - Jorge Lorenzo (Yamaha) – Yamaha - 2'03"056 - 51
- 11 - Sete Gibernau (Ducati) – Onde 2000 - 2'03"308 - 40
- 12 - Alex De Angelis (Honda) – Gresini - 2'03"518 - 40
- 13 - Mika Kallio (Ducati) – Ducati Junior - 2'03"774 - 55
- 14 - Niccolò Canepa (Ducati) – Ducati Junior - 2'04"021 - 45
- 15 - Norihiko Fujiwara (Yamaha) – 2'04"024 - 36
- 16 - Yuki Takahashi (Honda) – JiR - 2'04"332 - 65
- 17 - Randy De Puniet (Honda) – LCR - 2'04"507 - 48
- 18 - Wataru Yoshikawa (Yamaha) – 2'04"536 - 50
- 19 - James Toseland (Yamaha) – Tech 3 - 2'04"597 - 36

3° turno

- 1 - Casey Stoner (Ducati) – Ducati - 2'01"043 - 38 giri
- 2 - Valentino Rossi (Yamaha) – Yamaha - 2'01"137 - 43
- 3 - Loris Capirossi (Suzuki) – Suzuki - 2'01"262 - 60
- 4 - Colin Edwards (Yamaha) – Tech 3 - 2'01"413 - 22
- 5 - Toni Elias (Honda) – Gresini - 2'01"560 - 43
- 6 - Chris Vermeulen (Suzuki) – Suzuki - 2'01"666 - 48
- 7 - Jorge Lorenzo (Yamaha) – Yamaha - 2'01"907 - 61
- 8 - Andrea Dovizioso (Honda) – HRC - 2'01"955 - 54
- 9 - Mika Kallio (Ducati) – Ducati Junior - 2'02"386 - 61
- 10 - Nicky Hayden (Ducati) – Ducati - 2'02"497 - 62
- 11 - Alex De Angelis (Honda) – Gresini - 2'02"523 - 32
- 12 - Sete Gibernau (Ducati) – Onde 2000 - 2'02"727 - 42
- 13 - Randy De Puniet (Honda) – LCR - 2'03"418 - 50
- 14 - Yuki Takahashi (Honda) – JiR - 2'03"474 - 58
- 15 - Niccolò Canepa (Ducati) – Ducati Junior - 2'03"901 - 41
- 16 - James Toseland (Yamaha) – Tech 3 - 2'03"953 - 36
- 17 - Norihiko Fujiwara (Yamaha) – 2'04"328 - 38
- 18 - Wataru Yoshikawa (Yamaha) – 2'04"614 - 33

Tre giorni

"A livello mentale è stato un rally molto difficile. Ero molto teso dopo i tempi ottenuti da Hirvonen nella fase finale. Nell'ultimo tratto cronometrato sapevo che anche un piccolo errore poteva rovinare tutto il lavoro del weekend".
Sébastien Loeb



al massimo

La passeggiata nelle verdi terre irlandesi aveva lasciato intendere che per Sébastien Loeb non ci sarebbero stati rivali seri, al suo livello, capaci di infastidirlo in questo mondiale rally 2009. Non è stato così. In Norvegia, Mikko Hirvonen è stato semplicemente sensazionale impegnandolo fino allo spasimo. Il risultato finale lungo le innevatissime strade norvegesi è stato spettacolare, la seconda prova iridata del calendario ha offerto un duello di grande qualità che è iniziato nella prima prova speciale e si è concluso solamente quando i cronometri hanno smesso di ticchettare. Certo, alla fine ha vinto il solito Loeb (per la prima volta in Norvegia), ma che fatica. Il francese della Citroen ha guadagnato la testa del rally solamente nella PS finale della prima tappa e nei due giorni seguenti non ha mai racimolato più di 15"8 di vantaggio. Una tensione continua. Con Hirvonen che a costo di volare fuori strada, più si avvicinava il traguardo e più riduceva il proprio svantaggio portandolo a 7" prima dell'avvio dell'ultima e decisiva sfida. Ma qui, è emerso il Loeb campione. Incapace di farsi travolgere dalla emotività, il campione del mondo ha fatto capire che quel numero 1 che campeggia da cinque anni sulla sua Citroen è lì per un motivo.



Di record in record Sébastien Loeb ha impreziosito con un'altra perla la sua già ricca collezione: ora sono venti le gare diverse vinte in carriera

L'ordine di arrivo, domenica 15 febbraio 2009

- 1 - Loeb-Elena (Citroen C4) - Citroen - 3.28'15"9
- 2 - Hirvonen-Lehtinen (Ford Focus) - Ford - 9"8
- 3 - Latvala-Antilla (Ford Focus) - Ford - 1'21"8
- 4 - H.Solberg-Menkerud (Ford Focus) - Stobart - 3'33"5
- 5 - Sordo-Marti (Citroen C4) - Citroen - 3'52"0
- 6 - P.Solberg-Mills (Citroen Xsara) - Solberg - 6'25"4
- 7 - Wilson-Martin (Ford Focus) - Stobart - 6'35"6
- 8 - Aava-Sikk (Ford Focus) - Stobart - 6'49"1
- 9 - Ostberg-Unnerud (Subaru Impreza) - Adapta - 10'00"5
- 10 - Ogier-Ingrassia (Citroen C4) - Citroen Junior - 12'49"8

Le classifiche di campionato

Piloti

1. Loeb 20; 2. Hirvonen 14; 3. Sordo 12; 4. H. Solberg 10; 5. Latvala 6; 6. Atkinson e Wilson 4; 8. Ogier e P.Solberg 3; 10. 8. Al Qasimi e Aava 1.

Costruttori

1. Citroen 32; 2. Ford 22; 3. Stobart 16; 4. Citroen Junior Team 7.



Ha davvero poco da rimproverarsi Mikko Hirvonen nei tre giorni di gara sulle bianche strade norvegesi. L'unica pecca sta nel non aver invertito gli pneumatici il venerdì pomeriggio, una piccola sbavatura che ha permesso a Loeb di prendere un vantaggio, poi rivelatosi decisivo

MOMENTO CLOU

PS 9 - Leader provvisorio, Mikko Hirvonen con gli pneumatici anteriori distrutti, lascia per strada 9'9 e perde il primato con un distacco che sarà identico a quello finale



*“È stato un miracolo che nè io nè Loeb non abbiamo mai fatto un errore, non siamo usciti di strada, non abbiamo colpito qualcosa. Considerando che siamo andati sempre al limite, e anche oltre... è incredibile”
Mikko Hirvonen*

“Oggi ho realizzato un sogno:
imbastire un team con i famigliari e gli
amici... Abbiamo avuto qualche
problema di troppo, ma speriamo di
fare meglio già a Cipro...”
Petter Solberg



Petter Solberg slalomeggia da par suo tra i muri di neve con una Xsara non propriamente di primo pelo ma dal passato glorioso. La vettura di cui disponeva il norvegese, infatti, ha una storia particolare essendo il modello con cui lo spagnolo Xavi Pons raccolse la prima vittoria iridata nel 2001 in Corsica, e con il quale Sébastien Loeb vinse il suo primo Rallye di Monte-Carlo nel 2003

VOTI IN LIBERTÀ

Sébastien Loeb 10 e lode

Tre giorni senza respiro e neanche un vero errore. E dire che era facilissimo finire fuori con il ghiaccio, la neve morbida, la pressione di Hirvonen. Ma lui è Loeb...

Mikko Hirvonen 10

Fortissimo, anche lui non ha sbagliato una virgola. Non ha la Lode solo perché... è arrivato secondo. Ma mai come in Norvegia il gradino più alto del podio avrebbe dovuto accogliere due vincitori.

Jari-Matti Latvala 8

Il migliore degli altri. Ha pagato un assetto sbagliato quando la battaglia infuriava ed ha perso il contatto con i due extra terrestri. Onesto nell'ammettere che Loeb e Hirvonen avevano un passo superiore, quando ha

capito che il terzo posto era assicurato ha badato a non commettere sciocchezze.

Henning Solberg 6,5

Una bella corsa, ha acchiappato il quarto posto nel finale con la Ford Focus di Stobart. Certo, lui è norvegese e conosce bene il terreno, però ha lasciato una bella impronta anche se, a dir la verità, il distacco di 3'29" è un po' troppo.

Dani Sordo 6,5

Difficile per lui correre in queste condizioni. Sperava di stupire, ben presto ha dovuto cercare di puntare solo al traguardo in una posizione quanto meno onorevole. Come ha fatto.

Petter Solberg 6,5

Con una Citroen Xsara privata che

poteva mai fare. Il sesto posto è un ottimo risultato per il morale e per far capire che lui merita di starci in questo mondiale.

Sebastien Ogier 6,5

Il pilotino del Citroen Junior Team era entrato con facilità nella top ten, ma un problema tecnico lo aveva fatto precipitare. Si è ritirato su passando sulla testa del compagno Rautenbach e prendendosi il 10° posto.

Matthew Wilson 6

Si è difeso ed è riuscito a mettersi dietro il compagno Aava. Ma troppo lontano (3') da Henning Solberg che disponeva di una macchina come la sua, .

Urmo Aava 6

Bravino, è entrato nella top ten.



Kenseth fa il gesto dell'ombrello



di Marco Cortesi

Per conquistare il successo c'è un solo giro che serve condurre: l'ultimo. Tanto è bastato a Matt Kenseth per conquistare una 500 Miglia di Daytona accorciata di 48 giri. Momento cruciale, l'ultimo re-start. Cosciente dell'arrivo imminente della pioggia, Kenseth ha bruciato senza pietà Elliott Sadler, trovatosi in testa dopo un fortunato pit-stop. Pochi secondi dopo, un contatto tra Kahne e Almirola ha neutralizzato la corsa, preludio all'atteso temporale che ha definitivamente messo fine ai giochi. A risultare decisivo, ai fini del risultato, anche il "big one" della serata, innescato

da un Dale Earnhardt Jr in stato confusionale. Dopo 2 penalità in corsia box, Earnhardt ha completato l'opera spedendo a muro Brian Vickers. Vittima principale dell'incidente, Kyle Busch, che sino a quel momento era sembrato il favorito numero 1. Nella stessa occasione era stato proprio Kenseth a compiere un miracolo, riuscendo ad uscire indenne dalla situazione di caos.

In seconda piazza ha chiuso Kevin Harvick, rimasto nascosto a centro gruppo tutta la serata, mentre AJ Allmendinger ha coronato con la terza piazza una serata passata costantemente nella top-5. Più sfortunati Jeff Gordon e Jimmie Johnson, penalizzati

da un anomalo consumo delle gomme e da problemi di handling. Da sottolineare la buona prova di Tony Stewart, al debutto come team owner, che ha tratto il massimo vantaggio dal pacchetto fornito dal team Hendrick. Si è chiusa in modo violento invece la prima partecipazione di Joey Logano. Il diciottenne (più giovane pilota al via nella storia di Daytona) è finito violentemente a muro per un contatto subito da Scott Speed.



*Le previsioni meteo non sbagliano
e la pioggia finalmente fa la sua comparsa,
regalando a Matt Kenseth
il primo successo nella 500 Miglia*



MOMENTO CLOU

L'incidente multiplo che ha coinvolto 10 vetture nel corso della 124esima tornata. Ad innescare la carambola, una toccata di Dale Earnhardt Jr ai danni di Brian Vickers. Mentre Kyle Busch, 88 giri in testa, è centrato in pieno e costretto al ritiro, Matt Kenseth, Kevin Harvick ed AJ Allmendinger riescono a passare indenni. Motivo scatenante della bagarre, la necessità di mantenersi il primo dei piloti doppiati per approfittare del lucky dog

La cronaca Giro dopo giro

Tutto regolare alla partenza, salvo l'eccessivo numero di vetture a fondo griglia per contatti verificatisi nei Duel e nelle ultime sessioni di libere. Martin Truex è subito scavalcato da Mark Martin, con l'aiuto di Jeff Gordon, ma Kyle Busch si impone di prepotenza al terzo passaggio. Al settimo giro la prima situazione di caution. Almirola, passato da McMurray sotto le linee gialle, si scompone e va in testacoda, senza provocare danni. Quasi tutte le vetture scelgono di rabboccare il carburante e sostituire le gomme esterne, tranne il leader. A causa del cambiamento di condizioni atmosferiche rispetto ai giorni scorsi, la pace-car torna in pista, come annunciato dalla direzione gara prima del via, per permettere alle squadre di verificare il consumo delle gomme. Al re-start, Kyle Busch riprende la testa, davanti ad Earnhardt, mentre si ferma con problemi di handling Jeremy Mayfield. Iniziano i recuperi dalle retrovie: i migliori sono Kenseth e Stewart che si installano nella top-5. Ad un quarto di gara, molti top-driver, tra cui Jimmie Johnson, Kevin Harvick e Martin Truex rimangono a centro gruppo, mentre al 54° passaggio, Earnhardt, aiutato da Stewart, prende la leadership poco prima dell'incidente di Travis Kvapil, fini-

to nelle barriere per la foratura dell'anteriore destra.

Brutto errore di Dale Earnhardt Jr, che "manca" la propria piazzola nella caution seguente lasciando la vetta a Stewart, mentre per Carl Edwards arriva una modifica alla pressione delle gomme posteriori per rimediare ad una situazione di sovraasterzo. Al settantesimo giro, Jeff Gordon passa a condurre, mentre si delinea un doppio gioco di squadra, con Kyle Busch stavolta in compagnia di Denny Hamlin opposto al trio Roush con Kenseth, McMurray ed Edwards. Il vincitore 2008 Newman è bloccato da un problema al cambio gomme.

Al 73esimo giro, Scott Speed si scompone e "sposta" Joey Logano, che per evitarlo si tocca con Greg Biffle e finisce frontalmente contro il muro interno. L'impatto è violentissimo, ma il diciottenne del Connecticut esce con le proprie forze dalla sua Toyota. A beneficiare della "gialla" è ancora Kyle Busch, che mantiene il comando anche a metà corsa. Ottima la prova di AJ Allmendinger, che arriva ad occupare il secondo posto e si mantiene stabilmente come il miglior portacolori Dodge. Preoccupano invece le gomme, con diversi crew-chief che riportano problemi di blistering. Jeff Gordon capisce che la propria anteriore destra sta cedendo e al giro 114 rientra ai box per il pit seguito da Jimmie Johnson e Juan Pablo Montoya: sfortuna-

tamente per loro, la posteriore destra di David Stremme esplose, chiamando in pista la pacecar e spedendoli sotto di un giro. Solo Gordon è salvato dal Lucky Dog, mentre un nuovo errore in pit-lane manda a -1 anche Earnhardt. Con 77 giri al termine, a sorpresa conducono Sadler e Sorenson, che si trovavano in pitlane mentre venivano esposte le bandiere gialle. Al giro 124, continua la notte-horror di Dale Earnhardt Jr, che cerca di infilarsi all'interno di Brian Vickers. Il pilota Red Bull chiude con decisione, Earnhardt, che è sotto la doppia linea gialla, calcola male le distanze e lo spedisce a muro. Sulla sua strada, Vickers incontra Kyle Busch, Robby Gordon e Jamie McMurray: coinvolti anche Denny Hamlin, Kurt Busch e Jimmie Johnson. La tattica riesce al giro 135, quando un contatto tra Smith e Burton fa finire Paul Menard contro le protezioni, mentre in testa duellano Sadler e Kenseth. Al re-start, è quest'ultimo a prendere la testa con facilità, ed è la mossa che vale il successo. Almirola e Kahne si toccano e, durante l'ottava situazione di pace car, arriva la pioggia a chiudere il discorso. Al secondo posto si piazza Harvick, con Allmendinger a conquistare una meritatissima terza piazza davanti a Clint Bowyer. Sadler, arrivato a pochi chilometri da un clamoroso successo, è quinto.

Marco Cortesi



il più

Tony Stewart

Al debutto da team owner, Stewart ha valorizzato al massimo il pacchetto fornito dal team Hendrick, lottando costantemente al vertice

il meno

Hendrick Motorsports

Johnson (sotto), fermato da un assetto sbagliato, Gordon è costretto a cambiar gomme troppo presto per l'eccessivo camber, e Dale Earnhardt Jr imbrocca la peggior serata della carriera. In più Mark Martin attende gli ultimi 50 giri per attaccare, quando tutti ormai si aspettavano pioggia.

L'ordine di arrivo, domenica 15 febbraio 2009

- 1 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 152
- 2 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 152
- 3 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 152
- 4 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 152
- 5 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 152
- 6 - David Ragan (Ford) - Roush - 152
- 7 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 152
- 8 - Tony Stewart (Chevy) - Stewart/Haas - 152
- 9 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 152
- 10 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 152
- 11 - Martin Truex Jr. (Chevy) - DEI/Ganassi - 152
- 12 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 152
- 13 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 152
- 14 - Juan Montoya (Chevy) - DEI/Ganassi - 152
- 15 - Casey Mears (Chevy) - Childress - 152
- 16 - Mark Martin (Chevy) - Hendrick - 152
- 17 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 152
- 18 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 152
- 19 - John Andretti (Chevy) - DEI/Ganassi - 152
- 20 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 152
- 21 - Regan Smith (Chevy) - Furniture Row - 152
- 22 - Bobby Labonte (Ford) - Hall Of Fame - 152
- 23 - Bill Elliott (Ford) - Wood - 152
- 24 - Terry Labonte (Toyota) - Prism - 152
- 25 - Scott Riggs (Toyota) - Baldwin - 152
- 26 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 152
- 27 - Dale Earnhardt Jr. (Chevy) - Hendrick - 152
- 28 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 152
- 29 - Aric Almirola (Chevy) - DEI/Ganassi - 152
- 30 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 152
- 31 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 152
- 32 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 151
- 33 - David Stremme (Dodge) - Penske - 151
- 34 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 151
- 35 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 151
- 36 - Ryan Newman (Chevy) - Stewart/Haas - 150
- 37 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 139
- 38 - Paul Menard (Ford) - Yates - 138
- 39 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 134
- 40 - Jeremy Mayfield (Toyota) - Mayfield - 126
- 41 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 123
- 42 - Travis Kvapil (Ford) - Yates - 90
- 43 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 80

La classifica

- 1.Kenseth 190; 2.Harvick 170; 3.Allmendinger 165; 4.Bowyer 160; 5.Sadler 160; 6.Ragan 150; 7.Stewart 147; 8.Waltrip 146; 9.Sorenson 138; 10.Truex 135.



Morbidelli e Liuzzi superbi

Sventola il tricolore sulla Speedcar che a Losail, per la prima volta nella sua breve storia, ha disputato le due gare in notturna. Gianni Morbidelli (**sotto**), e Vitantonio Liuzzi si sono divisi le vittorie in un tripudio tricolore. Nella prima corsa, il pesarese e il pescarese hanno concluso nell'ordine, mentre nella seconda gara Liuzzi ha preceduto Morbidelli e Thomas Biagi. Grande eroe del weekend il debuttante Marco Melandri, che in attesa di conoscere il suo futuro nella Moto GP ha preso tra le mani il volante delle vetture Speedcar lasciando subito un positivo segno. Addirittura, avrebbe vinto gara 2 se il cambio non lo avesse piantato in asso.

Gara 1

La prima gara in notturna della breve storia Speedcar è andata a Gianni Morbidelli che ha preceduto Vitantonio Liuzzi e Johnny Herbert. In partenza, il poleman Heinz-Harald Frentzen ha tenuto la prima posizione davanti a Jean Alesi, che ha scavalcato Jacques Villeneuve non bril-

lante al via dalla prima fila. Ma Frentzen ha presto commesso un errore permettendo ad Alesi di guadagnare il comando delle operazioni già nel corso del 1° giro. Terzo si è subito portato Morbidelli mentre Marco Melandri (quarto sullo schieramento di partenza) è finito in testacoda alla prima curva finendo in coda al gruppo. Frentzen si è dovuto ritirare per un problema tecnico promuovendo Morbidelli al 2° posto. Il pesarese ha avvicinato Alesi e quando il francese è andato largo in una curva, lo ha infilato senza pietà. Dietro intanto, si metteva in luce Vitantonio Liuzzi. Il pescarese, costretto a perdere tempo per evitare Villeneuve in testacoda, ha prodotto in un gran recupero fino a raggiungere e superare Herbert per la terza piazza. Poi Liuzzi ha recuperato terreno su Alesi. La battaglia tra i due piloti è stata appassionante finché Liuzzi non ha avuto la meglio guadagnando il secondo posto. A quel punto le posizioni non sono cambiate con Morbidelli che ha vinto con 2"8 su Liuzzi e 10"144

su Herbert, che nel frattempo ha passato Alesi. Settimo Thomas Biagi mentre Melandri ha recuperato fino all'ottava piazza che gli permetterà di scattare dalla posizione del poleman in gara 2.

Gara 2

La seconda corsa ha segnato il ritorno alla vittoria di Vitantonio Liuzzi, che già si era imposto nella prova di apertura a Dubai, ma il grande protagonista è stato Marco Melandri. Partito dalla pole grazie all'ottavo posto di gara 1, il ravennate della Moto GP ha sempre tenuto la prima posizione e pareva avviato al successo quando un problema al cambio lo ha costretto a fermarsi. Liuzzi, che nel frattempo si era insediato al secondo posto superando Thomas Biagi e lottava con un eccessivo sottosterzo, ha così rilevato il comando da Melandri e sul traguardo ha preceduto i connazionali Gianni Morbidelli e Biagi. Jean Alesi si è dovuto ritirare.

Photo
Pellegrini

MOMENTO CLOU GARA 1

Frentzen al comando rompe il cambio e lascia al comando Morbidelli



Il podio di gara 2 con Morbidelli, Liuzzi e Biagi

MOMENTO CLOU GARA 2

Ancora una volta il cambio fragile delle vetture Speedcar modifica il podio. Questa volta a farne le spese è stato il debuttante Melandri, beneficiario Liuzzi

L'ordine di arrivo di gara 1, venerdì 13 febbraio 2009

- 1 - Morbidelli - Palm Beach - 20 giri 41:58.910
 - 2 - Liuzzi - UP Team - 2.861
 - 3 - Herbert - JMB - 10.144
 - 4 - Alesi - HPR - 12.598
 - 5 - Villeneuve - Durango - 27.029
 - 6 - Al Maktoum - UP Team - 43.593
 - 7 - Biagi - Palm Beach - 43.806
 - 8 - Melandri - Team Lavaggi - 51.354
 - 9 - Zochling - Durango - 53.757
 - 10 - Al Attiyah - Team Barwa - 88.523
 - 11 - Al Kuwari - QMMF Team - 1 giro
 - 12 - Al Thani - QMMF Team - 2 giri
- Giro più veloce: Liuzzi 2:06.825

L'ordine di arrivo di gara 2, sabato 14 febbraio 2009

- 1 - Liuzzi - UP Team - 19 giri 40:03.661
 - 2 - Morbidelli - Palm Beach - 4.554
 - 3 - Biagi - Palm Beach - 14.021
 - 4 - Zochling - Durango - 16.459
 - 5 - Frenzen - Team Lavaggi - 18.372
 - 6 - Herbert - JMB - 23.400
 - 7 - Lee - HPR - 39.058
 - 8 - Pasini - JMB - 47.788
 - 9 - Al Attiyah - Team Barwa - 63.061
 - 10 - Al Thani - QMMF Team - 1 giro
- Giro più veloce: Liuzzi 2:05.261

Il campionato

1. Morbidelli 37; 2. Herbert 30; 3. Liuzzi 29; 4. Frenzen 25; 5. Alesi 18; 6. Biagi 17; 7. Al Maktoum 13; 8. Pasini 8; 9. Villeneuve 7; 10. Zochling 5.





L'impeccabile Hulkenberg

di Massimo Costa

L'unico problema di Nico Hulkenberg? La radio. Non quella dalla quale arriva la musica dei Coldplay o dei Radiohead (il tedesco poteva anche permettersela visto il grande vantaggio accumulato) bensì quella che tiene in comunicazione il pilota con il proprio box. Isolato da tutti, dal team, dai suoi rivali dispersi, Hulkenberg si è allora concentrato al centodieci per cento ed ha macinato l'asfalto di Losail neanche fosse una tempesta di sabbia. L'imprendibile Hulkenberg ha vinto la sua prima gara di GP2 Asia al terzo tentativo ed è stato aiutato da un mezzo che questa volta non lo ha mollato un secon-

do e da una ottima strategia di gara. La ART ha infatti deciso di ritardare il più possibile la sosta per il cambio gomme obbligatorio, avvenuta a sei giri dal termine. Hulkenberg aveva un vantaggio di 44" su Sergio Perez e quando è tornato in pista ha mantenuto la prima piazza. Il messicano del team Campos è stata l'altra nota positiva di Losail. Partito dalla prima fila, si era subito impossessato del comando della corsa, ceduta solamente quando si è fermato per il pit-stop. Per il team Campos, una prestazione di alta qualità considerando anche il terzo posto di Vitaly Petrov, superato da Perez nel finale.

Punti importanti per Kamui Kobayashi, quarto

e sempre leader della GP2 Asia. Il giapponese questa volta non aveva la migliore macchina del lotto. Bravo Davide Valsecchi della Durango che ha portato a casa un sesto posto che gli permette di rimanere secondo nella classifica generale. Molto bello il duello con Jerome D'Ambrosio. A punti Edoardo Mortara, settimo, che così partirà dalla prima fila per la seconda corsa sprint. Paura al via quando Sakon Yamamoto ancora una volta si è piantato al via (si era mosso in leggero anticipo, ha frenato ed ha spento il motore). Il giapponese è stato colpito duro da Yelmer Buurman e anche Rodolfo Gonzalez è rimasto coinvolto. Nessun ferito, ma safety-car in pista per sei tornate.

MOMENTO CLOU

Il team ART decide di tenere in pista fino all'ultimo giro possibile dal regolamento (per il cambio gomme) il loro pilota Hulkenberg ed è la mossa vincente. Il tedesco accumula un vantaggio enorme con la pista libera davanti a sé e dopo il pit rimane primo



L'ordine di arrivo di gara 1, venerdì 13 febbraio 2009

- 1 - Nico Hulkenberg - ART - 34 laps 1.10'38"323
- 2 - Sergio Perez - Campos - 13"295
- 3 - Vitaly Petrov - Campos - 14"343
- 4 - Kamui Kobayashi - Dams - 14"746
- 5 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 23"419
- 6 - Davide Valsecchi - Durango - 33"919
- 7 - Edoardo Mortara - Arden - 35"214
- 8 - Luiz Razia - Arden - 35"341
- 9 - James Jakes - Super Nova - 41"162
- 10 - Fabrizio Crestani - Ocean - 43"774
- 11 - Diego Nunes - Piquet GP - 45"097
- 12 - Giedo Van der Garde - iSport - 47"627
- 13 - Javier Villa - Super Nova - 47"827
- 14 - Davide Rigon - Trident - 1'07"444
- 15 - Michael Herck - DPR - 1'09"324
- 16 - Marco Bonanomi - Meritus - 1'20"001
- 17 - Alvaro Parente - Ocean - 1'31"986
- 18 - Kevin Chia Chen - FMSI - 2 laps

Giro più veloce: Alvaro Parente 1'38"699

Ritirati

- 30° giro - Michael Dalle Stelle
- 30° giro - Frankie Provenzano
- 27° giro - Giacomo Ricci
- 10° giro - Roldan Rodriguez
- 9° giro - Hamad Al Fardan
- 0 giri - Rodolfo Gonzalez
- 0 giri - Yelmer Buurman
- 0 giri - Sakon Yamamoto



Duello tra Edoardo Mortara e Alvaro Parente

La cronaca Giro dopo giro

Yamamoto si muove leggermente quando il semaforo è rosso, si ferma e spegne il motore al momento del via. Buurman lo colpisce strappandogli l'intera fiancata sinistra. La Dallara di Yamamoto prende fuoco per un attimo mentre Gonzalez urta il muretto box. Entra la safety-car, procedura molto lenta per ripulire la pista dai mille pezzi esplosi. Le monoposto passano dalla corsia box. Intanto alla prima curva si era girato tutto solo Rodriguez e Perez aveva superato all'esterno Hulkenberg. Nei giri in safety-car si formano diverse volte delle vere code e rimangono fermi col motore spento Al Fardan e Chia Chen. Al 5° giro la safety-car sparisce. Perez tiene la testa con Hulkenberg, Petrov, Kobayashi, Valsecchi, Villa, Mortara, Parente, Crestani e Nunes. Bonanomi è 17°, Dalle Stelle 18°, Rigon 22° dopo aver già effettuato il pit-stop. Perez ha un vantaggio di 6 decimi su Hulkenberg al 9° giro, momento in cui Parente supera all'esterno della prima curva, con una stupenda manovra, Mortara. I primi due allungano su Petrov, terzo, mentre Kobayashi quarto appare in difficoltà e viene raggiunto e superato dal duo Valsecchi-Villa. Lo spagnolo imita la manovra di Parente e passa l'italiano nello stesso punto. Rodriguez, nelle retrovie, attacca Bonanomi alla prima curva, anche lui ci prova all'esterno. Ma perde aderenza e per la seconda volta finisce nella sabbia. Questa volta ritirandosi mestamente. Petrov fa la sosta. All'11° giro, Perez, Hulkenberg, Villa, Valsecchi, Kobayashi, Mortara, Crestani, Nunes e Jakes. La monoposto Super Nova è velocissima e Villa la sfrutta al meglio superando sul rettilineo di arrivo Hulkenberg. Perez va in pit-

Photo
Pellegrini



La vettura incidentata di Buurman, dopo il caotico via (sotto)

lane al 14° giro, la tornata seguente lo imita Villa. Perez rientra dietro a Petrov che è il leader "virtuale" della gara dopo essersi fermato prima di tutti.

Perez in un giro prende la scia del compagno Petrov, tenta l'attacco alla prima curva, ma il russo si difende. A metà gara: Hulkenberg (che ancora deve fermarsi) con 32" su Dalle Stelle (anch'egli senza avere effettuato il pit stop), Petrov, Perez, Villa. Al 18° giro Perez supera Petrov, che non fa resistenza. Al 21° giro Villa riceve la comunicazione di una penalità. Valsecchi ha la meglio su D'Ambrosio (leggermente lungo) per il 6° posto. Dalle Stelle, dopo la sosta ai box, si ritrova con la ruota posteriore destra allentata. Problema per Parente che deve tornare ai box. Hulkenberg è primo e ritarda al massimo il momento del cambio gomme, poi Perez, Petrov, Kobayashi, Valsecchi, D'Ambrosio, Mortara, Razia, Jakes, Crestani. Duello Val-

secchi-D'Ambrosio, i due non si risparmiano, più volte affiancati, ma sempre corretti. Bonanomi è 15° e precede Ricci e Provenzano. Al 24° giro, D'Ambrosio ha la meglio su Valsecchi. Sono 43 i secondi di vantaggio di Hulkenberg su Perez. Valsecchi perde secondi su D'Ambrosio, si attende lo stop del tedesco della ART. Un contatto tra Provenzano e Ricci spedisce il romano nella terra ma riprende la pista. Hulkenberg rientra a 6 giri dal traguardo e all'ingresso della pit-lane si ritrova davanti un lento Ricci. Brividi per il tedesco che quando riparte è però tranquillamente primo con 16"6 su Perez e Petrov, poi più staccati Kobayashi, D'Ambrosio, Valsecchi. Provenzano esce per il cedimento della gomma posteriore destra, probabilmente danneggiata nel contatto precedente. Ultimo giro, Petrov fatica a tenere il passo di Perez, commette alcune sbavature che permettono a Kobayashi di avvicinarlo.



Photo
Pellegrini

Perez-Petrov esaltano il team Campos

di Massimo Costa

Doppietta del team Campos (sopra), nella seconda gara della GP2 Asia a Losail. Sergio Perez, che ricordiamo è un rookie ed arriva da un 2008 trascorso nella F3 inglese, ha battuto il compagno di squadra Vitaly Petrov aggiudicandosi così la seconda corsa dopo quella in gara 2 ad Al Sakhir. Perez è passato in testa all'inizio del secondo giro approfittando di un errore di Petrov che conduceva le danze. Il messicano ha così condotto al comando fino al traguardo. E il duo Arden che partiva dalla prima fila? Un disastro il loro avvio... Luiz Razia e Edoardo Mortara sono scattati lentamente e in più si sono concentrati su Davide Valsecchi che aveva tentato di infilarsi tra loro. Così facendo si sono fatti sfilare ai lati da Perez e Petrov. Tra l'altro, alla prima curva, Razia ha rischiato il contatto

con il messicano. Il vincitore di gara 1, Nico Hulkenberg, ha colto un buon terzo posto dopo una lunga sfida con Mortara. Liberosi dell'italiano al 15° giro, per Hulkenberg era ormai impossibile pensare di avvicinare Petrov. Mortara ha chiuso in un'ottima quarta posizione, ma certo si aspettava di più partendo dalla prima fila. Quinta piazza per Davide Valsecchi. A Losail il pilota della Durango non è mai stato in grado di puntare al podio, ma è stato comunque bravo nel recuperare punti. Lascia però Losail con il rammarico di non avere approfittato della giornata storta di Kamui Kobayashi che per un contatto al via ha avuto la vettura fuori assetto per tutta la gara. Valsecchi deve assolutamente trovare il giusto ritmo anche in qualifica. Undicesimo posto per Marco Bonanomi che ha lottato come un leone. Bello il duello con Diego Nunes, non senza ruotate.



L'ordine di arrivo di gara 2, sabato 14 febbraio 2009

- 1 - Sergio Perez - Campos - 23 laps
- 2 - Vitaly Petrov - Campos - 02.355
- 3 - Nico Hulkenberg - ART - 11.929
- 4 - Edoardo Mortara - Arden - 19.454
- 5 - Davide Valsecchi - Durango - 21.735
- 6 - Luiz Razia - Arden - 22.618
- 7 - Jerome D'Ambrosio - DAMS - 24.029
- 8 - Giedo Van Der Garde - iSport - 24.346
- 9 - James Jakes - Super Nova - 25.253
- 10 - Javier Villa - Super Nova - 26.074
- 11 - Marco Bonanomi - Qi-Meritus - 26.214
- 12 - Diego Nunes - Piquet - 27.942
- 13 - Giacomo Ricci - Trident - 39.846
- 14 - Sakon Yamamoto - ART - 40.391
- 15 - Davide Rigon - Trident - 41.150
- 16 - Alvaro Parente - Qi-Meritus - 44.540
- 17 - Roldan Rodriguez - Piquet - 45.444
- 18 - Kamui Kobayashi - DAMS - 47.737
- 19 - Rodolfo Gonzalez - FMS - 47.761
- 20 - Frankie Provenzano - Trident - 01:12.342
- 21 - Fabrizio Crestani - ORT - 01:19.439
- 22 - Michael Dalle Stelle - Durango - 01:28.744

Giro più veloce: Sergio Perez, 1:39.527

Ritirati

- 23° giro - Kevin Nai Chia Chen
- 17° giro - Michael Herck
- 12° giro - Hamad Al Fardan

Il campionato

- 1. Kobayashi 39; 2. Valsecchi 29; 3. Hulkenberg 25;
- 4. Perez 25; 5. Rodriguez 22; 6. D'Ambrosio 21;
- 7. Petrov 19; 8. Villa 12; 9. Mortara 11; 10. Bamber 8.

La GP2 Asia non si ferma

Nonostante le difficoltà incontrate nel suo secondo anno di vita, Bruno Michel, organizzatore della serie, ha comunicato a Losail che la categoria procederà. La prima gara della stagione 2009/2010 si svolgerà in concomitanza con la prova finale della stagione della F.1 ad Abu Dhabi. Un paio di mesi fa, ai team manager della GP2 era invece giunta un'indicazione opposta, con gli organizzatori che avevano praticamente riconosciuto il fallimento dell'operazione asiatica. Pochissimi piloti del continente, pochissimi sponsor della zona, team costretti a noleggiare le vetture gara per gara a prezzi non solo scontati, ma regalati. Con gravi ripercussioni sulla stabilità economica delle squadre. E anche sulla credibilità del campionato.

Nella tabella, i piloti utilizzati team per team dopo 4 prove

Arden

Razia - Mortara - Maki - Van der Zande

ART

Maldonado - Hulkenberg - Philippe - Yamamoto

Campos

Perez - Petrov

Dams

Kobayashi - D'Ambrosio

DPR

Herck - Ricci - Sekiguchi

Durango

Valsecchi - Dalle Stelle - Iaconelli

iSport

Al Fardan - Van der Garde

Meritus

Bamber - Bonanomi - Parente - Yoong

BCN/Ocean

Filippi - Yoshimoto - Buurman - Crestani

Piquet GP

Rodriguez - Nunes

Super Nova

Villa - Jakes

Trident

Van der Drift - Valerio - Valles - Provenzano - Rigon

MOMENTO CLOU

La strepitosa partenza di Perez che dalla quarta fila alla prima curva era già secondo. Il pessimo avvio del duo Dams Kobayashi-D'Ambrosio e del duo Arden Mortara-Razia che ha pensato solo a chiudere Valsecchi al centro non concentrandosi su quanto accadeva ai lati



Mortara a un passo

Ha lottato duramente per cercare di salire sul podio nella seconda gara di Losail, ma alla fine ha dovuto cedere a Nico Hulkenberg e accontentarsi del 4° posto. Ma ancora una volta, pur essendo solamente alla sua seconda prova nella GP2 Asia, Edoardo Mortara ha convinto disputando una

buona qualifica e terminando in zona punti anche gara 1. Davide Valsecchi rimane secondo in campionato, ma poteva ottenere molto di più se lui e il team avessero azzeccato la qualifica. A Losail, ha vissuto un ottimo weekend Fabrizio Crestani, 10° nella prima corsa. Una dimostrazione

di crescita che in pochi si aspettavano. Il debuttante Davide Rigon, chiamato dalla Trident per rimpiazzare Adrian Valles, ha corso con intelligenza portando a termine le due corse nonostante un motore non proprio freschissimo. Marco Bonanomi poteva puntare alla zona punti in gara 1

se le gomme non lo avessero abbandonato, poi ha lottato a centro gruppo nella seconda corsa. Giacomo Ricci ha tamponato Frankie Provenzano nel finale della prima corsa, poi ha visto l'arrivo in gara 2 al pari del romano. Michael Dalle Stelle continua il suo lavoro di apprendistato.



Edoardo Mortara



Frankie Provenzano



Marco Bonanomi



Fabrizio Crestani

so dal podio

Photo
Pellegrini

Giacomo Ricci



Edoardo Mortara – Arden

Qualifica – 9°

Gara 1 – 7°

Gara 2 – 4°

Davide Valsecchi – Durango

Qualifica – 8°

Gara 1 – 6°

Gara 2 – 5°

Marco Bonanomi – Meritus

Qualifica – 12°

Gara 1 – 16°

Gara 2 – 11°

Fabrizio Crestani – Ocean

Qualifica – 15°

Gara 1 – 10°

Gara 2 – 21°

Giacomo Ricci – DPR

Qualifica – 18°

Gara 1 – Ritirato

Gara 2 – 13°

Davide Rigon – Trident

Qualifica – 20°

Gara 1 – 14°

Gara 2 – 15°

Frankie Provenzano – Trident

Qualifica – 24°

Gara 1 – Ritirato

Gara 2 – 20°

Michael Dalle Stelle – Durango

Qualifica – 25°

Gara 1 – Ritirato

Gara 2 – 22°

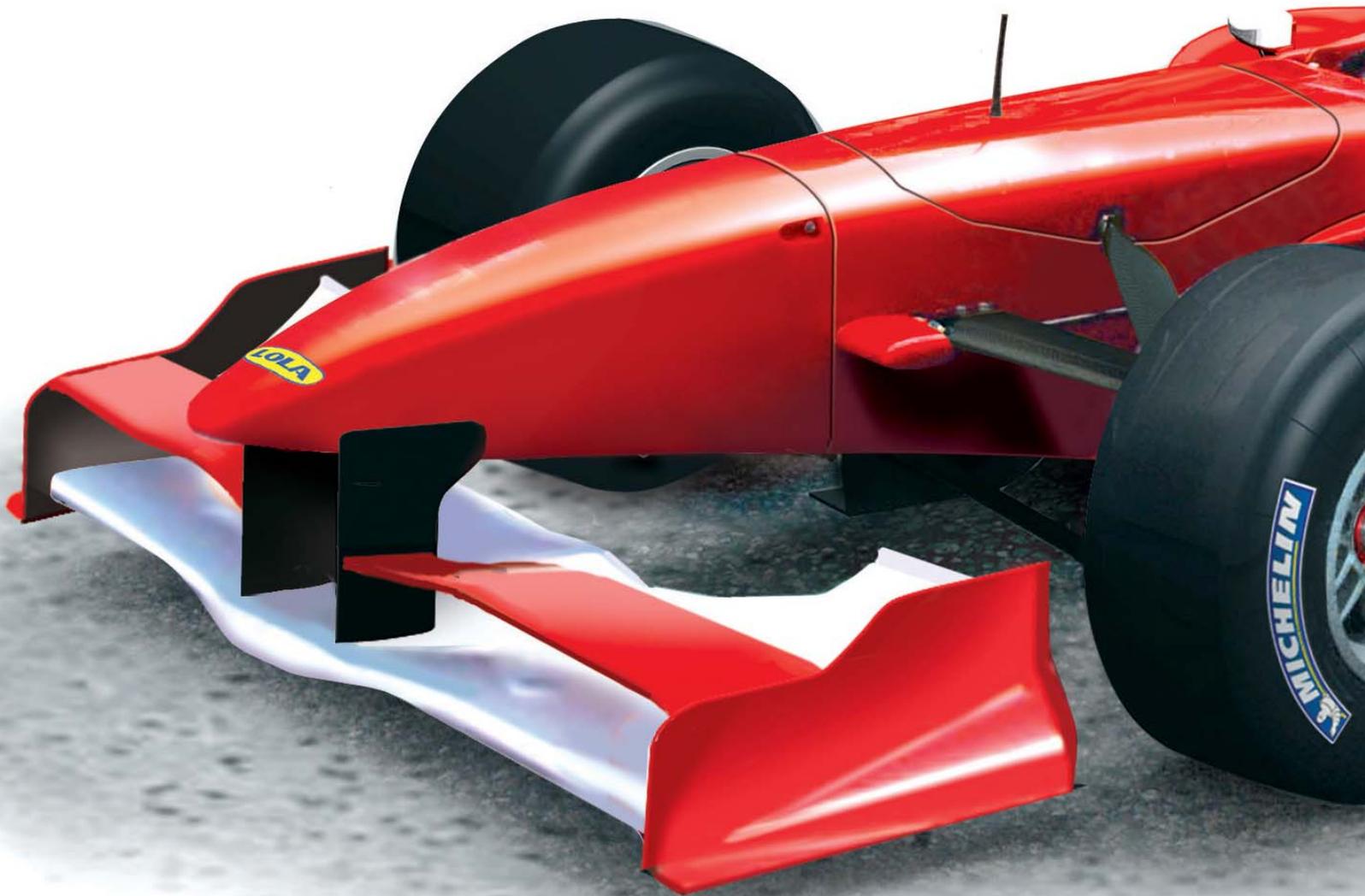
Davide Valsecchi



Davide Rigon



Michael Dalle Stelle



In pista con le ex A1 Grand Prix



STEFANO ADAMI

Non finiscono le novità nella Euroseries 3000. Dopo avere annunciato che il campione della categoria 2009 salirà direttamente in GP2 grazie all'intervento di un grosso sponsor che sarà svelato a fine mese, già quest'anno saranno utilizzate nuove monoposto. A partire dalla gara di Imola del prossimo 19 aprile, saranno infatti schierate le Lola B0552 che progressivamente prenderanno il posto delle gloriose Lola B02/50. Nel 2009 correranno quindi entrambe sui medesimi tracciati mentre a partire dal 2010 saranno al via della Euroseries 3000 solamente le B0552. Il nuovo telaio deriva dallo stesso tipo di monopo-

sto utilizzate nella A1 Grand Prix prima dell'avvento della Ferrari. In collaborazione con Lola, Coloni Motorsport ha modificato gli alettoni posteriori ed anteriori, i deflettori sulle pance, gli specchietti retrovisori mentre le sospensioni sono state riviste per l'uso di pneumatici Michelin. Le Lola B0552 resteranno fedeli ai motori Zytek, ma con specifiche più performanti: V8 a 90° di 3.4 litri con 550 cavalli contro i 450 del 3 litri precedente. Inoltre, verranno impiegati cambi al volante elettronico a 6 rapporti e il push to pass in grado di erogare all'occorrenza fino a 30 cavalli in più. Le monoposto vestiranno gomme Michelin, partner

della serie. Le vetture nuove, di proprietà della organizzazione, saranno date in uso ai team e il costo della stagione 2009 con le B0552 sarà di poco superiore ai 400mila euro. Potranno essere usate unicamente per i test collettivi e le gare mentre le scuderie potranno affrontare le giornate di test privati con le B02/50. La classifica 2009 sarà unica, pertanto sono allo studio interventi per livellare le prestazioni delle due monoposto. Il prezzo richiesto per le B02/50 sarà inferiore ai 350mila euro. La Coloni Motorsport al momento dispone di 20 Lola B0552 e di 10 sono già state prenotate dai team.

“Per il rilancio meno costi”

Antonio Caruccio

È lui l'uomo da battere. O meglio, il team da sconfiggere. Negli ultimi due anni il campionato italiano della F.3 lo ha vinto Gabriele Lucidi, team manager e direttore tecnico della squadra che porta il suo nome. Nel 2007 ha portato al successo Paolo Nocera, nel 2008 ha compiuto la grande cavalcata con Mirko Bortolotti. Lucidi è un marchigiano verace, da una vita nel mondo delle corse, vissuto tra F.Renault e F.3. Negli ultimi tempi si è concentrato sulla serie tricolore e lo ha fatto molto bene.

Cosa ti aspetti dal nuovo campionato 2009?

“Speriamo che sia come quello dello scorso anno! Un po' mi preoccupa la ripercussione della crisi economica mondiale, perché potrebbe essere di intralcio al rilancio della categoria. Ci sono attualmente pochi contratti firmati, ma mi auguro che si riesca a sbloccare presto la situazione. La Formula 3 attualmente è troppo libera e la federazione dovrebbe in qualche modo intervenire. È vero che attualmente, come campionato, forniamo un ottimo pacchetto qualità-prezzo, ma bisogna iniziare a mettere dei paletti. L'innalzarsi della competizione prevede un aumento di costi a livello esponenziale. Tutte le categorie hanno fatto qualcosa per contenere i costi, noi invece non ci siamo ancora mobili-

tati. Se non ci sarà presto una presa di posizione in questo senso, la Formula 3 Italia rischia di far abortire il rilancio. Deve essere limitata non solo la ricerca tecnologica permessa da questo tipo di vettura, ma anche il numero di test, che non può essere lasciato libero perché si potrebbe avere il fenomeno inverso a quello sperato, col risultato di non favorire l'arrivo di piloti con un budget limitato”.

Nel corso del 2008 da parte del team Ghinzani sono state mosse critiche nei vostri confronti innescando polemiche che riguardavano l'eventuale regolarità degli interventi aerodinamici sulle tue vetture. Come si è conclusa la vicenda?

“Ghinzani lamentava una mancanza di verifiche... Questo però non è un mio problema, nel senso che quando ho avuto dei dubbi su qualcuno i miei reclami li ho fatti. Il team Lucidi esiste da vent'anni e non sono mai stato squalificato per irregolarità tecnica o frode sportiva. Lascio le polemiche agli altri, rispondo con i risultati e, oltre che mettere a disposizione le mie vetture per le verifiche, non

credo di poter fare di più”.

Hai vinto due titoli di F.3 in fila, un risultato unico negli ultimi anni. C'è un segreto?

“Precedentemente ne vinsi anche quattro, ma con le nuove regole sono stato l'unico ad aggiudicarmi con due piloti diversi i titoli consecutivamente. Dal 2007 al 2008 è cambiata la monoposto, quindi sono contento di aver potuto riconfermare il successo con due mezzi tecnici differenti. Con una vettura ed un motore nuovo, sono riuscito a fare un ottimo sviluppo. Ho preso Bortolotti che si è poi dimostrato essere un ottimo pilota. Ora Mirko è sulla bocca di tutti, ma fino allo scorso anno solo in pochi, tra cui io, conoscevano il vero potenziale di questo ragazzo. Le vittorie sono arrivate non senza sacrifici e fatica. I campionati non si conquistano per caso, bisogna lavorare tanto e bene, ed i risultati pagano i sacrifici fatti”.

Ma qual è il segreto per fare andare così forte le tue monoposto?

“Sicuramente è quello di lavorare non solo sulle vetture, ma

anche sui piloti. Finché il pilota non non sfrutta la massima la macchina, non fornisce le indicazioni necessarie, è logico plasmarlo, farlo crescere, portarlo alla maturazione. Credo che questo sia il valore aggiunto che cerco di dare a chi corre per me. Abbiamo le competenze per fare questo”.

Paolo Nocera e Mirko Bortolotti, due tuoi campioni. Mettendoli a confronto, un pregio ed un difetto per ognuno?

“Entrambi sono due piloti veloci. I difetti quando si vince un campionato non si riescono a vedere, di solito i lati negativi vengono fuori quando si perde”.

Come valuti lo sviluppo del F.3 italiano negli ultimi anni?

“Sicuramente c'è stato un grande impegno da parte della CSAI e di noi squadre per far sopravvivere questa categoria. Adesso è importante aggiornare all'evoluzione dell'attuale crisi economica mondiale i nostri regolamenti, altrimenti si rischia un po' troppo. La federazione ha fatto molto in questi anni, ma a mio avviso manca una persona che gestisca direttamente gli interessi di tutti, perché di per sé la federazione deve controllare dieci categorie, mentre noi avremmo bisogno di un uomo come Ecclestone o di un Ezpeleta della situazione che prendano le decisioni a cui tutti si devono adeguare. Attualmente tutti parlano, ma nessuno ha potere decisionale...”



“Il team Lucidi esiste da vent'anni e non sono mai stato squalificato per irregolarità tecnica o frode sportiva”

cio,

Gabriele Lucidi in pillole

- 1991 - Campione F.Alfa Boxer con Aries
- 1992 - Campione F.Alfa Boxer con Boldrini
- 1993 - Campione Europeo Alfa Boxer con Tomassini
- 1994 - 3° F.Alfa Boxer con Cammarone
- 1995 - Campione F.Alfa Boxer con Barbosa
- 1996 - Campione F.3 classe B con Cammarone
- 1997 - Campione F.3 Federale con Calcagni
- 1998 - Campione F.3 Federale con Galeffi
- 1999 - Campione F.3 Federale con Grassotto
- 2000 - Campione F.3 Federale con Ermolli
- 2001 - Partecipazione a Eurocup F.Renault con Lopez e Guerrieri
- 2002 - Inattivo
- 2003 - 2° F.3 Italia con Franchi
- 2004 - 2° F.3 Italia con Rugolo
- 2005 - 3° F.3 Italia con Nocera
- 2006 - 3° F.3 Italia con Frassinetti
- 2007 - Campione F.3 Italia con Nocera
- 2008 - Campione F.3 Italia con Bortolotti





“Tutte le categorie hanno fatto qualcosa per contenere i costi, noi invece non ci siamo ancora mobilitati. Se non ci sarà presto una presa di posizione in questo senso, la Formula 3 Italia rischia di far abortire il rilancio”

Le novità regolamentari per il 2009, come il nuovo sistema di punteggio, credi riusciranno a ridare vita ad un campionato che solo un paio di anni fa sembrava essere destinato al fallimento?

“Credo che in pista debba vincere il più veloce, non chi arriva dietro. Sono contrario a premiare piloti che non lo meritano. L'inversione della griglia non mi piace ed io la reputo un'iniziativa antisportiva. Questo può aiutare a far vincere squadre e piloti che stando alle regole normali dell'automobilismo non ce l'avrebbero mai fatta. È un contentino per chi non riesce ad essere competitivo, ma non è nella mia mentalità andare sul podio ad alzare un trofeo se non si è il più veloce in pista. È una moda attuale, ma io non la concepisco”.

Sarà confermato il test in Ferrari per i primi tre classificati?

“Mi auguro di sì. Non sta a me dirlo ma penso che sarà così. Direi che è interesse di entrambe le parti, CSAI e Ferrari, visto come sono andati gli ultimi test del 2008 e suppongo che anche a Maranello ci sia curiosità per questa prova”.

Hai gestito, per la prima volta, tre monoposti. Dal punto di vista logistico, che cambiamenti ha portato al tuo team questo incremento?

“Nessun problema particolare, ho solo dovuto adeguare il personale a questa nuova esigenza. Dal punto di vista dei risultati invece, sono quasi sempre riuscito a piazzare le mie tre vetture nella top 5 quindi non ho riscontrato dati negativi”.

Negli scorsi test di Misano hai provato con Prandi. Ci sono novità per i tuoi piloti nel 2009?

“Penso che entro una decina di giorni annuncerò i miei piloti per il campionato 2009 Formula 3, che come nell'anno scorso saranno tre”.

Sempre a Misano, Piscopo ha montato le gomme della Pirelli che, nel confronto con le Michelin, sono state più performanti. Qual è la tua opinione?

“Un test era necessario farlo, anche se questa prova da parte di Piscopo ha mosso molte polemiche, che però non mi coinvolgono. Le gomme andavano provate perché bisognava verificare il rendimento di un costruttore italiano come Pirelli, il cui nome è conosciuto in tutto il mondo dei motori. Se non se ne fosse fatto uno spot pubblicitario, magari si sarebbero mosse meno polemiche, ma ad ogni modo si devono valutare i dati con oggettività. Se una gomma va subito in temperatura con questo freddo, potrebbero esserci dei problemi al Mugello con 47° a luglio. Quindi questo test può essere indicativo, ma si deve essere sicuri che tutto funzioni al meglio. I problemi però del nostro campionato al momento non credo siano le gomme. Bisogna rientrare nei costi. Se oggi arrivasse in Italia un pilota con 500.000 euro e decidesse di fare 25 giornate di test, uno sviluppo aerodinamico in galleria del vento, finisce che rifila un secondo a tutti e il campionato muore. Bisogna cercare di limitare le vetture: cambio, ammortizzatori ed aerodinamica uguale per tutti, al fine di ammortizzare i danni di questa crisi economica”.





*Mirko
Bortolotti
campione
italiano di F.3
nel 2008*



“L’inversione della griglia non mi piace ed io la reputo un’iniziativa antisportiva. Questo può aiutare a far vincere squadre e piloti che stando alle regole normali dell’automobilismo non ce l’avrebbero mai fatta”

Scopriamo la russa

Una monoposto russa si affaccia in un campionato europeo. Lo fa discretamente, senza annunci, pretese particolari. La categoria scelta è la F.3 tedesca, la monoposto si chiama Arttech F24 e si è iscritta alla classe Trophy del campionato, la classe B. E' sicuramente una simpatica novità per una serie dominata dalla Dallara e che attorno a sé ha fatto piazza pulita. Rimane infatti la francese Mygale nel campionato britannico e nient'altro. La Arttech è costruita dalla ArtLine Engineering, società nata nel 1998 che ha sviluppato una cer-

ta abilità nel realizzare progetti e nello sviluppare parti utilizzabili per le corse a quattro ruote. ArtLine è oggi l'unica azienda russa in grado di costruire una moderna monoposto grazie all'utilizzo di computer che permettono di progettare pezzi con il CAD CAM, stabilirne la resistenza aerodinamica e prevederne le performance in pista. Il boss della ArtLine è Shota Abkhazava mentre Sergey Piskunov è il capo progettista. Il team ha iniziato a cimentarsi nella F.3 Russa utilizzando telai Dallara tra il 1999 e il 2004. Accumulata la necessaria esperien-

za, dalla sede della ArtLine è uscita la prima vettura denominata ArtTech F1605, costruita per la Formula 1600, ma già predisposta per gli standard internazionali richiesti per le monoposto di F.3. Costantemente sviluppata, a metà 2007 è stata presentata la ArtTech F1607 che ha partecipato anche a gare della F.3 finlandesi conquistando ottimi risultati oltre al titolo russo. In questi ultimi mesi, si è lavorato sulla nuova vettura, che ricorda molto la Dallara, con la quale prendere parte alla serie tedesca.



Arttech



Gli iscritti

Zeller - Dallara 307 Mercedes - TBA

Zeller - Dallara 307 Mercedes - TBA

HS Technik - Dallara 307 Mercedes - Bernd Herndlhofer

HS Technik - Dallara 307 Mercedes - Willi Steindl

HS Technik - Dallara 307 Mercedes - TBA

Van Amersfoort - Dallara 307 Volkswagen - Laurens Vanthoor

Van Amersfoort - Dallara 307 Volkswagen - Stef Dusseldorp

Performance - Dallara 307 Volkswagen - Rafael Suzuki

Performance - Dallara 307 Volkswagen - Adderly Fong

Neuhauser - Dallara 307 Mercedes - TBA

SRT - Dallara 307 OPC - Max Nilsson

SRT - Dallara 307 OPC - TBA

Leipert - Dallara 307 Opel - TBA

Leipert - Dallara 307 Opel - TBA

Racing Experience - Dallara 307 Mercedes - David Hauser

Racing Experience - Dallara 307 Mercedes - Gary Hauser

Racing Experience - Dallara 307 Mercedes - TBA

KFR - Dallara 307 OPC - Dennis Swart

Rosler - Dallara 307 - TBA

Zettl Sportsline - Dallara 307 Mercedes - Markus Pommer

Zettl Sportsline - Dallara 307 Mercedes - Jens Hoing

Zykel RRT - Dallara 307 - Vladimir Semerov

Zykel RRT - Dallara 307 - TBA

Trophy

KFR - Dallara 304 OPC - TBA

Leipert - Dallara 304 Opel - Luca Iannaccone

Jenichen - Dallara 304 Opel - TBA

Rosler - Dallara 304 - TBA

ArtLine - Arttech F24 Opel - Victor Shaitar

ArtLine - Arttech F24 Opel - Ivan Samarin

Lopez - Dallara 304 Opel - Francesco Lopez

ADRF - Dallara 304-Opel - Mika Vahamaki

Il Leone vuole graffiare

di Alfredo Filippone

Programma ridotto, ma impegno intatto e un solo obiettivo, ribadito con forza: vincere la 24 Ore di Le Mans. La presentazione dei programmi sportivi, lunedì 9 febbraio a Parigi, è servita a fugare ogni dubbio: la Casa del Leone non ha mai pensato a uno stop, "Il progetto 908 è parte integrale delle nostre strategie", come sottolinea Olivier Quesnel, il nuovo patron della Peugeot Sport. Ma tutto viene concentrato su una priorità unica ed assoluta, visto che il contesto economico per l'industria dell'auto e quello che sappiamo e nessun costruttore, ha in questo momento "una visibilità che vada oltre i sei mesi". La Peugeot, insomma, non si defila, ma non nasconde che il momento è duro. Un approccio onesto e, visti i tempi, coraggioso. Soprattutto alla luce da quanto annunciato due giorni dopo dal gruppo PSA: 342 milioni di euro di perdite nel 2008 e un piano di ristrutturazione che prevede 11.000 esuberi. 12 Ore di Sebring, 1000 km di Spa e 24 Ore di Le Mans: un trittico di gare assai diverse, scelte secondo una precisa strate-

gia, e tanti test privati e simulazioni di durata (quante e dove rimane), perché come dice il direttore sportivo Serge Saulnier, bisogna imparare dagli errori del 2008: "Correre troppe gare prima di Le Mans serve solo a stancarsi e a stressarsi, meglio fare Sebring e Spa, perché sono le due prove dove lo scorso anno abbiamo raccolto i riscontri più utili, e tanti test". En passant, lancia pure una dura freccia all'ACO: "Che errore annullare la giornata di test pre-gara!". Le modifiche imposte dal nuovo regolamento 2009 (ala più piccola, flangia ridotta, condizionatore d'aria, allungamento dei tempi dei pit-stop), infatti, non solo "penalizzano del 10% i diesel rispetto ai motori a benzina", secondo il direttore tecnico Bruno Famin, ma aprono mil-

le incognite sul bilanciamento aerodinamico e la tenuta delle gomme, che, senza la giornata di test, non potranno essere verificate in condizioni reali. Sostanzialmente invariata la formazione-piloti (sette riconferme, più il rientrante Bourdais e la sorpresa Brabham), priva di nomi stellari, ma solida. Il Leone, dunque, si gioca tutto a una carta, ma è determinato a graffiare..





PEUGEOT

RISC GROUP

TOTAL

XBOX 360™

MICHELIN

PEUGEOT HDi FAI



I piloti

Sebastien Bourdais

David Brabham

Marc Gené

Christian Klien

Nicolas Minassian

Franck Montagny

Stephane Sarrazin

Alexander Wurz

Le gare in programma

12 Ore di Sebring – ALMS

1000 KM di Spa – LMS

24 Ore di Le Mans

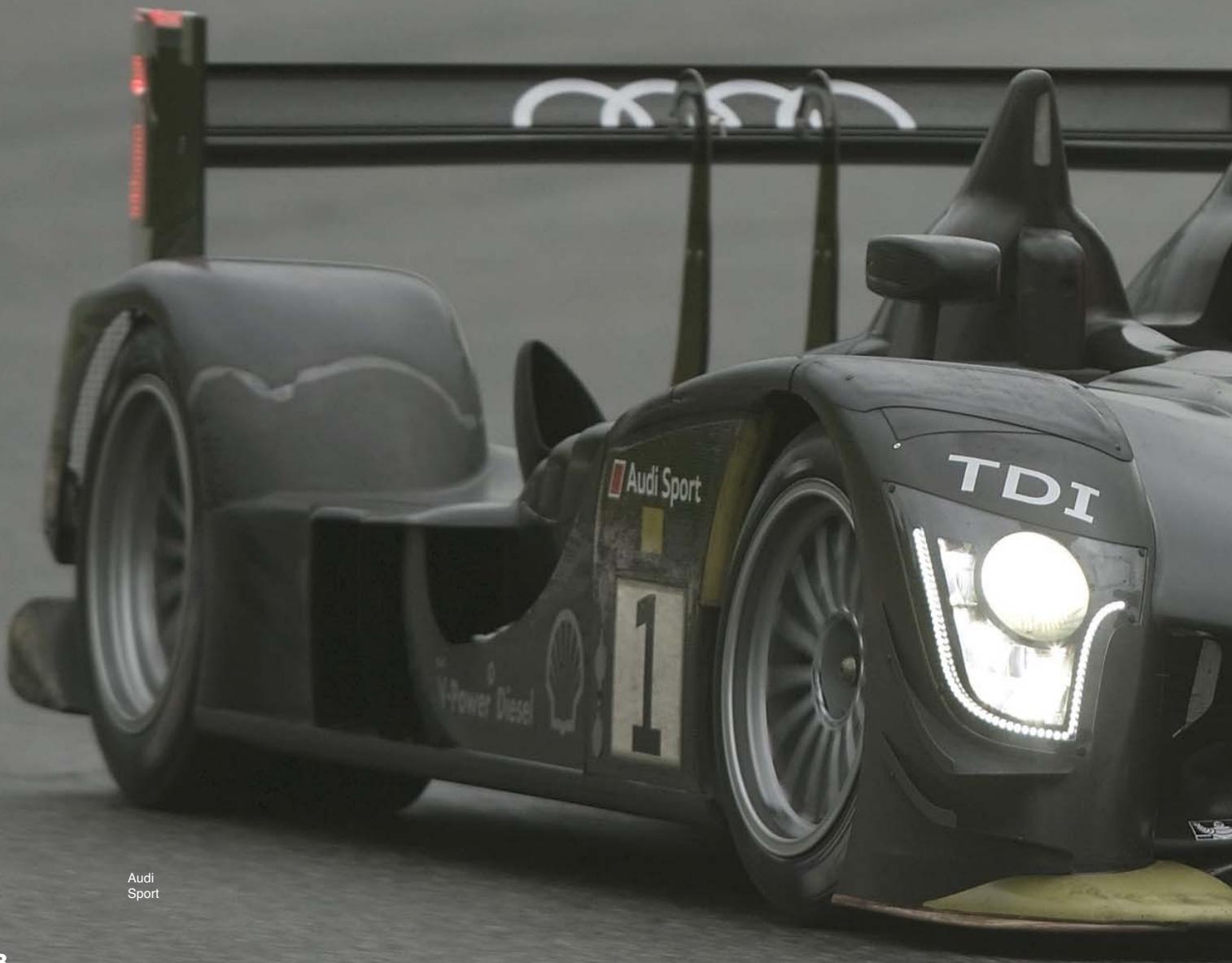
In rosso i nuovi arrivati al posto di Jacques Villeneuve e Ricardo Zonta





“Correre troppe gare prima di Le Mans serve solo a stancarsi e a stressarsi, meglio fare Sebring e Spa, perché sono le due prove dove lo scorso anno abbiamo raccolto i riscontri più utili, e tanti test”
Serge Saulnier,
diesse Peugeot

Colpo d'a



Audi
Sport

ala



Marco Cortesi

Immortalata durante una serie di collaudi e test comparativi sul tracciato di Vallelunga, l'inedita Audi R15 ha fatto il suo ingresso ufficiale nella sfida per il successo nella 24 Ore di Le Mans 2009, in sostituzione dell'imbattuta R10. Le forme e le soluzioni tecniche adottate hanno subito impressionato, portando un'ulteriore ventata di innovazione dopo la presentazione della nuova Acura ARX-02. Ad una prima occhiata, la nuova arrivata mostra un look che non lascia indifferenti. La vista anteriore evidenzia un muso estremamente largo e dallo sbalzo ridottissimo, che richiama le recenti vetture di Formula 1, ed una doppia apertura sul lato superiore, presumibilmente volta ad accelerare il flusso d'aria. La vera e radicale innovazione si scorge però ad un'occhiata più approfondita. Più che di uno dei consueti splitter che caratterizzano le vetture LMP, la R15 è infatti dotata di un vero e proprio alettone, con tanto di flap regolabile e nolder all'estremità posteriore. Il concetto, in voga sui prototipi "leggeri", era ormai quasi scomparso: tutta la parte è stata coperta, per rientrare nelle richieste regolamentari, da una carenatura posizionata molto più in alto, che collega il muso ai parafanghi nella loro parte superiore formando una superficie uniforme. Nonostante molti elementi sembrano ancora in via di definizione (come ad esempio gli sfoghi sopra i parafanghi),

si prefigura una vera e propria rivoluzione, in attesa che nuovi scatti rivelino qualche dettaglio del sottoscocca.

Fin quasi all'asse anteriore arrivano le pance laterali che, totalmente staccate dai parafanghi salvo per la paratia esterna che indirizza il flusso verso le prese d'aria, presentano forme estremamente lavorate, in qualche modo simili a quelle della recente e poco fortunata WR LMP2, con sfoghi dell'aria a "branchia". Obiettivo perseguito, quello di spostare il peso in avanti, necessità richiesta solo dalla distribuzione delle masse visto che, al contrario che sulla nuova Acura ARX-02, si è optato per degli pneumatici anteriori di dimensioni canoniche. Un ulteriore affinamento dal punto di vista aerodinamico ha riguardato anche la zona del cockpit. Al posteriore, la parola d'ordine è stata eliminare in ogni modo la resistenza all'aria, per compensare la maggiore incidenza dell'ala dovuta alla riduzione della larghezza massima. Probabilmente a questo scopo, tutte le superfici del cofano, nella parte retrostante all'airbox, sono state mantenute più orizzontali possibili, creando piani differenti con un effetto "scalinato". Da notare gli attacchi utilizzati per l'ala, identici a quelli visti sulla rivale giapponese, e utili a pulire i flussi nella parte inferiore, di bassa pressione e quindi più sensibile alle turbolenze. Particolare anche l'orientamento delle prese d'aria per l'intercooler, che puntano all'esterno nel tentativo di "attingere" ad un flusso più pulito possibile. Conferma ufficiale è attesa anche riguardo al motore: secondo le versioni più accreditate, il reparto corse di Ingolstadt avrebbe scelto di passare ad un'unità a dieci cilindri.



Una vita in... Salita

di **Valerio Faccini**

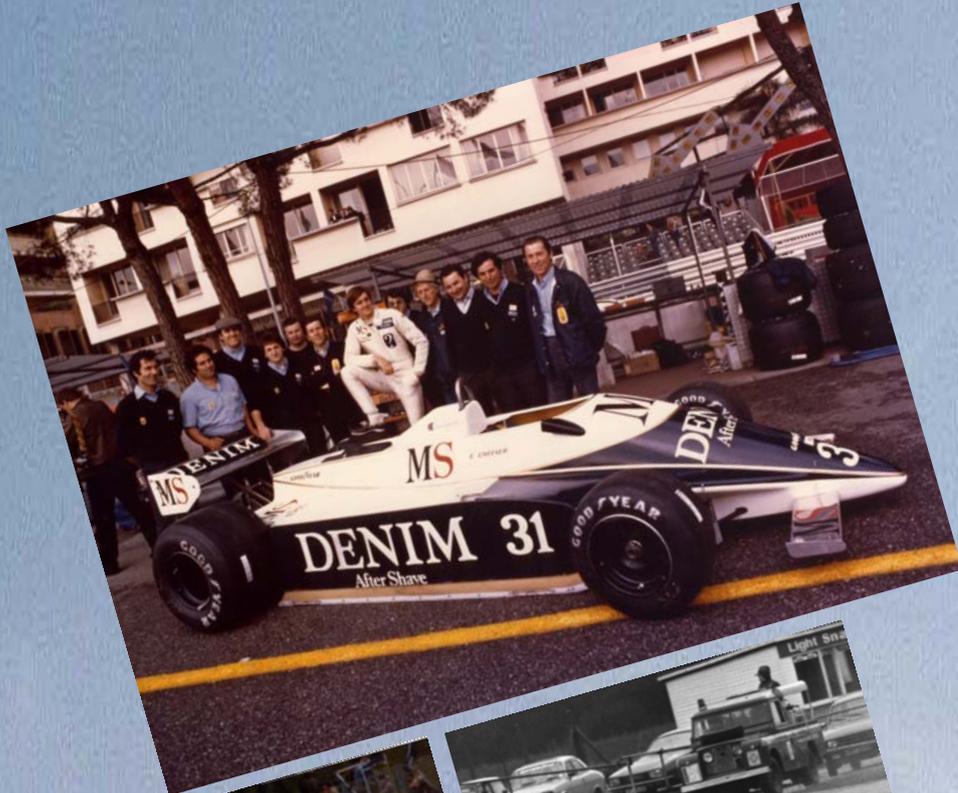
Una storia lunga così. Iniziata, proseguita e sostenuta da una passione altrettanto grande. Risale alla prima metà degli anni '60 il via dell'avventura nell'automobilismo di Enzo (Vincenzo) Osella. Da quando, poco più che ventenne, innamorato delle auto che passavano per l'autorimessa gestita dal padre nel pieno centro di Torino, sotto la Mole Antonelliana, iniziò a disputare qualche gara con la Fiat 600. Ma il mestiere di pilota non faceva per lui. Fu così che chiese di diventare concessionario Abarth. Prima che gli fosse concessa, gli uomini dello Scorpione vollero vederlo all'opera e per un paio d'anni, era il 1963, messo in un cassetto il diploma di geometra, il ventiquattrenne Enzo vestì la tuta da meccanico. Nel '65 ottenne ciò che desiderava e quando Karl Abarth cedette l'azienda alla Fiat, nel 1971, Osella ne rilevò addirittura l'intero reparto corse. Insieme ad Antonio Tomaini (che in seguito divenne valente tecnico Ferrari) iniziò a preparare ed a costruire prototipi. Dopo le prime vittorie, fu naturale il passaggio alle monoposto con la produzione di vetture di F.Ford, F.3, F.2 ed, infine,

F.1. La massima formula fu frequentata per undici stagioni, dal 1980 al 1990, con grande entusiasmo, ma mezzi assai scarsi. Tanto lavoro, ma poca gloria: Jean-Pierre Jarier fu quarto a Imola nel 1982 (nel GP disertato per protesta dai team inglesi aderenti alla Foca di Ecclestone), Piercarlo Ghinzani invece, arrivò quinto a Dallas nel 1984. Migliore piazzamento in qualifica fu il decimo posto di Nicola Larini al GP del Giappone nel 1989. Dal momento della vendita del team di F.1 al compianto Gabriele Rumi, (che la ribattezzò come la sua azienda: Fondmetal), l'Osella ritornò all'occupazione originaria: la costruzione di biposto per le gare in Salita e le gare in circuito, ottenendo quelle soddisfazioni sportive che mancarono con le monoposto (l'apice fu il secondo posto di Eddie Cheever nell'Europeo di F.2 del 1979). Nel 1991, al rientro nel Campionato italiano Prototipi con la PA16, Osella ottenne subito la vittoria per mano di Giorgio Francia. L'auto fu progettata dall'ingegnere Giuseppe Angiulli che da lì in poi (ma prima d'allora, anche in F.1, collaborava già col costruttore torinese) firmerà tutte le successive realizzazioni targate Osella, fino all'attuale FA30.



Torna a casa, Osella

La sua storia è partita dal Piemonte. Ma ora, dopo aver fatto tappa in Basilicata per quasi un ventennio, l'Osella è pronta per fare ritorno nella terra d'origine. Spostatasi (nel 1991) da Volpiano nell' hinterland torinese, ad Atella (nella foto grande), in provincia di Potenza grazie ad una sovvenzione statale elargita ("Non per l'intero importo promesso" puntualizza Osella) alle imprese che investivano nei territori di Campania e Lucania colpiti dal terremoto del 1980, la fabbrica di patròn Enzo farà ritorno in Piemonte nel corso del 2009. Dapprima nei locali che a Rondissone ospitano già da alcuni anni la Osella Service, azienda guidata da Andrea Iulini, genero del "geometra", poi nella sede che sarà costruita, per entrambe le aziende (Osella Engineering e Osella Service) nel 2010 in un terreno adiacente. "Torniamo a Torino" ha spiegato Enzo Osella "Poichè restare ad Atella ormai è divenuto antieconomico. Siamo troppo lontani dai campi di gara, dagli autodromi come dalle cronoscalate. Tuttavia al sud ci siamo trovati bene e lo dimostra il fatto che siamo rimasti laggiù anche parecchi anni dopo la scadenza del vincolo che la legge imponeva per godere dei contributi." Il trasloco dell'azienda, che sarà completato entro l'estate, è già iniziato, ma non tutte le attrezzature presenti nel potentino percorreranno i 1.000 km tondi tondi che separano le due sedi: la galleria del vento, ad esempio, sarà smantellata ma non riutilizzata in quanto obsoleta. Per i suoi studi, da anni ormai, il geometra di Volpiano si serve della struttura di Giampaolo Dallara.



Piccolo collage dall'album dei ricordi di Enzo Osella. In alto, con Eddie Cheever nei box del GP Monaco di Formula 1. A destra, ancora l'americano con una Osella F.2 e, sopra, Lella Lombardi con un Prototipo del Costruttore torinese





Sopra, due immagini degli interni della sede della Osella che entro breve tornerà in Piemonte dopo una lunga parentesi in Lucania.

A destra, Faggioli, vincitore di diverse gare in Salita, la specialità nella quale il costruttore torinese ha deciso di concentrarsi dopo avere abbandonato, in polemica con la CSAI, le gare su pista



500 le vetture costruite

Non esistono statistiche precise, ma il numero di vetture costruite dall'azienda della grande "O" si aggira intorno alle cinquecento unità. Nel decennio di militanza nella massima formula, a Volpiano furono realizzate una ventina di monoposto, e altrettante furono le F.2. Cifre sicuramente inferiori per quanto riguarda le piccole F.3 e F. Ford. Il grosso della produzione è però da attribuire ai Prototipi creati negli anni post-F.1. La palma di best seller assoluto va al modello PA20, introdotta a listino nel 1994 e capace di vincere un titolo Tricolore in pista persino nel

2004 (con Denny Zardo e la scuderia Villorba Corse), ben undici anni dopo la sua progettazione. Le PA20 costruite in un decennio sono state circa un centinaio. Ottimo anche il risultato commerciale della sua erede, la PA21, nelle sue declinazioni S (salita) e P (pista), normale o Junior, per le classi CN1 o CN2, motorizzabile con il 1600 cc Honda Vti come con l'Alfa Romeo quattro cilindri due litri otto valvole, con il Renault 2000 o con il micidiale Honda 2000 a fasatura variabile. Della barchetta che, nella versione CN2, con Fabio Francia s'è aggiudicata il

Campionato Italiano Prototipi 2007 davanti alle più potenti CN4 ne sono state realizzate quasi una settantina. Una quota consistente della produzione Osella è finita fuori dai confini nazionali. Circa il 20% delle auto nuove prodotte a Volpiano ed Atella è finita nelle mani di clienti stranieri, prevalentemente francesi e tedeschi. Altri numeri significativi nella realtà dell'Osella sono quelli relativi ai titoli conquistati. Analogamente al numero di macchine costruite, s'è perso il conto dei campionati vinti, tra europei ed italiani della montagna (ben oltre la decina

ciascuno), con piloti come Mauro Nesti, il compianto Fabio Danti, Pasquale Irlando, Franz Tschager, Denny Zardo e Simone Faggioli. Caso più unico che raro, Osella ha accompagnato per ben due volte alla vittoria di un campionato italiano, un padre ed un figlio: in pista come già detto, con i Francia, Giorgio (nel 1991) e Fabio (nel 2007). In salita, coi toscani Faggioli: Mario (nel 1998) e Simone (la prima volta nel 2002, poi in altre quattro occasioni). Comunque, i campionati assoluti vinti sono quantificabili in alcune decine. Numero destinato ad ingigantirsi con-

Osella e i Trofei monomarca

Coraggioso e intraprendente Enzo Osella lo è sempre stato. Lo si può evincere non solo dalla lunga permanenza in F.1, ma anche da particolari forse meno eclatanti, tuttavia assai significativi. Come quello di inventarsi un campionato monomarca per prototipi da abbinare alle gare in salita, ad esempio. E non una sola volta, bensì due. La prima, col "Trofeo Fabio Danti", gestito sui campi di gara dalla Villorba Corse, ma indetto ed organizzato direttamente dal costruttore, dal 2001 al 2003. La seconda volta, dal 2006 al 2008 col "Marangoni Junior Trophy" gestito da Osella Service. In entrambe le occasioni l'auto scelta fu la Pa 21 Cn2 (in versione junior nell'edizione più recente) motorizzata Alfa Romeo 2.0 Twin Spark otto valvole. Andrea De Biasi si impose nel 2001, mentre le due edizioni più recenti sono andate, rispettivamente, a Michele Camarlinghi ed a Giovanni Angelini.

tando anche i titoli di classe, inclusi quelli in alcune serie estere. Tra le vittorie spot più importanti, da segnalare la 1000 km di Monza del 1981 grazie alla Pa 8 di Giorgio Francia e Lella Lombardi e la Targa Florio 1976 (penultima edizione della classica siciliana) con la Pa 5-Bmw di "Amphicar" e Armando Floridia. Per quanto riguarda il numero delle persone occupate nell'azienda, attualmente sono undici, ma ai tempi della F.1 arrivarono ad essere 47, di cui quattro motoristi, dato che le revisioni dei propulsori erano effettuate in un reparto apposito della sede di Volpiano.



Parla
Osella

“Il nostro futuro sono le cronoscalate”

Quale sarà il futuro dell'azienda piemontese? Il settantenne fondatore non ha dubbi: "Nell'immediato intensificheremo il nostro impegno nelle cronoscalate. Stiamo completando la FA30 a motore Zytek che è una vera e propria monoposto travestita da prototipo, con guida centrale ed è dotata di un motore da corsa come il V8 Zytek. Con Simone Faggioli e l'indispensabile appoggio della Marangoni, che ha realizzato pneumatici di misura specifica per la nostra nuova auto, correremo sia gare del campionato europeo sia di quello italiano per accumulare più chilometri possibile. Poi continuerò lo sviluppo della PA27, prototipo che, oltre al modello impiegato lo scorso anno da Faggioli, costruito secondo il regolamento E2M, con posto guida decentrato motore BMW 3 litri gruppo A, sarà realizzato anche in versione Cn, ossia biposto pura dotata di motore assoluto conquistato nel 2007? "Nel breve periodo lo escludo. A medio termine, con la crisi economica attuale, è arduo fare previsioni. Noi andiamo dove esistono opportunità di lavoro, ossia dov'è possibile vendere qualche auto. Ci siamo ritirati dai circuiti un paio d'anni fa in polemica con Acisport, per le stesse ragioni per le quali anche Lucchini (costruttore storicamente arcirivale di Enzo Osella, nutrono grande stima e rispetto reciproco n.d.r.) ha abbandonato. Ci promisero di introdurre per regolamento le auto nuove, omologate con le norme sui crash test, prospettando indirettamente un'interessante apertura di quel mercato che stati spiazzati dall'arrivo dei costruttori francesi, come Norma e Ligier, "Direi proprio di no. Norma ha venduto solo un paio di vetture, mentre Ligier ha avuto un successo inespugnabile avendo venduto sei-sette vetture pur non avendo ottenuto alcun risultato di rilievo, contro le nostre vetture e le Lucchini." Per quanti anni continuerà a lavorare Enzo Osella? "Non saprei. Adesso sono concentrato sul trasloco dell'azienda e sulla realizzazione della nuova sede, oltre che, ovviamente, sulla nuova FA30. Di certo la mia azienda sarà portata avanti da mio genero, che ha lavorato al mio fianco sin dai tempi della F.1 e, gestendo Osella Service si occupa di fornire rialzi, assistenza e noleggi legati sempre ad auto del nostro marchio".

Ruote nel

Jean Behra Il pilota che sbattè la porta a Ferrari

di Carlo Baffi

Qualcuno l'ha definito il "diavolo della Gordini", perché nessuno più di lui era in grado di spremere al meglio la monoposto francese. Parliamo di Jean Behra, transalpino, nato a Nizza il 16 febbraio del 1921. La sua passione per i motori si manifesta presto, quando non ancora ventenne partecipa a corse in moto. Una passione interrotta temporaneamente dallo scoppio del secondo conflitto mondiale, ma che riprende subito dopo. Nel periodo che va dal '48 al '51, Behra conquista per quattro volte il titolo di campione nazionale in sella alla Guzzi. Ed è proprio durante una gara motociclistica sul Mont Ventoux nel 1949, che scocca la scintilla verso le quattro ruote. Un mondo che da lì in avanti lo attrae sempre di più. Disputa dapprima una corsa a Monthlery, seguita dalla partecipazione al Rally di Monte Carlo nel '50. Ed è proprio alla fine di quell'anno che Amedeo Gordini in persona gli propone di correre per la propria scuderia. Il 1952, lo vede esordire in Formula Uno, per l'esattezza il 18 maggio nel Gran Premio di Svizzera a Bremgarten. Va subito a podio; terzo, alle spalle delle Fer-



Jean Behra

Foto Archivio
Actualfoto

tempo



Con la Maserati 250F sulla parabolica di Monza

rari di Taruffi e Fischer. Sempre in quella stagione vince sulle monoposto a Reims e si mette in evidenza nella "Carrera Messicana", prima di volare in una scarpata. Nell'incidentem Behra rimane mutilato ad un orecchio, al punto da dover ricorrere alla protesi. Un episodio toccante, che però non condiziona il temperamento del nizzardo, anzi. "Jannot", come lo chiamano gli amici, vinto l'imbarazzo iniziale ci scherza sopra con parecchia goliardia. Racconta Fiamma Breschi, ex fidanzata di Luigi Musso, che durante cene di gala Behra era solito simulare una rissa con un altro pilota, il quale ad un tratto gli staccava l'orecchio finto con un morso. Oppure, si divertiva a gettare di colpo la protesi nel piatto di minestra di qualche malcapitato. Dopo un triennio sulla Gordini, Behra emigra nel 1955 alla Maserati, dove però deve inchinarsi a Juan Manuel Fangio, iridato e prima guida del "Tridente". Copione simile nel '57, quando si ritrova accanto Stirling Moss. Dopo una breve parentesi alla BRM, approda a Maranello nel 1959, particolarmente apprezzato dal Drake. Manco a farlo apposta, in quell'anno la Ferrari ingaggia l'inglese Tony Brooks, che in

breve tempo impone la sua supremazia. A fine stagione, il britannico sarà secondo a 4 lunghezze da Jack Brabham, mentre Behra chiuderà anzitempo la stagione dopo soli tre Gran Premi. Un'avventura, quella col Cavallino, partita subito male. A Monte Carlo, il francese finisce ko per la rottura del motore. A Zandvoort invece si piazza 5°, ma nel frattempo entra in rotta di collisione col direttore sportivo Romolo Tavoni. Il 5 luglio a Reims, in occasione del G.P di Francia, succede l'irreparabile. E' la gara di casa, Behra avverte parecchia tensione e sullo schieramento è in seconda fila col 5° tempo. In prima fila invece, vi sono le rosse di Brooks e Phil Hill, con in mezzo la Cooper Climax di Brabham. Negli attimi che precedono il via, "Jannot", non s'accorge che i giri del motore calano, col risultato che allo start il Dino della 256 F1 si ammutolisce. Lo spegnimento inchioda Behra sulla griglia per ben 33". Partito in netto ritardo, il ferrarista si lancia in una forsennata rimonta; una guida oltre il limite che gli causa l'inevitabile uscita di strada e la conclusione in anticipo della gara. In aperto contrasto con la scuderia, Behra lascia il Cavallino, finendo per trovare un contratto con la Porsche. Gli sarà fatale una gara con le vetture Sport, collaterale al GP di Germania di F.1. Il 1° agosto, sul circuito di Avus, complice anche il fondo bagnato, Behra perde il controllo della sua Porsche RSK nei pressi della Nordkurve. Uno schianto terribile, in cui il francese muore all'istante, prima di decollare sulla sopraelevata e volare fuori pista. Ha così fine, nel modo più drammatico, una carriera non certo ricca di vittorie, ma che sicuramente ha lasciato il segno. In ricordo di Behra, verrà infatti intitolato dal 1961 al 1989 il circuito di Magny-Cours, fino all'anno scorso sede del GP di Francia.

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
Nascar a Daytona
Mondiale Rally – Norvegia

22 febbraio

A1 Grand Prix a Gauteng
Nascar a Fontana

28 febbraio

Speedcar a Dubai
Nascar a Las Vegas

8 marzo

WTCC a Curitiba
IRC – Curitiba
Italiano Rally al Ciocco
Nascar a Atlanta

15 marzo

Mondiale Rally - Cipro

22 marzo

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

29 marzo

F.1 a Melbourne
Nascar a Martinsville
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
ETCS a Monza
Trofeo Cadetti a Monza
F.Nippon a Fuji
F.3 giapponese a Fuji
ALMS a Saint Petersburg
LMS a Barcellona
Nascar a Fort Worth
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
Nascar a Phoenix
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
2000 Light a Magione
Trofeo Cadetti a Adria
ETCS a Brno
LMS a Le Mans
Speedcar a Dubai
Grand Am a Alton
Nascar a Talladega
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
Nascar a Richmond
MotoGP a Jerez

10 maggio

F.1 a Barcellona
 GP2 a Barcellona
 LMS a Spa
 Nascar a Darlington
 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
 F.Renault svizzera a Hockenheim
 FIA GT a Adria
 ETCS a Vallelunga
 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
 Nascar a Charlotte
 F.3 tedesca a Nurburgring
 F.Renault Italia a Varano
 Trofeo Cadetti a Varano
 2000 Light a Imola
 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
 Nascar a Dover
 MotoGP a Mugello

7 giugno

F.1 a Istanbul
 GP2 a Istanbul
 Indycar a Fort Worth
 F.3 inglese a Hockenheim
 F.3 spagnola a Jarama
 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
 Nascar a Pocono
 F.Renault svizzera a Spa

14 giugno

24 Ore di Le Mans
 World Series Renault a Budapest
 Eurocup F.Renault a Budapest
 F.Renault Italia a Budapest
 Megane Trophy A Budapest
 NEC F.Renault a Alastaro
 Nascar a Michigan
 Mondiale 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
 Nascar a Sonoma
 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
 Superleague a Magny-Cours
 Euroseries 3000 a Magny-Cours
 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
 Nascar a Loudon
 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
F.3 spagnola a Donington
GT Open a Donington
F.3 inglese a Rockingham
F.3 tedesca a Lausitzring
2000 Light a Magione
Trofeo Cadetti a Monza
WTCC a Porto
Grand Am a Daytona
Nascar a Daytona
MotoGP a Laguna Seca

12 luglio

F.1 a Nurburgring
GP2 a Nurburgring
Indycar a Toronto
Nascar a Chicago
F.Nippon a Suzuka
F.3 giapponese a Suzuka
F.3 SudAm a Curitiba
IRC – Russia
Italiano Rally – San Crispino

19 luglio

Superleague a Zolder
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
Nascar a Indianapolis
FIA GT a Spa
F.3 inglese a Spa
F.Renault Italia a Misano
ETCS a Misano
MotoGP a Donington

2 agosto

Indycar a Kentucky
World Series Renault a Portimao
LMS a Portimao
Superleague a Donington
Euroseries 3000 a Donington
DTM a Oschersleben
Nascar a Pocono
CITE a Varano
F.3 italiana a Varano
F.Azzurra a Varano
2000 Light a Varano
Trofeo Cadetti a Varano
Mondiale Rally – Finlandia
IRC – Madeira

9 agosto

Indycar a Lexington
Euroseries 3000 a Zolder
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
Nascar 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
Nascar a Michigan
MotoGP a Brno

23 agosto

F.1 a Valencia
GP2 a Valencia
Indycar a Sonoma
Nascar a Bristol
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
Nascar a Atlanta
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
 ETCS a Mugello
 2000 Light a Adria
 WEC F.Renault a Valencia
 LMS a Silverstone
 Nascar a Richmond
 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
 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
 Nascar a Loudon
 MotoGP a Balaton

27 settembre

F.1 a Singapore
 F.Nippon a Sugo
 F.3 giapponese a Sugo
 ALMS a Braselton
 Nascar a Dover
 GT italiano a Mugello
 CITE a Mugello
 Superstars a Mugello
 Trofeo Cadetti a Varano
 F.Renault svizzera a Monza
 IRC – Italia Sanremo
 Italiano Rally – Sanremo

4 ottobre

NEC F.Renault a Spa
 Superleague a Monza
 F.Azzurra a Monza
 Trofeo Cadetti a Monza
 F.3 SudAm a Montevideo
 Nascar a Kansas
 Mondiale Rally – Spagna
 MotoGP a Estoril

11 ottobre

F.1 a Fuji
 Indycar a Miami
 Nascar a Fontana
 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
 ETCS 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
 Nascar a Charlotte
 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
 Nascar a Martinsville
 2000 Light a Misano
 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 *
 Nascar a Talladega

8 novembre

Superleague a Jarama
 F.3 SudAm a Piriapolis
 WEC F.Renault a Portimao
 ALMS a Shanghai *
 Nascar a Fort Worth
 MotoGP a Valencia

15 novembre

Nascar a Phoenix

22 novembre

F.3 a Macao
 WTCC a Macao
 FIA GT San Luis
 Nascar a Miami
 ETCS a Vallelunga
 IRC – Scozia

29 novembre

F.3 SudAm a San Paolo

* non valevole
 per il campionato



Bella scoperta

di Nicola Desiderio

Aprite bene le orecchie perché la Mini aperta è tornata e lo fa a modo suo, in modo dissacrante e anticonvenzionale, tra le nevi delle Alpi per dimostrare che lei è buona per tutte le stagioni, non solo quelle decise dal meteo, ma anche quelle segnate dal calendario visto che nel 2009 il suo mito compirà 50 anni. La Mini Cabrio è invece giunta alla seconda puntata e offre ora tutte le novità in tema di stile e motori già da un po' disponibili sul resto della gamma. Lunga 3,7 metri e più leggera della precedente Cabrio di 10 kg, la nuova riesce a essere più pulita e sobria fino al 23% grazie anche alla presenza dello stop&start e del recupero dell'energia in frenata. Almeno all'inizio, saranno disponibili solo gli 1,6 litri a benzina: aspirato da 120 CV per la Cooper e turbo a iniezione diretta da 175 CV per la Cooper S che abbiamo provato e che viene via al modico (si fa per dire) prezzo di 28.390 euro. Per accorgersi di tutti i cambiamenti bisognerebbe metterle una accanto all'altra perché una Mini è sempre una Mini. Al di là di ogni singolo particolare, la nuova Cabrio ha i fianchi più alti e prominenti che fanno sembrare più basso il tetto, rimasto sostanzialmente identico e sempre esemplare per cura, stile e funzionalità. L'unica aggiunta è l'Always-Open-Timer, uno strumento che conta quanto tempo si viaggia aperti. Una stravaganza bella e buona, degna di una inglesina-snob. E poi ci sono tutte le modifiche già viste da un paio di anni. La Mini è cura di ogni particolare e il design la fa da padrone, soprattutto per l'abitacolo e la plancia dove trovare il tasto o la manopola giusti non è cosa da tutti. Eppure, come non si fa rimanere affascinati dalla Mini? E come resistere alla tentazione di spulciare tutto il listino per trovare quell'accessorio o particolare in grado di farci innamorare?

La novità estetica principale è la scomparsa dei roll bar fissi a scapito di uno unico che rimane più basso e fuoriesce in pochi centesimi se il sensore preposto segnala il pericolo di ribaltamento. Nonostante questo, rimane il vano passante che consente di ampliare il bagagliaio formato 24 ore (solo 125 litri) fino a 660 litri. Naturalmente c'è la ribaltina. Il posto guida è quello noto: volante massiccio e vicino con parabrezza lontano e quasi verticale per sensazioni e visibilità che si possono respirare solo su una Mini.

Non una chiave, ma una specie di gettone da infilare in una feritoia prima di premere il pulsante e sentire la tipica voce nasale che esce dal doppio terminale di scarico centrale. L'1,6 litri della Cooper S è davvero una forza della natura, a tutti i regimi e con qualsiasi marcia innestata dando alla Mini quella reattività che ci si aspetta. I numeri: 222 km/h e 7,4 secondi da 0 a 100 km/h. Eppure non dicono ancora abbastanza e, nonostante i 100 kg rispetto alla Hatch, le prestazioni percepite e l'agilità rimangono pressoché intatte. Lo sterzo ha caratteristiche affini: è diretto, preciso e sensibile e con il differenziale elettronico in curva c'è quel tanto in più che consente di accelerare prima senza paura di sentirsi rallentati dal controllo di trazione. Solo per il cambio avremmo voluto una leva dalle escursioni più brevi. Se si preme il pulsante Sport, le reazioni all'acceleratore e al volante diventano più svelte, ma per gli incontentabili consigliamo di sfaccare del tutto il controllo di stabilità DSC e guidare puri come l'aria. A proposito di aria, è il sentirsela tra i capelli a raddoppiare ogni emozione e, con questo motore e questo handling, ci si sente quasi su una moto anche perché i freni sono davvero eccellenti per potenza e non sentono la fatica. All'aria quindi la paura di ammalarsi: giù il tetto e giù l'acceleratore.

Muscoli d'autore

Quello della Mini Cooper S è un gran motore, non ha caso vince da due anni consecutivi il titolo di motore dell'anno nella categoria 1,4-1,8 litri. Il suo punto di forza è la combinazione tra iniezione diretta e turbocompressore twin scroll, ovvero con i condotti che portano i gas di scarico alla turbina raggruppati a coppie (1-4 e 2-3) per minimizzare il disturbo tra i flussi e avere quindi una miglior risposta. Lo dimostra la curva di coppia forte ed estesa di 240 Nm da 1.500 a 5.000 giri/min che diventano 260 Nm con l'overboost. Davvero contenuti i consumi (6,4 litri/100 km) e le emissioni di CO2 (153 g/km) in rapporto ai 175 CV erogati a 5.500 giri/min grazie all'elevata efficienza, ma anche grazie all'alternatore, che si disinnesta in accelerazione e in rilascio recupera l'energia cinetica, e al sistema stop&start.

Mini Cooper S Cabrio





Come si avvia

Salire sulla Mini vi sembrerà come tornare sulle giostre, non solo per il divertimento di guida, ma per l'originale sistema di avviamento. Il telecomando infatti sembra il gettone dell'autoscontro e occorre prima infilarlo in una feritoia alla destra del piantone. Si sente allora un piccolo scatto che blocca il comando. È il segnale che si può premere il pulsante per l'avviamento. Per spegnere, la procedura è inversa. Insomma, la Mini è l'unico autoscontro che ti dà un gettone in omaggio alla fine di ogni giro. Un sogno!



Mini Cooper S Cabrio



L'avversaria

“La Mini non ha rivali” recitano spesso quelli della Casa anglo-tedesca e hanno ragione, per ora. Al Salone di Ginevra infatti farà il suo debutto ufficiale la Fiat 500C la quale resuscita il tetto in tela a tendina che si apre scorrendo lungo le guide dei montanti superiori. L'Italiana dunque sarà di profilo perfettamente uguale alla sorella con il tetto normale, ma apparirà vista da dietro come una gustosa scatola di sardine con la capote aperta, per un modo di vivere la cabrio originale e dal sicuro “effetto nostalgia”.

Scheda tecnica

Corpo vettura: cabriolet con tetto in tela, due volumi 2 porte, 4 posti; lunghezza 3.699 mm, larghezza 1.683 mm, altezza 1.414 mm, passo 2.467 mm; peso 1.230-1.305 kg; bagagliaio 125-170-660 litri; serbatoio 40 litri.

Meccanica: motore 4 cilindri a benzina, 1.598 cc, alesaggio x corsa 77x85,8 mm; distribuzione bialbero in testa, 4 valvole per cilindro, variatore di fase lato aspirazione; iniezione diretta common-rail, turbocompressore twin scroll con intercooler; potenza massima 175 CV (128 kW) a 5.500 giri/min; coppia massima 240 Nm (260 con overboost) a 1.600-5000 giri/min; cambio manuale 6 rapporti.

Autotelaio: sospensioni indipendenti, anteriori tipo McPherson, posteriori multi-link; sterzo a cremagliera con servoassistenza elettromeccanica; freni a disco, anteriori autoventilanti con ABS, EBD, CBC, ASR e DSC; pneumatici 195/55 R16.

Prestazioni: velocità massima 222 km/h; accelerazione da 0 a 100 km/h 7,4 secondi; consumi 6,4 litri/100 km; emissioni 153 g/km di CO₂; Euro 4.

Prezzo: 28.390 euro, chiavi in mano.

Un tetto che fa tutto

Il tetto in tela della Mini è sostanzialmente invariato e rappresenta nel suo genere un piccolo capolavoro per estetica e praticità. È totalmente automatico a comando elettroidraulico e può essere aperto e chiuso in 15 secondi fino a una velocità di 30 km/h. Unica la possibilità di aprire la porzione anteriore di 40 cm fino a 120 km/h come se fosse un tettuccio apribile, unico anche il meccanismo Easy Load che consente di sollevare la parte posteriore di 35° per agevolare l'accesso al bagagliaio. Dal punto di vista estetico, da segnalare il roll bar più basso (ora non è fisso, ma ad estrazione automatica), la piegatura a soffietto che fa tanto retrò e l'aggiunta di una nuova tinta Denim Blue alle due già note (nero, hot chocolate), del tutto simile a quella di un jeans. Per una Mini chic, ma casual. Eccentrico l'inedito l'Always-Open-Timer che misura quanto tempo si viaggia aperti.



il graffio di Baffi

SCHUMI CADE ANCORA: LA MOGLIE PROVEDE.

