

MAGAZINE

Opel Insignia



**Giancarlo non molla:
con la Force India
è al via del suo
14° mondiale**



LA FORZA DEL FISICO

La foto della settimana

Un toro stropicciato

Contatto troppo ravvicinato tra Kyle Busch e Scott Speed al Las Vegas Motor Speedway durante la 300 Miglia di Nationwide Series



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
Leopoldo Canetoli
Antonio Caruccio
Marco Cortesi
Valerio Faccini
Alfredo Filippone
Alessio Morgese
Francesco Satta

Moto GP:

Alberto Cani

Produzione:

Nicola Desiderio
Marco Marelli

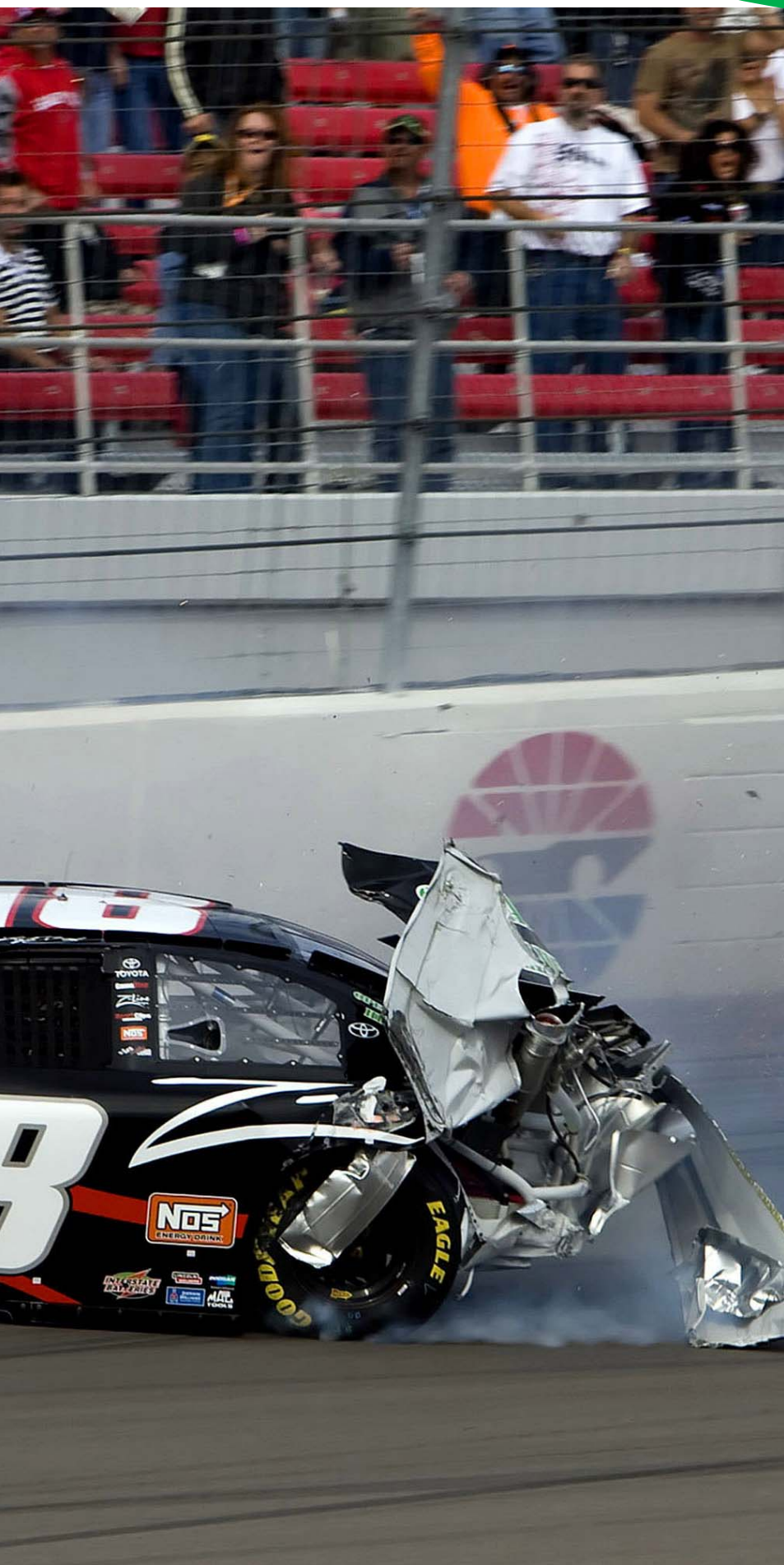
Fotografie:

Photo4
Actualfoto
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:

Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

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




Never give up

di Massimo Costa

Lui non molla. Non ci pensa neanche. Pur di rimanere in F.1, dodici mesi fa ha accettato l'offerta del team meno ricco, quello più piccolo: Force India. Ha rischiato di rimanere fuori dal mondiale, anche alla fine del 2008 erano circolati vari nomi, possibili sostituti, ma lui è rimasto di ghiaccio e alla fine Giancarlo Fisichella sarà nuovamente al via di un campionato F.1. Per il quattordicesimo anno consecutivo, il romano, oggi 36enne, si presenterà alla prima prova di quel mondo che fin da bambino, fin da quando era considerato uno dei migliori kartisti della sua generazione, aveva sperato di poter vivere in prima persona. E lo ha fatto alla grande, riuscendo a disputare qualcosa come 212 Gran Premi, numero che lo colloca al quinto posto assoluto nella storia della F.1 per quanto riguarda la speciale classifica delle gare disputate. Il più "vecchio" tra quelli in attività. E' diventato il Riccardo Patrese del nuovo secolo, titolo che divide con l'amico Jarno Trulli, a quota 199 GP. E chi li ferma questi due?

Fisichella è entrato in F.1 nel 1996 con l'aureola del fenomeno. Aveva vinto nel 1994 il campionato italiano F.3, di altissimo livello all'epoca, poi era divenuto pilota Alfa Romeo per il DTM e l'ITC. Era considerato il Lewis Hamilton di quel periodo, di sicuro il migliore pilota italiano assieme a Trulli. Seguì il Matteucci Management, Fisichella ha debuttato con Minardi, è poi passato da Jordan (nel 1997 a momenti vinceva un eccezionale GP di Hockenheim), per approdare alla corte dei Benetton

dove è rimasto anche troppo: quattro anni con alterni risultati. Jordan lo ha riaccolto per due stagioni, e con il team manager inglese ha vinto il suo primo Gran Premio, troppo tardi, nel 2003. Ma la sua considerazione nel paddock è sempre rimasta immutata. Con Sauber ha ritrovato la voglia di correre guadagnandosi la chiamata di un grande costruttore come Renault. Flavio Briatore non gli ha perdonato mai nulla, ma lo ha tenuto con sé per tre stagioni. Ha però dovuto subire la superiorità di Fernando Alonso e l'esplosione di Heikki Kovalainen. Sembrava finita, invece Vijai Mallya lo ha voluto per il suo nuovo team, individuando nel romano il pilota esperto necessario per far crescere la struttura. I pochi soldi non hanno permesso granché, la scalata auspicata non si è vista, ma Fisichella rimane al timone del vapore indiano. Giancarlo ha attraversato numerosi cambiamenti regolamentari nella sua carriera in F.1, ha modificato anche il suo management passando da Matteucci a Enrico Zanarini, ha costituito un team che corre nella GP2, ma non lo segue troppo lasciando ogni potere decisionale a Paolo Coloni e al suo manager. Anche se ora è un po' sbiadito, come la sua immagine che appare sui camion che viaggiano sulle autostrade per i quali reclamizza una birra non alcolica, e non esalta le folle, Fisichella rimane un personaggio importante per il nostro automobilismo. Una figura pulita, un pilota corretto, non si ricorda un atteggiamento criticabile in pista, un gesto di scortesia nei confronti di colleghi piloti o giornalisti. Una bella persona che nel cuore ha ancora tanta voglia di velocità e di F.1. Lui non si arrende mai. Never give up.

A close-up, profile view of Giancarlo Fisichella, a professional racing driver. He is smiling, showing his teeth, and looking towards the left. The background is dark, and the lighting highlights the texture of his skin and the details of his facial features. He is wearing a red and white racing suit.

“La collaborazione con la McLaren e la Mercedes è una grande opportunità per tutto il team”

Giancarlo Fisichella

“Il 2009 sarà ricordato come l’anno dei cambiamenti regolamentari più profondi che la F.1 abbia mai vissuto con l’introduzione del Kers, delle gomme slick, la nuova aerodinamica, la minore down force. I valori dei team potrebbero modificarsi sensibilmente e se la nostra macchina sarà valida, perché non pensare a conquistare dei podi?”

Giancarlo Fisichella

F.1 - Giancarlo Fisichella

➔ I 5 piloti della storia
della F.1 con più GP

Rubens Barrichello – 267

Riccardo Patrese – 256

Michael Schumacher – 248

David Coulthard – 246

Giancarlo Fisichella – 212



**Nato a Roma
il 14 gennaio 1973
è n F.1 dal 1996**

**GP disputati 212
Presenze 214**

**Vittorie 3
San Paolo 2003 su Jordan EJ13-Ford
Melbourne 2005 su Renault R25
Sepang 2006 su Renault R26**

**Pole position 3
Zeltweg 1998 su Benetton B198-Supertec
Melbourne 2005 su Renault R25
Sepang 2006 su Renault R26**

10 volte in prima fila

267 punti conquistati

10.582 giri e 50.958 km percorsi

**210 i giri al comando per
un totale di 1.093 km**

Così nel Mondiale

2008 – Force India-Ferrari

2007 – 8° Renault

2006 – 4° Renault

2005 – 5° Renault

2004 – 11° Sauber-Ferrari

2003 – 12° Jordan-Ford

2002 – 11° Jordan-Honda

2001 – 6° Benetton-Renault

2000 – 6° Benetton-Supertec

1999 – 9° Benetton-Supertec

1998 – 9° Benetton-Mecachrome

1997 – 8° Jordan-Peugeot

1996 – Minardi-Ford



Slumdog millionaire

Hanno saltato tutti i test invernali non provando, come ha invece fatto la Toro Rosso, le soluzioni aerodinamiche per il 2009 o le gomme slick. Le Force India VJM01 sono rimaste sempre ferme. Finalmente il team di Vijay Mallya ha acceso i motori. Non più Ferrari, bensì Mercedes. Prima a Silverstone, per un veloce shake down della nuova VJM02, poi a Jerez nei cinque giorni di test che sono iniziati domenica 1 marzo. Vijay Mallya si aspetta molto dalla vettura che porta la firma di Mark Smith e, soprattutto, dai nuovi regolamenti che potrebbero modificare un po' il panorama delle classifiche. Ma sarà dura con i pochi chilometri che Giancarlo Fisichella ed Adrian Sutil riusciranno a percorrere presentarsi a Melbourne in perfette condizioni. A meno che non si ritrovino tra le mani una monoposto azzeccatissima. La VJM02 appare molto rastremata, a una prima occhiata fa venire in mente la piccola Mygale di Formula BMW. Il colpo grosso è rappresentato dalla collaborazione con la McLaren e la Mercedes che porta in dote oltre al motore anche il gruppo trasmissione, il Kers, il sistema idraulico. Un bonus notevole per la Force India che vuole iniziare a scalare le file degli schieramenti di partenza.



“Avere Fisichella come compagno di squadra mi ha aiutato molto. Lui è differente dagli altri che ho avuto, è salito tante volte sul podio e sa come vincere una gara. Ho imparato molto da lui”

Adrian Sutil



“L’anno scorso ci è mancata l’affidabilità. Quest’anno l’obiettivo è finire tutte le gare senza problemi”.

Adrian Sutil

“Avrò l’opportunità di guidare la seconda Force India VJM02 prima della partenza per Melbourne. Poi sono programmati dei test aerodinamici. Spero di poter fornire il mio contributo anche se quest’anno, con la soppressione dei test, noi collaudatori proveremo molto poco. Ma voglio continuare a migliorarmi, per questo sono interessato anche alla 24 Ore di Le Mans”

Vitantonio Liuzzi - Tester



“Non sarò felice se nel corso della stagione non mostreremo un miglioramento nelle prestazioni rispetto alla scorsa stagione. In inverno si è lavorato per trovare le soluzioni ottimali per far progredire il team. Non abbiamo scuse nel 2009. Vorrei assistere a un forte inizio di campionato, e vedere il nome Force India in zona punti con regolarità e un sensibile miglioramento in qualifica”

Vijay Mallya - Team Principal

“La F.1 deve far fronte alla recessione economica mondiale, ma Force India è in una posizione di favore perché è un piccolo team con un budget minore rispetto a quello dei grandi costruttori. Così per noi è relativamente più facile agire in queste circostanze. Dal punto di vista delle sponsorizzazioni non ci sono problemi con le mie compagnie, il valore dell'esposizione dei marchi è in relazione a quello che si spende. I risultati sono incoraggianti considerando che non siamo un team da prima fila”

Vijay Mallya - Team Principal



La pioggia mette ansia



*Nico Rosberg "nuota"
con la sua Williams
sul circuito di Jerez*



Piove sempre, troppo. E le nuove F.1 non riescono ad essere sviluppate a dovere. C'è ansia nel paddock di Jerez. I team cercano le piste dove l'inverno è più clemente, ma il destino è stato beffardo: a Portimao, nel sud del Portogallo, ha piovuto spesso, ad Al Sakhir in Bahrain c'è stata la tempesta di sabbia ed ora a Jerez, nel sud della Spagna, è arrivato il temporale. La seconda giornata di test in Andalusia è stata infatti tormentata dalla pioggia, che dovrebbe proseguire anche nei giorni successivi. A Jerez si proverà fino a giovedì 5 marzo, poi la prossima settimana ci sarà l'ultima seduta a Barcellona, dopo di che occorrerà imbarcare macchine e materiali per l'Australia. Logico intuire, considerando che i test saranno poi proibiti, l'apprensione di tutti. I problemi meccanici continuano a presentarsi. Domenica 1 marzo, la Red Bull RB5-Renault di Sebastian Vettel è stata velocissima segnando il primo tempo, ma poco dopo dal posteriore della monoposto progettata da Adrian Newey si sono improvvisamente levate delle fiamme. E il team non ha comunicato il motivo del guasto. La BMW di Robert Kubica è rimasta ferma lungo la pista lunedì, nonostante la pioggia e l'andatura ridotta. In casa Ferrari si è rimasti perplessi per il distacco rimediato domenica dalla Red Bull: 1"3. Con Felipe Massa che è anche uscito di pista rimanendo a lungo fermo. Intanto, si sono già viste le gomme Bridgestone per il 2010 che sono state collaudate da Kubica e Pedro De La Rosa, il tester della McLaren.

I tempi del 1° giorno domenica 1 marzo 2009

- 1 - Sebastian Vettel (Red Bull RB5-Renault) - 1'19"055 - 87 giri
- 2 - Felipe Massa (Ferrari F60) - 1'20"330 - 63
- 3 - Kamui Kobayashi (Toyota TF109) - 1'20"699 - 79
- 4 - Nico Rosberg (Williams FW31-Toyota) - 1'21"171 - 71
- 5 - Robert Kubica (BMW F1.09) - 1'21"292 - 47
- 6 - Giancarlo Fisichella (Force India VJM02-Mercedes) - 1'21"584 - 31
- 7 - Pedro De La Rosa (McLaren MP4/24-Mercedes) - 1'21"831 - 94
- 8 - Nelson Piquet (Renault R29) - 1'22"011 - 52

I tempi del 2° giorno lunedì 2 marzo 2009

- 1 - Timo Glock (Toyota TF109) - 1'30"979 - 89 giri
- 2 - Robert Kubica (BMW F1.09) - 1'31"327 - 70
- 3 - Nico Rosberg (Williams FW31-Toyota) - 1'31"451 - 114
- 4 - Giancarlo Fisichella (Force India VJM02-Mercedes) - 1'31"547 - 54
- 5 - Sebastian Vettel (Red Bull RB5-Renault) - 1'32"220 - 102
- 6 - Heikki Kovalainen (McLaren MP4/24-Mercedes) - 1'33"371 - 91
- 7 - Nelson Piquet (Renault R29) - 1'33"476 - 66

Robert Kubica già a suo agio con la nuova monoposto





Il velocissimo Vettel di scena al pit stop



Felipe Massa

Fitto mistero sul futuro del team di Brawn

E' mistero fitto sul futuro della ex Honda. Un paio di settimane fa sembrava tutto fatto: un pool di sponsor avrebbe salvato la squadra, Bruno Senna e Jenson Button i piloti, Ross Brawn e Nick Fry al timone della barca. Poi, è calato il silenzio. E le voci si moltiplicano. Si era appreso che giovedì 5 marzo la monoposto versione 2009 realizzata a Brackley avrebbe sostenuto uno shake down a Silverstone e addirittura con Rubens Barrichello al volante. Ma dalla Gran Bretagna fanno sapere (non dalla sede del team però) che non sarà così, a Silverstone non girerà nessuno. La nuova Brawn (si chiamerà così?) potrebbe quindi presentarsi in pista a Barcellona, nei test della prossima settimana o addirittura volare a Melbourne senza neanche avere percorso prima un chilometro. Ma, è lecito chiedersi, saranno veramente presenti in Australia? Perché tanto mistero? Se ci fosse un acquirente reale sarebbe stato annunciato, se ci fosse l'intenzione seria di essere al via del mondiale fin dall'inizio il team avrebbe avuto tutto l'interesse nel comunicarlo. Invece tutto tace.

Melandri cavalca... l'Hayate

Alberto Cani

Dal 30 dicembre 2008 a domenica 1 marzo 2009, primo giorno dei test in notturna della MotoGP a Losail, tre elementi, Marco Melandri, la Kawasaki e Carmelo Ezpeleta hanno dato vita a una vera e propria telenovela durata due mesi: sessanta giorni in cui si sono alternate voci tra le più incredibili (come quella di uno strano "incastro" tra i team satellite Honda per fornire a Melandri una RC212V) a ipotesi più concrete svanite in ogni caso nel nulla (la possibilità che a rilevare il materiale Kawasaki fosse Aspar Martinez). Alla fine, attraverso diversi passaggi (che potete vedere in dettaglio a parte) Ezpeleta e la Dorna sono riusciti nell'intento di portare a 18 il numero di moto al via nel 2009, anche se sembra non esserci alcun accordo con la FIM che prevede un numero minimo di moto sullo schieramento, al contrario di quanto si sta dicendo da mesi. La Kawasaki fornirà il materiale a sua disposizione a una struttura capitanata da Ichiro Yoda, ex direttore tecnico delle verdone, per far correre Melandri. Il nome scelto per il team fa un po' ridere, pensando a come si è arrivati a questa soluzione: Hayate, in giapponese uragano. Quasi come se i tecnici e i meccanici "ri pescati" da questa operazione abbiano voluto sottolineare quanto li avesse sconvolti la notizia del ritiro alla fine del 2008. A prescindere dal risultato del primo giorno di test, incoraggiante nonostante la pioggia che ha falsato un po' tutto, l'impressione è che manchi ancora il tassello più importante di questa operazione: il pilota. Già, perché Melandri ha accettato di effettuare i test in notturna, ma non ha ancora firmato nessun contratto per partecipare alla stagione 2009. Hayate in giapponese può anche essere tradotto come "vento veloce": se la moto farà fede almeno un po' al suo nome, Melandri potrebbe già decidere alla fine dei test, martedì 3 marzo. E dopo la prima giornata di Losail ha dichiarato: *"È Presto per giudicarla però non ho notato punti negativi rispetto alla 2008. Alcuni settori del telaio sono migliorati, così come il motore che sembra più gestibile. Non hanno girato i più veloci, ma credo che possiamo stare in mezzo alla mischia, anche se sappiamo che non avremo sviluppi, e dovremo andare avanti con quello che abbiamo. Non ho ancora deciso se correre, però è senza dubbio positivo che la squadra sia motivata e allegra: la sofferenza ci ha avvicinati tutti, siamo tutti sulla stessa barca e vogliamo remare tutti nella stessa direzione"*.

Le tappe della vicenda

30 dicembre 2008

Si diffonde la notizia del ritiro del team ufficiale Kawasaki dalla MotoGP.

2 gennaio 2009

Il team Scot di Cirano Mularoni prova a dare una Honda a Melandri, chiedendo in "prestito" una moto a Gresini.

3 gennaio 2009

Ezpeleta spinge Aspar a rilevare il materiale Kawasaki

7 gennaio 2009

Ezpeleta ritenta con i giapponesi, minacciandoli di avviare un'azione legale

9 gennaio 2009

La Kawasaki annuncia il ritiro del proprio team ufficiale dalla MotoGP.

16 gennaio 2009

La versione 2009 della ZX-RR gira a Eastern Creek con Jacques e Serizawa. Melandri non ne sa nulla.

8 febbraio 2009

A portare avanti l'operazione "Kawasaki privata" è la Dorna.

10 febbraio 2009

Il manager di Melandri apprezza gli sforzi della Dorna per far correre Melandri

26 febbraio 2009

La Kawasaki Europa emette un comunicato in cui si parla della partecipazione al Mondiale 2009 con un team formato da Melandri. Il ravennate non ne sa nulla

27 febbraio 2009

Iniziano a emergere i primi dettagli sul team che schiererà (almeno nei test di Losail) Melandri: la formazione si chiamerà "Hayate Racing Team"

1 marzo 2009

Melandri scende finalmente in pista a Losail con il team Hayate: la moto è la ZX-RR versione 2009 provata da Jacques in Australia



La carica

Marco Cortesi

Si sono riaccesi ad Homestead i riflettori sull'Indycar Series. Avvolta, come ogni altra categoria, nella spirale della crisi economica, l'Indycar ha mostrato, in Florida, una certa vitalità, che fa da contraltare all'umore generale del settore. "E' andata meglio del previsto, un po' di tempo fa si parlava di 16-17 macchine sicure, invece in pista se ne sono viste 22 e lo schieramento non è ancora completo" spiega Andrea Toso, leader del progetto Indycar Dallara. "La serie si dimostra solida, e questo è un bene". Come accaduto spesso negli ultimi anni, la guida di Tony George e del suo staff si è dimostrata intelligente, ma soprattutto estremamente reattiva verso l'ambiente circostante. Dalle trattative per i nuovi regolamenti è emersa la volontà di creare un nuovo approccio all'automobilismo, che guardi in faccia il mercato e che offra prodotti facilmente gestibili anche per i costruttori, oltre che per i team coinvolti.

segue a pag 20



dei 22



*Carpenter e Kanaan in
lotta sull'ovale di Miami*

"Fino ad un anno fa un costruttore poteva pensare ad un nuovo motore come a una nuova sfida, magari per spingere le vendite. Ora si trova a dover stare più attento. Si cerca di fare qualcosa che abbia senso per tutti", spiega ancora Toso, "ad esempio avere molti componenti e l'architettura stessa in comune. Basti pensare, ad un motore F.3, quattro cilindri due litri. Se con un turbocompressore si riesce ad arrivare a quattrocento o cinquecento cavalli, un costruttore può pensare di adattare questo studio generale a molti programmi". Un'esigenza recepita a diversi livelli: dopo l'annuncio dell'accordo sui motori 2012 dato dall'IRL, sono stati in molti a notare la somiglianza con le attuali regole LMP2 destinate a regolare la classe LMP1 dal 2011. In questo caso, l'Indycar Series può considerarsi favorita anche dal punto di vista promozionale: è proprio un quattro cilindri in linea di cubatura ridotta ad avere scritto le più lunghe e avventurose pagine della storia di Indianapolis con il marchio Offenhauser. Indipendentemente dai regolamenti futuri, anche l'inizio del 2009 ha portato in dote nuove iniziative che hanno visto proprio Dallara come motore di una vera evoluzione concettuale. Punto iniziale, una riduzione dei prezzi di vetture e componenti: "Se i team riescono a stare nel business anche noi ne abbiamo un vantaggio, viceversa se sono costretti a chiudere ne abbiamo un danno. Siamo tutti nella stessa barca. È un investimento. E a ruota si è vista la stessa volontà anche da XTrac per il cambio, da Honda per i motori e da Bridgestone per le gomme. I team sono più rassicurati, l'IRL è più tranquilla, e ne traiamo un beneficio tutti, è un buon segnale...".



Ryan Briscoe

Dallara studia come ridurre gli "agganci"

Dal punto di vista tecnico, si sono fatti molto apprezzare gli aggiornamenti al sistema di scarico. Grazie alle modifiche apportate, il V8 Honda di casa Ilmor ha regalato un sound più pieno, vicino a quello dell'era turbo, in attesa dei nuovi propulsori. E anche per quanto riguarda i telai, è tempo di pensare a un erede per i Dallara IR2, passati alla storia un ruolino di successi e sicurezza senza precedenti. "Dallara ci sarà sicuramente. Nel corso degli ultimi mesi siamo stati gli unici a prendere parte ai colloqui, e abbiamo già iniziato a chiedere alle squadre cosa vogliono per il futuro. Per ridurre i costi e semplificare, si parla ad esempio di mantenere le stesse sospensioni e gli stessi freni per circuiti ovali e stradali, anche gli stessi cerchi, e i materiali di consumo. Nei prossimi giorni gli uomini della IRL verranno a trovarci per vedere una prima fase di studi che è stata fatta. Sono molto preoccupati dell'aggancio delle ruote sugli ovali. Ridurre quel rischio sarebbe un grande salto concettuale anche per tutte le gare a ruote scoperte. Occorre permettere alle vetture di viaggiare molto vicine tra di loro senza toccarsi le ruote". Di contatti, ad Homestead non se ne sono visti, buon presagio per il proseguo della stagione. Unici problemi sono arrivati da qualche foratura di troppo: problemi attesi comunque, quando si rimette in piena attività un tracciato rimasto quasi fermo per tutto l'inverno. Ora è tempo degli stradali: appuntamento per il secondo test al Barber Motorsports Park.

Mario Moraes



Così ai test di Miami

Briscoe superstar Moraes la sorpresa

Per quanto riguarda l'attività in pista vera e propria, a conquistare la palma di pilota più veloce sul miglio e mezzo delle Everglades è stato Ryan Briscoe, portatosi in vetta grazie ad una serie di giri veloci con un ridotto carico di carburante. Nel primo giorno, a vincere la battaglia era stato Scott Dixon, prefigurando quella che tutti si aspettano diventi la sfida per il titolo 2009. Sia l'australiano sia il neozelandese hanno mostrato una certa superiorità, distanziando i principali rivali, ma soprattutto i compagni di squadra. In casa Penske, a meno di un clamoroso ritorno di Helio Castro-neves, Briscoe è pronto a diventare una vera e propria prima guida, e a ricevere l'aiuto di Will Power. In casa Ganassi, Dario Franchitti, fermo da quasi una stagione, dovrà riconquistarsi il rispetto di un ambiente abbandonato dopo i successi del 2007, e che l'ha visto di ritorno dopo una traumatica esperienza nella Nascar. Ad uscire da vincitore è stato, forse perfino più dei leader, Mario Moraes. Il ventenne brasiliano, arrivato da "pilota con la valigia", nel 2008 ha ottenuto incoraggianti risultati, restando spesso e volentieri davanti a Bruno Junqueira. Sia l'età che il supporto del team KV giocheranno a suo favore. Difficilmente leggibili, come sempre, le prestazioni del team Andretti-Green, con Tony Kanaan e Marco Andretti migliori rappresentanti della pattuglia a quattro che conta anche Danica Patrick ed Hideki Mutoh.

- 1 - Ryan Briscoe - Penske - 00:25.1984 - 214 - Sessione 2
- 2 - Scott Dixon - Ganassi - 00:25.2378 - 282 - 2
- 3 - Marco Andretti - AGR - 00:25.3036 - 212 - 2
- 4 - Tony Kanaan - AGR - 00:25.3582 - 199 - 2
- 5 - Dario Franchitti - Ganassi - 00:25.3842 - 240 - 1
- 6 - Mario Moraes - KV - 00:25.3842 - 265 - 2
- 7 - Will Power - Penske - 00:25.3914 - 248 - 2
- 8 - Dan Wheldon - Panther - 00:25.4085 - 115 - 2
- 9 - Mike Conway - D&R - 00:25.4299 - 276 - 2
- 10 - Graham Rahal - NHL - 00:25.4465 - 229 - 2
- 11 - Hideki Mutoh - AGR - 00:25.4578 - 224 - 2
- 12 - Robert Doornbos - NHL - 00:25.5077 - 256 - 1
- 13 - Vitor Meira - Foyt - 00:25.5210 - 219 - 2
- 14 - EJ Viso - HVM - 00:25.5356 - 130 - 2
- 15 - Danica Patrick - AGR - 00:25.5383 - 231 - 2
- 16 - Milka Duno - NHL - 00:25.5809 - 222 - 2
- 17 - Ed Carpenter - Vision - 00:25.5881 - 247 - 2
- 18 - Raphael Matos - Luczo Dragon - 00:25.6165 - 247 - 1
- 19 - Justin Wilson - Coyne - 00:25.6886 - 259 - 2
- 20 - Jaime Camara - Conquest - 00:25.7790 - 161 - 1
- 21 - Stanton Barrett - 3G/Beck - 00:25.9180 - 208 - 2



Robert Doornbos

Altro che Pippa!

Così ai test di Miami

- 1 - Pippa Mann - 28.4776 - 144 giri
- 2 - Ali Jackson - 28.5138 - 70
- 3 - Sebastian Saavedra - 28.5216 - 181
- 4 - Martin Plowman - 28.5620 - 190
- 5 - Mario Romancini - 28.5674 - 106
- 6 - Junior Strous - 28.6193 - 175
- 7 - Ana Beatriz - 28.6775 - 136
- 8 - James Hinchcliffe - 28.6884 - 141
- 9 - Sergey Mokshantsev - 28.7227 - 126
- 10 - Andrew Prendeville - 28.7416 - 149
- 11 - JR Hildebrand - 28.7427 - 118
- 12 - Sean Guthrie - 28.7734 - 147
- 13 - Brandon Wagner - 28.8110 - 171
- 14 - James Davison - 28.8480 - 131
- 15 - Jesse Mason - 28.9948 - 127
- 16 - Daniel Herrington - 29.0297 - 66
- 17 - Jay Howard - 29.1379 - 46

I migliori tempi dei rookie test

- 1 - Pippa Mann - 28.4996
- 2 - Mario Romancini - 28.5302
- 3 - Sebastian Saavedra - 28.5777
- 4 - Martin Plowman - 28.6279
- 5 - Ali Jackson - 28.6817
- 6 - Charlie Kimball - 28.7041
- 7 - Junior Strous - 28.7542
- 8 - Nelson Mason - 28.8055
- 9 - Brandon Wagner - 28.9476
- 10 - Rodrigo Barbosa - 28.9983
- 11 - Daniel Herrington - 29.1277
- 12 - Sergey Mokshantsev - 29.1573

Marco Cortesi

Arrivata come un'interessante proposta per l'Indy Lights 2009, Pippa Mann si è presentata ad Homestead come una delle possibili sorprese della stagione. La venticinquenne londinese, approdata in casa Panther Racing insieme al connazionale Martin Plowman, ha mostrato un ottimo approccio alla guida su ovale, conquistando la prima posizione sia nella sessione riservata ai rookie sia nei test collettivi del mercoledì, quando in campo sono entrati i piloti esperti della categoria. Ad essere colta di sorpresa dal risultato è stata per prima proprio Pippa: "L'obiettivo era quello di essere la migliore dei rookie, ma mi aspettavo che i regular del campionato fossero più veloci fin da subito. Sono felicissima di aver passato tutto il tempo in testa alle classifiche. Non penso che saremo la lepre anche quando inizierà il campionato, ma se riuscissimo a ripetere le stesse prestazioni anche nei weekend di gara sarebbe fantastico". Pur con tutte le precauzioni necessarie nel commentare i primi test della stagione (che hanno visto cinque rookie ai primi cinque posti), fa già sognare uno scenario di sfida al vertice con l'altra lady del campionato, Ana Beatriz, sorpresa della passata stagione sia sui circuiti ovali sia stradali. La brasiliana di classe 1985, gestita da Robert Clarke, potrà contare su un anno di esperienza in più nella categoria, oltre che sull'iperprofessionalità del team di Sam Schmidt. Ulteriori rivali per le due contendenti in rosa arriveranno con le prossime ufficializzazioni. I responsabili della categoria si aspettano di raggiungere, o addirittura superare la passata stagione, arrivando su numeri di poco inferiori alle trenta unità. Oltre a Pippa Mann, ben si sono comportati anche Alistair Jackson e Mario Romancini (che come la ragazza inglese arriva dalla World Series Renault), mentre hanno incontrato problemi gli altri veterani della categoria. JR Hildebrand e Jay Howard hanno navigato nelle parti basse della classifica. Se per il primo, solo ventunenne ma già in grado di conquistare un successo nel 2008, potrà contare sul team Andretti, per l'ex campione si prepara un percorso in salita nel neonato PBIR Racing. Nelle due giornate di test sono stati collaudati con successo gli aggiornati motori su base Nissan. Nessun problema è stato registrato, a parte un leggero contatto di Daniel Herrington contro il soft-wall in finale di sessione.



Sopra, la Dallara con i colori dello sponsor... Zanardi. A sinistra, Alistair Jackson ha conquistato il secondo posto per il team Guthrie. A destra, una sorridente Pippa Mann

PIPPA MANN

Nata a Londra

25 anni

2008: World Series Renault, 25°



Leimer a colpi di p



Fabio Leimer

Massimo Costa

Primi test collettivi per la Formula Master. Una quindicina di piloti e sei squadre hanno preso parte alle due giornate di prove sul circuito di Valencia, un buon segnale di vivacità per la categoria anche se mancavano alcuni dei team che hanno partecipato al campionato 2008. Fabio Leimer e il team Jenzer hanno un passo decisamente superiore rispetto alla concorrenza in questo inizio di stagione della Formula Master. Il pilota svizzero nelle prime due giornate di test a Valencia, che ha visto in azione la monoposto dotata del nuovo kit con il nuovo cofano motore caratterizzato dalla classica pinna vista in F.1, l'ala posteriore ridisegnata, nuovi scarichi combinati con un inedito software del motore, ha sempre occupato la prima posizione. Leimer ha commentato: "Lo sviluppo della monoposto è molto interessante, la potenza del motore ai bassi e medi regimi è migliorata ed è più semplice affrontare le curve lente. La macchina è anche più difficile da guidare e questo farà una maggiore

differenza tra i piloti". E si è subito vista... tanto che Leimer nella prima giornata ha lasciato a ben 7 decimi Erik Janis, secondo, mentre Josef Kral che era stato il più veloce la mattina ha rimediato un distacco di 8 decimi. Tre gli italiani in pista: il più rapido è risultato Patrick Reiterer con la Tatuus del team Jenzer/Iris. Dietro di lui, in fila, Edoardo Piscopo e Alessandro Kouzkin della Cram. Il secondo giorno, Leimer ha abbassato di 4 decimi il proprio crono, ma gli avversari si sono avvicinati. In particolare Sergey Afanasiev del JD Motorsport che si è portato a 0"239 dallo svizzero. Netta progressione per Edoardo Piscopo con la Tatuus della Cram che lunedì ha tolto 8 decimi al tempo di domenica, ma rimane comunque a oltre un secondo da Leimer. Buoni progressi anche per Alessandro Kouzkin, che ha migliorato di 9 decimi il proprio crono, ma rimane a 1"3 dal leader. Non c'è da stupirsi considerando l'inesperienza del 16enne italo-russo. Il trentino Patrick Reiterer il secondo giorno ha ottenuto un tempo più alto. Ha invece faticato più del previsto Pal Varhaug, campione della F.Renault Italia in carica.



inna



I tempi del 1° giorno domenica 1 marzo

- 1 - Fabio Leimer - Jenzer - 1'26"585
- 2 - Erik Janis - ISR - 1'27"234
- 3 - Josef Kral - JD - 1'27"387
- 4 - Sergey Afanasiev - JD - 1'27"468
- 5 - Pal Varhaug - Jenzer - 1'27"513
- 6 - Simon Trummer - Jenzer/Iris - 1'27"650
- 7 - Filip Salaquarda - ISR - 1'27"692
- 8 - Vladimir Arabadzhiev - JD - 1'27"840
- 9 - Patrick Reiterer - Jenzer/Iris - 1'27"943
- 10 - Edoardo Piscopo - Cram - 1'28"099
- 11 - Alessandro Kouzkin - Cram - 1'28"370
- 12 - Mihai Marinescu - AR - 1'28"502
- 13 - Henry Surtees - JVA - 1'29"044
- 14 - Kelvin Snoeks - AR - 1'29"422
- 15 - Zoel Amberg - JVA - 1'30"523



Mihai Marinescu

I tempi del 1° giorno lunedì 2 marzo

- 1 - Fabio Leimer - Jenzer - 1'26"136
- 2 - Sergey Afanasiev - JD - 1'26"375
- 3 - Josef Kral - JD - 1'26"393
- 4 - Simon Trummer - Jerez/Iris - 1'26"823
- 5 - Vladimir Arabadzhiev - JD - 1'26"861
- 6 - Mihai Marinescu - AR - 1'27"199
- 7 - Edoardo Piscopo - Cram - 1'27"233
- 8 - Alessandro Kouzkin - Cram - 1'27"436
- 9 - Pal Varhaug - Jenzer - 1'27"864
- 10 - Patrick Reiterer - Jenzer/Iris - 1'28"097
- 11 - Zoel Amberg - JVA - 1'28"264
- 12 - Kelvin Snoeks - AR - 1'28"751



Edoardo Piscopo

Voglio il tricolore

di Antonio Caruccio

Daniel Zampieri nato il 22 maggio del 1990 è uno dei piloti italiani emergenti che già da tempo si sono affacciati sulla scena internazionale del motorsport. Nel 2008, con il team BVM, Zampieri ha partecipato alla Eurocup di Formula Renault mentre per il 2009 è atteso il salto di categoria nel Formula 3 dove, oltre alla serie tricolore italiana, potrebbe anche correre all'estero. La decisione sarà presa a breve e coinvolgerà o la RP Motorsport o la BVM Target.

- Hai completato un 2008 un po' al di sotto delle aspettative essendo al tuo terzo anno in Formula Renault. Le premesse per una grande stagione nella F.Renault Italia c'erano, ma qualcosa non è andato per il verso giusto. Che cosa è mancato?

"Nei test precampionato della scorsa stagione pensavamo di essere al top, ma durante il campionato non è tutto andato per il verso giusto. Alcune volte il problema ero io, in altre occasioni invece qualcosa non andava nella macchina. E' semplicemente stata una combinazione di eventi che non hanno portato a raccogliere quello che ci eravamo prefissati. Non può essere colpa solo della monoposto o del pilota, così come quando si vince insieme, si perde anche insieme". ▶

segue a pag 16



- Oltre al Formula Renault Italia sei stato anche protagonista nell'Eurocup. Come valuti la tua stagione in ambito internazionale?

"Nell'Eurocup dopo la prima tappa di Spa dove ho raccolto un podio, ho pensato che fosse arrivato il momento giusto. Come pilota mi sentivo molto forte ed anche il team BVM si era dimostrato competitivo. Pensavo quindi di potermi sempre giocare la top five, ma nel cammino della stagione abbiamo trovato qualche imprevisto che ci ha impedito di lottare al vertice. In ambito nazionale invece ci sono stati alcuni problemi che andavano

oltre le nostre possibilità, quindi abbiamo dovuto prendere i risultati che sono arrivati".

- Cosa farai nel 2009?

"Cercherò di ottenere il risultato che tutti si aspettavano da me nel 2008, ossia la conquista del titolo tricolore, questa volta però nel campionato Formula 3. Voglio questo riscatto con tutte le mie forze. Sto ancora cercando di definire al meglio i dettagli, ma potrei rimanere con BVM nella serie tricolore, oppure fare sia la serie italiana sia quella spagnola con RP Motorsport".

- Hai avuto l'opportunità di instaurare negli anni un importante rapporto con il team BVM correndovi nel 2006 e nel 2008. Come ha influito questo sulla tua crescita professionale e in che modo sono cambiate le tue prestazioni?

"In questi anni ci siamo vicendevolmente conosciuti bene, quindi il rapporto con il team è molto buono. Adesso è arrivato per me il momento di cambiare categoria, ma i ragazzi della BVM mi hanno dato molto insegnandomi a capire il funzionamento della macchina".

- Parliamo un po' del test che hai effet-

Chi è Zampieri

Nato il 22 maggio 1990

2008 - 12° Eurocup F.Renault

2008 - 9° F.Renault Italia

2007 - 22° Eurocup F.Renault

2007 - 15° F.Renault Italia

2006 - F.Renault Italia

2006 - Eurocup F.Renault



tuato a Jerez; con RP hai ottenuto il miglior tempo al volante di una monoposto di Formula 3, un risultato molto positivo...

"Se il buongiorno si vede dal mattino, è andata benissimo direi. Il team si è molto impegnato e mi sono trovato bene a lavorare con loro".

- Quale differenza hai trovato tra la Dallara Formula 3 e la Tatuus del Formula Renault?

"La macchina del Formula 3 è incredibilmente più veloce rispetto al Formula Renault. Puoi intervenire sui freni, sul

cambio, su molti altri particolari che nel monomarca erano standardizzati per tutti, e quindi la capacità del team e dei tecnici risalta ancora di più nella rivalità tra squadre".

- Dal punto di vista tecnico invece come ti sei trovato nelle differenze tra le vetture del formula 3 italiano e quello spagnolo, come il motore Fiat e quello Toyota?

"Mi è sembrato che non ci fossero, almeno per i chilometri che ho percorso, differenze palesi. Il motore della serie italiana è più veloce nello sviluppo, mentre quello della serie iberica resta più bloccato"

- Le differenze tra la serie iberica e quella nazionale consistono anche nella tipologia degli pneumatici: da noi le Michelin, loro invece montano Dunlop. Tu come ti sei trovato?

"Le gomme Dunlop che usa la serie spagnola sono più costanti nel rendimento, sono molto dure; il divario tra il giro più veloce ed il passo gara è minimo. Le gomme Michelin, che per il momento vengono montate nella serie italiana, sono invece decisamente più performanti sul giro veloce, ma il divario sulla lunga distanza è maggiore".





“L’obiettivo? Sub

Dopo un positivo approccio con la categoria lo scorso anno, Federico Scionti (**nella foto**), si appresta a disputare la sua prima stagione completa nella Formula Renault 2.0 Italia. Con un trascorso importante nel karting internazionale, il pilota romano si è accordato con il team Tomcat Racing per prendere parte a tutti gli appuntamenti della serie tricolore, iniziando già alla fine del 2008 un intenso programma di test che lo

ha portato a macinare chilometri su chilometri, trovando subito un eccezionale affiatamento con la squadra di Carlo Dell’Orto: "Punto tutto sulla Formula Renault 2.0 Italia, perché reputo questo campionato molto selettivo e credo che rappresenti anche un’ottima vetrina in cui potersi mettere in luce. Nel corso del 2008 ho avuto modo di salire su diverse monoposto, ma credo che la scelta più giusta da

fare alla mia età sia proprio questa. Non lo nascondo, il mio obiettivo è di salire subito sul podio ed ovviamente vincere il titolo, ma cercherò di riuscirci con umiltà e per questo motivo, insieme alla squadra, stiamo lavorando duramente per presentarci alla prima gara di Monza nelle condizioni migliori per essere competitivi". Figlio d’arte - suo padre Carmelo alle spalle ha una carriera nelle categorie Turismo



Team al lavoro al Mugello

Continua il lavoro delle squadre della Formula Renault 2.0 Italia in vista della stagione 2009. Martedì 24 febbraio è stata la pista del Mugello teatro di una nuova giornata di test a cui hanno preso parte diversi team. Tra i responsi cronometrici di maggiore rilievo, quello fatto segnare dal giovane Marco Betti con la monoposto "targata" Facondini by Draco. In azione anche il suo compagno Romain Vozniak, prossimo al debutto nella serie tricolore. Ottimo anche il passo tenuto da Giacomo Barri (sia lui che Betti sono abbondantemente scesi sotto il tempo di 1'48"), al volante di una delle vetture portate in pista dalla Cram Competition. Con la compagine di Marcello Rosei era presente anche il 16enne Matteo Davenia, che non aveva mai in precedenza girato su questo circuito. Prima vera presa di contatto con il tracciato toscano anche per Federico Scionti con la Tomcat Racing. Con il Viola Formula Racing, per concludere, si è rivisto all'opera Andrea Amici, che aveva preso parte nel 2008 alla Winter Cup sempre con i colori della formazione piemontese.

rito sul podio”

e GT - Federico ha compiuto 16 anni lo scorso settembre ma, nonostante la sua giovane età, sembra possedere una grande determinazione e tanta voglia di fare bene... "Sono ottimista, anche perché da parte di Carlo Dell'Orto e di tutto il team ho trovato immediatamente un forte sostegno. So che vogliamo raggiungere lo stesso risultato e nulla sarà sicuramente lasciato al caso. Sarò agevolato dal fatto

di conoscere bene alcune piste. Ad eccezione di Misano e Mugello, ho già corso su tutti gli altri circuiti italiani. Budapest e Spa-Francorchamps costituiscono invece un'incognita". Appena due anni fa campione regionale kating del Lazio nella classe 100 Junior. Oggi candidato invece a difendere i colori italiani nella Formula Renault 2.0 Italia. Un "sogno" inseguito da tempo che in un certo senso comincia a concre-

tizzarsi adesso... "Sono molto contento di essere approdato in questa categoria, perché so bene che in passato ha lanciato tanti campioni. Spero che possa aprire anche a me le porte del professionismo. Rispetto i miei avversari e sono ben consapevole che alcuni di loro hanno più esperienza di me. Ma questo non mi crea timori e cercherò di andare dritto per la mia strada inseguendo sempre il massimo".

Una 908 per Pescarolo!



di Marco Cortesi

È stata resa nota dall'ACO la lista dei team invitati alla 24 Ore di Le Mans 2009. A destare scalpore la conferma di una 908 HDI gestita da Henri Pescarolo (a destra). Il campione francese, che già in passato era stato interessato a gestire una delle vetture di casa Peugeot, potrà finalmente contare su un turbodiesel V12 per puntare all'assoluta. A sua volta, Peugeot potrà contare sulla preziosa esperienza "pratica" di Pescarolo, cosa forse mancata nei tentativi precedenti. Alle cinque Audi, tre R15 ufficiali e due R10 di Colin Kolles, si affiancheranno quindi quattro Peugeot, oltre a tre Lola aggiornate da Aston Martin. Il team Charouz sarà ufficializzato come "Aston Martin Eastern Europe". Sempre in classe LMP1, Pescarolo schiererà anche una delle consuete vetture motorizzate Judd. Dentro anche le Ginetta-Zytek di LNT e Strakka Racing, oltre ad una Creation, una Epsilon Euskadi e alla Courage Epsilon Barazi. Due vetture saranno schierate da Courage-Oreca: spinte dai motori Judd-AIM, le vetture di Hugues De Chaunac rischieranno seriamente di essere schiacciate da una concorrenza ufficiale numerosa e determinata.

In classe LMP2, a lanciare la sfida saranno le tre Porsche RS. Confermato l'arrivo di Vitaphone, che si affiancherà all'Essex-Poulsen Racing e al team Goh (tutte e tre

le squadre dovrebbero essere supportate da Stoccarda). RML, KSM e Oak Racing difenderanno i colori Mazda, mentre Racing Box e Speedy schiereranno una vettura motorizzata Judd a testa. I posti restanti sono di ASM, Radical, e del Gstaad Auto Club di Karim Ojeh. A fare scalpore, l'assegnazione a riserva dei team Epsilon Barazi (protagonista con due vetture delle ultime edizioni), e WR-Salini. All'originale barchetta di Gerard Welter, da questa stagione motorizzata Zytek, non è bastato il DNA transalpino per ottenere un posto nella lista ufficiale.

In GT1, ben quattro Corvette, tra ufficiali GM e Alphanad, avranno il ruolo di favorite: tutte le altre squadre invitate potranno contare su una sola vettura. Per Aston Martin ci saranno Gigawave e JetAlliance (con la vettura superstita dai "saldi" autunnali), mentre da Russia e Giappone arriveranno le Murcielago di IPB Spartak e JLOC. Anche in questo caso, fuori a sorpresa una vettura di punta con bandiera francese, la Saleen S7-R Larbre.

La GT2 vivrà ancora una volta sul confronto Porsche-Ferrari. Le vetture italiane la faranno da padrone, con nove esemplari (una vettura a testa per AF Corse e BMS), mentre IMSA, Felbermayr e Flying Lizard schiereranno le nuove 997 RSR Evo. Una vettura a testa è stata ammessa per Aston Martin (la Vantage GT2 schierata da Paul Drayson) e Spyker.





55 iscritti
10 riserve

LMP 1

Audi Sport North America - Audi R15
Audi Sport Team joest - Audi R15
Audi Sport Team joest - Audi R15
Kolles - Audi R10
Kolles - Audi R10
Team Peugeot Total - Peugeot 908 HDi FAP
Team Peugeot Total - Peugeot 908 HDi FAP
Peugeot Sport total - Peugeot 908 HDi FAP
Pescarolo Sport - Peugeot 908 HDi FAP
Pescarolo Sport - Pescarolo LMP1
Team Oreca - Courage-Oreca LC70 (AIM)
Team Oreca - Courage-Oreca LC70 (AIM)
Team Signature - Courage-Oreca LC70 (Judd)
Aston Martin Racing - Aston Martin LMP1
Aston Martin Racing - Aston Martin LMP1
AME Eastern Europe - Aston Martin LMP1
Speedy Racing/Sebah - Lola-Aston Martin
Team LNT - Ginetta-Zytek 09S
Strakka Racing - Ginetta-Zytek 09S
Epsilon Euskadi - EE2-Judd
Creation Autosportif - Creation-Judd

LMP 2

Team Essex - Porsche RS Spyder
Team Goh - Porsche RS Spyder
Vitaphone Racing - Porsche RS Spyder
RML - Lola-Mazda Coupe
KSM - Lola-Mazda Coupe
Racing Box - Lola B09-80-Judd
Speedy Racing/Sebah - Lola B08/80-Judd
OAK Racing - Pescarolo-Mazda
OAK Racing - Pescarolo-Mazda
ASM - Gynetta-Zytek 09S
GAC Racing Team - Zytek 07S
Bruichladdich-Bruneau - Radical SR9

GT 1

Alphand Aventures - Corvette C6.R
Alphand Aventures - Corvette C6.R
Corvette Racing - Corvette C6.R
Corvette Racing - Corvette C6.R
Gigawave Motorsport - Aston Martin DBR9
JetAlliance Racing - Aston Martin DBR9
IBP Spartak Racing - Lamborghini Murcielago
JLOC - Lamborghini Murcielago

GT 2

IMSA Performance - Porsche 997 RSR
Felbermayr-Proton - Porsche 997 RSR
Flying Lizard - Porsche 997 RSR
AF Corse - Ferrari F430
Risi Competizione - Ferrari F430
Risi Competizione - Ferrari F430
Team Modena - Ferrari F430
Farnbacher - Ferrari F430
JMW Motorsport - Ferrari F430
Virgo Motorsport - Ferrari F430
BMS Scuderia Italia - Ferrari F430
JMB Racing - Ferrari F430
Drayson Racing - Aston Martin Vantage GT2
Spyker Squadron - Spyker C8 Laviolette

Riserve

Team Seattle Advanced - Ferrari F430
Endurance China Team - Porsche 997 RSR
Imsa Performance - Porsche 997 RSR
Barazi-Epsilon - Zytek 07S
Gerard Welter - WR-Zytek
Epsilon Euskadi - EE2-Judd
Team Felbermayr-Proton - Porsche 97 RSR
Spyker Squadron - Spyker C8 Laviolette
Larbre Competition - Saleen S7R
Racing Box - Lola B09/80-Judd

Finito il le

di Leopoldo Canetoli

Possiamo dire che sta uscendo dal letargo...Dopo l'impegnativa trasferta argentina, che ha laureato ancora una volta la Maserati Vitaphone campione FIA GT1, la serie si è presa una bella vacanza e solo ora, con la prima prova del calendario ai primi di maggio (e i test ufficiali ai primi di aprile) qualcosa comincia a muoversi, pur in un momento di crisi che ha colpito anche questa categoria. Poche quindi le certezze, molti i "rumours", scarsi gli annunci ufficiali. Non parla Michael Bartels, campione in carica assieme ad Andrea Bertolini, ma è certo che il team manager tedesco, innamorato della sua Maserati MC12 schiererà ancora la squadra con due vetture, una per lui e Bertolini, la seconda per Ramos e un altro pilota che dovrebbe sostituire Negro che correrà negli Stati Uniti. Si fa il nome di Alex Muller che ha provato la vettura a Hockenheim, ma anche in questo caso è una questione di sponsor. Quest'anno sembra arrivino in massa le Saleen. Due team hanno già annunciato la loro partecipazione con queste S7-R motorizzate Ford, con equipaggi molto interessanti. La Fullspeed Racing ha comunicato un programma a largo raggio che comprenderà il FIA GT1 e la Le Mans Series. Pilota di punta della squadra, quel Stephane Lemeret, 36 anni, due volte secondo a Spa, uno tra i piloti più esperti nella guida delle vetture a ruote coperte. Quindi per un Bouchut che sempre con la Saleen lascia il FIA GT1 (ma sarà vero, conoscendo i rapporti di amicizia con Stephane Ratel...) per andare a correre nella Le Mans Series, ecco un sostituto adeguato.

segue a pag 38



Altra squadra fortissima, a giudicare dal primo equipaggio, la cecoslovacca Plus Motorsport che all'Hilton di Praga ha recentemente presentato i suoi programmi con due vetture Saleen SR-7. L'equipaggio di punta sarà formato da Karl Wendlinger e Ryan Sharp (che con l'Aston Martin la stagione scorsa avevano dato del filo da torcere a tutti) mentre la seconda vettura sarà affidata al ceco Adam Lacko e a un altro pilota ancora da definire. Ancora non chiara la presenza delle Corvette C6R del team Phoenix, visto che sia Deletraz sia Hezemans stavano facendo l'occholino alla Le Mans Series. Ma alla fine qualche bella "corvettona" salterà fuori, visto che la vettura è tra le più competitive e tra le meno costose. Per una Aston Martin che sembra disinteressata a questa categoria (non si parla di Gigawave né di Jet Alliance, che si dedicherà a un programma più economico in GT3) e sarà presente solo alla 24 Ore di Le Mans, ecco in arrivo altre due vetture estremamente interessanti. La prima arriva dagli atelier svizzeri della Matech che già da anni è impegnata in GT3. Si tratta infatti di una Ford GT "evoluta" che comincerà a correre in GT1 con una preparazione secondo le specifiche FIA 2010. I primi test li ha già condotti Thomas Mutsch a Zolder in gennaio, e ne sono previsti altri. La macchina deriva dalla versione GT3 con motore e ali maggiorate e conoscendo la precisione degli svizzeri potrebbe essere una novità interessante.

L'altra novità viene da oltre Atlantico, da Giappone e si tratta della Nissan GT-R che da anni anima il campionato giapponese. La squadra corse nipponica Nismo ha deciso di affidarsi per questo debutto in GT1 alla Gigawave di Essex e schiererà una vettura affidandola a Michael Krumm (pilota Nissan) e Darren Turner (pilota Gigawave). Purtroppo la veloce berlinetta nipponica, per via dei regolamenti, dovrà rinunciare a quella che era la sua arma principale, la trazione integrale elettronica, verrà ridimensionata e privata del biturbo. Per partecipare al FIA prenderà in prestito dalla sorellina che corre in Super GT il motore V8 che ha comunque caratteristiche interessanti. Ed è un peccato che per il momento l'equipaggio sia iscritto a solo quattro prove e quindi in pratica correrà fuori classifica. All'appello per il momento mancano le Lamborghini Murcielago che non è escluso si facciano avanti tra qualche tempo. Tra le novità regolamentari di spicco la decisione che è stata presa di non attribuire il doppio punteggio nella 24 Ore di Spa. Il che significa che diversi concorrenti, non in gara per il titolo, potrebbero anche evitare di andare a correre la 24 Ore belga che come è noto costa, di ricambi e spese, come almeno tre gare della serie.



Ancora incerta la presenza della MC12 del team Vitaphone



Bruni e Vilander con La Ferrari AF Corse nel GT2



La Citation Cup si accomoda nel GT2



Ancora una novità che interessa soprattutto i gentleman è quella che la Citation Cup passa ora in GT2. Per la categoria cadetta ovviamente si parla sempre e solo della lotta Ferrari-Porsche, anche se al momento le berlinette tedesche, pur aggiornate 2009, saranno solo un paio di fronte a un grosso numero di Ferrari 430. Due le squadre professionali che schiereranno le Porsche GT3 2009: la Prospeed belga che avrà dalla Porsche due piloti ufficiali del calibro di Emmanuel Collard e Richard Westbrook e la Trackspeed inglese che ha un programma GT2 e GT3. La Ferrari da battere sarà ancora una volta quella della AF Corse di Amato Ferrari con i campioni in carica Gimmi Bruni e Toni Vilander. Anche questa vettura avrà

qualche aggiornamento che Bruni ha provato recentemente a Vallelunga. Al loro fianco i sudamericani Luis Perez Compac e Matias Russo che dopo la bellissima vittoria in patria hanno deciso di assaggiare anche le gare americane e andranno a correre anche a Sebring. Con le Ferrari 430 ancora la Scuderia Italia, la CR Scuderia inglese e la Ecosse. E forse anche la Virgo inglese, quest'ultima probabilmente con le Dunlop che hanno dimostrato di essere estremamente competitive nella Le Mans Series. In ultima, grande attesa, la BMW Alpina B6 che potrebbe essere una bella sorpresa anche se la vettura, nella preparazione per questa categoria, è ancora molto acerba.

Arriva Godzilla

Soprannominata dai fan "Godzilla", la Nissan GT-R è pronta a debuttare nel FIA GT, adottando i regolamenti del futuro Mondiale GT1



È qui la festa

Alfredo Filippone

Tra un mese e mezzo si rimetterà in moto l'International GT Open (prima, però, ci sarà il test collettivo di metà marzo), pronto quest'anno a fare un ulteriore salto di qualità nel panorama delle gare GT2 e GT3, dove il primato del FIA GT comincia a traballare. La serie di Jesús Pareja, al quarto anno di vita, continua a puntare sul concreto: lo spettacolo e i costi ridotti sono una ricetta che si è rivelata vincente. Com'è nella filosofia della GT

Sport, non si annunciano stravolgimenti di sostanza: la categoria GTA (GT2) passa a chiamarsi Super GT, la gara del sabato avrà una durata di 70 minuti circa (potrà essere effettuato un rifornimento di 25 litri) e la scaletta degli handicap per le GTS (le GT3) viene allineata su quella delle Super GT (15, 10 e 5 secondi per i primi tre di ogni gara). Per il resto, i tecnici della GT Sport stanno finalizzando le misure tecniche volte ad accettare le vetture conformate alle norme FIA 2009 senza penalizzarle troppo rispetto al parco

macchine esistente, che rappresenterà comunque il grosso del plotone. Otto le gare in calendario, con alcuni circuiti nuovi per la serie (Imola, Portimao, Donington), tutti molto esaltanti, mentre, con molto buon senso, è stato rimandato il progetto di correre in Qatar. Sul fronte delle presenze, il GT Open non sembra patire della crisi economica mondiale, anzi probabilmente ne verrà beneficiato, visto che sono parecchi i team e i piloti, anche di primo piano, che sbarcheranno nella serie da campionati più blasonati



ma più cari e con minor visibilità. E' il caso di Imsa Performance e di JMB, per fare solo due esempi già certi. Con le tre 997 dell'Imsa, che avrà Pilet e Belloc fra i piloti, la Porsche incrementa le sue chances, sinora concentrate sull'Autorlando, che ripropone Lietz-Roda come equipaggio di punta. In forza, come sempre, le Ferrari F430, con i top team abituali: Playteam (che ripropone Gião-Couceiro e deve definire il nuovo compagno di Montermini), Advanced Engineering, EdilCris e Trottet (che affiancherà a

Fässler un'altro top driver elvetico). Non mancheranno le "esotiche" SunRed a motore Judd, mentre sono in arrivo novità come la Gallardo GT2 (per conto della Mik Corse), probabilmente anche l'Audi R8 e non si dispera di vedere la fantomatica Aston Martin GT2. Più varia, come da copione, la categoria GTS, dove si daranno battaglia le varie Lambo, Corvette, Aston, Ferrari e Porsche, mentre rientrano in forza le Viper col nuovo team di Romagnoli. In poche parole, la festa è pronta.

“Sul fronte delle presenze, il GT Open non sembra patire della crisi economica mondiale, anzi probabilmente ne verrà beneficiato, visto che sono parecchi i team e i piloti, anche di primo piano, che sbarcheranno nella serie da campionati più blasonati ma più cari e con minor visibilità”





Caccia a

Massimo Costa

Domenica 8 marzo inizia il campionato WTCC. Come da tradizione, la prima tappa sarà in Brasile, sul circuito di Curitiba, località che vedrà svolgersi nello stesso weekend la seconda prova dell'International Rally Championship. Il WTCC diventa sempre più mondiale e nel calendario 2009 ha inserito una tappa in Africa con la doppia gara sul tracciato cittadino inedito di Marrakech, in Marocco. Sud America, Centro America, Africa, Europa, Asia, la serie per vetture Turismo si sta espandendo a macchia d'olio. Peccato però che il numero dei costruttori

presenti continui ad essere ristretto a tre nomi: BMW, Chevrolet e Seat, cui si aggiunge la folkloristica Lada ed è attesa la Honda, seppure in versione privata col neonato team di Adrian Campos. Di tanto in tanto escono notizie, che appaiono lanciate ad arte, di un interessamento nei confronti della categoria da parte di Peugeot, di Volvo, di Toyota, di questo e quello, ma puntualmente nulla accade. E ai nastri di partenza sono sempre i soliti noti. Il leit motiv della stagione 2009 è il seguente: chi batterà la Seat, campione in carica? O meglio: qualcuno riuscirà a sconfiggere quelle Leon a motore diesel che nel 2008 l'hanno fatta da

padrone? La BMW ha lavorato sodo durante l'inverno ed appare piuttosto in forma con la 320si mentre la Chevrolet, che presenta la nuova Cruze, è in ritardo. Tra le novità, il biocarburante fornito dalla italiana Panta, la qualifica che sarà divisa in due parti (i primi 10 del primo segmento si contenderanno la pole in una seconda fase), e una nuova distribuzione dell'odioso sistema delle zavorre, che sarà a compensazione a partire dalla terza tappa in Marrakech. Un particolare calcolo sulle medie delle prestazioni di ogni modello, porterà le vetture più lente, con un divario superiore ai 4 decimi dal più rapido, a scaricare peso.



Il calendario 2009

- 8 marzo – Curitiba – Brasile
- 22 marzo – Puebla – Messico
- 3 maggio – Marrakech – Marocco
- 17 maggio – Pau – Francia
- 31 maggio – Valencia – Spagna
- 21 giugno – Brno – Repubblica Ceca
- 5 luglio – Porto – Portogallo
- 19 luglio – Brands Hatch – Gran Bretagna
- 6 settembre – Oscherleben – Germania
- 20 settembre – Imola – Italia
- 1 novembre – Okayama – Giappone
- 22 novembre – Macao – Macao



Sul divano davanti alla TV

- Mercoledì 3 marzo ore 23 – Anteprima Eurosport
- Sabato 7 marzo ore 20 – Qualifica diretta Eurosport
- Domenica 8 marzo ore 13.30 – Warm up diretta Eurosport 2
- Domenica 8 marzo ore 16.45 – Gara 1 diretta Eurosport 2
- Domenica 8 marzo ore 19 – Gara 1 replica Eurosport
- Domenica 8 marzo ore 19.45 – Gara 2 diretta Eurosport
- Martedì 10 marzo ore 23 – Magazine su Eurosport

...lla Seat

SEAT A testa alta contro le restrizioni

Chi vince troppo nel WTCC, chi lavora meglio sulle vetture, viene penalizzato. La Seat non è sfuggita a questa regola. E per la stagione 2009 ha dovuto adeguare i propri motori alle nuove regole volute dalla FIA per i turbodiesel. Regole limitative, con il numero dei giri del propulsore ridotto a 4100 mentre il restrittore dell'aria è passato da 35 a 34 millimetri. Nel corso dell'inverno la Seat ha effettuato numerosi test con le Leon per rimediare alla tagliola impostale e per non farsi mancare nulla ha provato anche una versione del motore a benzina. Ma a quanto pare, il diesel rimane superiore. Nei test sono stati provati vari pesi delle zavorre oltre a una serie di mappature. Per quanto riguarda il fronte piloti, nessuna novità. Tutti confermati con in testa il campione 2008 Yvan Muller. Sul fronte dei team, la Oreca prosegue la proficua collaborazione con Seat.



Piloti

Yvan Muller

Gabriele Tarquini

Rickard Rydell

Jordi Gené

Tiago Monteiro



BMW Con il Leon nel mirino

Dimenticare il 2008. Partono da qui i tedeschi che proseguono con lo schierare tre squadre ufficiali affidate alle mani di Schnitzer, Ravaglia e Mampaey. I test invernali hanno evidenziato una certa crescita della 320si affidata ad Augusto Farfus. Le vetture di Monaco di Baviera sono spinte da motori a benzina e nel corso del 2008 i vertici della Casa non hanno mancato di farsi sentire presso la FIA per la superiorità mostrata dai propulsori diesel, causando non poche tensioni. Sulla vettura di Zanardi verrà impiegato, novità assoluta, il cambio sequenziale. Vedremo inoltre una nuova colorazione delle BMW ufficiali mentre soltanto a Marrakech le 320si avranno una inedita versione del cofano e del paraurti, provate negli ultimi test di Valencia. Per quanto riguarda i piloti, solamente una variazione: è stato lasciato libero Felix Porteiro, che si è accasato nel Proteam, per far posto a un altro spagnolo, Sergio Hernandez.



Piloti

Andy Priaulx

Jorg Muller

Augusto Farfus

Alex Zanardi

Sergio Hernandez



CHEVROLET

La Cruze già in affanno

Addio Lacetti, benvenuta Cruze. Ma alla luce dei primi test viene da chiedersi se questo cambio di modello (la Lacetti aveva raggiunto un buon livello di competitività) possa apportare qualche vantaggio alla Chevrolet. L'aerodinamica sembra essere il punto negativo della Cruze, piuttosto ingombrante, tant'è che in velocità massima lascia alla Lacetti 8 km/h. Per questo si sta cercando di affinare la carrozzeria e dovrebbero essere presenti a Curitiba nuovi paraurti anteriori e posteriori. Inoltre, i test sono spesso stati ostacolati dal maltempo, non il massimo per una vettura nuovissima che deve percorrere chilometri su chilometri. La Cruze non pare quindi in grado, al momento, di potersi inserire nella bagarre tra BMW e Seat. Il team incaricato della gestione in pista è sempre quello di Ray Mallock mentre i tre piloti del 2008 sono stati confermati.





Piloti

Alain Menu
Nicola Larini
Robert Huff



Kyle Busch, rimonta da brivido

Marco Cortesi

Dopo la delusione di Daytona ed il terzo posto di Fontana, Kyle Busch centra la prima vittoria 2009 a casa sua, a Las Vegas. Il pilota del team Gibbs, autore della pole, ha recuperato dal fondo della griglia, dove era finito per il cambio del motore, finalizzando la propria rimonta con un gran sorpasso a Clint Bowyer e Jeff Burton, che hanno chiuso al secondo e terzo posto. Partito a sua volta dal fondo, David Reutimann ha concluso al quarto posto. Ottimo

Bobby Labonte, quinto davanti a Jeff Gordon, in piena lotta per la vittoria fino ad un errore in ingresso pit-lane (e alla conseguente esplosione di uno pneumatico). Sfortuna per Matt Kenseth, rimasto coinvolto dalla serie di rotture al motore che stavolta ha coinvolto il team Roush e che stranamente continua a toccare i top team, mentre un errore in pit-lane ed un testacoda hanno cancellato dalle prime posizioni Jimmie Johnson. Buone prove sono arrivate anche da Joey Logano, tredicesimo e convincente, e David Gilli-

land, sulla Chevy TRG. Gara sfortunata per Max Papis. Dopo aver compiuto una vera impresa qualificandosi in ventiseiesima posizione tra ben 51 iscritti, Max ha evitato guai, tenendosi in coda al gruppo, e perdendo poi terreno per una riparazione nell'area garage. La prima gara su ovale di Mad Max si è chiusa a trentaseiesimo posto, con la Chevy GEICO numero 13 riuscita comunque a vedere il traguardo. Obiettivo fondamentale da perseguire, in tempi di test vietati, per ogni nuovo team.

Partire dal fondo non ha fermato Kyle Busch. Buone le prove di Bowyer, Burton, Reutimann e Labonte

**L'ordine di arrivo,
domenica 1 marzo 2009**

- 1 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 285
- 2 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 285
- 3 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 285
- 4 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 285
- 5 - Bobby Labonte (Ford) - HOF - 285
- 6 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 285
- 7 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 285
- 8 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 285
- 9 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 285
- 10 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 285
- 11 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 285
- 12 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 285
- 13 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 285
- 14 - David Gilliland (Chevrolet) - TRG - 285
- 15 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 285
- 16 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 285
- 17 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 285
- 18 - David Stremme (Dodge) - Penske - 285
- 19 - Regan Smith (Chevrolet) - Furniture Row - 285
- 20 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 285
- 21 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 285
- 22 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 285
- 23 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 285
- 24 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 285
- 25 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart/Haas - 283
- 26 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart/Haas - 283
- 27 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 283
- 28 - John Andretti (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 283
- 29 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 283
- 30 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 282
- 31 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 281
- 32 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 281
- 33 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 281
- 34 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 278
- 35 - Paul Menard (Ford) - Yates - 269
- 36 - Max Papis (Toyota) - Germain - 258
- 37 - Todd Bodine (Toyota) - Gunselman - 227
- 38 - Brad Keselowski (Chevrolet) - Hendrick - 221
- 39 - Aric Almirola (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 143
- 40 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 121
- 41 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 102
- 42 - David Ragan (Ford) - Roush - 72
- 43 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 6

La classifica

1. Jeff Gordon 459; 2. Bowyer 441; 3. Kenseth 419; 4. Biffle 419; 5. Reutimann 458; 6. Kyle Busch 405; 7. Kurt Busch 393; 8. Stewart 379; 9. Edwards 377; 10. Bobby Labonte 360; 11. Harvick 351; 12. Waltrip 346.

**La cronaca
Giro dopo giro**

Inizia malissimo la gara di Brad Keselowski che, poco dopo la partenza (l'avvio dei motori è dato nientemeno che da Carroll Shelby), perde il controllo della quinta Chevy Hendrick e va a muro. Denny Hamlin è coinvolto dal rallentamento che segue, mentre Matt Kenseth ha seri problemi al motore, che esplose poco dopo. Un testacoda di Bodine coinvolge anche Elliott Sadler e Marcos Ambrose: due "caution" in 7 giri. Senza Kyle Busch davanti, Jimmie Johnson parte alla grande e se ne va nei primi 35 giri distanziano Kurt Busch, Kevin Harvick e David Stremme. Gran rimonta di Carl Edwards, che al giro 44 si porta in seconda piazza. Il lungo stint con bandiera verde è un problema per Max Papis, così come per gli altri piloti nelle retrovie, che vengono raggiunti e doppiati. Poco dopo il cinquantesimo giro, iniziano i pit-stop con bandiera verde. Anche per colpa della particolare conformazione della pitlane, diversi piloti sono "pizzicati" fuori dai limiti di velocità, incluso Dale Earnhardt Jr. Le fasi seguenti sono abbastanza lineari. Nella seguente caution, Kurt Busch si riporta al secondo posto mentre Kyle Busch effettua una sosta supplementare. Un altro motore Roush si spegne al giro XX sulla vettura di David Ragan. Dopo la seconda sosta, Johnson non è più in testa a causa della varietà di strategie. Diverse vetture che hanno rabboccato il carburante senza cambiare le gomme, alcuni hanno sostituito solo le coperture esterne. Al giro 96, Stremme è spedito a muro da Edwards: stavolta è Jeff Gordon a uscire per primo dai box, davanti a Kurt Busch e Johnson, ma davanti a tutti si porta Biffle, che non si è fermato, mentre Montoya viene spinto nel muro da Burton. Mark Martin è bloccato ancora una volta dalla rottura del motore. Greg Biffle finalmente si ferma, ma lo fanno anche tutti gli altri. La tattica è stata vincente,

anche se a riportarsi in testa è, di poco, Jimmie Johnson. La settima e l'ottava caution arrivano per due errori di Reed Sorenson e Aric Almirola. Ne approfittano Earnhardt e Speed, che si riportano a pieni giri. Al giro 150, le quattro gomme nuove montate da Jeff Gordon lo aiutano a conquistare la testa, ma un'altra strategia differenziata porta Burton davanti a tutti. Con 84 giri al termine, Papis è ai box per un problema tecnico, mentre Burton, inaspettatamente, respinge gli attacchi di Johnson e resta al top.

A 66 giri dal termine, pit stop e due gravi errori per Gordon e Johnson. Il primo manca la pitlane, spiatteggia l'anteriore sinistra che esplose in pochi secondi, il secondo arriva "lungo" nella piazzola del cambio. Entrambe le vetture, che avevano dominato la corsa, sono sotto di un giro. Burton rimane primo davanti a Bobby Labonte, ma per poco, perché Kyle Busch, partito dal fondo, completa la rimonta e si porta a condurre con grande semplicità. A 36 dalla conclusione, la corsa può trasformarsi in un'economy run. Tutti cercano di conservare il carburante, ma quando la pacecar torna in pista per un detrito sul tracciato, solo Clint Bowyer sceglie di non fermarsi. Jimmie Johnson intanto è ancora lungo ai pit, stavolta per evitare un contatto. Gordon, che con una Chevy rattoppata era rientrato nella top-10, guadagna altre posizioni. Riparte terzo, dietro a Bowyer e Burton, ma Kyle Busch è troppo in palla. Una guida spettacolare lo porta dal quinto al primo posto, conquistato con un sorpasso implacabile. Un violento botto di Paul Menard, e un testacoda di Johnson, ormai troppo nervoso, trasformano il finale in uno shootout da 3 giri. Kyle Busch si prende il primo successo del 2009, davanti a Bowyer e Burton, dopo essere partito dal fondo. Grande rimonta anche per Reutimann, quarto, mentre Bobby Labonte completa la top-5. Per Max Papis, rientrato in pista dopo una riparazione, c'è il 36esimo posto.

MOMENTO CLOU

Jeff Gordon arriva lungo all'ingresso della pitlane e spiatteggia le gomme: l'anteriore destra esplose prima che possa rientrare ai box. Nel frattempo, Jimmie Johnson (nella foto) manca la sua piazzola. E' la fine della grande giornata del team Hendrick...



*Una versatilità
incredibile
quella di Kyle
Busch: 13
vittorie Cup
su 13 circuiti
differenti*





Ciclone Al

Uno strepitoso Jean Alesi lascia Dubai con due vittorie e rientra in gioco per la vittoria finale nel campionato Speedcar. L'ex ferrarista (a destra con Frentzen), secondo in qualifica, in gara 1 si è imposto vincendo la tenace resistenza di Christopher Zochling, in gara 2 si è reso

protagonista di una entusiasmante rimonta che lo ha portato dalla quarta fila al gradino più alto del podio. Rimane in cima alla classifica generale Gianni Morbidelli che ha conquistato a Dubai un 7° e un 2° posto. Weekend storto per Vitantonio Liuzzi che non ha potuto incamerare

neanche un misero punto. Il pescarese è stato travolto dai problemi tecnici della sua vettura e da un paio di incidenti nelle due corse, nei quali è risultato totalmente incolpevole. Al traguardo in entrambe le corse Thomas Biagi e Marco Melandri, ma questa volta non hanno graffiato.

MOMENTO CLOU - Gara 2

Al 16° giro Alesi raggiunge dopo una notevole rimonta dalla ottava posizione il leader Morbidelli e lo infila alla curva 12 andando a vincere



MOMENTO CLOU - Gara 1

Il via lanciato ha favorito Alesi che ha subito superato, non senza polemiche, il poleman Zochling tenendo poi la testa per tutti i 24 giri



Gara 1

Nella prima corsa, Alesi ha duellato per tutti i 24 giri con Christopher Zochling, autore della pole. Il francese ha guadagnato la testa al via, ma la partenza lanciata ha provocato qualche polemica. Alesi è infatti stato incolpato di aver superato l'austriaco prima della linea bianca del traguardo. Il francese si è però difeso sostenendo che Zochling ha frenato e che lui, pur frenando a sua volta, non ha potuto far nulla per finirgli davanti. Alesi è quindi arrivato alla prima curva con maggiore slancio prendendo il comando della corsa davanti a Zochling, Liuzzi, Frentzen, Herbert e Morbidelli. Alla curva 12, Frentzen è passato terzo ai danni di Liuzzi, ma il tester della Force India ha subito replicato e al giro seguente ha superato il tedesco alla curva 10. Afflitto da noie al differenziale, Liuzzi non riusciva a tenere la giusta traiettoria in curva, così a un certo punto ha girato largo aprendo la porta a Frentzen ed Herbert. Al 9° giro, il weekend tribolato di Liuzzi ha avuto il suo apice quando il compagno di team Al Maktoum lo ha centrato provocandogli una foratura. Davanti, Alesi intanto aveva allungato su Zochling fino a conquistare un vantaggio di 3" a metà gara. Ma l'austriaco ha spinto forte nel finale e approfittando anche di un progressivo e fastidioso sovrasterzo sulla vettura di Alesi, ha ridotto lo svantaggio a soli 6 decimi. Ma il francese, che ha sofferto molto il caldo, ha resistito tenendo il primo posto. Terza piazza per Frentzen, che ha perso la seconda marcia. Quarto David Terrien, alla sua prima apparizione con la vettura del team Durango. Quinto il campione in carica Johnny Herbert. Marco Melandri ha imitato la gara 1 del Bahrain viaggiando nelle retrovie e finendo anche in testacoda quando era ottavo e pregustava la pole per gara 2. Morbidelli non è mai stato protagonista ma ha recuperato punti importanti, Liuzzi dopo il cambio gomme ha concluso dodicesimo pagando caro il pessimo rendimento della sua vettura, brillante a Losail, disastroso a Dubai.

esi



Gara 2

Nella prima corsa, Alesi ha duellato per tutti i 24 giri con Christopher Zochling, autore della pole. Il francese ha guadagnato la testa al via, ma la partenza lanciata ha provocato qualche polemica. Alesi è infatti stato incolpato di aver superato l'austriaco prima della linea bianca del traguardo. Il francese si è però difeso sostenendo che Zochling ha frenato e che lui, pur frenando a sua volta, non ha potuto far nulla per finirgli davanti. Alesi è quindi arrivato alla prima curva con maggiore slancio prendendo il comando della corsa davanti a Zochling, Liuzzi, Frentzen, Herbert e Morbidelli.

Alla curva 12, Frentzen è passato terzo ai danni di Liuzzi, ma il tester della Force India ha subito replicato e al giro seguente ha superato il tedesco alla curva 10. Afflitto da noie al differenziale, Liuzzi non riusciva a tenere la giusta traiettoria in curva, così a un certo punto ha girato largo aprendo la porta a Frentzen ed Herbert. Al 9° giro, il weekend tribolato di Liuzzi ha avuto il suo apice quando il compagno di team Al Maktoum lo ha centrato provocandogli una foratura. Davanti, Alesi intanto aveva allungato su Zochling fino a conquistare un vantaggio di 3" a metà gara. Ma l'austriaco ha spinto forte nel finale e approfittando anche di un progressivo e fastidioso sovrasterzo sulla vettura di Alesi, ha ridotto lo svantaggio a soli 6 decimi. Ma il francese, che ha sofferto molto il caldo, ha resistito tenendo il primo posto. Terza piazza per Frentzen, che ha perso la seconda marcia. Quarto David Terrien, alla sua prima apparizione con la vettura del team Durango. Quinto il campione in carica Johnny Herbert. Marco Melandri ha imitato la gara 1 del Bahrain viaggiando nelle retrovie e finendo anche in testacoda quando era ottavo e pregustava la pole per gara 2. Morbidelli non è mai stato protagonista ma ha recuperato punti importanti, Liuzzi dopo il cambio gomme ha concluso dodicesimo pagando caro il pessimo rendimento della sua vettura, brillante a Losail, disastroso a Dubai.

L'ordine di arrivo di gara 1, venerdì 27 febbraio 2009

- 1 - Alesi - HPR - 24 giri 41:15.994
- 2 - Zochling - Continental Circus - 0.703
- 3 - Frentzen - Lavaggi - 11.222
- 4 - Terrien - Durango - 11.778
- 5 - Herbert - JMB - 16.478
- 6 - Al Maktoum - UP - 17.829
- 7 - Morbidelli - Palm Racing - 34.677
- 8 - Pasini - JMB - 38.057
- 9 - Biagi - Palm Beach - 39.882
- 10 - Melandri - Lavaggi - 50.412
- 11 - Lee - HPR - 53.845
- 12 - Liuzzi - UP Team - 1 giro

L'ordine di arrivo di gara 2, sabato 28 febbraio 2009

- 1 - Alesi - HPR - 24 giri 41:26.780
- 2 - Morbidelli - Palm Racing - 3.839
- 3 - Herbert - JMB - 5.608
- 4 - Frentzen - Lavaggi - 7.187
- 5 - Terrien - Durango - 12.883
- 6 - Biagi - Palm Beach - 18.160
- 7 - Lee - HPR - 25.441
- 8 - Melandri - Lavaggi - 35.281
- 9 - Pasini - JMB - 41.962
- 10 - Zochling - Continental Circus - 1:41.270
- 11 - Azzam - UP Team - 1 giro
- 12 - Charles - Continental Circus - 1 giro

Il campionato

1. Morbidelli 47; 2. Herbert 40; 3. Alesi 38; 4. Frentzen 36; 5. Liuzzi 29.

Ciuffi di gloria

Atmosfera perfetta, luoghi pieni di fascino. E la gara, l'ultimo atto della serie Raceday Terra, che si è conclusa con la vittoria parziale di Danilo Colombini, mentre il primo della classifica e secondo nella classifica generale della gara alla fine è risultato il toscano Paolo Ciuffi. Dopo la partenza cerimoniale del sabato sera dall'antico paesino di Anghiari, quello della famosa battaglia dipinta da Leonardo, la gara è entrata nel vivo quando i 111 equipaggi iscritti si sono raccolti a Pieve Santo Stefano, per il primo dei quattro passaggi sulla prova speciale sterrata scelta dagli organizzatori. Poco dopo la partenza dei primi equipaggi una leggera pioggia ha accompagnato tutta la gara. Il premio "Piero Baggio" per il miglior pilota under 23, che comprende anche un corso di guida presso la Scuola Federale CSAI, è andato questa volta a Liberato Sulpizio.



Raceday Ronde Terra era composta da 4 gare: Ronde delle Marche, Prealpi Master Show, Ronde Liburna, più la finale. Il regolamento prevedeva che fra gli iscritti alla serie che avessero partecipato ad almeno due delle tre gare preliminari, l'85% ottenesse accesso alla finale, la 3. Ronde Valtiberina. Tutti sono partiti con punteggio azzerato. Nella foto Bentivogli, quarto nella finale ma secondo nella serie

“È stata davvero una bella manifestazione, e anche molto combattuta. Peccato non aver vinto anche la gara, come era già successo alla Ronde delle Marche, ma il mio obiettivo era soprattutto il Raceday Terra. Una bella formula, che spero venga ripetuta in futuro”
Paolo Ciuffi

L'ordine di arrivo, domenica 1 marzo 2009

1. Colombini-Bizzocchi (Peugeot 307 WRC) in 23'01.1
2. Ciuffi-Castiglioni (Subaru Impreza WRC) a 41"8
3. "Dedo"-Daddoveri Peugeot 207 S2000) a 1'08"1
4. Bentivogli-Innocenti (Subaru Impreza Sti) a 1'15"09
5. Erdi-Penderik (Subaru Impreza WRC) a 1'17"15
6. Marchetti-Giannini (Ford Focus WRC) a 1'19"2
7. Arminen-Nikkola (Subaru Impreza Sti) a 1'19"9
8. Pierangioli-Bioletti (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 1'23"7
9. Tempestini-Pulpea (Subaru Impreza WRC) a 1'38"4
10. Marrini-Braga (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 1'40"9

Classifiche Raceday Ronde Terra 2008/2009

1. Ciuffi-Castiglioni (Subaru Impreza WRC)
2. Bentivogli-Innocenti (Subaru Impreza Sti)
3. Marchetti-Giannini (Ford Focus WRC)
4. Pierangioli-Bioletti (Mitsubishi Lancer Evo IX)
5. Tempestini-Pulpea (Subaru Impreza WRC)

2° Raggruppamento (N1 – N0 – N2)
Chiusura Marco (Honda Civic)

3° Raggruppamento (N3)
Zille Enrico (Opel Astra OPC)

4° Raggruppamento (N4 – S2000)
Piereangioli Valter (Mitsubishi Lancer Evo IX)

6° Raggruppamento (Ak-A9-A10-A6-K10-S2000)
Vescovi Enzo (Suzuki Ignis)

7° Raggruppamento (A7 – K11 – R3)
Ruoso Giuliano (Opel Astra OPC)

8° Raggruppamento (A8 – WRC)
Ciuffi Paolo (Subaru Impreza WRC)

Under 23
Sulpizio Liberato (Renault Clio Williams)
Premio Piero Baggio e Corso di Guida Scuola Federale CSAI



Secondo a Sansepolcro, Paolo Ciuffi si è aggiudicato il trofeo Racedey Terra

Ruote nel

Campione del mondo nel 1978 con la Lotus



Mario Andretti L'eroe dei due mondi

di Carlo Baffi

“Piedone”, “Eroe dei due mondi”, o più modernamente “Super Mario”, come l'eroe dei videogames. Tanti nickname, per un protagonista mondiale del motorsport. Dal nuovo al vecchio continente, perché quello di Mario Andretti può considerarsi quasi un percorso inverso rispetto agli altri. Statunitense d'adozione, ma italiano nell'animo. Mario nasce infatti il 28 febbraio del '40 a Montona, un piccolo paese dell'Istria. Dopo il '45, col passaggio di quella terra alla Jugoslavia, la sua famiglia si trasferisce dapprima in un centro profughi presso Lucca, poi emigra oltre oceano. È il 1955 e il futuro campione, ancora 15enne, lavora col fratello Aldo presso la pompa dello zio a Nazareth, un piccolo paese della Pennsylvania dove ancora oggi ha la sua elegante residenza. I due ragazzi sono animati da una grande passione per le gare automobilistiche e se Aldo smette di correre quasi subito, Mario continua. Debutta nel '58, con vetture di produzione prima e le ruote scoperte poi. La classe ▶

segue a pag 60



Primo a Indianapolis nel 1969 con la STP di Andy Granatelli



Mario Andretti con Franco Lini, decano dei giornalisti del motore nel dopoguerra

Foto Archivio
Actualfoto

tempo



Ruote nel

emerge subito: vince la 500 Miglia di Daytona nel 1967, la 24 Ore omonima e si mette in luce nella mitica 500 Miglia di Indianapolis. È un giovane campione quando sbarca in F.1, nel GP di casa a Watkins Glen nel 1968. Come alfiere della Lotus, compagno di scuderia del titolato Graham Hill, cala subito l'asso centrando la pole al debutto. In gara si ritira per noie alla frizione, ma ormai ha rotto il ghiaccio e si conferma una star vincendo a Indianapolis nel '69. Sempre in quella stagione, disputa tre gare per Colin Chapman. Nel '70 è al volante di una March e nel 1971 arriva "l'offerta che non si può rifiutare". È quella della Ferrari. Il Drake che offre di guidare sia le monoposto sia le vetture sport. Una scelta azzeccata, perché l'italo americano vince al suo debutto con la rossa in Sud Africa, rimontando Stewart, Amon e Regazzoni. Purtroppo il biennio che segue è parco di successi; la 312B e B2, faticano a contrasta-

re i rivali d'oltre Manica. Delusioni compensate dai successi al volante della 312P a Daytona, Sebring, Watkins Glen, Brands Hatch, che lanciano il Cavallino verso il mondiale Marche Sport. Categoria in cui si afferma anche con l'Alfa Romeo 33, nella 1000 Km di Monza del '74, insieme a Merzario.

Trascorso il 1973 negli States, torna nel Circus l'anno dopo con la Parnelli, una vettura americana motorizzata Ford. Un'esperienza che termina nel 1976, quando alla Lotus, dimostra ancora quanto vale. Nel '77 vince quattro GP tra cui quello d'Italia. *"Un sogno. È la corsa che m'ha dato la più grande soddisfazione"*, dirà anni più tardi Andretti. Una Monza, in cui l'anno dopo il destino sarà cinico e baro. Proprio nel giorno in cui conquista l'iride, perde la vita il compagno rivale Ronnie Peterson, in seguito all'incidente verificatosi nei primi metri del GP del 1978. Resta alla Lotus fino al 1981 anche se la scuderia sten-

ta, per passare successivamente all'Alfa Romeo, senza però aver miglior fortuna. In molti parlano di inesorabile declino, quando ecco che arriva l'impenata. È il 1982, la Ferrari ha perso prima Villeneuve perito a Zolder e poi Pironi infortunatosi gravemente ad Hockenheim. Il Drake lo chiama a sorpresa per affiancare Tambay nella gara monzese. Sulla 126 C2 turbo, Mario stupisce tutti con la pole ed il terzo posto in gara. Il round di casa a Las Vegas, segna il suo definitivo addio alla F.1. Prosegue nella F.Indy, salvo qualche avventura alla 24 ore di Le Mans, anche in coppia col figlio Michael. Nel '94 decide di appendere definitivamente il casco al chiodo a Laguna Seca, con 879 gare all'attivo, su 146 vetture diverse e ben 111 vittorie. Da pilota diventa così imprenditore, operando nel campo delle pubbliche relazioni, della finanza e non ultimo della produzione vinicola, denominata "Montona".

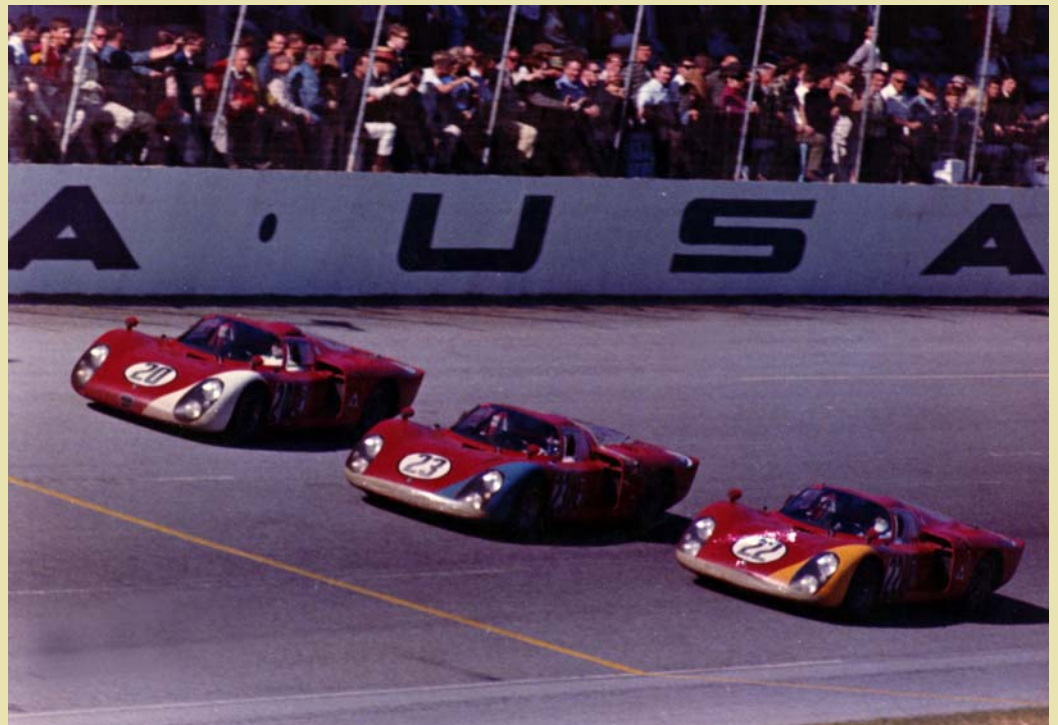
Alla 12 Ore di Sebring con la Ferrari 512 S



tempo



A Monza con la Ferrari 312 B2



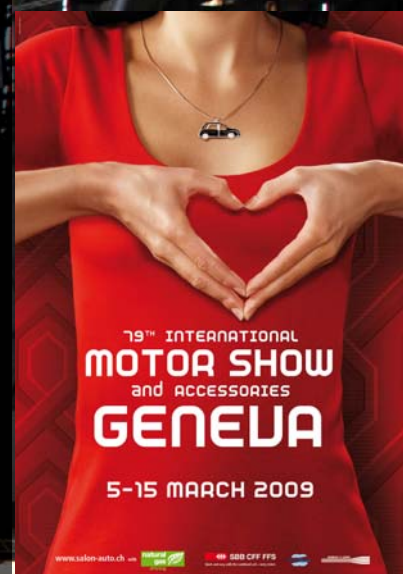
L'arrivo in parata delle Ferrari alla 12 Ore di Daytona del 1969 con Schuetz, Andretti e Casoni



Nel Cuore dell'auto

di Marco Marelli

Ha 79 anni ma non li dimostra. Il salone dell'automobile di Ginevra è sempre frizzante come una buona bottiglia di champagne. Anche di questi tempi. Alfa Mito GTA, Audi TT RS, BMW GranTurismo, Chevrolet Spark, Mercedes Classe E, Nissan Qazana, Peugeot 3008, Rolls Royce 200 ex, e Volkswagen Polo sono solo alcune delle auto che catturano maggiormente le attenzioni. La MiTo GTA per il valore storico dell'acronimo GTA e per il motore 1750cc con turbo e iniezione diretta che dovrebbe fornire 240 cavalli, la stessa potenza della gloriosa GTAM degli anni '70. L'Audi TTRS anch'essa fa parlare per il motore da oltre 300 cavalli che deriva da quello della RS6 e per le conseguenti prestazioni. E' il primo cinque cilindri a iniezione diretta a superare la soglia dei 300 cavalli. BMW con la concept Granturismo lancia la nuova formula della coupè-familiare. Un'altra scommessa della Casa bavarese sempre sul filone lanciato con la X6 e che dovrebbe andare in vendita entro fine anno. La Chevrolet Spark per l'aspetto industriale e commerciale: da questa auto non dipenderanno i destini della General Motors, ma qualcosa potrebbe pur sempre cambiare. La Mercedes con la Classe E segna il passo nel segmento E per la tecnologia e per la sicurezza (è la prima che attraverso 70 parametri valuta la stanchezza durante un viaggio del guidatore arrivando a consigliargli una sosta). La Nissan Qazana è una sorta di Qashqai in formato mignon. Per Nissan potrebbe essere l'ulteriore asso nella manica dopo la Qashqai che tanta fortuna ha portato oltre che iniezioni di denaro. Andrà in vendita entro il 2010 e si posizionerà sul segmento B, quello della Grande Punto, della Clio...Altrettanto interessante dovrebbe essere la Peugeot 3008, figlia anch'essa di un modo di vivere e usare l'automobile un po' diverso dal solito. Sarà il quinto petalo della famiglia 308. Rolls Royce per la prima volta nella sua storia presenta una vettura un po' più piccola. Per ora viene mostrata come concept ma presto arriverà in versione definitiva. Il motore è un inedito V12 BMW che dovrebbe essere poi usato anche sulla nuova Serie 7. La nuova Volkswagen Polo è semplice nelle forme, curata negli interni, con una meccanica straordinaria (i motori sono quanto di meglio oggi ci sia) e quindi presenta tutte quelle caratteristiche che dovrebbero portarla al vertice nella classifica delle vendite.



L'ammiraglia che sa anche leggere





Opel Insignia

di Marco Marelli

Stile, contenuti e prezzi contenuti: queste le carte migliori della nuova Opel Insignia. Una berlina che sembra una coupé, un'auto che sa leggere i cartelli stradali, un'ammiraglia con il prezzo di una media. In vendita a partire dal prossimo marzo, a partire da 25 mila euro, la Insignia ha una gamma motori composta da tre diesel e due benzina. I diesel sono tutti 2 litri e offrono 130, 160 o 190 cavalli, que-



st'ultimo in versione biturbo; i benzina sono un 1.6 da 180 cavalli e un 2.0 da 220 cavalli entrambi sovralimentati mediante turbocompressore. Disponibile con trazione anteriore o integrale per le versioni di punta, cambio manuale a sei marce o automatico sempre a sei, l'Insignia colpisce alla guida per la tenuta di strada e per il buon comfort. Il 2 litri benzina da 220 cavalli spinge forte ai bassi e presenta pure buone doti di allungo quando si superano i 5000 giri. Inoltre ha pochissimo turbo lag. Grazie alla trazione integrale e alle sospensioni a controllo elettronico, la Insignia 2.0 turbo ha una tenuta laterale notevole con poco rollio e beccheggio. Complici le ruote da 20 pollici eccelle anche in curva come tenuta laterale consentendo velocità di percorrenza almeno del 15% superiori rispetto alla media del segmento. Il sistema di lettura dei cartelli stradali diventa quindi un accessorio utile per preservarsi la patente perché con questa automobile sempre in assoluto relax si è portati a viaggiare ben oltre i limiti consentiti. La Insignia 2 litri turbodiesel da 160 cavalli non smentisce le qualità dinamiche riscontrate sulla versione più potente. Grazie al CX di 0,27 e al cambio a sei marce alla voce consumi si evidenziano altre note positive. I risultati non sono da record e in questa voce c'è chi fa meglio, come Volkswagen e BMW.

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

WTCC a Puebla
ALMS a Sebring
Nascar a Bristol

29 marzo

F.1 a Melbourne
Nascar a Martinsville
GT italiano a Valledlunga
CITE a Valledlunga
F.Azzurra a Valledlunga
Porsche Cup a Valledlunga

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
ETCS 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
 IRC – Scozia

29 novembre

F.3 SudAm a San Paolo

* non valevole
 per il campionato

il graffio di Baffi

BERNIE E IL SOGNO AMERICANO.

Dopo tutto 'sto
gran fumo,
confido
nell'arrosto.

USF1



BAFFI