

MAGAZINE

n. 26 - 23 febbraio 2009

Italiaracing
.net

Renault Twingo RS



shock!

Perché
le nuove F.1
si rompono
così tanto?



IN GINOCCHIO DAL KERS

La foto della settimana

A1 GP a Kyalami, Fairuz Fauzy (Malesia) colpisce Earl Bamber (Nuova Zelanda) al 4° giro di gara 2 dopo che aveva già tamponato Adam Carroll al 1° giro!





Registrazione al tribunale Civile di Bologna
con il numero 4/06 del 30/04/2003

Direttore responsabile:

Massimo Costa
(info@italiaracing.net)

Redazione:

Stefano Semeraro
Marco Minghetti
Marco Cortesi

Collaborano

Velocità:

Carlo Baffi
Antonio Caruccio
Marco Cortesi
Valerio Faccini
Alfredo Filippone
Alessio Morgese
Francesco Satta

Moto GP:

Alberto Cani

Produzione:

Nicola Desiderio
Marco Marelli

Fotografie:

Photo4
Actualfoto
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:

Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

Tel. 051 6013841
Fax 051 5880321
info@inpagina-bo.it

Troppi crack

di Massimo Costa

Sono le prime di una nuova generazione di monoposto, sono fragili, molto sensibili. Anche troppo a quanto pare. BMW, Ferrari e Toyota la scorsa settimana sono nuovamente scese in pista ad Al Sakhir per quattro giorni e in varie occasioni almeno una delle tre vetture ha subito problemi di varia natura. Il Kers è la principale causa delle soste ai box non previste Ferrari che ha anche accusato problemi di surriscaldamento. BMW e Toyota hanno dovuto sopportare noie al cambio e numerosi inconvenienti di natura elettronica o al circuito idraulico. Se aggiungiamo che anche nei test di Jerez di 15 giorni fa non erano mancati dubbi sulla affidabilità espressa da Red Bull-Renault, Renault, McLaren-Mercedes, Williams-Toyota. Non va sottovalutata anche l'eccessiva usura dei freni, che con il Kers saranno una costante almeno nelle prime gare. Va inoltre considerato che Toro Rosso-Ferrari ancora deve presentare la nuova monoposto STR4 (girerà i primi giorni di marzo ad Adria) e che anche la ▶

segue a pag 6





I meccanici Red Bull al capezzale della monoposto di Vettel

Troppi crack

segue da pag 4

◀ Force India col nuovo (per lei) motore Mercedes deve mettere le ruote in pista. Quindi, non avendo ancora percorso un chilometro, queste macchine l'affidabilità non la troveranno velocemente. Allora c'è un rischio che si sta proponendo: che a Melbourne, a fine marzo, quando scatterà il primo Gran Premio della stagione 2009, potrebbero essere molto pochi i piloti che riusciranno a vedere la bandiera a scacchi perché bloccati da rotture tecniche. Non va dimenticato che a Melbourne si corre su un circuito cittadino, quindi le macchine saranno sottoposte a sollecitazioni notevoli, con brusche frenate e violente accelerazioni. C'è dunque il rischio

concreto di assistere a una gara stile anni Ottanta quando spesso capitava di trovare all'arrivo non più di sei-sette monoposto. Di positivo, invece, c'è la similitudine nelle prestazioni tra un team e l'altro. Si temeva di ritrovarsi con prestazioni molto diverse, distacchi pesanti, invece tra Al Sakhir e Jerez abbiamo riscontrato differenze minime, con tre-quattro diverse monoposto racchiuse in pochi decimi. Segnale che le squadre stanno comprendendo al meglio le nuove regole avanzando di pari passo (seppur senza sapere cosa accade nel box del vicino), e questa situazione nuova potrebbe regalarci l'ennesimo mondiale incerto, ma aperto a più pretendenti.





“C'è il rischio concreto di assistere a Melbourne a una gara stile anni Ottanta quando spesso capitava di trovare all'arrivo non più di sei-sette monoposto”

“Non va sottovalutata anche l'eccessiva usura dei freni, che con il Kers saranno una costante almeno nelle prime gare”.

“Toro Rosso e Force India non avendo ancora percorso un chilometro non troveranno velocemente l'affidabilità”.

“Le squadre stanno comprendendo al meglio le nuove regole avanzando di pari passo e questa situazione nuova potrebbe regalarci l'ennesimo mondiale incerto, ma aperto a più pretendenti”.



Così nei test di Al Sakhir

I tempi del 1° giorno, lunedì 16 febbraio 2009

- 1 - Christian Klien (BMW Sauber F1.09) - 1'32"544 - 131 giri
- 2 - Kimi Raikkonen (Ferrari F60) - 1'32"804 - 116
- 3 - Jarno Trulli (Toyota TF109) - 1'33"064 - 141

I tempi del 2° giorno, martedì 17 febbraio 2009

- 1 - Kimi Raikkonen (Ferrari F60) - 1'32"102 - 107 giri
- 2 - Jarno Trulli (Toyota TF109) - 1'32"230 - 149
- 3 - Nick Heidfeld (BMW Sauber F1.09) - 1'32"585 - 104

I tempi del 3° giorno, mercoledì 18 febbraio 2009

- 1 - Timo Glock (Toyota TF109) - 1'32"492 - 132
- 2 - Felipe Massa (Ferrari F60) - 1'32"917 - 105
- 3 - Nick Heidfeld (BMW Sauber F1.09) - 1'32"993 - 82

I tempi del 4° giorno, giovedì 19 febbraio 2009

- 1 - Felipe Massa (Ferrari F60) - 1'32"162 - 113
- 2 - Nick Heidfeld (BMW F1.09) - 1'32"225 - 122
- 3 - Timo Glock (Toyota TF109) - 1'32"445 - 65



“La regola dei 15.000 km
prima della stagione
e l'impossibilità di provare
tra un GP e l'altro costringe
ad accelerare gli sviluppi
e questo provoca i guasti”

Felipe Massa





Kovalainen

Davanti al bivio

Massimo Costa

Un inizio di campionato brillante, con prestazioni non lontano dal compagno Lewis Hamilton. Poi il lento, ma inesorabile distacco, la delusione che prende il sopravvento, la consapevolezza di avere vissuto un campionato al di sotto delle aspettative. Heikki Kovalainen era arrivato alla McLaren dalla Renault con l'intento di non fare rimpiangere Fernando Alonso. Ma il finlandese non ci è riuscito. In qualifica è stato quattro volte più veloce di Hamilton, ha siglato una pole a Silverstone e vinto un Gran Premio a Budapest, ma nelle prestazioni complessive non ha mai convinto. A Kovalainen è sempre mancato qualcosa ed ha finito per recitare il ruolo del gregario. Quello che voleva e speravano Hamilton e Ron Dennis. Kovalainen è il primo a essere deluso della sua prima stagione vissuta in McLaren. E recentemente ha confidato i motivi della sua debacle: lo stile di guida, che penalizzava eccessivamente l'usura delle gomme. Mentre Hamilton, per esempio nelle curve secche frena con la ruote dritte, poi sterza bruscamente, Kovalai-

nen anticipa la curva, inizia a girare il volante prima della linea ideale poi pigia il pedale del freno. A questo punto entra in gioco il setup, il bilanciamento della vettura. Quello della McLaren privilegiava un comportamento alla Hamilton. L'anticipo della curva da parte di Heikki, comportava un carico sulle gomme che alla lunga va a penalizzarne il rendimento. Kovalainen ci ha lavorato sopra assieme ai tecnici McLaren, ma questo ha comportato la perdita del suo istinto. Il finlandese doveva ragionare sulle operazioni da svolgere, fare uno sforzo contro il suo naturale stile di guida, con tutte le conseguenze negative che ne seguivano. Ora, con il minore grip aerodinamico, le gomme slick, tutto cambierà nuovamente. Kovalainen è davanti a un bivio. Non può permettersi un altro campionato sotto tono. Se fallirà nuovamente, sarà condannato a recitare per sempre un ruolo da gregario, alla David Coulthard. Cosa che non è nei suoi geni considerando gli ottimi risultati e le corse all'attacco cui ci aveva abituato in World Series, GP2 e anche nella seconda parte del 2007 con la Renault F.1.

Il Sol Levante non splende più

Honda



Subaru



Suzuki



Kawasaki



Mitsubishi



Valerio Faccini

Si fa presto a dire: "E' colpa della crisi". Dopo il primo annuncio shock, con la Honda fuori - da subito - dalla F.1, durante l'inverno l'elenco dei Costruttori giapponesi impegnati nel motorsport ad alto livello che hanno deciso di abbandonare con effetto immediato l'attività agonistica si è rapidamente allungato. Hanno detto basta, a sorpresa, anche Subaru e Suzuki nel Mondiale Rally, Kawasaki nella Moto GP e, ultima in ordine di tempo, Mitsubishi nella Coppa mondiale Tout Terrain. Guarda caso se la sono data a gambe solo costruttori del sol levante. Eppure non è che nel resto del mondo le cose vadano meglio. Negli Stati Uniti, Chrysler, General Motors e Ford pare facciano a gara a chi è più vicina al fallimento. Nella vecchia Europa non è che si possa stare molto più tranquilli, con aiuti di Stato (leggi sovvenzioni o incentivi a sostegno delle vendite di automobili) invocati e ottenuti in Germania, in Francia ed anche in Italia. E allora? Perché solo i giapponesi si sono ritirati? Sarà per il loro modo di concepire le corse? E' un'ipotesi plausibile che nel paese del Sol Levante le competizioni motoristiche siano considerate un'attività velleitaria e superflua? O i motivi sono forse da ricercare altrove? Perché non chiedere lumi a qualche nostro connazionale che coi giapponesi ha avuto a che fare? Già, forse Marco Apicella, Luca Marmorini, Maurizio Mediani, Emanuele Pirro e Ronnie Quintarelli che hanno lavorato, in periodi differenti, con colleghi giapponesi e condiviso con loro, gomito a gomito, fatiche e progetti, successi ed insuccessi, hanno un'idea ben più precisa di quella che possiamo formarci noi europei.

il parere di

Luca Marmorini



“Honda out perché non competitiva”

Ingaggiato dalla Toyota nel 1999 per rivestire la carica di responsabile dei motori all'atto dell'ingresso della casa giapponese in F.1, l'ingegner Marmorini, ex tecnico della Ferrari, ne è uscito qualche settimana fa dando le dimissioni. Fino alla fine settembre dovrà rispettare un periodo di “gardening”, ossia non potrà svolgere attività per altri committenti, restando dipendente Toyota. Pur se potrebbero richiamarlo in ufficio anche domani, è interesse del suo (non ancora ex) datore di lavoro che lui resti il più lontano possibile dall'ufficio tecnico e dai motori di F.1.

“Credo che la decisione del ritiro Honda sia stata influenzata dalle informazioni che già circolavano all'interno della squadra sulla macchina 2009, ossia che non sarebbero stati competitivi nemmeno quest'anno. I vertici tecnici del team si lamentavano che il motore fosse debole, non all'altezza di quello degli avversari. Penso che abbiano colto la palla al balzo, sfruttando, diciamo così, l'occasione offerta dalla crisi per chiudere il discorso. Toyota invece non sta pianificando di ritirarsi, ma loro gestiscono le situazioni con molto anticipo, e dato che immaginano un 2009 molto brutto dal punto di vista economico, hanno cominciato, in chiave futura, a decurtare profondamente budget un po' da tutte le parti. Bisogna considerare anche che il Giappone sta vivendo nel panico la recessione attuale. D'altronde i costruttori automobilistici sono passati da bilanci 2007 fortemente

in attivo a consuntivi 2008 drammaticamente in perdita, scenario molto peggiore di quanto si aspettavano. Inoltre, un po' tutte le Case giapponesi, a differenza di quelle europee, puntano molto sul mercato americano ed essendo quell'economia in forte crisi, loro ne risentono molto più di noi. Ci sono poi altri due aspetti che possono spiegare la loro fuoriuscita massiccia dal motorsport. Il primo è che loro pianificano tutto, anche gli aspetti economici, molto in anticipo rispetto agli europei; il secondo è che gira voce che Fukui, il boss Honda, colui che ha deciso il ritiro della squadra dalla F.1, sia stato premiato quale manager dell'anno in Giappone. Si capisce che quell'atto è stato considerato come un gesto coraggioso, a salvaguardia dell'azienda, e tutti gli altri potrebbero averlo imitato.”





Tante voci ma nessuna offerta seria per rilevare il team di Fry

A freddare gli entusiasmi di Ross Brawn, di Nick Fry e di tutto l'ambiente della F.1 che si augurava di leggere entro breve l'annuncio del nuovo acquirente della Honda, è arrivata stamane la dichiarazione del CEO del costruttore giapponese. Takeo Fukui, ha detto in una conferenza stampa tenuta a Tokyo che il percorso per trovare un acquirente realmente interessato al team di F.1 è molto complicato. All'agenzia Reuters, Fukui ha rilasciato queste parole: *"Ci sono numerose offerte per l'acquisto del team, ma nessuna di questa è realmente seria"*. Una doccia fredda terribile visto l'ottimismo di Brawn e Fry degli ultimi giorni e di tutto l'ambiente della F.1 che evidentemente vuole fingere di non vedere la crisi economica in corso nel globo. Viene da pensare che le notizie riguardanti Bruno Senna, Richard Branson e via dicendo, siano state pilotate ad arte da Brackley per far rumore sui media nel vano tentativo di smuovere qualcosa. Che invece non c'è.

Calo di utili del 90 % alla Honda

Caduta record della produzione, brusco rialzo della disoccupazione, consumi in caduta libera: gli indicatori ufficiali hanno confermato la gravità della recessione in Giappone, mentre notizie più che allarmanti arrivano anche dalle aziende, con annunci di perdite record e massicci licenziamenti anche in colossi come Honda o Hitachi. Secondo le statistiche ufficiali, la produzione industriale è crollata del 9,6 per cento in dicembre rispetto a novembre, il tasso di disoccupazione è aumentato in un mese di mezzo punto, passando da 3,9 per cento a 4,4 per cento, i consumi delle famiglie continuano a calare, con un -4,6 per cento rispetto a dieci mesi fa. Poi, il ritorno alla deflazione si conferma nella seconda economia mondiale, dove i prezzi al consumo sono aumentati soltanto dello 0,2 per cento in un anno. Sul fronte dell'industria automobilistica, la Honda ha registrato un calo di utili del 90 per cento nel trimestre da ottobre e dicembre e ha ridotto del 57 per cento le previsioni dei profitti netti per l'anno in corso, mentre l'altro gigante Toyota annuncerà per la prima volta dopo 40 anni perdite da 3,3 miliardi di euro. Intanto il gruppo industriale Hitachi ha annunciato un taglio di 7.000 posti a fronte di una perdita netta annuale di 5,8 miliardi di euro e il gigante dell'elettronica Nec ha annunciato il taglio di 20 mila posti di lavoro. Dati negativi che si sommano a quelli dei gruppi elettronici Panasonic, Sony e Toshiba, che hanno annunciato la soppressione di migliaia di posti di lavoro.

il parere di

Ronnie Quintarelli



“Tagliano perché le corse non sono amate”

Compirà trent'anni, nel 2009, Ronnie Quintarelli, sette dei quali trascorsi nell'isola asiatica dove ha anche trovato moglie. Campione giapponese di F.3 nel 2004, il veronese è pilota di F.Nippon e di Super GT. La sua esperienza in Giappone, tra coloro che abbiamo interpellato, è la più recente e attuale. In qualche aspetto le idee di Quintarelli contrastano con quelle espresse dai suoi colleghi.

“Perché i Giapponesi hanno deciso di ritirarsi? Ci sono diverse ragioni: la prima penso sia la grossa crisi dei “subprime loan” americani che hanno influito sulla vendita delle macchine. Poi, a questo, s'è aggiunta la valutazione dello yen che ha messo sottosopra i bilanci

delle esportazioni. Ciò ha costretto i giapponesi a tagliare i costi su due fronti: personale in esubero e spese in settori di cui si possa fare anche a meno in periodi di crisi così profonde, come è, ad esempio, il motorsport. La mia esperienza personale dice che in Giappone il motorsport non è seguito più di tanto, anzi, direi proprio poco. Per la maggioranza delle persone comuni il motorsport è considerato uno spreco di soldi, non certo uno degli sport più importanti che sono, nell'ordine, il baseball, il sumo ed il golf. Queste discipline hanno un grande seguito di pubblico. In questi sport i giapponesi hanno vere e proprie stars che si mettono in luce anche a livello internazionale.”





il parere di

Maurizio Mediani

“Lo stop è una vergogna per loro”

Nel 1999 il reggiano fu ingaggiato dalla Mitsubishi Ralliart per sviluppare il motore Gdi di F.3 su una Dallara gestita dal team HKS nel campionato nazionale. Maurizio visse quell'anno a Fujiomya, vicino al circuito del Fuji. La sua esperienza in quel Paese fu piuttosto ridotta, dal punto di vista temporale, tuttavia le opinioni espresse da Mediani sono assai interessanti: *“È difficile scavare nella loro psicologia. Non credo che considerino le corse un'attività velleitaria. Tutt'altro: nella mia carriera non ho mai più visto investimenti così massicci, effettuati da Case ufficiali di motori, ma anche di gomme, come quando correvo là. Per quel breve, ma intenso, periodo in cui ho vissuto in Giappone ho maturato l'idea che per loro il fatto di ritirarsi sia un'onta e non avere più il budget per correre sia una cosa di cui non andare affatto fieri. Ovvio che la decisione di fermarsi sia stata presa sulla base della crisi economica, ma ipotizzerei anche un messaggio di tipo 'ecologico' lanciato al pubblico, del tipo: 'Di auto in futuro se ne venderanno molte meno, diamo un taglio drastico alle corse ed all'inquinamento da esse generato ed investiamo risorse nella produzione di auto più ecologiche'. In fondo la Honda per un paio di stagioni ha adottato una livrea che richiama questi temi.”*

il parere di

Emanuele Pirro

“Crisi e pochi risultati la causa della fuga”

Il quarantasettenne pilota romano, che si è tolto la tuta ignifuga Audi al termine della scorsa stagione dopo averla indossata per tre lustri (e non ha ancora deciso se appendere o meno il casco al chiodo), trascorse lunghi periodi in Giappone correndo nel locale campionato di F.3000 nel 1988 e svolgendo il ruolo di collaudatore della McLaren. Alla fine degli anni '80, a Suzuka, per conto del team inglese, effettuava lunghe sessioni di sviluppo dei motori Honda di F.1 destinati ad essere utilizzati in gara da Ayrton Senna ed Alain Prost: “Credo che siano molti i fattori che hanno spinto tutte quelle Case a ritirarsi. Crisi economiche più o meno profonde hanno interessato il Giappone negli ultimi vent'anni ed essendosi già scottati le mani in passato, stavolta avranno voluto giocare d'anticipo. Poi, la continuità di un impegno sportivo è un valore molto più importante per noi occidentali che per loro. Se guardiamo alla storia della Honda in F.1 ne è un chiaro esempio. Sono arrivati già negli anni '60 per poi ritirarsi poco dopo, sono tornati nei primi anni '80 come motoristi ed in seguito hanno smesso di nuovo. Poi vollero ritornare, rivolgendosi a Dallara, facendo dietrofront alla morte di Postlethwaite.

Successivamente sono rientrati e così via. Loro considerano i loro reparti corse non solo come veicolo pubblicitario, ma anche come palestra per i giovani ingegneri. Sono molto attenti ad avere un certo ricambio generazionale tra i loro tecnici e premiano i giovani laureati facendoli lavorare per un certo periodo nei reparti che si occupano del motorsport ad alto livello per poi farli ritornare all'occupazione di gran lunga più importante per la Casa: il pro-

dotto di serie. Un'altra considerazione che mi viene in mente, per spiegare questi ritiri a catena, è quella dei risultati: Mitsubishi a parte, si può notare come fossero tutti Costruttori con grosse difficoltà nelle prestazioni e nei risultati. Forse il succo del loro ragionamento è stato: “Meglio porsi al centro dell'attenzione in senso negativo per un periodo concentrato e limitato nel tempo, piuttosto che prenderle tutte le domeniche.”





il parere di
Marco Apicella

“Sono ritiri preventivi”

La sua permanenza in Giappone è la più lunga fra tutti gli “opinionisti” interpellati. Il pilota bolognese ha vissuto e corso in Giappone per oltre quindici anni, dal 1992 al 2007 (con l'eccezione di un paio di stagioni, 1998 e 1999) ed è in procinto di ritornarvi, per correre nel campionato Super GT locale, dopo essersi preso un anno (2008) sabbatico. È stato campione di F.3000 giapponese nel 1994: *“Credo che il motivo sia semplice da individuare: la loro mentalità è diversa dalla nostra, quando loro prevedono un problema si muovono molto prima in modo da intervenire per tempo, senza aspettare che le situazioni prendano una piega drammatica. Credo che il ragionamento dei manager di Honda, Subaru, Suzuki, Kawasaki e Mitsubishi, che sta alla base delle decisioni di ritiro sia: ‘Faccio un passo indietro adesso per non dover rimediare ad un errore troppo grande dopo’ La situazione di crisi è molto seria e per loro intervenire con tagli di budget è una scelta spontanea, ma quasi obbligatoria, tanto che Honda e Toyota, che schierano auto ufficiali nel Super GT giapponese, non si sono ritirate ma schierano ciascuna una vettura in meno. C'è un esempio che avalla questa tesi: c'è o si prospetta una crisi pesante? Bene, tutti intervengono per fare qualcosa: ricordo che nel 1995 il Giappone aveva vissuto una prima crisi economica molto profonda e le tariffe degli alberghi calarono con effetto immediato. Non si trattò solo di una riduzione dei prezzi, poiché adeguarono al ribasso anche la dotazione di facilities delle camere con meno asciugamani, meno tipi di shampoo e creme a disposizione. Tagliarono il superfluo adeguandosi alla recessione. Le corse in Giappone rivestono una grande importanza, ed i costruttori ne ricavano un ritorno molto alto. Il Super GT, ad esempio, conta 70-80 mila spettatori a gara.”*

Gronholm spera nell'Impreza

È la sindrome Michael Jordan, il morbo Navratilova, il complesso Armstrong. La malattia che coglie gli ex campioni che dopo il ritiro non riescono a fare a meno dell'adrenalina delle gare, e ci ricascano. La nobile patologia stavolta ha colpito Marcus Gronholm. L'ex campione del mondo finlandese, ritiratosi ufficialmente a fine 2007, ha deciso di rituffarsi nel Mondiale al prossimo Rally de Portugal di inizio aprile. Non ce la faceva proprio più, il lungagnone di Espoo a stare lontano dalle sue vecchie piste, e così ha accettato di mettersi alla guida di una Subaru Impreza Wrc con i colori Prodrive: una macchina che non ha mai guidato, e con la quale hanno arrancato fino all'altro ieri Solberg ed Atkinson, con la quale rischia di fare una figuraccia, specie dopo un anno in cui ha corso solo qualche gara di rallycross. *"Ovviamente proverò la Impreza prima del rally, per vedere se è possibile adattarla al mio stile di guida (sic). Era una bella occasione di guidare una Impreza prima che la Subaru si ritiri, non potevo perdermela".*

In realtà anche l'anno scorso Gronholm aveva guidato al Rally de Portugal: non una macchina in gara, ma come apripista. La Impreza, secondo Petter Solberg che l'ha guidata e che ora è alla guida di una Citroen "giurassica", già non andava l'anno scorso. Forse per Gronholm sarebbe stato meglio continuare con una vettura numero 0 sulle portiere. Almeno con quella non rischiava botte al suo orgoglio di campione.



Chi è

Gronholm

Nato il 5 febbraio 1968

a Espoo (Finlandia)

2 titoli Mondiali

150 gare iridate

30 vittorie

23 secondi posti

9 terzi posti

615 punti iridati

536 prove speciali vinte



Il messicano che non ti aspetti

Massimo Costa

Chi poteva pensare l'esplosione di Sergio Perez in GP2 Asia? Classe 1989, questo ragazzo di Guadalajara sta iniziando a far sognare un intero Paese: il Messico. Certo, la serie asiatica non vale quella europea, ma Perez in questo primo scorcio di 2009 sta mostrando di possedere qualità che pochi conoscevano. Fino a pochi mesi fa infatti, il piccolo messicano era "nascosto" nella F.3 britannica dove nel 2007 aveva vinto la National Class (la classe B della categoria) mentre lo scorso anno ha concluso al 4° posto con un motore Mugen che appariva inferiore ai Mercedes che hanno poi dominato con Jaime Alguersuari, Oliver Turvey e Brendon Hartley. Nonostante ciò, Perez con la Dallara del T Sport ha impegnato a lungo il trio del team Carlin alzando bandiera bianca solo nel finale.

Perez gode dell'appoggio della Telmex, enorme azienda messicana di telecomunicazioni che opera in tutto il Sud America ed è di proprietà di Carlos Slim, uno degli uomini più ricchi del mondo il cui nome apparve nella lista di coloro che potevano essere interessati all'acquisto della Honda. Attraverso il marchio Telmex, Slim ha lanciato un programma piloti sulla falsariga di quanto fa la Red Bull, con la differenza che è ristretto ai ragazzi del suo Paese: il Messico. Ne fanno parte anche Pablo Sanchez, Salvador Duran, Memo Rojas e altri. Per Perez, Telmex ha subito puntato alla GP2 Asia trovandogli sistemazione nel team Campos. L'inizio non è stato particolarmente promettente, ma Sergio in fretta ha imparato. Ha vinto la gara 2 di Al Sakhir, ma si sa, finire al 1° posto le corse con griglia invertita non provoca particolari emozioni. Perez ha rimediato subito a questa

pecca ed a Losail ha segnato il 2° tempo in qualifica concludendo 2° anche la main race. Poi il capolavoro, nella seconda corsa, quando pur partendo dalla quarta fila alla prima curva era già secondo e dopo un giro si è preso la testa della gara superando con una manovra decisa, da duro, il compagno Vitaly Petrov. E questa volta il successo in gara 2 ha assunto significato. Perez ha una guida impulsiva, violenta, sembra sempre avere fretta. Ma ha capito, e Losail lo conferma, che le gomme occorre salvarle ed a Losail ha messo in pratica questo banale, ma importante e non sempre seguito dai piloti, teorema. Perez è bravo e gode dei giusti appoggi per arrivare in tempi brevi in F.1. La strada da percorrere è ancora lunga, ma sognare è lecito. Soprattutto quando vi sono i giusti presupposti.

Chi è

"Checo" Perez

Nato il 26 gennaio 1990

a Guadalajara (Messico)

2008 – 4° F.3 inglese

2007 – 1° National Class F.3 inglese

2006 – 4° F.BMW tedesca

2005 – 14° F.BMW tedesca

2004 – 11° Skip Barber USA

Avanti a piccoli, pesanti, passi

Massimo Costa

Come le grandi star, Nico Hulkenberg si è affacciato alla sua nuova categoria del 2009 partecipando alla GP2 Asia, si è guardato attorno, ha ottenuto due pole e una vittoria, poi ha deciso di riposare attendendo l'inizio della più importante serie europea. Tester della Williams, entrato nel team più importante della GP2, la ART di Frederic Vasseur e Nicolas Todt, Hulkenberg ha un manager che è una garanzia: Willy Weber, l'uomo che ha scoperto e accompagnato Michael Schumacher per tutta la sua gloriosa carriera. Weber ha scovato Hulkenberg già in F.BMW quando nel 2005 vinse il campionato tedesco. Ambito dai vari programmi Junior, Nico ha scelto Weber che nel 2006 lo ha dirottato nella F.3 tedesca, conclusa al 5° posto, e poi lo ha inserito nel team Germania (da lui diretto) della A1 Grand Prix. Hulkenberg ha così iniziato ad adattarsi alle grandi potenze guidando con maestria la Lola-Zytek. Le sue enormi qualità, il notevole controllo di guida sul bagnato, sono subito emerse riuscendo a portare alla vittoria la Germania benché lui fosse un debuttante. Il salto ovvio in GP2 è stato giustamente rimandato e Hulkenberg ha corso nella F.3 Euro Series per due stagioni. Nella prima ha vinto il Master di Zolder chiudendo al 3° posto il campionato, nella seconda ha dominato. Con tanti chilometri sulle spalle, con la possibilità di girare già da 12 mesi con la Williams, Hulkenberg si è quindi affacciato alla GP2 Asia dimostrando subito di essere un vincente. Un esempio di come si costruisce una carriera intelligente quando si ha per le mani un vero talento. La Germania, che dopo Schumacher temeva di non avere più presunti campioni può stare tranquilla. Già ha trovato Sebastian Vettel, tra un poco arriverà Hulkenberg.

Chi è

Hulkenberg

Nato il 19 agosto 1987

a Emmerich (Germania)

2008 – Campione F.3 Euro Series

2008 – Tester Williams F.1

2007 – 3° F.3 Euro Series

2006/2007 – A1 Grand Prix, 1° per il team Germania

2006 – 5° F.3 tedesca

2005 – Campione F.BMW tedesca



DEKRA

Nico

Schuberth

Schuberth

L'invasione tricolore

طلبة البحرين الدولية
Bahrain International Circuit



Massimo Costa

Sono numeri incredibili quelli che sta raccogliendo la GP2 Asia. Un terzo dello schieramento di partenza dell'ultima prova di Losail era composto da piloti italiani. Un vero boom che ricorda quello vissuto in F.1 nella fine degli anni Ottanta quando il paddock era invaso dai nostri drivers. In realtà, si era partiti in sordina, con sole tre presenze a Shanghai. Poi il numero è via via cresciuto fino ad arrivare agli otto del Qatar. Un aumento sicuramente non previsto, motivato da alcune svendite dei sedili che ha favorito l'approdo di alcuni dei nostri giovani che ne hanno approfittato per debuttare nella categoria. Solo due sono presenti dalla prima prova della Cina: Davide Valsecchi e Giacomo Ricci. Il primo è sotto contratto con la Durango e parteciperà anche alla serie europea, il secondo va avanti a chiamate a gettone. Prima con Trident, poi con DPR. Ma Ricci sa bene che quando la squadra inglese troverà qualcuno che i gettoni li ha nella valigia e non in tasca (per le telefonate...) dovrà farsi da parte.

Davide Valsecchi - Durango

Una vittoria nella seconda gara di Shanghai, due secondi posti a Dubai gara 1 e Al Sakhir gara 2. Questo il bel bottino racimolato da Valsecchi che gli consente di occupare il secondo posto nella classifica generale a 10 punti dal leader Kamui Kobayashi. Davide non si è mai ritirato nelle sette corse disputate e tutte le ha terminate in zona punti. Segno di grande maturazione. Unico neo, migliorabile col tempo, la qualifica che non lo vede ancora ficcante. Il suo miglior risultato è stato il quinto posto a Dubai, il peggiore il decimo ad Al Sakhir.

Edoardo Mortara - Arden

E' apparso come un fulmine a ciel sereno nella terza prova stagionale di Al Sakhir, prendendo il posto di Renger Van der Zande nel team Arden. Edoardo Mortara, vice campione europeo della F.3 ha subito lasciato un pesante segnale conquistando al debutto assoluto in GP2 il quarto tempo in qualifica confermato dal terzo posto in gara 1 e l'ottavo in gara 2. Eccezionale. Leggermente sotto tono a Losail: nono in qualifica, settimo e quarto nelle due corse. Comunque sempre in zona punti. Ma il talento di Mortara è notevole, uno di quei piloti che hanno la capacità di debuttare in una nuova categoria, con cavalli superiori a quella precedentemente frequentata, e di inserirsi subito tra i primissimi. Proprio come ha fatto Nico Hulkenberg.



Marco Bonanomi - Meritus

E' stato chiamato dal team Meritus per prendere il posto di Alex Yoong e lui ha accettato di buon grado. Già vincitore di una gara nel precedente campionato con il team Piquet GP, Marco Bonanomi (che sta abbandonando l'idea di trasferirsi in USA per la Indy Lights) ha avuto un eccellente inizio guadagnando il 9° tempo in qualifica in Bahrain. Ma spesso Bonanomi è accompagnato dalla sfortuna, che si è accanita su di lui anche in queste occasioni. A Losail, un set-up non ottimale e gomme "birichine" lo hanno tenuto lontano dai riflettori. Belle le due rimonte nelle gare 2 di Al Sakhir e Losail.



Fabrizio Crestani - Ocean

Era un po' l'oggetto misterioso della GP2 Asia. Fabrizio Crestani, entrato nella categoria a partire da Dubai, ha avuto un percorso di carriera non ottimale, perdendo troppo tempo nelle formule nazionali. Una volta che è salito su vetture di potenza, come la Lola della Euroseries 3000, ha subito dimostrato di possedere buone doti velocistiche. L'approccio con la GP2 è stato complicato in qualche test invernale sostenuto precedentemente, ma ora nell'Asia ha trovato il giusto ritmo e la fiducia del team di Monteiro. A Losail la sua prova migliore con una bella qualifica (15°) e una prima gara notevole che lo ha portato al 10° posto finale.



Giacomo Ricci - Trident

Il suo giorno è il martedì pre gara. Di solito, la mattina. Il suo telefono squilla e viene invitato a correre in GP2 Asia. Lui prende l'aereo al volo e si infila negli abitacoli, finora di Trident e DPR. Giacomo Ricci svolge diligentemente il ruolo di jolly. Si ritrova a non avere il materiale migliore, ma non si arrende. Ha partecipato a tutte le gare del campionato raccogliendo due tredicesimi posti. Deve migliorare la qualifica e fare il possibile per evitare contatti in gara come accaduto con l'esuberante Razia e con Provenzano, che ha tamponato.



Frankie Provenzano - Trident

Si è presentato in GP2 Asia ad Al Sakhir senza avere mai svolto un test con queste monoposto. Il team scelto, Trident. La qualifica ancora non la digerisce, ma il passo in gara sta migliorando chilometro dopo chilometro. Se in Bahrain ha corso con l'intento di vedere il traguardo (due volte 15°), a Losail ha osato un po' di più mettendoci tanta grinta. Provenzano non ha però potuto concretizzare per colpe non sue. Gli va assegnato il merito di non avere demeritato rispetto al compagno di team Rigon.



Michael Dalle Stelle - Durango

Ivone Pinton, che lo segue con attenzione, ha voluto buttarlo nella mischia della GP2 Asia per valutarne l'effetto. Il giovane Michael Dalle Stelle sta incontrando numerose difficoltà, ma l'esperienza è comunque importante se si pensa che nel 2009 correrà in altre categorie. Certe volte appare un po' spaesato, come se con la GP2 non c'entrasse nulla, ma quando prende il giusto ritmo sul giro si difende. Deve avere un po' più di sicurezza in se stesso e nel mezzo che conduce.



Luca Filippi - BCN

Ha disputato la prima prova della GP2 Asia a Shanghai con la BCN alla sua ultima storica uscita. Luca Filippi lo ha fatto per la stima che porta in Enrique Scalabroni, ma il team non poteva offrire granché. Bravo in qualifica, dove ha colto il 10° tempo, nelle due corse si è dovuto ritirare anche per contatti.



Davide Rigon - Trident

Faceva il filo alla GP2 da tempo e finalmente ha potuto partecipare a una gara. Davide Rigon ha avuto qualche problema di motore, come era capitato in precedenza a Valles e come capita al suo compagno Provenzano. Al debutto ha ottenuto un buon 14° posto in gara 1 e il 15° in gara 2. Abituato alle potenze della Superleague non ha avuto difficoltà a guidare la Dallara GP2. Speriamo di vederlo in azione anche nella prossima prova per convincerci un po' di più.



Massimo Costa

Nona gara per la A1 Grand Prix (quinta prova del campionato 2008/2009) e prima vittoria stagionale per il team Olanda con Jeroen Bleekemolen che torna al successo dopo 45 gare. È la sesta nazione che si impone nel campionato dopo i successi di Irlanda (3), Svizzera (2), Portogallo (1), Francia (1), Malesia (1) a conferma della competitività della serie. Bleekemolen non ha avuto problemi nel controllare la corsa Sprint dopo essere partito dalla pole. Ottimo ritmo, pit-stop perfetto, nessun errore, hanno permesso al team arancione di tornare al successo dopo due anni. Un contrattacco al box ha tolto Neel Jani dal secondo posto, conquistato con grinta nel 1° giro, permettendo a Filipe Albuquerque di chiudere alle spalle del vincitore. Jani si è dovuto accontentare della terza piazza, ma se Fairuz Fauzy avesse parcheggiato meglio nella fase del pit... Clivio Piccione ha perso il quarto posto nell'ultimo giro a favore della Irlanda e di un implacabile e attento Adam Carroll. Edoardo Piscopo, partito decimo, ha visto il traguardo in undicesima posizione.

Un tulipano in Sud Africa

MOMENTO CLOU

La qualifica, che ha visto prevalere nettamente Bleekemolen





L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 22 febbraio 2009

- 1 - Olanda - Jeroen Bleekemolen - 14 giri 21'35"105
- 2 - Portogallo - Filipe Albuquerque - 4"407
- 3 - Svizzera - Neel Jani - 10"600
- 4 - Irlanda - Adam Carroll - 12"925
- 5 - Monaco - Clivio Piccione - 14"363
- 6 - India - Narain Karthikeyan - 18"474
- 7 - Sud Africa - Adrian Zaugg - 21"178
- 8 - Nuova Zelanda - Earl Bamber - 26"539
- 9 - Malesia - Fairuz Fauzy - 26"925
- 10 - Francia - Nicolas Prost - 28"101
- 11 - Italia - Edoardo Piscopo - 32"081
- 12 - Australia - John Martin - 34"474
- 13 - Cina - Ho Pin Tung - 37"804
- 14 - Germania - Michael Ammermuller - 39"068
- 15 - Brasile - Felipe Guimaraes - 39"717
- 16 - Messico - Salvador Duran - 45"006
- 17 - Stati Uniti - Marco Andretti - 55"636
- 18 - Indonesia - Zahir Ali - 1'17"724

Giro più veloce: Filipe Albuquerque 1'29"072

Ritirati

- 6° giro - Gran Bretagna - Danny Watts
- 9° giro - Libano - Daniel Morad

Sopra, Filipe Albuquerque, secondo con i colori rossoverdi del team Portogallo, non è riuscito a fermare la corsa solitaria del vincitore Jeroen Bleekemolen (a sinistra). Sotto, il ritorno della vettura del team Germania con Ammermuller, 14° al traguardo



Ammermuller (Germania) precede Ho Pin Tung (Cina)

La cronaca Giro dopo giro

Bleekemolen fila via in partenza mentre Jani supera Albuquerque e si installa al secondo posto. E' subito duello per il quarto posto tra Piccione e Karthikeyan, le due vetture si sfiorano e il monegasco ha la meglio sull'indiano dopo uno scambio di traiettorie. Della situazione ne approfitta anche Carroll che supera Karthikeyan con decisione. Bleekemolen conduce su Jani, Albuquerque, Piccione, Carroll, Karthikeyan, Zaugg, Prost, Fauzy, Piscopo che ha tenuto il 10° posto del via. Dietro al romano, c'è Bamber. Il neozelandese al 3° giro viene superato da Tung, ma il cinese arriva lungo e Bamber torna 11°. Tung rischia parecchio con Bamber e Ammermuller cerca di soffiargli la posizione. Morad continua ad essere afflitto da problemi al motore che già gli avevano impedito di affrontare la qualifica. Al 4° giro, Bleekemolen si ferma per il cambio gomme obbligatorio imitato da Jani. Lo svizzero nel ripartire dai box ha qualche difficoltà perché Fau-

zy, nella piazzola davanti a lui, si è fermato in posizione non corretta ostacolando. Il giro seguente effettuano il pit-stop Albuquerque e Carroll. Piccione e Prost aspettano un'altra tornata. A metà corsa, Bleekemolen è sempre al comando, ma in seconda piazza c'è a 6" Albuquerque poi Jani, Piccione, Carroll, Karthikeyan, Zaugg, Bamber, Fauzy, Prost, Piscopo. Da rilevare che Bamber ha guadagnato nella fase del pit-stop tre posizioni passando da 11° a 8°. A 5 giri dal termine, Watts commette un errore spostandosi verso sinistra e colpendo Guimaraes che si trovava al suo fianco all'imbocco della prima curva a sinistra dopo i box. L'inglese perde il controllo della monoposto e si insabbia. Piscopo è 11° e dietro di lui c'è Martin. Lotta per il 13° posto tra Ammermuller e Tung. Albuquerque, solitario secondo, segna il giro più veloce a due passaggi dal traguardo. Tung supera Ammermuller, Bleekemolen domina la corsa Sprint e va a vincere con 4"4 su Albuquerque. Carroll strappa a poche curve dal traguardo il quarto posto a Piccione mentre Piscopo conclude undicesimo. A punti nella Sprint vanno i primi otto.

La Svizzera... passa dalla cassa

Massimo Costa

Succede che il sempre attento Adam Carroll del team leader Irlanda vola fuori pista al 1° giro tamponato da Fairuz Fauzy. Che il poleman Clivio Piccione in testa nella prima fase di gara perde tempo nel primo pit-stop ed ecco che il grande opportunista Neel Jani conquista l'ennesima vittoria (la terza stagionale) che riporta la Svizzera in cima alla classifica generale. Jani raggiunge anche il record di vittorie in A1 GP per un pilota: nove, come Nico Hulkenberg. Il campionato diventa sempre più interessante, peccato per i problemi che arrivano dalla organizzazione con la tappa di Giakarta cancellata, quella in Messico a rischio e chissà cosa accadrà. Rimane il

fatto che la Svizzera di Jani guida ora il campionato con 73 punti contro i 70 della Irlanda e i 64 del sempre redditizio Felipe Albuquerque, stella del Portogallo, quinto al traguardo. Ancora una bella gara per Jeroen Bleekemolen, quarto dopo la vittoria in gara 1. L'Olanda non è troppo distante dai primi del campionato essendosi arrampicata fino a quota 56. Gran weekend per Clivio Piccione che festeggia il 3° posto e

lascia Kyalami anche con il 4° posto di gara 1 e la pole. Eccezionale la gara di Daniel Morad del team Libano che da 19° in griglia ha saputo risalire fino al 6° posto. E un bravo va anche a Zahir Ali, alla prima gara in A1 GP dopo alcune prove libere per rookie, che ha saputo concludere a punti al 9° posto partendo dal fondo schieramento. Da 17° a 10° invece Edoardo Piscopo del team Italia. Inutile aggiungere che ci si attendeva di più.



Sopra, la partenza decisa di Neel Jani, con il poleman Clivio Piccione, a sinistra, già in fuga. Il pilota del team monegasco, attardato al pit, alla fine sarà soltanto terzo. A destra, un pensieroso Edoardo Piscopo



MOMENTO CLOU

Il primo pit-stop di Clivio Piccione il quale, partito dalla pole, conduceva la Feature Race. Il monegasco ha perso 3" nell'operazione del cambio gomme. Jani, secondo, è balzato in testa andando tranquillamente a vincere la corsa

La cronaca Giro dopo giro

Piccione non si fa scappare l'occasione di partire dalla pole e tiene saldamente il comando mentre Albuquerque, settimo, stalla e si ritrova ultimo. Grande avvio per Jani che da quinto balza al secondo posto. Nelle prime fasi di gara, Piccione precede Jani, Bamber, Fauzy, Martin, Guimaraes e Watts. Subito out l'Irlanda, leader del campionato, con Carroll che si insabbia dopo una tamponata ricevuta da Fauzy. Il malese deve poi guardarsi da Bamber che sembra avere... fretta e lo supera. Al 4° giro però, la battaglia tra Malesia e Nuova Zelanda finisce nel peggiore dei modi, con Fauzy che ne combini un'altra e centra in frenata Bamber costringendolo al ritiro. Fauzy deve rallentare e rientrare ai box. Si ritirano intanto Prost e Duran dopo una collisione. Al 6° giro, Piccione guida con sicurezza ed ha 2"8 su Jani. Al 9° passaggio, Fauzy tornato in pista va in testacoda. Intanto i piloti iniziano con le soste ai box per il primo cambio gomme. Piccione non ha un buona sosta, Martin addirittura si blocca in fase di riavvio per colpa di Ammermuller

che gli si pianta storto davanti. Jani è davanti a Piccione e intanto ha il suo da fare per superare Andretti, che ritarda la sostituzione degli pneumatici. Fauzy è di nuovo ai box per problemi sulla sua Ferrari mentre anche Zaugg, tra il disappunto del pubblico, deve ritirarsi ai box. Una gran gara la sta disputando Morad che da ultimo sta risalendo a furor di sorpassi ed è 7° al 18° giro. Jani conduce davanti a Piccione, il sorprendente Guimaraes, Bleekemolen, Watts, Albuquerque, Morad, Ammermuller, e il debuttante Ali, anch'egli partito ultimo dopo i problemi in qualifica. Il giovane brasiliano Guimaraes va all'attacco di Piccione e al 23° giro prende il secondo posto. Intanto, Ammermuller va per ghiaia e Tung procede lentamente. Inizia la seconda fase dei pit-stop e non si verificano cambi in classifica con Jani sempre leader davanti a Guimaraes, Piccione, Bleekemolen, Albuquerque Watts, Morad. Jani prende il largo e vanta 10" sul brasiliano. Si vede Piscopo che lotta con Karthikeyan per il 10° posto che assegna l'ultimo punto disponibile. Non cambia più nulla con Jani che vince e porta la Svizzera campione in carica in prima posizione nella classifica generale.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 22 febbraio 2009

- 1 - Svizzera - Neel Jani - 40 giri 1.02'24"617
- 2 - Brasile - Felipe Guimaraes - 13"176
- 3 - Monaco - Clivio Piccione - 14"193
- 4 - Olanda - Jeroen Bleekemolen - 17"024
- 5 - Portogallo - Filipe Albuquerque - 17"995
- 6 - Libano - Daniel Morad - 31"210
- 7 - Gran Bretagna - Danny Watts - 34"328
- 8 - Stati Uniti - Marco Andretti - 59"000
- 9 - Indonesia - Zahir Ali - 1'03"995
- 10 - Italia - Edoardo Piscopo - 1'04"856
- 11 - Germania - Michael Ammermuller - 1'08"603
- 12 - India - Narain Karthikeyan - 1'09"150
- 13 - Australia - John Martin - 1'20"545

Giro più veloce: Fairuz Fauzy 1'28"306

Ritirati

- 0 giri - Irlanda - Adam Carroll
 3° giro - Messico - Salvador Duran
 3° giro - Francia - Nicolas Prost
 3° giro - Nuova Zelanda - Earl Bamber
 15° giro - Sud Africa - Adrian Zaugg
 17° giro - Malesia - Fairuz Fauzy
 22° giro - Cina - Ho Pin Tung

Il campionato

- 1.Svizzera 73; 2.Irlanda 70; 3.Portogallo 64; 4.Olanda 56; 5.Francia 41; 6.Nuova Zelanda 36; 7.Malesia 32; 8.Australia 30; 9.Monaco 23; 10.Gran Bretagna 20.

C'è la crisi, crescono i team

Marco Cortesi

Insieme a team e piloti della IndyCar Series, l'Homestead-Miami Speedway ospiterà per i test pre-stagione anche una Firestone Indy Lights in fase di fermento sia per gli ultimi arrivi sia per l'atmosfera di crescita che si respira tra gli addetti ai lavori. Nonostante il pacchetto tecnico ormai datato, o forse proprio grazie alla scelta di ridurre dispendiosi sviluppi nel corso delle ultime stagioni, l'ex Indy Pro Series continua a mostrare una vitalità perfino maggiore rispetto a quella messa in scena nella propria prima decade. L'ultima ufficializzazione ha riguardato Ana Beatriz, vincitrice di una prova nel 2009 e già speranza per un nuovo fenomeno stile Patrick. La pilotessa brasiliana ha ulteriormente arricchito un roster che, a poco meno di due mesi dal debutto di St.Petersburg, conta già una ventina di vetture sicure. A destare curiosità saranno sicuramente i debutti di Pipa Mann e Martin Plowman, in arrivo rispettivamente da World Series Renault e Formula 3 Euro Series, affiancati dai rookie nordamericani di grandi speranze James Hinchcliff e Brandon Wagner. Sembra invece uscito di scena Marco Bonanomi, che aveva provato per Schmidt e pareva vicino a un accordo. Nuovi team hanno a loro volta fatto il loro ingresso: Vision Racing e Palm Beach International Raceway (raro esempio di team supportato da un circuito) hanno rispettivamente scelto i più esperti James Davison e Jay Howard, campione nel 2006, in attesa di rivincita dopo la deludente esperienza IndyCar con il team Roth. Al via ci sarà anche il Bryan Herta Autosport che, con Daniel Herrington, affronterà quella che tutti si augurano essere una stagione di apprendistato prima del passaggio in IndyCar. In attesa degli ultimi fuochi del mercato (in particolare per quanto riguarda nomi come Richard Antinucci e Dillon Battiadini), gli sforzi riguarderanno, per i rookie, le prime prese di contatto con vettura e circuiti ovali, mentre a far da variabile, per tutti gli altri, ci saranno gli aggiornamenti al propulsore: il dato V8 Nissan, da 3.5 litri e 420 cavalli, è stato oggetto di modifiche, principalmente riguardanti l'albero a gomiti. Per quanto riguarda la parte telaistica, ci si affiderà ai consueti ed affidabili chassis di casa Dallara.





Così ai test di Miami del 24 febbraio

Andrei Prendeville – Moore Racing
Sergey Mokshantsev – Stewart Racing
Sean Guthrie – Guthrie Meyer
Jesse Mason – Guthrie Meyer
Nelson Mason – Guthrie Meyer
Ali Jackson – Guthrie Meyer
James Hinchcliffe – Schmidt Motorsports
Ana Beatriz – Schmidt Motorsports
Martin Plowman – Panther Racing
Pippa Mann – Panther Racing
Junior Strous – ASR Nelan
James Davison – Vision Racing
JR Hildebrand – Andretti Green
Sebastian Saavedra – AFS/Andretti Green
Daniel Herrington – Herta Autosport
Brandon Wagner – Hamilton/Kingdom
Jay Howard – PBIR Team
Rodrigo Barbosa – ELFF Racing
TBA – RLR Andersen
TBA – RLR Andersen

La classifica 2008

Raphael Matos 510
Richard Antinucci 478
Ana Beatriz 449
Luyendyk Jr. 428
J.R. Hildebrand 409

Carlin sorride, gli a

Sono soltanto 12, nel momento in cui scriviamo, gli iscritti al campionato inglese della F.3. In corso sono numerose trattative che stanno coinvolgendo team storici per la categoria, come il Fortec, il Raikkonen/Robertson, Hitech che è ancora senza piloti, Ultimate di cui non si hanno notizie, mentre l'italiana Ombra sta lavorando sodo per entrare nella serie nel migliore dei modi. Ma ritrovarsi al 22 febbraio con così pochi iscritti è certamente una novità per il British F.3 che non è sfuggito alla recessione economica mondiale. L'unico che è riuscito a "salvarsi" è il team Carlin, campione in carica con Jaime Alguersuari, che ha già messo sotto contratto quattro piloti. Organizzato dalla SRO Motorsports Group di Stephane Ratel, storico promotore del FIAT, la F.3 inglese presenta per ora un mix interessante tra piloti al secondo anno nella categoria e debuttanti. Carlin, che è passato dai motori Mercedes ai Volkswagen, schiererà la promessa Max Chilton, il promettente Henry Arundel, l'esperto Oliver Oakes e il rookie Daniel Ricciardo, australiano della Red Bull che nel 2008 ha vinto il campionato di F.Renault WEC. Il T

Sport, che anch'esso adotterà propulsori Volkswagen in luogo dei Mugen, si avvarrà del brasiliano Adriano Buzaid, in arrivo dal F.Renault inglese, e di Wayne Boyd, protagonista della F.Ford. Rimangono con i motori Mercedes Fortec e Raikkonen-Robertson, ma per ora hanno un solo pilota ciascuno. Richard Dutton ha firmato con lo spagnolo Victor Garcia, la squadra del pilota Ferrari

avrà il colombiano Carlos Huertas che ha allevato in Formula BMW. Tra tante Dallara spunterà una Mygale gestita dal West Tec che fino al 2008 ha corso con discreto successo nella F.3 spagnola. Pilota scelto, Jay Bridger, campione lo scorso anno della National Class. Litespeed porta al debutto Victor Correa, veloce in F.Ford mentre CF Racing avrà Hywel Lloyd.



Altri un po' meno...

Gli iscritti al 22 febbraio

Henry Arundel (Dallara-Volkswagen) – Carlin

Max Chilton (Dallara-Volkswagen) – Carlin

Daniel Ricciardo (Dallara-Volkswagen) – Carlin

Oliver Oakes (Dallara-Volkswagen) – Carlin

Adriano Buzaid (Dallara-Volkswagen) – T Sport

Wayne Boyd (Dallara-Volkswagen) – T Sport

Victor Garcia (Dallara-Mercedes) – Fortec

Stephane Richelmi (Dallara-Mercedes) – Barazi/Epsilon

Hywel Lloyd (Dallara-Mercedes) – CF Racing

Jay Bridger (Mygale-Mugen) – West Tec

Carlos Huertas (Dallara-Mercedes) – Raikkonen

Victor Correa (Dallara-Mugen) – Litespeed





Chi è
Cicatelli

Nato a Napoli il 21-5-1990
2007 — Campione F.Azzurra
2008 — 3° F.3 Italia

Resto per la

di Antonio Caruccio

Campione italiano di Formula Azzurra nel 2007, Salvatore Cicatelli lo scorso anno è stata una delle belle sorprese del campionato italiano di F.3. Nato a Napoli il 21 maggio del 1990, ma ora residente a Fondi in provincia di Latina, Cicatelli si è classificato nella sua stagione d'esordio al terzo posto, posizione che gli ha consentito di salire sulla Ferrari F2008 per il test di Fiorano organizzato dalla CSAI. Ora Cicatelli sta valutando di proseguire nella serie tricolore della F.3 con l'obiettivo non nascosto di puntare al titolo.



qui Ferrari



Dopo la vittoria con il team PKF nella Formula Azzurra hai affrontato la stagione 2008 con la BVM Target. Sei stato rallentato da un avvio di stagione difficile, ma uno sprint finale ti ha portato a conquistare la medaglia di bronzo a fine anno. Come giudichi il tuo 2008?

"Abbiamo iniziato un po' al di sotto delle aspettative perché nelle prime gare mi ritrovavo a lottare per l'ottava o nona posizione. Lentamente abbiamo recuperato attraverso un'alternanza di sorte favorevole e sfavorevole, riuscendo ad agguantare la terza posizione in campionato, che era il nostro obiettivo di partenza".

Sei risultato il migliore degli esordienti, rinnovando tra gli altri la sfida con Marco Zipoli, tuo rivale in F.Azzurra; davvero un grande risultato per te.

"Sono rimasto veramente molto soddisfatto per questa prestazione. Non era per me importante essere il primo degli esordienti, risultato comunque di grande valore, ma essere il terzo assoluto in campionato; tutto ciò è stato possibile grazie non solo alle mie capacità ma anche al lavoro del team".

Grazie a queste ottime prestazioni che ti hanno portato alla terza posizione in classifica, hai potuto effettuare il test con la Ferrari Formula 1 a Fiorano. Com'è stata questa esperienza?

"È stato il giorno più bello della mia vita! Era tutto perfetto mi sono sentito per qualche ora un pilota di Formula 1. All'inizio sono rimasto molto impressionato dalla macchina: la vettura più potente che avevo provato sino ad allora era la Formula 3, quindi sono rimasto sbalordito quando ho iniziato a girare con la Ferrari. Non riuscivo nemmeno ad accelerare per l'emozione. Poi, lentamente, ho iniziato a sciogliermi e a prendere confidenza con la pista e con la macchina, portando a casa un risultato per me molto soddisfacente".



Quali sono i tuoi piani per la stagione 2009?

"Sto valutando, sempre con BVM-Target, la possibilità di restare nel Formula 3. Sicuramente disputerò un altro anno nel campionato Italiano, seppur ci siano delle trattative in corso anche con altri team".

Hai effettuato nelle scorse settimane un test per il campionato F.3 spagnolo con RP Motorsport, cosa ci puoi raccontare?

"Ero fermo da qualche mese ormai e non appena mi si è prospettata l'opportunità di salire in macchina ho accettato. Sono stato a Valencia con RP Motorsport con cui mi sono trovato bene. Ho prima iniziato a

conoscere la pista, poi abbiamo avuto qualche piccolo problema ad inizio giornata, ma una volta sistemata la vettura siamo riusciti ad ottenere delle prestazioni soddisfacenti".

Come mai la decisione di non correre all'estero o in un campionato di livello internazionale. Non pensi sia opportuno a questo punto della tua carriera?

"Quest'anno mi sarebbe piaciuto molto poter disputare la stagione del Formula 3 Euroseries, ma non ho il budget necessario. Ho deciso di restare nell'italiano non solo per il buon rapporto qualità-prezzo, ma anche per l'opportunità di ripetere il test con Ferrari, se verrà confermato".





“La categoria ideale”



Ha solamente 16 anni, ma si propone già come uno dei protagonisti della prossima stagione della Formula Renault 2.0 Italia. Romain Vozniak - nato ad Aix-en-Provence, in Francia - per dare un seguito alla sua carriera ha scelto quest'anno la serie tricolore a cui prenderà parte con il Facondini Draco Junior Team. Una nuova sfida per il transalpino, particolarmente motivato a maturare in uno dei campionati maggiormente selettivi.

“Ho optato per la Formula Renault 2.0 Italia insieme al mio manager, Cyrille Sauvage, che era già in ottimi rapporti con Adriano Morini della Draco. - ha affermato Vozniak - Credo che il campionato italiano sia assolutamente adatto ad un pilota che, come me, non ha ancora un bagaglio completo di esperienza, perché non ci sono limitazioni nei test e questo consente di girare parecchio ed acquisire maggiore confidenza con la monoposto”.

Il supporto della Draco e di Facondini nella Formula Renault 2.0 Italia, per il giovane Romain rappresenta quindi la strada giusta, inseguendo

sempre un obiettivo...

“La mia finalità per il 2009 è quella di imparare, cominciando appunto dalla vettura e proseguendo con l'aspetto relativo alla telemetria e all'approccio con gli ingegneri. La speranza è di riuscire a puntare costantemente al podio nelle ultime gare”.

Dopo essere sceso in pista a Varano de' Melegari e Franciacorta, Vozniak non ha nascosto di essere già entrato in confi-

denza con la squadra.

“Mi sono trovato subito molto bene, sia con il team che con Maurizio Facondini, sicuramente molto attento a dare i giusti consigli. L'atmosfera è assolutamente positiva e sono tutti lì a cercare di dare il massimo per farmi crescere in fretta”.

Il fatto di non conoscere i circuiti apparentemente potrebbe sembrare un problema per il giovane francese, ma Romain è di un altro parere...

“So già per certo che Facondini e la Draco faranno di tutto per mettermi nelle condizioni di completare quanti più chilometri per arrivare sulle piste con un minimo di preparazione. È ovvio che mi mancherà un poco l'esperienza che sugli stessi tracciati potranno avere alcuni miei avversari. Su di loro non sono comunque ancora in grado di esprimere un parere. Ne riparleremo a metà campionato...”.



ale per maturare”



Al lavoro tra Varano e Franciacorta

Tre le squadre della Formula Renault 2.0 Italia che sono scese in pista il 17 e 18 febbraio. Sul tracciato di Varano de' Melegari nel primo dei due giorni si sono visti in azione Andrea Roda, che ha completato circa 150 giri al volante della vettura del BVM Minardi Team, fermando il cronometro sul suo migliore responso di 1'04"8, e Federico Scionti, autore di 1'04"6 con la monoposto della Tomcat Racing. Circa 450 i chilometri macinati in totale dal giovane pilota romano (compresi quelli percorsi sullo stesso circuito parmense anche la settimana precedente), il quale mercoledì ha stabilito con gomme nuove il tempo record di 1'03"8. Sempre il giorno prima, sulla pista di Franciacorta era stato il francese Romain Vozniak (a sinistra), a portare a termine un centinaio di tornate con il team Facondini by Draco, migliorandosi di sessione in sessione ed attestandosi su 1'09" netti, in vista del suo prossimo impegno del 24 febbraio al Mugello, dove sono attesi anche altri team.

Il team It Loox Racing Car cambia nome e diventa One Racing Cambia nome il team It Loox Racing Car. La squadra di Fabiano Belletti a partire da quest'anno acquisisce infatti l'inedita denominazione di One Racing, pur mantenendo lo stesso organigramma della scorsa stagione. Nel ruolo di direttore tecnico sono stati infatti confermati Luigi Beretta ed Ugo Macerati, che si occuperanno entrambi dell'impegno nella Formula Renault 2.0 Italia. Il team laziale, che ha ubicato la propria sede operativa a Colli sul Velino, in provincia di Rieti, si avvarrà anche di uno staff composto da tre capo meccanici ed uno stesso numero di meccanici, oltre ad un responsabile gomme e benzina e due autisti. *“La scelta di modificare il nome della squadra in One Racing - ha spiegato il team principal Fabiano Belletti - è legata ad una strategia di mercato e al fatto di dare maggiore visibilità al nostro sponsor One Italia, che ci supporta fin dal 2004. Abbiamo creato un vivaio nel karting, proseguendo poi il nostro impegno nelle monoposto e da quest'anno anche nella Clio Cup Italia. Per quanto riguarda la Formula Renault 2.0 Italia contiamo di essere in grado di comunicare entro fine mese i nomi dei piloti che parteciperanno al campionato 2009”.*

Kenseth raddoppia e allunga





di Marco Cortesi

Ad una settimana dal successo alla 500 Miglia di Daytona, arriva nella Auto Club 500 di Fontana la seconda vittoria consecutiva per Matt Kenseth e per il Roush-Fenway Racing. Anche in questo caso, la gara è stata condizionata dal meteo, con quattro situazioni di caution necessarie per asciugare il tracciato anche se, in questo caso, sono stati portati a termine tutti i 250 giri in programma. Nonostante

un lungo inseguimento nei 20 giri finali che l'aveva portato ad agganciare il leader, Jeff Gordon ha concluso in seconda piazza: a risultare decisive, per Kenseth, anche le soste ai box. Due velocissimi pit gli hanno infatti prima consegnato la leadership, poi permesso di scavalcare il californiano di casa Hendrick che si era riportato davanti al giro 196 al termine di una spettacolare battaglia. Si è accontentato del terzo posto Kyle Busch che, in cerca di una triplice vittoria,

ha trovato il terzo posto davanti a Greg Biffle, veloce ma un po' troppo altalenante nel rendimento. Da sottolineare la prova di Kurt Busch, che ha riportato il team Penske in una posizione da top-5. In coda ai top-10 Jimmie Johnson, che aveva dominato i primi 50 giri per poi patire un inconveniente al cambio, e Brian Vickers, mentre Juan Pablo Montoya è risultato il migliore dei piloti DEI/Ganassi in undicesima piazza.

segue a pag 16 ▶

**L'ordine di arrivo,
domenica 22 febbraio 2009**

- 1 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 250
- 2 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 250
- 3 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 250
- 4 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 250
- 5 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 250
- 6 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 250
- 7 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 250
- 8 - Tony Stewart (Chevy) - Stewart/Haas - 250
- 9 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 250
- 10 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 250
- 11 - Juan Montoya (Chevy) - DEI/Ganassi - 250
- 12 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 250
- 13 - David Stremme (Dodge) - Penske - 250
- 14 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 250
- 15 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 250
- 16 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 250
- 17 - David Ragan (Ford) - Roush - 250
- 18 - Travis Kvapil (Ford) - Yates - 250
- 19 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 248
- 20 - Bobby Labonte (Ford) - HOF - 248
- 21 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 248
- 22 - Reed Sorenson (Dodge) - DEI/Ganassi - 248
- 23 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 248
- 24 - Casey Mears (Chevy) - Childress - 248
- 25 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 248
- 26 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 248
- 27 - Martin Truex Jr. (Chevy) - DEI/Ganassi - 248
- 28 - Ryan Newman (Chevy) - Stewart/Haas - 248
- 29 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 247
- 30 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 247
- 31 - John Andretti (Chevy) - DEI/Ganassi - 247
- 32 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 247
- 33 - David Gilliland (Chevy) - TRG - 246
- 34 - Jeremy Mayfield (Toyota) - Mayfield - 245
- 35 - Aric Almirola (Chevy) - DEI/Ganassi - 242
- 36 - Scott Riggs (Toyota) - Baldwin - 240
- 37 - Paul Menard (Ford) - Yates - 221
- 38 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 207
- 39 - Dale Earnhardt Jr. (Chevy) - Hendrick - 205
- 40 - Mark Martin (Chevy) - Hendrick - 179
- 41 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 172
- 42 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 50
- 43 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 36

La classifica piloti

- 1.Kenseth 385; 2. Jef fGordon 304; 3.Kurt Busch 294, Stewart 294; 5.Biffle 268; 6.Bowyer 266; 7.Waltrip 264; 8.Ragan 262; 9.Edwards 260; 10.Montoya 256.



Dopo una Daytona 500 ricca di contatti ed incidenti multipli, i maggiori problemi in California sono stati causati dal rapido abbassamento delle temperature rispetto alle sessioni di prove libere e qualifica, che ha costretto ad operare continui aggiustamenti in corsia box, oltre che dall'insolita moria di propulsori, in particolare per il marchio Chevy. Vittime di problemi alle valvole motore, Dale Earnhardt e Mark Martin hanno virtualmente chiuso la loro gara al giro 169, prima di essere costretti al definitivo ritiro. Out anche Aric Almirola, Scott Speed (Toyota) e Kevin Harvick: finora autore di una lunghissima serie di piazzamenti, il vincitore del Bud Shootout è andato violentemente a muro per l'olio finito sull'anteriore destra.

Nel pacchetto di centro classifica, è da evidenziare la prova del team Waltrip, buon auspicio per il debutto di Max Papis a Las Vegas proprio in collaborazione con l'ex vin-

citore di Daytona. Discreti risultati sono arrivati anche da Travis Kvapil (Yates) e Bobby Labonte (Hall Of Fame), entrambi nei top-20, mentre Joey Logano ha continuato nel suo approccio molto cauto alla Sprint Cup Series. In classifica, con gli occhi puntati sulla top-35, il più a rischio è Aric Almirola, che deve sperare in un provisional per evitare l'appiedamento. Fuori dalle prime 35 posizioni anche Logano, Mayfield, Menard e Speed.



MOMENTO CLOU

A quattro giri dal termine, Matt Kenseth ha abbastanza vantaggio da poter avvicinare le ultime vetture doppiate senza rischiare il sorpasso da Jeff Gordon. La gara finisce virtualmente qui. Il merito è anche del team, che lo porta in testa con una sosta velocissima e gli permette, con aggiustamenti di assetto mirati, di costruire un margine sufficiente.

Papis 10° in Truck Series

In una gara dominata da Kyle Busch, poi matatore anche della Nationwide Series di sabato, Max Papis ha conquistato la decima posizione nell'appuntamento Camping World Truck Series di Fontana. Papis ha condotto una gara lineare e senza inconvenienti, azzeccando la strategia giusta nel corso delle fasi finali. Per il pilota comasco di casa Geico Racing inizia la marcia di avvicinamento verso il debutto 2009 di Las Vegas. Dopo i tentativi di fine 2008, frustrati da un parco partenti di livello elevatissimo, per Papis la missione non sarà semplice, in particolare se il totale delle vetture iscritte rimarrà vicino a quota 50. Con una concorrenza di giovani su vetture ipercompetitive e di esperti professionisti schierati da piccoli team, la battaglia per un posto in griglia potrebbe restare accesissima.



Sono state consegnate alla rete "Abarth Racing" le prime Abarth 500 Assetto Corse, che daranno vita agli omonimi trofei monomarca in pista. Le vetture sono assemblate nel reparto corse Abarth e sono accreditate di una potenza di 190 CV. La Abarth 500 Assetto Corse viene equipaggiata con il robusto rollbar, con il sedile anatomico per il pilota, le cinture di sicurezza a 6 punti, e le altre dotazioni previste dai regolamenti. Dal punto di vista meccanico il propulsore viene elaborato, l'assetto è di tipo specifico, abbinato a cerchi in lega leggera da 17", lo scarico adatto alle competizioni, i freni maggiorati e potenziati. Componenti che rendono l'Abarth 500 Assetto Corse una vettura da competizione in grado di dare grandi soddisfazioni sia ai piloti più esperti sia ai più giovani. Le vetture in fase di ultimazione sono circa 80 e daranno vita a tre distinti campionati: il Trofeo Abarth 500, il Trofeo Abarth 500 Europe e il Trofeo Abarth 500 Italia, inseriti nel contesto di eventi molto seguiti e importanti, come il Ferrari Challenge-Trofeo Pirelli, il WTCC (World Touring Car Championship) e i campionati Aci-Csai. Il primo appuntamento è fissato per il 29 marzo a Monza.



Consegnate le prime 500 Assetto Corse



Scheda tecnica

Motore: 4 cilindri in linea, 4 valvole

per cilindro, 1368 cm³. • Potenza: 190 CV (147 KW) a 6500 g/min. • Coppia massima di 300 Nm a 3000 g/min. • Turbocompressore Garrett GT 1446 a geometria fissa. • Manicotti acqua e aria specifici rinforzati.

Trasmissione: Cambio a 6 rapporti M32

Sospensioni: Anteriore: Mc Pherson, ammortizzatori specifici racing, molla coassiale con ghiera per registrazione altezza vettura.

• Posteriore: bracci interconnessi, ammortizzatori specifici racing, molle con ghiera per regolazione altezza vettura.

Sterzo: Guida ad asservimento elettrico con taratura racing.

Freni: • Pinza anteriore radiale Brembo a quattro pistoncini M4X40. • Disco freno anteriore forato e autoventilato \varnothing 305 mm x 28 mm. • Pinza posteriore con pistoncino \varnothing 36 mm. • Disco freno posteriore \varnothing 264 mm x 11 mm. • Pastiglie freno

Racing alto prestazionali.

Carrozzeria: Spoiler posteriore e splitter paraurti anteriore.

Telaio: Struttura a gabbia di rinforzo saldata e integrata alla scocca.

• Interni alleggeriti, allestimento sicurezza Sabelt Racing.
• Posto guida ottimizzato e spostato verso centro vettura.

Ruote: Cerchi in fusione di alluminio verniciati 7" x 17". • Pneumatici 205/50 ZR17.

Peso: 930 Kg.

Ruote nel



Lauda sul podio del GP di Francia 1975 con Hunt e Mass

Niki Lauda Una piece in tre atti

di Carlo Baffi

Un pilota in tre atti. Potrebbe essere definito così, Nikolaus Andreas Lauda, noto a tutti come "Niki", viennese doc, che il 22 febbraio ha celebrato 60 anni. Tre atti, come i titoli iridati vinti e soprattutto come le fasi che hanno caratterizzato la sua carriera di pilota. Pragmatico, di poche parole, e con uno spiccato senso per gli affari. Caratteristiche che gli hanno assicurato successi in pista e nella vita. Lauda gestisce oggi la "Fly Niki", una compagnia aerea low cost di 500 dipendenti e 12 aerei, sua grande passione. Un amore sbocciato, dopo la conquista del primo mondiale, quando l'austriaco sta già pensando a cosa fare da grande. Un'attrazione seconda solo a quella per i motori, nata sin da quando ancora bambino impara a guidare la vettura del padre. Rompe presto con la famiglia, la cui tradizione aristocratica è ostile al motorsport. Per il nonno, ricco finanziere, i Lauda devono occupare le pagine economiche dei giornali, non quelle sportive. Racimolati i soldi, facendo l'aiuto camionista presso un autotrasportatore, Niki debutta nelle gare in salita su una Mini Cooper



Con Montezemolo e Regazzoni nel 1974



Niki Lauda, oggi. Qui con il Montezemolo presidente Ferrari

Foto Archivio
Actualfoto

tempo



GP di Spagna 1975 al Montjuic, l'unico ritiro di una stagione trionfale



1300. Prosegue in F.Volkswagen, in F.3 e su una Porsche 908. Grazie al finanziamento di una banca austriaca, la Raiffensenkasse, in cambio dell'assicurazione sulla vita, Lauda si accorda con la March per una stagione in F.2. E' il preludio al debutto in F.1 nel GP d'Austria del '71, a cui segue un altro anno nel circus con la March ufficiale, dove fa coppia con Ronnie Peterson. Nel '73 è alla BRM come terzo pilota dopo Regazzoni e Beltoise. Enzo Ferrari lo nota e quando Regazzoni, tornato a Maranello fa il suo nome, il Drake non esita a chiamarlo. La sua meticolosità nel mettere a punto la vettura e nella preparazione fisica, rappresenta la nuova frontiera del pilota professionista moderno, quasi un computer. Sulla 312T, Lauda vola e vince il titolo riportando l'iride a Maranello dopo 11 anni. Dominio che continua anche nel '76, fino al 1° agosto. Nei primi giri, Lauda perde il controllo della Ferrari 312 T2 e finisce contro il guard-rail. Imprigionato tra le fiamme, l'austriaco viene salvato dal providenziale intervento di Merzario, Lungler, Hertl e Edwards, ma le sue condizioni sono disperate per le ustioni e per i fumi di benzina respira-

ti. Tutto sembra finito, riceve perfino l'estrema unzione, invece dopo soli 33 giorni gira già a Fiorano. Vuole correre a Monza. Una mossa che spiazza Ferrari, che avendo chiamato Reutemann per sostituirlo, si vede costretto a schierare tre vetture. Riparte da qui il secondo atto di Lauda, che arriva a giocarsi il titolo all'ultimo round in Giappone con Hunt. Sotto il diluvio, Niki rientra ai box dopo pochi giri e si ferma." Ho paura", ammette, rifiutando l'alibi del guasto tecnico propostogli da Forghieri. Nel '77 arrivano le rivincite. Conquista il secondo mondiale e lascia Maranello, complice un rapporto incrinatosi l'anno prima con l'arrivo del "gaucho triste". Grazie al miliardo della Parmalat, il viennese passa alla Brabham-Alfa Romeo di Ecclestone, con grandi aspettative. Purtroppo, il bilancio è parco e nel corso delle prove del GP del Canada del 1980, decide di appendere il casco al chiodo, dicendosi stufo di girare su una pista. Cala dunque un nuovo sipario sulla sua carriera, destinato però a rialzarsi due anni più tardi. Malgrado gestisca la "Lauda Air", è ancora attratto dalle corse. Ron Dennis lo intuisce e lo convince a tornare. Si apre il terzo ed ultimo atto. Come alfiere della McLaren pagato a prestazione, Niki si conferma ancora leader e nell'84, s'aggiudica il terzo sigillo iridato, per mezzo punto in più del compagno Prost. Un successo che conferma il valore di Lauda, capace di vincere anche su una monoposto di concezione diversa, rispetto a quelle di fine anni '80. Nel 1985, dopo aver aiutato Prost nella conquista del mondiale, abbandona definitivamente le corse da pilota. Ne segue breve parentesi da consulente della Ferrari nel '92 e nel 2001 sul ponte di comando della Jaguar F.1. Qui, vi resta fino al 2002 quando torna a fare l'imprenditore.

Piccola Sportiva

di Nicola Desiderio

Il vino buono sta nella botte piccola. E così è anche per il divertimento al volante. La dimostrazione è la Twingo RS: 3,61 metri e poco più di mille kg spinti dai 133 CV dell'1,6 litri passati per le mani di Renault Sport, che gli ha dato una buona dose di vitamine e l'omologazione Euro 5, ma che ha anche detto la sua anche su assetto e freni per confezionare un concentrato di energia e agilità a 15.200 euro. Una bomba piccola dunque che per dimensioni, prestazioni e sensazioni vuole confrontarsi con altre illustri concorrenti della sua taglia, prima fra tutte la Abarth 500 (che costa però 18.500 euro), ma anche con la Citroën C2 VTS e la Suzuki Swift Sport.

La Twingo, accucciata in basso sui suoi pneumatici ribassati e le carreggiate allargate, dà immediatamente segno di sé insieme ai parafranghi allargati, ai paraurti più muscolosi e alle appendici aerodinamiche il cui scopo è incollare la vettura al suolo facendosi guardare. E poi c'è il terminale di scarico cromato. Anche l'abitacolo è stato reso più accattivante. I sedili sono marchiati Renault Sport con i fianchi avvolgenti e rivestiti di materiale scuro antiscivolo con doppia cucitura dello stesso arancio delle cinture di sicurezza. L'abitabilità è quella buona della Twingo per 4 persone con il divanetto posteriore che scorre per ben 220 mm. Il bagagliaio così varia da 165 a 285 litri e poi, abbattendo gli schienali, fino a 951 litri. Il sedile anteriore ha regolazioni molto ampie, però non in altezza e il volante, con coro-

na rivestita in pelle traforata, rimane un po' troppo orizzontale. Al centro c'è il tachimetro digitale rivolto verso il guidatore, ma un indicatore per l'acqua e l'olio su una versione sportiva ci volevano. Sportivi invece la pedaliera in alluminio e il contagiri solidale con il piantone, regolabile solo in inclinazione, dotato di una diversa grafica e una spia per il cambio marcia. Non quella per consumare meno, ma che avverte di salire di rapporto quando l'ago del contagiri si avvicina alla zona rossa.

Un giro di chiave e, senza neppure sfiorare il pedale, l'1,6 litri dà un colpo di accelerata deciso. Il 4 cilindri sente bene il piede destro, una vivacità ben espressa anche a basso regime, che acquista corpo oltre i 3500 giri/min e diventa decisa per spinta e vigore acustico dopo i 4500 giri/min con un bel crescendo fino ai 7000 di limitatore. Il cambio dà una mano con una scalatura corta e ravvicinata, inoltre ha innesti discreti per manovrabilità. Ma ciò che esprime a pieno la vera personalità della Twingo RS è il suo assetto, soprattutto se si sceglie quello più estremo denominato Cup. La francese è rigidissima e, con il suo passo corto e lo sterzo ben calibrato, è svelta come un'anguilla. Il rollio è assente, la tenuta è da giostra, ma la sorpresa è che i cavalli si scaricano a terra con una certa facilità e che la RS non colpisce alle spalle a tradimento anzi dà fiducia al guidatore con o senza l'aiuto di un Esp ben tarato e che può essere completamente disinserito. Davvero sportivi anche i freni, potenti, resistenti anche nella guida veloce.



Renault Twingo RS



133 CV

201 km/h

0/100 km/h in 8"7

14,3 km/litro

15.200 euro



Le rivali

500 Abarth

Citroen C2 VTS

Suzuki Swift Sport

Al centro c'è il tachimetro digitale
rivolto verso il guidatore





Vivacità Euro 5

Il motore della piccola francese è un 1,6 litri che eroga 133 CV a 6750 giri/min e 160 Nm a 4.400 giri/min e deriva dall'1,6 litri 16 valvole presente su altri modelli Renault e opportunamente modificato. All'aspirazione, il collettore è ora in alluminio, con condotti accorciati e di maggiore diametro con una valvola a farfalla più grande. Migliorata anche la fluidodinamica delle valvole la cui alzata è passata da 9 a 11 mm mentre l'albero a camme lato aspirazione modifica la fasatura per 44° di angolo manovella. Per lo scarico è stato adottato un impianto in acciaio a pareti sottili con collettore 4-in-1 brevettato da Renault Sport Technologies e caratterizzato dai quattro tratti singoli molto lunghi aggrovigliati, come nei motori da competizione. Nonostante il suo carattere sportivo, questo 1,6 litri è già omologato Euro 5.



Renault Twingo RS



Piccola, ma una vera "dura"

L'assetto della Twingo RS è stato abbassato di 10 mm rispetto a quello della versione GT, molle e ammortizzatori sono più rigidi del 30%, le carreggiate sono più larghe davanti di 60 mm e dietro di 59 mm. L'avantreno McPherson ha il braccio inferiore in alluminio, posteriormente invece la barra antirollio ha un diametro passato da 22,5 a 24 mm, più rigida del 25%. L'assetto Cup è ribassato ulteriormente di 4 mm con molle più rigide di un ulteriore 10%, ha ammortizzatori più frenati in abbinamento con gli pneumatici 195/40 R17 al posto dei 195/45 R16 di serie. Notevolmente potenziato l'impianto frenante con i dischi derivati da quelli della Megane II e pinze dalla Laguna, inoltre dalla centralina dell'ESP è stata tolta l'assistenza alla frenata d'emergenza per avere il massimo della sensibilità al pedale.

Scheda tecnica

Corpo vettura: berlina, due volumi 3 porte, 4 posti; lunghezza 3.607 mm, larghezza 1.688 mm, altezza 1.460 mm, passo 2.367 mm; peso 1.049 kg; bagagliaio 165-285-951 litri; serbatoio 40 litri.

Meccanica: motore 4 cilindri a benzina, 1.598 cc, alesaggio x corsa 79,5x80,5 mm; distribuzione bialbero in testa, 4 valvole per cilindro, variatore di fase lato aspirazione; iniezione elettronica; potenza massima 133 CV (98 kW) a 6.750 giri/min; coppia massima 160 Nm a 4.400 giri/min; cambio manuale 5 rapporti.

Autotelaio: sospensioni anteriori indipendenti tipo McPherson, posteriori semi indipendenti con bracci longitudinali e assale torcente; sterzo a cremagliera con servoassistenza elettromeccanica; freni a disco, anteriori autoventilanti con ABS, EBD, ASR e ESP; pneumatici 195/45 R16.

Prestazioni: velocità massima 201 km/h; accelerazione da 0 a 100 km/h 8,7 secondi; consumi 7 litri/100 km; emissioni 165 g/km di CO₂; Euro 5.

Prezzo: 15.200 euro, chiavi in mano.



Col vento nei capelli



20"

Il tempo necessario
alla chiusura del tetto



Peugeot 308 CC

di Marco Marelli

Manca solo lei alla gamma della Peugeot 308, la Coupé Cabriolet che si accinge a entrare in listino per salutare la primavera in arrivo con il suo tetto in metallo che, in modo completamente automatico, si ritrae nel bagagliaio posteriore in 20 secondi. Fra le sue carte un abitacolo comodo per 4 persone e un bagagliaio il cui volume varia da 226 a 403 litri, tutto in una cornice di eleganza e sicurezza. Come da tradizione infatti, è possibile avere il rivestimento in pelle anche per la plancia e, oltre agli airbag ad estrazione automatica, per i sedili anteriori ci sono gli airbag laterali torace/bacino e persino quelli per la testa, un'esclusiva mondiale della 308 CC. Ma c'è anche tutto il comfort di una francese che non ha paura del vento grazie al frangivento ripiegabile e al sistema audio e di climatizzazione che adattano la loro azione. Il sistema Airwave che avvolge il collo con un morbido getto di aria calda quando si viaggia aperti. Ulteriori elementi di raffinatezza sono i fari posteriori a LED, il sistema di illuminazione quando si sale e scende dalla vettura e il telecomando che consente di aprire e chiudere a distanza il tetto, i quattro cristalli laterali e persino di bloccare e sbloccare i vani portaoggetti interni. Sotto il cofano ci sono motori modernissimi, tutti Euro 5. Al lancio saranno in listino l'1,6 litri a benzina THP con turbo e iniezione diretta da 150 CV e 250 Nm a soli 1400 giri/min, accanto all'immane Diesel HDi, un 2 litri common-rail da 140 CV con filtro antiparticolato FAP. Più tardi ci saranno anche l'1,6 litri a benzina aspirato da 120 CV (l'unico della gamma con cambio a 5 marce) e il Diesel 1,6 litri FAP da 112 CV e 270 Nm di coppia.



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
 F.3 inglese a Spa
 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 Rockingham
 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
 F.3 inglese a Knockhill
 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 Snetterton
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 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

Ipse dixit

"Danica è una grande. Ha un grosso impatto mediatico, non so se è qualcosa che vuole fare, noi certamente vorremo testarla e partire da questo punto...".

***Ken Anderson
tecnico USF1
(www.repubblica.it)***



Danica Patrick



Nicole Scherzinger

"Ai miei tempi morire in corsa era un'opzione reale. Oggi chi corre non ne ha idea. Pilotano kart fino a 18 anni e poi vanno in Formula 1. Non sanno neanche maneggiare il volante. L'unico carisma che può avere uno di 22 anni come Hamilton è la sua fidanzata, la signora Scherzinger".
***Niki Lauda
(www.gazzetta.it)***

"Prima dicevano che il Gp di Roma non doveva sostituire Monza, oggi l'una tantum proposto da Montezemolo è, secondo loro, antieconomico. Sarebbe ora che gli amministratori romani pensassero meno alla Formula 1 e maggiormente ai propri buchi, nei bilanci e nelle strade".
***on. Paolo Grimaldi
Lega Nord
(www.quotidiano.net)***