

MAGAZINE

n. 28 - 9 marzo 2009

Italiaracing.net

Speciale Ginevra



Da Faenza con furore: la Toro Rosso punta su Bourdais e Buemi per un 2009 scatenato



ARRIVANO i BULL



La foto della settimana

Air Kris

L'imperativo era dimenticare l'errore di Monte-Carlo, e Kris Meeke, sulla terra di Curitiba ha fatto di più: è letteralmente volato verso il successo





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

Sole Ross



di Massimo Costa

Bernie Ecclestone e Max Mosley possono tirare un sospiro di sollievo. Al via di Melbourne non ci saranno diciotto monoposto, incubo notturno del presidente FIA, bensì venti. Merito di Ross Brawn che dopo avere scartato avventurieri della finanza e improbabili acquirenti vogliosi di mettere le mani su quel che rimaneva della Honda senza poi garantire un futuro, ha deciso di fare da sé. Per mantenere i posti di lavoro (anche se l'organico sarà ridotto), per dare continuità a un progetto nel quale credeva, per tentare una nuova avventura alla quale certo non avrebbe mai pensato prima. Un vero raggio di luce per l'ex team del Sol Levante, dopo il buio degli ultimi mesi. Ancora non si sa chi ci sia alle spalle dell'operazione, chi finanzierà la stagione, ma intanto c'è la certezza che Ross Brawn diviene il team principal della Brawn GP e le sue monoposto saranno spinte dai motori Mercedes. La Casa tedesca, partner del-

la McLaren, già fornisce i propri propulsori alla Force India. Quella di Brawn è un'operazione che ci riporta al passato, quando capitava che un direttore tecnico decidesse di creare un proprio team, e che è ben lontana dal "modus operandi" della F.1 degli anni Duemila. Per questo suo progetto, l'ex leader della Ferrari non ha voluto compiere passi affrettati, rischiosi, e per questo ha preferito affidarsi a piloti esperti quali sono Rubens Barrichello e Jenson Button, che insieme contano qualcosa come 420 GP disputati (153 l'inglese, 267 il brasiliano). Il tempo a disposizione è poco, c'è da svezzare una monoposto nuova, quindi servono indicazioni precise, rapide, prive di tentennamenti. Che solo un pilota con tanti GP e chilometri sulle spalle può avere. È per questo motivo che Brawn ha preferito sacrificare Bruno Senna, che pareva ormai certo di avere il posto. La Brawn GP (c'è già il website www.BrawnGP.com) parteciperà ai test di Barcellona del 9-12 marzo e a quelli di Jerez del 15-17 marzo, poi partirà per Melbourne.

“Il primo ostacolo era assicurarsi che avremmo potuto correre. Ora che l’abbiamo superato si tratterà di superare qualche problema di affidabilità, ma siamo convinti di avere una buona macchina e che potremo contare su risultati decorosi. Non so cosa combineremo a Melbourne, ma sono enormemente orgoglioso già per il fatto che ci saremo”

Ross Brawn





“Sono felice di poter schierare Barrichello e Button. La vasta esperienza e conoscenza che entrambi possiedono permetterà a tutti noi di raggiungere nel migliore dei modi la necessaria velocità in pista per essere pronti alla prima gara di Melbourne”

Ross Brawn

“Da quando lo scorso 5 dicembre abbiamo annunciato il nostro ritiro dalla F.1, abbiamo esaminato varie proposte e affrontato numerose discussioni. Giunti a questo punto, siamo felici di poter vendere il nostro team a Ross Brawn e gli siamo grati per la sua decisione che permette alla squadra di proseguire l'attività”

Hiroshi Oshima - Honda





LA CARRIERA DI ROSS

Mondiale con la Jaguar la Benetton e la Ferrari

Ross Brawn, da sempre appassionato di corse, ha compiuto un training di cinque anni alla British Atomic Energy Research, poi nel 1976 è entrato alla March Engineering lavorando come meccanico sulle monoposto di F.3. E' poi passato alla Williams F.1, dapprima come meccanico, poi lavorando al fianco del direttore tecnico Frank Dernie all'epoca della vincente FW07. Trascorse otto stagioni, Brawn ha lasciato la Williams per seguire Neil Oatley nel progetto Force Beatrice. con l'incarico di aerodinamico. Dopo pochi mesi, Brawn ha ricevuto, alla fine del 1986, una proposta dalla Arrows che lo voleva come capo progettista. Impossibile dire di no. Brawn ha così progettato le Arrows fino al 1988 quando Tom Walkinshaw,, anch'egli in Arrows, lo ha trascinato nella sua TWR per progettare la Jaguar XJR-14 per il mondiale Prototipi. Alla fine del 1991, vinto il campionato del mondo con la Jaguar, Walkinshaw è entrato nel team Benetton ed ha portato con sé Brawn. Con Michael Schumacher ha conquistato l'iride nel 1994 e 1995. Nell'inverno del 1996, Brawn è entrato in Ferrari dove è rimasto fino al 2006. Dopo un anno lontano dalla F.1, è tornato il 12 novembre del 2007 ha firmato un contratto per divenire responsabile tecnico della Honda. Ed ora, dopo 16 mesi, diventa il Team Principal nonché direttore tecnico della Brawn GP.





Pantano e Senna **OUT**



di Massimo Costa

Vinci la GP2 e non accedi in F.1. Sei vecchio ti dicono, ci hai già provato, non ti vogliamo più. E' questo il caso di Giorgio Pantano. Arrivi secondo nella GP2, sei giovane, hai un nome che nel mondo del motorsport è il più pesante che ci possa essere. Sei Bruno Senna. Ma Ross Brawn, che sta tentando disperatamente di mantenere in vita la ex Honda di F.1, ti dice no grazie. Preferisco Rubens Barrichello. Perché più esperto. Ma pare che alle spalle di Senna, tutti quegli sponsor di cui si favoleggiava, in realtà vi fosse ben poco, non certo un budget in grado di garantire il posto al pilota e il futuro al team di Brawn. Dunque, come si accede oggi in F.1? Quali titoli occorre portare? Il sesto posto di

Sebastien Buemi in GP2? Il pur bravo svizzero è l'unico debuttante del 2009, ha vissuto una stagione non esaltante anche se dalla sua ha il fatto che il team Arden non era poi così competitivo. Ma è pur sempre arrivato sesto. Buemi è in F.1 solamente grazie alla Red Bull che ha voluto dare un senso ai milioni spesi fino al 2008 per sostenere la carriera di Buemi. Che mai ha vinto un campionato: 2° nella F.BMW tedesca, 2° nella F.3 Euro Series. Certo, non vuol dire niente, si può essere talentuosi e fortissimi pur non vincendo titoli. Ma è un dato di fatto che la F.1 sembra disinteressarsi dei reali valori che le categorie addestrative offrono. Come si fa a dire di no a un Pantano e a un Senna? Eppure è accaduto. ▶

segue a pag 10

Questo dimostra che non sempre serve correre tutti i weekend a fianco della F.1, non sempre è importante vincere e rivincere le gare se poi non godi dei giusti agganci, di manager capaci, di Programmi Junior che ti sostengono e che ti portano dall'altra parte del paddock. Italiaracing lo racconta con lucidità da tempo. Questo non significa che la GP2 non produce interesse e spettacolo. Tutt'altro. Il problema vero non risiede nè nella categoria presieduta da Bruno Michel o negli altri campionati come la World Series Renault, dalla quale per esempio Kubica e Vettel hanno fatto il salto diretto in F.1. Il reale ostacolo è nel circus, nel limitato numero di team presenti, nella mancanza di volontà di alcune squadre di investire sui giovani. Se da una parte abbiamo un Flavio Briatore, un Mario Theissen, un Frank Williams, un Ron Dennis che non

hanno paura a puntare su Kovalainen e Piquet, su Kubica, su Rosberg e Nakajima, su Hamilton, dall'altra abbiamo squadre che non hanno voglia o il coraggio di rinnovarsi con periodicità. Ma il vero muro da abbattere è quello dei pochi posti a disposizione. L'unica cosa positiva che questa malaugurata crisi economica, che sta flagellando il mondo intero (anche gli Emirati Arabi non stanno sfuggendo alla regola), può portare alla F.1, è il netto taglio dei costi, situazione che può permettere a squadre non appoggiate dalle Case automobilistiche di iscriversi al mondiale. E di riportare il numero delle monoposto presenti in F.1 a un qualcosa di serio, non a una sorta di club privé. Così facendo, vi sarà più richiesta di piloti e un maggiore scambio con le categorie addestrative. Che altrimenti, rischiano l'imbottigliamento di giovani piloti!



“Brawn era rimasto positivamente sorpreso dopo il mio test con la Honda lo scorso anno, ma non aveva il riscontro che potessi essere pronto per una intera stagione in F.1. Rispetto la sua opinione, ma è un modo molto semplicistico di guardare le cose”

Bruno Senna

“Ho parlato con Norbert Haug della Mercedes per il DTM, ma l’incontro è avvenuto quando ancora stavo parlando con la Honda, quindi è rimasto tutto in sospeso. Voglio fare il possibile per poter essere presente in F.1”

Bruno Senna

E Pantano rimane sul divano

“Sono a casa. In America la situazione è bloccata, sono sempre in contatto con Panther ma è difficile che riescano a mettere in pista la seconda macchina. Quindi sto aspettando, mi sto guardando attorno. Vedo che anche Senna è stato scartato dalla F.1, evidentemente per entrarci non bisogna arrivare nei primi cinque della GP2...”. Giorgio Pantano è amareggiato. Persa la F.1, sta vedendo svanire anche la possibilità di entrare nella Indycar per il 2009. Il campione 2008 della GP2 potrebbe quindi rimanere fermo in attesa di poter correre nella principale categoria americana per monoposto nel 2010. Pantano ha avuto anche contatti con Adrian Campos per il programma WTCC con la Honda Accord, ma anche in questo caso tutto si è arenato.



L'altra Italia



Dopo il primo shakedown ad Adria, la Toro Rosso STR4 ha fatto il suo debutto ufficiale con Sébastien Bourdais a Barcellona: ottenendo come miglior tempo un 1'22"158 con 86 giri percorsi



Arrivano i torelli, i bulli gentili dalla faccia da professorini, i due Sébastien. Bourdais e Buemi, la coppia B&B che ha il compito di far dimenticare Vettel, partito per altri lidi, e rinnovare, magari migliorare, il già clamoroso sesto posto nel mondiale costruttori 2008. Clamoroso per un team che ha un budget di circa 100 milioni di euro e deve lottare con chi spende anche tre volte tanto.

Da un Sebastian a due Sébastien, ma a cambiare non è, non dovrebbe essere solo una vocale, piuttosto l'intera vocazione della squadra: da sorpresa a conferma. Da matricola a caccia di colpi isolati a realtà capace di consolidarsi sulla griglia del circus. L'"altra" scuderia italiana del mondiale stamattina ha svelato la sua STR4 sul circuito di Montmelò. Progetto Red Bull Technology uscito dalla matita geniale di Adrian Newey, motore Ferrari (siamo al terzo anno di collaborazione fra Maranello e Faenza). E ambizioni arieggiate da Franz Tost, team manager della squadra: *"Nel 2008 siamo andati anche oltre le aspettative, con i 39 punti, la pole e la vittoria di Vettel a Monza. Non sarà facile ripetersi, ma come tutti anche noi scendiamo in pista con l'idea di vin-*

cere. Con il supporto della Red Bull siamo molto cresciuti nell'ultimo anno, la struttura di Faenza si è ampliata e anche lo staff ha dato buone indicazioni nei primi test di Jerez. Nel 2008 partimmo con due esordienti, quest'anno invece Bourdais ha già l'esperienza di 18 Gp, e Buemi ha fatto bene nei test invernali". La Toro Rosso è di proprietà di Dietrich Mateschitz, il boss della Red Bull, e del team austriaco sfrutta la tecnologia, ma Giorgio Ascanelli, ex ingegnere di corsa di Ferrari, Benetton e McLaren, e dal 2007 direttore tecnico della Toro Rosso, insiste sull'italianità della ex-Minardi: *"La Red Bull è stata essenziale nel definire le caratteristiche di base, lunghezza, passo, distribuzione dei pesi, ma in tutte le macchine da corsa è il pacchetto intero che conta. Motori diversi implicano diverse temperature e tolleranze, reazioni diverse su cambio e radiatori e anche sull'aerodinamica interna, e questo è un lavoro che è stato svolto a Faenza, con tecnologie completamente diverse da quelle della Red Bull. E lo stesso vale per l'elettronica e il sistema idraulico. Insomma, a Faenza siamo pochi, ma padroni del nostro destino".*



Buemi, l'impaziente svizzero

Sebastien Buemi viene da una famiglia con il baco delle corse: suo nonno partecipò a una Le Mans e sua cugina Natacha gareggerà in F.2. È il primo pilota svizzero in F.1 dal 1994/95, quando Jean-Denis Deletraz corse tre gare (con Larrousse e Pacific) senza ottenere un punto. Ha solo 20 anni, ma i nomi di Jo Siffert, Marc Surer e Clay Regazzoni gli dicono qualcosa: *“Clay l'ho incontrato una sola volta, quando ero piccolo, Surer lo conosco bene. Ma i miei veri idoli sono stati Schumacher e Hakkinen. Sono molto orgoglioso di essere arrivato in F.1, per uno svizzero non è facile. Molti ci provano, c'è passione ma poco supporto, io posso aprire una strada. Il mio obiettivo? Battermi contro il mio compagno di squadra, dare il massimo. Quest'anno la F.1 è cambiata, e io fino ad oggi ho provato solo con le vecchie macchine, ma le novità ci sono per tutti. Non vedo l'ora di provare la STR4: una volta che ti siedi al volante non credo che essere un debuttante faccia una grossa differenza”.*



Sébastien Buemi:

Nato a Aigle, Svizzera
Nato il 31 ottobre 1988
Risiede in Bahrain
Stato civile Single
Altezza 1.77 m
Peso 62kg
Hobbies: musica, tennis,
calcio, bici
Website
www.buemi.ch



Sébastien Bourdais

Nato a Le Mans, France
Nato il 28 febbraio.1979
Risiede in: Svizzera
Stato civile: sposato con Claire,
un figlio
Altezza: 1,79m
Peso: 72kg
Hobbies: manteresi in forma, cinema
Website
www.sebastien-bourdais.com

“Cosa spero per il 2009? Di avere più fortuna. Siamo gli ultimi a lanciare la macchina, abbiamo avuto un inverno difficile e questo non ci aiuta. Ma va già meglio dell'anno scorso, quando dovemmo aspettare la sesta gara. E poi con le nuove regole tutti rischiano di fare errori, anche i migliori”.

Sébastien Bourdais





Toro Rosso STR4

Motore: Ferrari V8 056

Telaio: in fibra di carbonio e nido d'ape

Sospensione anteriore: push-rod, doppi triangoli sovrapposti con barre di torsione

Sospensione posteriore: pull-rod, doppi triangoli sovrapposti con barre di torsione

Cambio: 7 rapporti al volante

Frizione: Tripo disco Sachs

KERS: Ferrari/Magneti-Marelli

Freni: caliper, dischi e pad Brembo

Ruote: Advanti Racing

Serbatoio: ATL

Peso totale: >605 kg (incluso pilota e camera)



Nessuno come Vettel

Riprendiamo il filo da lunedì scorso, quando da Jerez avevamo lanciato l'allarme pioggia. I test sono poi proseguiti per altri tre giorni, fino a giovedì scorso, finalmente senza l'assillo delle nuvole nere sopra la testa. E' però arrivato un forte vento in Andalusia, che ha reso difficile la vita ai piloti. Ne sa qualcosa Lewis Hamilton che ha perso il controllo della sua McLaren andando a sbattere con il posteriore contro le protezioni. Rimanendo nel team del campione del mondo, a Jerez è apparso piuttosto evidente che la McLaren ha un po' di fiatone. Né con Hamilton né con Heikki Kovalainen ha segnato tempi interessanti, tenendosi piuttosto lontana dai migliori. Inarrivabile Sebastian Vettel con il tempo di domenica 1 marzo, 1'19"055 ottenuto con poca benzina a bordo, chi maggiormente si è avvicinato a quel tempo mostre è stato Timo Glock con la Toyota in 1'19"814, poi Fernando Alonso con la Renault in 1'19"945. Nessun altro è sceso sotto quello che è apparso come l'invincibile muro dell'1'20". Non ce l'ha fatta la Ferrari con i suoi due piloti, che hanno collezionato tre uscite di pista (due Felipe Massa, una Kimi Raikkonen) e comunque numerosi chilometri puntando più alla ricerca dell'affidabilità che alla prestazione pura. Affidabilità ancora non trovata. Non ce l'ha fatta neppure la BMW che sembra ben lontana dalla forma necessaria per lottare con i migliori. E' nata bene la nuova Force India-Mercedes, che sta in mezzo al gruppo. Rimangono i test di Barcellona (9-12) e nuovamente di Jerez (15-17) per capire meglio i valori in campo. Sperando sempre nell'aiuto del meteo.





I tempi del 3° giorno, martedì 3 marzo 2009

- 1 - Timo Glock (Toyota TF109) - 1'19"814 - 141 giri
- 2 - Felipe Massa (Ferrari F60) - 1'20"238 - 134
- 3 - Fernando Alonso (Renault R29) - 1'20"296 - 152
- 4 - Heikki Kovalainen (McLaren MP4/24-Mercedes) - 1'20"535 - 85
- 5 - Adrian Sutil (Force India VJM02-Mercedes) - 1'20"621 - 63
- 6 - Mark Webber (Red Bull RB5-Renault) - 1'21"021 - 98
- 7 - Robert Kubica (BMW F1.09) - 1'21"069 - 98
- 8 - Nico Rosberg (Williams FW31-Toyota) - 1'21"412 - 125

I tempi del 4° giorno, mercoledì 4 marzo 2009

- 1 - Fernando Alonso (Renault R29) - 1'19"945 - 129 giri
- 2 - Kimi Raikkonen (Ferrari F60) - 1'20"250 - 104
- 3 - Nick Heidfeld (BMW F1.09) - 1'20"520 - 98
- 4 - Jarno Trulli (Toyota TF109) - 1'20"540 - 131
- 5 - Mark Webber (Red Bull RB5-Renault) - 1'20"894 - 107
- 6 - Kazuki Nakajima (Williams FW31-Toyota) - 1'20"948 - 83
- 7 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/24-Mercedes) - 1'21"302 - 70
- 8 - Adrian Sutil (Force India VJM02-Mercedes) - 1'21"411 - 79

I tempi del 5° giorno, giovedì 5 marzo 2009

- 1 - Nick Heidfeld (BMW F1.09) - 1'20"052 - 123 giri
- 2 - Kimi Raikkonen (Ferrari F60) - 1'20"404 - 112
- 3 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/24-Mercedes) - 1'21"272 - 58
- 4 - Mark Webber (Red Bull RB5-Renault) - 1'22"219 - 47
- 5 - Kazuki Nakajima (Williams FW31-Toyota) - 1'22"226 - 54
- 6 - Jarno Trulli (Toyota TF109) - 1'23"119 - 38

Miglior Tempo assoluto

Domenica 1 marzo: Vettel 1'19"055



La rivoluzione

Giovedì 5 marzo, a Ginevra, i rappresentanti della FOTA si sono riuniti per deliberare una serie di proposte da presentare alla FIA. Idee interessanti che potranno cambiare il volto della F.1 negli anni che verranno. Stabilità, sostenibilità, sostanza, spettacolo, queste le linee guida emerse. Punteggi rivisti, ulteriore riduzione dei test, motori dalla lunga vita, Kers standardizzato e tante altre idee per contenere i costi. NVediamole nel dettaglio, nelle pagine che seguono.



ne di marzo

OTA
TEAMS ASSOCIATION



REGOLE TECNICHE

2009

- 8 motori per pilota per stagione
- Aumento del 100 per cento del chilometraggio per motore
- Riduzione dell'uso della galleria del vento e del CFD
- Motori disponibili al costo di 8 milioni di euro per team a stagione

2010

- Motori disponibili a 5 milioni di euro per stagione
- Cambio disponibile a 1.5 milioni di euro per team per stagione
- Kers standardizzato con l'obiettivo di raggiungere costi di 1-2 milioni di euro per team
- Riduzione del 50 per cento degli sviluppi aerodinamici già apportati nel 2009
- Proibizione dell'uso di esotici materiali e compositi

REGOLE SPORTIVE

2009

- Riduzione dei test del 50 per cento
- Nuovo sistema di punteggio: 12-9-7-5-4-3-2-1 per dare un maggiore divario tra il vincitore e il secondo classificato
- Il livello di carburante, le gomme scelte e il momento in cui fare il rabbocco devono essere resi pubblici

2010

- Impegno per modificare il formato della qualifica
- Ricerca di ulteriori sistemi di punteggio (esempio, un punto potrebbe essere assegnato al team nella classifica costruttori per il pit-stop più veloce)
- Ulteriore riduzione dei test (quattro giorni per vettura prima del campionato più uno shake down)
- Riduzione della durata del GP, 250 km massimo per 1.40'

INIZIATIVE COMMERCIALI

2009

- Aumento del materiale concesso alla stampa
- Rendere più dinamico il prodotto F.1
- Nominare un portavoce per ogni team per parlare alla TV nel corso dei GP
- Sviluppare i siti internet dei team e della FOTA per avvicinare gli appassionati
- Sessione di autografi dei piloti nel corso del weekend del GP

2010

- Sviluppare l'esperienza televisiva per favorire gli appassionati

"Da giocatore di rugby, mi è stato insegnato di applicare i principi della competizione in campo e quelli della collaborazione e dell'unità fuori. Questo è il principio di base della FOTA"

Ross Brawn – Brawn Racing

"In pista, la F.1 rimarrà competitiva come sempre, ma fuori dal circuito avremo la possibilità di aumentare i benefici di tutti gli azionisti"

Martin Whitmarsh – McLaren

"C'è ancora molto lavoro da fare. È importantissimo non negare l'anima dei Grand Prix. La F.1 è il punto più alto del motorsport, e la nostra sfida sarà mantenere il DNA della sfida umana e tecnologica pur iniziando a offrire un maggiore valore agli investitori"

Yamashina – Toyota

"Dobbiamo continuare su questo percorso per rendere il nostro sport più eccitante, e più attraente per gli investitori attuali e potenziali, mantenendo saldi collegamenti con le vetture di produzione".

Stefano Domenicali – Ferrari

"La FOTA parte con l'intenzione di rappresentare i maggiori interessi dei team, tecnicamente e commercialmente. Speriamo di instaurare relazioni produttive ed aperte con FIA e FOM".

Frank Williams – Williams

La notte porta consiglio

di Alberto Cani

Sepang e Losail, fuori due: la MotoGP 2009 votata al risparmio ha già effettuato due dei soli tre test che precederanno il via stagionale. Il terzo e ultimo appuntamento sarà a Jerez, il 28 e 29 marzo: una tappa importante non solo perché domenica 29 verrà assegnato il primo trofeo in palio, la BMW per il pilota più veloce, ma perché si tireranno definitivamente le somme per fare un pronostico in vista della prima gara. Già in questo momento, però, si può trarre un primo bilancio: vediamo la situazione che stanno vivendo in questo momento le quattro Case ufficiali Ducati, Yamaha, Suzuki e Honda.



DUCATI Pochi giri tempi super

È stato un test mordi e fuggi quello di Casey Stoner nella notte di Losail: come a Sepang, l'australiano della Ducati ha siglato il miglior tempo senza mai fare più di quattro giri consecutivi. Uscite lampo dai box, tutte contraddistinte da tempi monstre, irraggiungibili per chiunque altro, ma mai condite da una prova sulla distanza, che fosse anche soltanto su 7-8 tornate. Un comportamento che avrebbe fatto tornare a galla

dubbi riguardanti le condizioni del suo polso sinistro, stoppati però subito dallo stesso Stoner: *"Il polso è andato meglio di quanto mi aspettassi"*, ha infatti sottolineato in modo molto sereno, lasciando da parte il nervosismo che aveva mostrato in Malesia. Quanto al fatto di fare sempre pochi giri, Casey e il team manager Livio Suppo affermano in coro che con l'introduzione del monogomma ormai i long-run non servono più, dato che non si devono più provare sulla distanza tutti i tipi di pneumatici che si avevano a disposizione in precedenza. Tutto tranquillo, quindi, dalle parti di Borgo Panigale: a questo punto,

dopo il miglior tempo a Sepang e a Losail, i test IRTA di Jerez rappresenteranno la prova del nove: a differenza degli altri due, Stoner e la Desmosedici non hanno mai digerito troppo bene il tracciato spagnolo. Certo è che tutta la squadra si dirigerà in Andalusia con grande fiducia, consci che il nuovo forcellone posteriore in fibra di carbonio provato a Losail ha dato ottimi risultati (oltre ad essere più leggero e rigido di quello in alluminio contribuisce a ridurre le vibrazioni), e soprattutto convinti che Nicky Hayden - ottimo quinto in Qatar - ha imboccato la strada giusta per adattarsi alla GP9.



Sopra, Nicky Haden.
Sotto, Casey Stoner
nel buio di Losail





Secondo miglior tempo per Jorge Lorenzo nei test del Qatar

YAMAHA Il freddo non fa per lei

Jorge Lorenzo secondo, Valentino Rossi terzo: visto così, il bilancio della Yamaha dopo i test in Qatar non può che essere positivo, anche se in realtà il divario accusato da Stoner è pesantissimo: 1" per "Por Fuera", 1"2 per il "Dottore". Rossi, però, non si è detto molto preoccupato, rimanendo concentrato sul proprio programma di lavoro (tante prove di elettronica) in attesa di fare sul serio in occasioni più importanti, vedi la prima gara, che si terrà proprio sul circuito di Losail. "Quando farà più caldo e saremo sicuramente più veloci", ha detto Vale. In effetti le condizioni incontrate di notte a Losail hanno falsato un po' i risultati: prima la pioggia, poi il freddo, e il vento che ha portato sabbia in pista hanno reso l'asfalto ai limiti dell'impraticabilità. Una situazione di instabilità che esalta la capacità di Stoner di andare forte da subito. In ogni caso qualche problemino, sulla M1, è emerso: Rossi ha impiegato tanto tempo a trovare il giusto set-up per sfruttarla al meglio, e proprio a causa di questo imprevisto non ha neanche potuto completare la prevista simulazione di gara, fermandosi dopo pochi giri. "L'ho iniziata troppo tardi, quando ormai faceva già troppo freddo. La gomma era troppo dura e ad ogni giro ero più lento, perciò ho preferito fermarmi".

Il secondo tempo di Lorenzo - che sembra essersi finalmente adattato alle Bridgestone, e autore di una buona simulazione di gara - conferma comunque che il potenziale c'è.

Valentino Rossi controlla la sua M1 prima di scendere sulla pista di Losail



SUZUKI Telaio migliorato manca il motore

La Casa di Hamamatsu è senza dubbio la sorpresa dei test invernali: la situazione rispetto a un anno fa (test invernali confusi, con i piloti indecisi fino all'ultimo se scegliere la moto nuova o quella vecchia) si è completamente ribaltata: i tecnici Suzuki hanno avuto le idee chiare da subito, seguendo alla lettera le indicazioni di Capirossi realizzando una GSV-R più a... misura di pilota. Leggermente più piccola, con una posizione diversa in sella, una distribuzione dei pesi stravolta, e un motore più potente. Il risultato? *“Una moto più facile da guidare, più velocità in rettilineo e un’ottima stabilità in frenata”*, ha spiegato sorridente Capirossi, che dopo il terzo tempo a Sepang ha chiuso i test in Qatar in sesta posizione. *“Ma potevamo essere più veloci, la pista era in condizioni pessime, ho preferito non rischiare”*. L’ottimo stato di forma della Suzuki è dimostrato anche dalla quarta piazza di un risorto Chris Vermeulen, letteralmente “scomparso” alla fine del 2008, quando era rimasto soltanto Capirex a difendere le sorti della squadra con qualche bel piazzamento. L’impressione, a questo punto, è che serva soltanto un piccolo sforzo in più per lottare ad armi pari con Ducati e Yamaha. In quale area? “Il motore”, rispondono in coro sia Capirossi che Vermeulen. Insomma, quello nuovo è più potente, ma evidentemente i cavalli non bastano mai... Da segnalare due innocue scivolate per Capirossi, che però in seguito alla prima caduta ha preferito abortire il tentativo di long run.



Loris Capirossi con la “spoglia” Suzuki GSV-R



I tecnici Honda lavorano sulla nuova RC212V di Andrea Dovizioso

HONDA La RC212V delude e Pedrosa cade

E veniamo alla Honda, che affrontiamo per ultima non a caso, essendo stata in entrambi i test del 2009 sempre il fanalino di coda delle formazioni ufficiali. Pedrosa è infortunato, è vero, e Dovizioso è alla prima esperienza nel team HRC, però ciò non giustifica l’assenza perenne dalle posizioni di vertice. Del resto neanche Elias (che ha una Honda factory spec, cioè ufficiale) dopo la bella prestazione malese, in Qatar non è riuscito a cavare un ragno dal buco. La nuova RC212V non appare ancora al livello delle sue tre concorrenti, è evidente: Dovizioso, sempre molto accurato nelle sue analisi, continua a lamentare un’erogazione del motore troppo scorbutica, e vari problemi di grip all’anteriore. L’inizio del 2009 per la Honda appare quindi in salita, e non solo perché dovrà recuperare terreno sul fronte tecnico: Pedrosa, infatti, è ricascato nel grave errore commesso a inizio 2008 (frattura della mano destra a fine gennaio): dopo aver già saltato l’ultimo giorno di test a Sepang per un problema a un ginocchio, lo spagnolo si è nuovamente infortunato al polso sinistro (frattura del radio del polso sinistro) cadendo rovinosamente a Losail. Forse Dani è anche sfortunato, ma le condizioni incontrate nel deserto consigliavano di non rischiare. Tutti sono rimasti molto calmi, e difatti in tre giorni sono caduti soltanto altri tre piloti oltre a Pedrosa: Capirossi, Vermeulen e Kallio, che però non hanno riportato conseguenze.



Il Cipro double-face non piace a Loeb

di Stefano Semeraro

Il cannibale mugugna. A Cipro, insieme al fido Daniel Elena, potrebbe mettersi in tasca la 50esima gara iridata, una mostruosità. Sull'isola ha vinto già tre edizioni del rally (dal 2004 al 2006) su quattro partecipazioni, ma questa volta oltre al duo della Ford avrà un pensierino in più. La possibilità data dalla Fia - e subito accolta dagli organizzatori di Cipro - di accorciare la gara e di obbligare tutti a correre il percorso misto terra e asfalto con le sole Pirelli da terra, non lo esalta. Aveva pensato ad una tattica, l'ha cambiata dopo essersi consultato con il suo co-equipier.

"È un peccato fare le cose a metà", dice Sébastien. "Correremo delle prove sull'asfalto con delle sospensioni, dei freni e delle gomme non adatte. Anche così l'assetto della C4 credo resterà buono, ma saremo obbligati a gestire le gomme per evitare le forature. Sicuramente il pubblico si diventerà a vedere le macchine sbandare più del solito, ma noi piloti ci diventeremo meno.

In più, iniziare sull'asfalto non favorirà chi vuole attaccare. Chi è in testa venerdì sera, il sabato si ritrova tutta la polvere nelle prove su terra. Avevamo anche pensato di risparmarci all'inizio, ma alla fine penso che attaccheremo lo stesso per mettere più distacco possibile fra noi e gli altri nelle speciali sull'asfalto".

Comunque il favorito resta lui. Il Tiger Woods, l'Eddie Merckx dei rally, "il più grande di tutti i tempi", come sostiene anche il suo arcirivale Malcolm Wilson. Uno stregone gentile capace di vincere ovunque, e che continua a professarsi innamorato sprattutto dei rally. Ma che, come ha ammesso nell'intervista che state per leggere, ammette che un pensierino a Le Mans potrebbe tornare a farlo. E che se da Maranello arrivasse un invito...

Godo, quindi corro

- Loeb, per vincere nei rally conta più il talento, il coraggio, l'allenamento o la testa?

"Credo che sia un po' come nel golf o nel tennis, o nel motociclismo con Valentino Rossi. Hai bisogno di tantissimo allenamento, ma alla fine è il talento che conta. E poi è fondamentale avere fiducia in se stessi. In più nei rally devi fidarti moto anche nel navigatore. Non sono uno che ama rischiare ad ogni metro, ma se non partissi convinto di vincere sempre non potrei farcela".

- È vero che quest'anno il suo obiettivo è la stagione perfetta, vincere ogni gara del mondiale?

"Be', ho vinto le prime due gare del 2009, e tutti i giornalisti hanno iniziato a chiedermelo. Ma io non ci penso troppo. Prendo una gara per volta, e ora sono concentrato sul rally di Cipro. Di certo ogni volta parto per vincere, ma quello che conta alla fine è il campionato".

- Magari sette campionati mondiali, come Schumacher in F.1...

"Perché no? Ma al momento non è questa la mia motivazione principale. Io corro perché mi diverto. Perché guidare mi dà piacere. Perché amo la bagarre, la lotta per la vittoria. Sono cinque anni che sono il migliore, voglio solo continuare il più a lungo possibile. Tutto qua".

- Lei del resto ha già provato una F.1. Il suo futuro potrebbe essere in pista?

"È difficile. In Formula 1 arrivano piloti che corrono in pista da una vita, che vengono dal karting, e quindi rispetto a me sono avvantaggiati...".

- Mettiamo il caso che dalla Ferrari arrivasse l'invito per un test, direbbe di no?

"No, anzi, mi farebbe molto piacere".

- E se qualcuno le proponesse un programma a partire dal 2010?

"Mi piacerebbe anche quello, ma oggi come oggi è solo un sogno. Dovrei fare qualche test, vedere, capire... E poi decidere".

- Lei è anche arrivato secondo con la Peugeot alla 24 Ore di Le Mans del 2006. Si provano sono più brividi a staccare un tempone in pista o a sfiorare gli alberi in una foresta svedese?

"Sono due emozioni diverse. Personalmente mi divertono più i rally perché posso

improvvisare. Nei rally non conosci perfettamente le strade, c'è sempre una percentuale di incertezza che mi affascina. La macchina sbanda, derapa, slitta. In pista è più ripetitivo, ma mi diverto molto anche così, e domani, chissà... Nel 2009 dovrei fare dei nuovi test con la Peugeot, poi vedremo".

- In moto come se la cava? Meglio o peggio di Schumacher?

"Ho corso insieme a Michael due o tre volte, e devo ammettere che lui è meglio di me. Però lui si con la moto si allena molto, mentre ci monto una volta o due all'anno. Avrei bisogno di un po' più di pratica".

- E in bicicletta?

"L'unica volta che mi ho provato mi sono rotto una spalla. Non fa per me".

- La vittoria che le ha dato più soddisfazione? E la sconfitta più bruciante?

"Conquistare il primo mondiale nel 2004, e vincere in Finlandia l'anno scorso sono state emozioni speciali. Come, per motivi opposti, arrivare secondo in Nuova Zelanda per soli 3 decimi di secondo".

- Lei da piccolo era una promessa della ginnastica. Perché ha deciso di darsi ad uno

sport così diverso?

"Non è stata una decisione immediata. Con la ginnastica artistica ho smesso a 15 anni. Per diventare davvero forte avrei dovuto andarmene di casa, e io proprio non ne avevo voglia. A correre in macchina seriamente ho cominciato molto dopo, a 22 anni. Non ho lasciato uno sport perché mi piaceva l'altro".

- Lei in Francia, secondo un sondaggio dell'Equipe, è più popolare persino di molti giocatori. Strano, no?

"Be', non esageriamo, ci sono calciatori che sono comunque più popolari di me. Comunque è una bella sensazione, serve ad avvicinare la gente a questo mondo".

- Appunto: il rally è spesso più spettacolare della F.1, ma molto meno popolare a livello mondiale. Come se lo spiega?

"È vero, le foto delle nostre gare spesso sono fantastiche. Ma nelle gare su strada manca la competizione diretta, noi ci confrontiamo contro il tempo. E poi i rally durano tre giorni, non sono concentrati in un'ora e mezza. Inoltre in F.1 ci sono grandi interessi, e questo fa sì che le gare siano riprese da 10 telecamere: da noi non succede".



Il cinque volte campione del mondo rally al volante della Red Bull nei test di fine 2008

Loeb in volo nell'ultima gara vinta: il Rally di Norvegia. L'alsaziano ha più volte dichiarato che si tratta di una delle vittorie più belle in quanto ottenuta attaccando al massimo dal primo all'ultimo metro



“Io corro perché mi diverto. Perché guidare mi dà piacere. Perché amo la bagarre, la lotta per la vittoria. Sono cinque anni che sono il migliore, voglio solo continuare ad esserlo il più a lungo possibile”

Sébastien Loeb



Sébastien Loeb con la moglie Séverine al Gran Gala FIA di Monte-Carlo, sopra. Sotto, la coppia in tuta da corsa al Rally du Var, una gara “divertissement” affrontata con una Citroën C2



- Cosa pensa delle nuove regole della federazione internazionale? A Cipro in qualche “speciale” dovrete correre con le gomme da terra anche sul cemento. Per risparmiare, dicono...

“Io penso che sarebbe meglio correre sull’asfalto con le gomme da asfalto, e sulla terra con quelle da terra. Anche perché se uno rompe la macchina correndo con gomme non adatte, alla fine spende di più. E per la sicurezza non è un granchè. Ma io sono solo un pilota, non sono io che prendo le decisioni. Faccio quello che mi dicono di fare. Smetterò di farlo il giorno che mi sembrerà troppo rischioso”.

- Valentino Rossi e Kimi Raikkonen ogni tanto si divertono a correre dei rally: chi è il migliore?

“Non saprei dirlo, non li ho visti abbastanza...”.

- Valentino è arrivato 12esimo al rally d’Inghilterra: ha un futuro a quattro ruote?

“Perché no? Guida la moto da fuoriclasse, sa cos’è una traiettoria. Credo che se la

potrebbe cavare anche a bordo di una macchina. Ma ha avrebbe bisogno di fare esperienza, e soprattutto dovrebbe imparare a fidarsi del suo navigatore. Tutto è possibile, ma gli servirebbe del tempo”.

- In qualche occasione lei si è fatto “navigare” da sua moglie Séverine. Le cederebbe mai il volante?

“No! Ma non perché è mia moglie, o perché è una donna. Con il mio navigatore abituale sarebbe la stessa cosa, io proprio non sopporto di far guidare un altro”.

- Più difficile passare una vita a fianco della stessa moglie o una carriera a fianco dello stesso navigatore, Daniel Elena?

“Eh, nessuna delle due cose è facile, non saprei scegliere! Però sono stato molto fortunato in entrambi i casi”.

- E in città o in autostrada, che tipo di guidatore è Loeb?

“Diciamo che sono un guidatore impaziente. Ma che cerco di controllarmi. Perché alla mia patente di guida ci tengo”.

Meeke non perdona

Al Monte-Carlo aveva fatto vedere che il piede non gli manca. In Brasile Kris Meeke (nella foto grande)0, si è rifatto con gli interessi dell'errore che lo aveva messo fuori causa sulla neve. È stato infatti perfetto l'irlandese pupillo di Colin McRae sulla rossa terra nei dintorni di Curitiba. Partito a razzo nella prima giornata. Meeke non si è scomposto nell'ultima giornata ed è riuscito a contenere senza problemi gli attacchi portati da Basso e Vouilloz.

Il pilota ufficiale Abarth aveva concluso la prima tappa al secondo posto e ha infatti continuato ad attaccare anche nella seconda frazione di gara, vincendo le prime due prove speciali e ingaggiando un bel duello con il francese Nicolas Vouilloz. Nel corso della penultima prova speciale un testacoda ha penalizzato il pilota ufficiale Abarth, che è comunque riuscito a conservare il terzo gradino del podio. Un risultato che permette a Basso di

avere il secondo score nella classifica generale dell'Intercontinental Rally Challenge, ad appena tre punti dal leader, il belga Freddy Loix (Peugeot). Non ha invece raggiunto il traguardo il giovane finlandese Anton Alen, in gara con Timo Alanne. Nella prima tappa aveva perso circa 8' per un'uscita di strada. I meccanici erano riusciti a ripristinare perfettamente la vettura, ma Alen è definitivamente uscito di strada nella giornata conclusiva.





L'ordine di arrivo, sabato 7 marzo 2009

1. Meeke-Nagle (Peugeot 207 S2000) in 2.08'05"7
2. Vouilloz-Klinger (Peugeot 207 S2000) a 26"2
3. Basso-Dotta (Abarth Grande Punto S2000) a 47"9
4. Loix-Smeets (Peugeot 207 S2000) a 2'32"1
5. Cancio-Garcia (Mitsubishi Lancer) a 5'20"0
6. Martinez-Montero (Subaru Impreza) a 8'09"4
7. Saba-Galindo (Subaru Impreza) a 9'57"2
8. Abramian-Mussano (Subaru Impreza) a 10'17"5
9. Tulio-Valandro (Peugeot 206) a 19'04"0
10. Tedesco-Furtado (Fiat Palio) a 20'53"8

Classifica Piloti IRC

1. Freddy Loix BEL (Peugeot) punti 13; 2. Giandomenico Basso ITA (Abarth), Stephane Ogier FRA (Peugeot), Kris Meeke BG (Peugeot) 10; 5. Nicolas Vouilloz FRA (Peugeot) 8.

Classifica Costruttori IRC

1. Peugeot punti 36; 2. Abarth 12; 3. Mitsubishi 8; 4. Skoda 5.



“La battaglia con Vouilloz è stata davvero splendida. Come speciale è stata la cornice di un pubblico davvero caloroso, soprattutto quello femminile... Speriamo di poter tornare a correre sulle strade brasiliane anche il prossimo anno”

Giandomenico Basso



Renato Travaglia è passato in testa alla corsa a partire dalla seconda prova speciale, leadership che poi non ha mollato fino al traguardo, nonostante un set up troppo rigido nelle prime battute ed una foratura sulla speciale numero 9



Travaglia. Punto e a capo

Il campione trentino Renato Travaglia, affiancato da Lorenzo Granai, ha portato alla vittoria la Abarth Grande Punto S2000 nel 32° rally Il Ciocco e Valle del Serchio, prova di apertura del Campionato Italiano Rally, vincendo otto delle quattordici speciali dei tre giorni di gara. Un dominio, quello di Travaglia, confermato ampiamente nel secondo Giorno di gara, dopo essere andato in testa già nel secondo impegno crono di Giorno 1. A Renato Travaglia è stato consegnato, nel corso della spettacolare ed affollata premiazione sotto la storica Porta Ariostea, il Trofeo Città di Castelnuovo Garfagnana.

Le ambizioni di vittoria dell'empolese Tobia Cavallini, con l'esperto Sauro Farnocchia a fianco, a bordo della Peugeot 207 S2000, secondo al termine di Giorno 1 a poco più di 13 secondi, sono sfumate nel primo passaggio su "Orecchiella", primo impegno di Giorno 2, dove Travaglia aggiungeva circa 15 secondi al suo precedente vantaggio. Per Cavallini comunque, al suo primo podio tricolore, rimane la grande soddisfazione del punteggio pieno nel Trofeo Indipendenti. ▶

segue a pag 34

Un altro pilota toscano chiude il podio. Si tratta del pistoiese Rudy Michelini, con Michele Perna, che al debutto nel Cir con una vettura di vertice, la Peugeot 207 S2000, ha raccolto subito un piazzamento di grande valore, con una gara veloce ad accorta.

Podio al quale aspirava anche Nicola Caldani, pilota versiliese, coadiuvato da Dario D'Esposito, che ha visto vanificare quanto di buono fatto vedere, per tre quarti di gara, dalla rottura del differenziale della sua Abarth Grande Punto S2000.

Il veneto Marco Signor, con Barone, chiude ad un positivo quarto posto finale un rally del Ciocco in cui ha cercato di prendere maggiore confidenza con la Abarth Grande Punto, precedendo un altro giovane, il cesenate Simone Campedelli, con Fappani, che si aggiudica la classifica del Gruppo N, con una Mitsubishi Lancer Evo IX un po' in affanno sul fondo tutto asciutto della gara. Dietro a Campedelli un'altra Mitsubishi, quella del sammarinese Daniele Ceccoli, con Capolongo, seguito dalle Peugeot 207 S2000 di Alfonso Di Benedetto e Mauro Trentin, entrambi alla ricerca di un buon affiatamento con le rispettive vetture.

La prima classifica del Cir riservata ai Costruttori vede condurre Abarth, davanti a Peugeot e Mitsubishi.

Tra i ritiri eccellenti della seconda frazione quello del reggiano Davide Medici, causa problemi elettrici alla sua Peugeot 207 S2000 allo start della penultima speciale, mentre già sabato, nel corso di **Giorno 1**, si erano fermati Alessandro Perico, Fabio Gianfico, Emanuele Dati, Sandro Sottile, Alan Scorcioni.

Con un ottimo nono posto assoluto, il sammarinese Alex Raschi, con Lamonato, impreziosisce il suo dominio netto tra le due ruote motrici con la Renault New Clio R3, mentre il locale Egisto Vanni, con Ialungo alle note, conquista il primato tra le Super 1600 con la Renault Clio.



Terzo sul podio il giovane toscano Rudy Michelini, alla sua prima gara tricolore al volante di una Peugeot 207 S2000, a sinistra. A destra, il romagnolo Simone Campedelli primo tra le vetture di Gruppo N

Secondo posto per Tobia Cavallini e Sauro Farnocchia con la Peugeot 207 della TamAuto. La gara del toscano è stata un po' rallentata da un guasto allo switch dell'automatismo del cambio durante la prima tappa



L'ordine di arrivo, domenica 8 marzo 2009

1. Travaglia-Granai (Abarth Grande Punto S2000) in 2.00'57"0
2. Cavallini-Farnocchia (Peugeot 207 S2000) a 37"1
3. Michellini-Perna (Peugeot 207 S2000) a 1'51"7
4. Signor-Barone (Abarth Grande Punto S2000) a 2'04"3
5. Campedelli-Fappani (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 2'39"3
6. Ceccoli-Capolongo (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 4'38"1
7. Di Benedetto-Michelet (Peugeot 207 S2000) a 5'08"4;
8. Trentin-Zanella (Peugeot 207 S2000) a 6'41"3
9. Raschi-Lamonato (Renault New Clio R3) a 7'19"1
10. Perego-Pizzuti (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 7'42"7

Classifica Piloti

- 1.Travaglia punti 10; 2.Cavallini p.8; 3.Michellini p. 6; 4.Signor p.5; 5.Campedelli p.4

Classifica Costruttori

- 1.Abarth punti 15; 2.Peugeot p.14; 3.Mitsubishi p.7

Classifica Indipendenti

- 1.Cavallini punti 10; 2.Michellini p.8; 3.Signor p.6; 4.Campedelli p.5; 5.Ceccoli p.4



Un Busch... presidenziale

di Marco Cortesi

Si conferma con una prepotente vittoria la gran forma di Kurt Busch nell'inizio di stagione 2009. Sempre in pista con una linea altissima (fino a toccare il muro in più di un'occasione), l'ex campione Cup ha dominato la corsa, riprendendosi di forza la leadership ogni volta che, per motivi di pit-stop, si era trovato lontano dal primo posto. Anche nel finale, quando al green-white-checkered Carl Edwards (che aveva sostituito solo 2 gomme) si era piazzato in vetta, l'attacco è arrivato implacabile, mantenendo un occhio al più pericoloso rivale di giornata, Jeff Gordon, che tentava di approfittare della situazione. Carl Edwards e Kevin Harvick hanno terminato al quarto e quinto posto, mentre

Brian Vickers, che prima della caution finale sembrava favorito dal consumo della sua Camry, ha chiuso la top-5. Top-10 per Martin Truex Jr, finito in ospedale sabato sera per un problema di calcoli renali.

La gara è stata condizionata da una caution che, al giro 67, ha mandato sotto di un giro buona parte dello schieramento, lasciando davanti coloro che non si erano ancora fermati per la seconda sosta. A causare la situazione di pericolo, un imprudente meccanico di Marcos Ambrose, andato pericolosamente vicino alla pista per recuperare una gomma "scappata" al cambio. Tra i piloti chiamati al recupero, ha ben impressionato Tony Stewart, che dopo essere finito sotto di due tornate ha chiuso ottavo, davanti a Jimmie Johnson.

Catastrofica giornata degli ex formulisti. Mentre Sam Hornish è finito in testacoda coinvolgendo l'incolpevole Bill Elliott, Scott Speed ha mostrato, come a Daytona, poca padronanza della linea di gara, toccando David Ragan e finendo nelle protezioni. Anche in questo caso una vittima incolpevole: Greg Biffle. Da segnalare, finalmente, la relativa affidabilità di gomme e motori: ad essere sfortunato è ancora una volta stato Mark Martin, finito a muro a causa di una foratura.

In classifica, Jeff Gordon capitalizza i buoni piazzamenti delle prime 4 gare, così come Clint Bowyer, secondo. Kurt Busch conquista il terzo posto, mentre nella lotta per la top-35 Aric Almirola compie un importante passo avanti.

A una settimana dalla vittoria di Kyle Busch a Las Vegas, il fratello Kurt conquista la Kobalt Tools 500 di Atlanta



MOMENTO CLOU

Giro 67. Un meccanico senza paura (e senza buon senso), manda sotto di un giro tre quarti dello schieramento



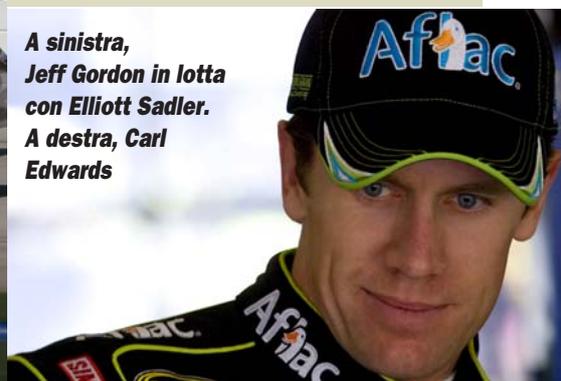
L'ordine di arrivo, domenica 8 marzo 2009

- 1 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 330
- 2 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 330
- 3 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 330
- 4 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 330
- 5 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 330
- 6 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 330
- 7 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 330
- 8 - Tony Stewart (Chevy) - Stewart/Haas - 330
- 9 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 330
- 10 - Martin Truex Jr. (Chevy) - EGR - 330
- 11 - Dale Earnhardt Jr. (Chevy) - Hendrick - 330
- 12 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 330
- 13 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 330
- 14 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 330
- 15 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 328
- 16 - Casey Mears (Chevy) - Childress - 328
- 17 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 328
- 18 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 327
- 19 - David Ragan (Ford) - Roush - 327
- 20 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 327
- 21 - Aric Almirola (Chevy) - EGR - 327
- 22 - Ryan Newman (Chevy) - Stewart/Haas - 327
- 23 - David Stremme (Dodge) - Penske - 326
- 24 - David Gilliland (Chevy) - TRG - 326
- 25 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 326
- 26 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 326
- 27 - Juan Montoya (Chevy) - EGR - 325
- 28 - Paul Menard (Ford) - Yates - 325
- 29 - John Andretti (Chevy) - EGR - 325
- 30 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 324
- 31 - Mark Martin (Chevy) - Hendrick - 316
- 32 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 305
- 33 - Reed Sorenson (Dodge) - EGR - 264
- 34 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 263
- 35 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 262
- 36 - Bill Elliott (Ford) - Wood - 201
- 37 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 199
- 38 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 179
- 39 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 110
- 40 - Bobby Labonte (Ford) - HOF - 103
- 41 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 82
- 42 - Travis Kvapil (Ford) - Yates - 32
- 43 - Mike Bliss (Dodge) - Phoenix - 21

La classifica

1. Jeff Gordon 634; 2. Bowyer 591; 3. Kurt Busch 588; 4. Edwards 547; 5. Kenseth 546; 6. Stewart 521; 7. Kyle Busch 514; 8. Harvick 511; 9. Kahne 484; 10. Biffle 480; 11. Vickers 477; 12. Reutimann 475.

A sinistra, Jeff Gordon in lotta con Elliott Sadler. A destra, Carl Edwards



di Dario Sala

Il WTCC 2009 si apre inequivocabilmente sotto il segno della Seat. In entrambe le gare infatti, le vetture spagnole hanno realizzato un poker che ha lasciato esterefatto tutto il paddock. Eppure in inverno le vetture spagnole erano state limitate. La FIA gli ha ridotto il regime di rotazione fissato ora a 4200 giri, ha ridotto la brida passata a 34 mm e anche la pressione del turbo, diminuita a 3,5 bar. Una perdita che

a Martorell hanno stimato in 18 cavalli. Ebbene, tutto questo non si è visto. In Brasile si correva in altura e con il turbo le Seat perdevano meno degli altri, ma questa non può essere la sola ragione. La verità è che gli uomini di Puig hanno saputo lavorare benissimo nella pausa invernale. Tanto sul motore, per cercare la mappatura ideale che sopperisse alle imposizioni della FIA, quanto sul nuovo cambio più veloce, leggero, e sugli assetti. A Curitiba, la vettura spagnola è apparsa addirittura

più forte dello scorso anno, tanto che in qualifica Yvan Muller pur con tutte le limitazioni è stato di un decimo più veloce rispetto allo scorso anno, quando c'era una temperatura decisamente più fresca. C'è poco da dire quindi su questa "Armada Invincibile" che ha tutto per ripetersi in Messico tra quindici giorni considerato che a 2400 metri la forbice della perdita di potenza fra i turbo e gli aspirati sarà maggiore. Campionato finito quindi, dopo le prime due gare? Per fortuna no, perché dal-

Dominio



la terza tappa, a Marrakech, si vedrà l'effetto che avranno le nuove regole in termini di peso e si tornerà a correre ad alture diciamo più standard. Di cose ne possono e ne dovranno ancora succedere. Questa almeno è la speranza degli avversari. La BMW esce da un fine settimana paragonabile ad un incubo. Pochi punti e la certezza di avere un mezzo attualmente inferiore. In più per regolamento pesava di più 15 chili in più rispetto allo scorso anno. Il resto ce lo hanno messo le rispet-

tive squadre della Casa tedesca con una tattica discutibile in prova, dove non sono state adottate le scie, e poi i piloti che spesso sono stati protagonisti di toccate fra di loro. Ora si va in Messico, pista notoriamente poco favorevole alla trazione posteriore per il poco grip della pista sudamericana. La BMW potrebbe uscirne ancora con le ossa rotte e dovrà tenere i nervi saldi per mantenere dritto il timone del campionato, per non lasciare andare alla deriva una barca che può fare anco-

ra molto. Rimandata, ma non bocciata in toto, la nuova Chevrolet Cruze. In gara uno, Larini è stato il primo delle macchine non diesel. Ha corso bene e la Cruze tutto sommato ha risposto in termini di maneggevolezza. Purtroppo, tutto è stato cancellato da un banale errore durante le fasi di safety-car, ma questo non toglie nulla alla bella prestazione. Partendo dietro in gara due, le Chevy non hanno potuto ripetersi ed ora sono attese in Messico.

Seat





Yvan il terribile

Yvan Muller ha vinto la gara di apertura della WTCC 2009 e la Seat ha monopolizzato le prime quattro posizioni della classifica. Nessuna novità quindi dopo una qualifica che ha ribadito la superiorità della Leon Tdi ai 900 metri di altitudine della pista di Curitiba. Un risultato eclatante e paragonabile solamente a quello ottenuto lo scorso anno in Messico quando gli spagnoli occuparono le prime sei posizioni. Ai 2400 metri di Puebla era comprensibile visto che il turbo soffre meno l'altitudine, ma a Curitiba ci si aspettava che qualcuno potesse almeno impensierirli. Non è stato così e la cruda realtà mostra una squadra che ha lavorato in maniera strepitosa sulla macchina nonostante le limitazioni, giustamente, imposte dalla FIA. Grande Seat e bravo Muller. Il Campione del Mondo in carica ha vacillato solamente per qualche momento. Al via infatti sia Genè sia Tarquini gli si sono messi di fianco, ma il francese in staccata ha trovato il guizzo per stare davanti e det-

tare il ritmo. Da quel momento è stato imprevedibile per tutti. Non lo ha distratto o rallentato neppure la safety-car entrata per l'incidente di D'Aste, anzi. Yvan a due tornate dalla fine ha segnato anche il giro più veloce segno che il degrado delle gomme della Leon Tdi è solamente una favola inventata ad arte. Alle sue spalle Genè, autore di una gara regolare che lo ha premiato con un secondo posto praticamente conquistato in qualifica.

Terzo Rydell, che con la solita irruenza ha messo dietro Tarquini. L'abruzzese ha cercato di riprendere la posizione, ma lo svedese si è difeso bene. All'appello è mancato solo Monteiro che ha pagato una spinta in partenza. Sfruttando la safety-car il portoghese ha ripreso il quinto posto ai danni di Farfus, ma poi è arrivato lungo perdendo posizioni e terminando ottavo. Par tirà in pole in gara due e questa non è una buona notizia per nessuno. Gli altri hanno fatto quello che hanno potuto. Al quinto posto si è piazzato

Nicola Larini dimostratosi un vero leone. Difficile pensare ad una Cruze a punti e prima tra le non Seat alla prima stagionale, invece Nicola si è reso autore di belle manovre che lo hanno premiato. Il toscano ha finito davanti a Farfus, poi è arrivata la doccia fredda della penalizzazione. Il brasiliano, che giocava in casa, aveva perso la quinta posizione dopo la safety-car. Ha tentato di non far passare Monteiro con una toccatina ed il risultato è stato quello di perdere due posizioni. Buon per lui che poi Monteiro è uscito. Molto bene anche Hernandez alla sua prima gara con la Roal Motorsport. Bella grinta e settimo posto che gli permetterà di essere in prima fila in gara due. Subito fuori dai giochi per incidente dopo pochi metri di corsa Jorg Muller, Priaulx e Menu. L'inglese ha poi recuperato con un ottimo passo, ma i buoi ormai erano scappati. Ritirato Huff mentre fra gli indipendenti ha vinto Monteiro con la superba BMW del Proteam.

d. s.

MOMENTO CLOU - Gara 1

Può sembrare strano, ma il momento decisivo della prima corsa 2009 del WTCC si è verificato in qualifica quando la Seat ha optato per una strategia di squadra perfetta che le ha permesso di monopolizzare le prime cinque posizioni sullo schieramento. Dopo di che, in gara, è stata una passeggiata per le vetture gialle, Monteiro a parte.



L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 8 marzo 2009

- 1 - Yvan Muller (Seat Leon Tdi) - Seat - 16 giri 26'45"799
- 2 - Jordi Genè (Seat Leon Tdi) - Seat - 2"090
- 3 - Rickard Rydell (Seat Leon Tdi) - Seat - 2"880
- 4 - Gabriele Tarquini (Seat Leon Tdi) - Seat - 3"501
- 5 - Augusto Farfus (BMW 320si) - Schnitzer - 7"766
- 6 - Sergio Hernandez (BMW 320si) - Ravaglia - 8"152
- 7 - Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM - 12"128
- 8 - Felix Porteiro (BMW 320si) - Proteam - 13"441
- 9 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 15"971
- 10 - Alessandro Zanardi (BMW 320si) - Ravaglia - 16"105
- 11 - Tom Boardman (Seat Leon) - Sunred - 16"990
- 12 - Franz Engstler (BMW 320si) - Engstler - 20"829
- 13 - Viktor Shapovalov (Lada 110) - Russian Bears - 26"339
- 14 - Kirill Ladygin (Lada 110) - Russian Bears - 27"540
- 15 - Nicola Larini (Chevrolet Cruze) - RML - 37"183
- 16 - Tiago Monteiro (Seat Leon Tdi) - Seat - 38"767
- 17 - Jaap Van Lagen (Lada 110) - Russian Bears - 54"116
- 18 - George Tanev (BMW 320si) - Proteam - 54"868

Ritirati

- 13° giro - Kristian Poulsen
- 13° giro - Marin Colak
- 11° giro - Jorg Muller
- 5° giro - Robert Huff
- 4° giro - Stefano D'Aste
- 2° giro - Alain Menu

Giro più veloce: Yvan Muller 1'25"662

Dietro la lavagna Larini e Monteiro

Nicola Larini e Tiago Monteiro, arrivati rispettivamente quinto e ottavo in gara 1, sono stati penalizzati con una penalità di 30" per aver sorpassato in regime di safety-car. Perciò i due sono stati retrocessi agli ultimi posti dello schieramento di partenza di gara 2. Monteiro sarebbe partito in pole e il suo posto è stato preso dal privato Felix Porteiro che al suo fianco ha avuto Andy Priaulx. Penalizzati per lo stesso motivo anche Tanev e Van Lagen.

Larini, primo tra gli "umani" è stato penalizzato di 30" al termine della gara per sorpasso con safety-car



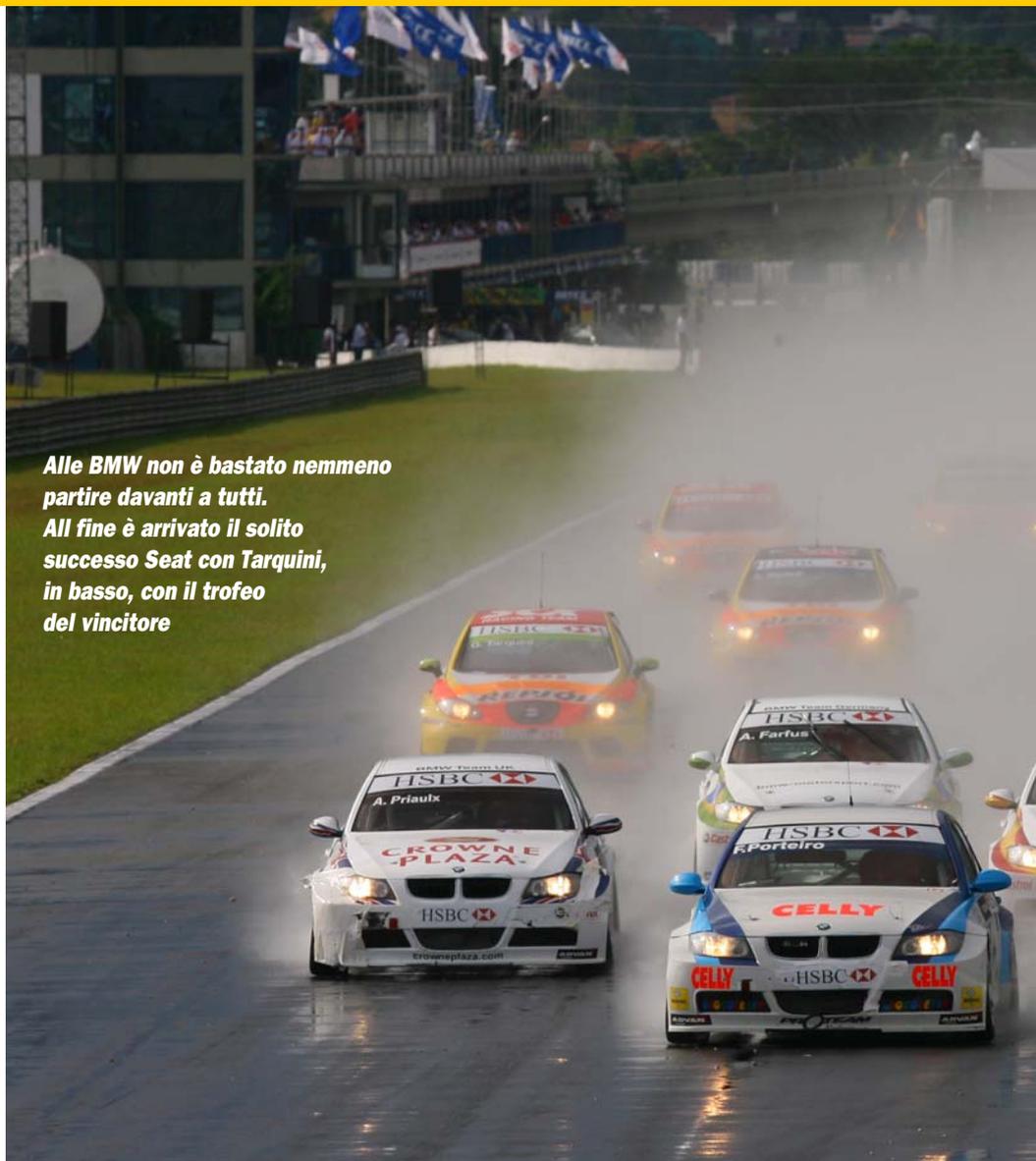
Tarquini batte an

Neanche i monsoni fermano la Seat, anzi il fresco probabilmente ha aiutato. Così anche in gara due si è assistito ad un altro imbarazzante dominio degli spagnoli. Primo Gabriele Tarquini, secondo Rickard Rydell, terzo Jordi Genè e quarto Yvan Muller. Il tutto partendo dietro a quattro BMW. E' vero che asfalto bagnato favorisce le trazioni anteriori, ma l'impressione è che in realtà, anche se ci fosse stato il caldo, la situazione non sarebbe cambiata di una virgola. Troppo forte la Leon Tdi per tutto il resto del plotone che ha provato a contrastarli solo per qualche curva. Poi è salito in cattedra un Tarquini in formato spaziale. Dopo poche curve dallo start vero (la gara è partita con safety car per l'acqua in pista) si è liberato di Augusto Farfus e poi si è messo all'inseguimento di Felix Porteiro, Andy Priaulx e Sergio Hernandez in piena lotta fra loro. Quando ha raggiunto gli ultimi due, "Cinghios" non ci ha pensato due volte infilandosi nel varco lasciato e passandoli entrambi. A questo punto, per lui raggiungere Porteiro è stata una formalità che ha sbrigato in breve tempo. Raggiunta la vetta, Tarquini ha tenuto a bada il ritmo e Rydell che risalito anch'egli, gli è arrivato abbastanza vicino. Conoscendo il vizio dello svedese, Gabriele è stato accorto. Rydell ha dovuto accontentarsi e chiudere secondo davanti ad un Genè molto bravo per tutto il fine settimana. Quarto Yvan Muller che partendo ottavo è il pilota che ha dovuto faticare di più per recuperare.

Ancora una volta quindi, gli avversari non ci sono stati. Le BMW hanno lottato molto fra loro e a farne le spese sono stati Priaulx e Hernandez. Il primo ha preso diverse botte e piano piano è retrocesso mentre Hernandez, davvero grintoso fino a quel momento, è stato toccato da Porteiro. La BMW della Roal si è girata e per lo spagnolo il sogno dei punti iridati è svanito. Peccato anche per Porteiro che, da indipendente, ha fatto un fine settimana eccezionale con la vettura del Proteam. Peccato per la macchia dell'incidente e vedremo se i giudici prenderanno provvedimenti. Un peccato perché tutti e due sono stati davvero bravi. Da tutte queste scaramucce ne ha approfittato Jorg Muller che ha terminato quinto davanti a Farfus e appunto a Porteiro che porta ai toscani punti iridati. Grande gara anche per Tom Coronel che sul bagnato ha sem-

Alle BMW non è bastato nemmeno partire davanti a tutti.

All fine è arrivato il solito successo Seat con Tarquini, in basso, con il trofeo del vincitore



pre una marcia in più, mentre ha deluso ancora una volta Priaulx. Troppo in salita la gara per la Cruze. Le partenze in fondo allo schieramento hanno penalizzato i piloti, specialmente nelle prime fasi con l'asfalto bagnato e così sia Nicola Larini sia Alain Menu e Robert Huff non sono andati più in là di un piazzamento fuori dai punti. Alex Zanardi ha concluso al quattordicesimo posto dopo un fine settimana tribolato e Stefano D'Aste ha terminato ventesimo dopo un drive-through dopo un sorpasso in regime di safety car.

d. s.



che il... monsonone



MOMENTO CLOU - Gara 2

Al 4° giro, Tarquini sembra non risentire delle condizioni di pista bagnata. Recupera velocemente dalla terza fila e con una azzardata manovra supera in un colpo solo le BMW di Priaulx e Porteiro portandosi in testa, posizione che non mollerà fino al traguardo.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 8 marzo 2009

- 1 - Gabriele Tarquini (Seat Leon Tdi) - Seat - 16 giri 27'44"649
- 2 - Rickard Rydell (Seat Leon Tdi) - Seat - 0"810
- 3 - Jordi Genè (Seat Leon Tdi) - Seat - 5"869
- 4 - Yvan Muller (Seat Leon Tdi) - Seat - 7"157
- 5 - Jorg Muller (BMW 320si) - Schnitzer - 9"916
- 6 - Augusto Farfus (BMW 320si) - Schnitzer - 11"759
- 7 - Felix Porteiro (BMW 320si) - Proteam - 13"721
- 8 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 14"216
- 9 - Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM - 17"682
- 10 - Sergio Hernandez (BMW 320si) - Ravaglia - 18"144
- 11 - Alain Menu (Chevrolet Cruze) - RML - 19"046
- 12 - Tiago Monteiro (Seat Leon Tdi) - Seat - 23"097
- 13 - Robert Huff (Chevrolet Cruze) - RML - 23"376
- 14 - Alessandro Zanardi (BMW 320si) - Ravaglia - 27"315
- 15 - Nicola Larini (Chevrolet Cruze) - RML - 27"694
- 16 - Franz Engstler (BMW 320si) - Engstler - 29"859
- 17 - Jaap Van Lagen (Lada 110) - Lada - 34"424
- 18 - Kristian Poulsen (BMW 320si) - Engstler - 35"860
- 19 - Tom Boardman (Seat Leon) - Sunred - 36"601
- 20 - Stefano D'Aste (BMW 320si) - Wiechers - 36"992
- 21 - George Tanev (BMW 320si) - Proteam - 48"908
- 22 - Kirill Ladygin (Lada 110) - Lada - 49"709
- 23 - Viktor Shapovalov (Lada 110) - Lada - 1'13"069

Giro più veloce: Alain Menu 1'34"837

Il campionato

1. Yvan Muller e Gabriele Tarquini 15 punti; 3. Genè e Rydell 14;
5. Farfus 7; 6. J. Muller 4; 7. Hernandez e Porteiro 3; 9. Priaulx 2;
10. Coronel 1

Costruttori

1. Seat 36 punti; 2. BMW 22; 3. Lada 10; 4. Chevrolet 9

Indipendenti

1. Porteiro 31 punti; 2. Coronel 19; 3. Engstler 11; 4. Boardman 10;
5. Poulsen 7; 6. Tanev 6; 7. D'Aste 4; 8. Colak 3



Kirill Ladygin e la sua Lada 110 in un mare di... acqua

Arrivano le muscle car

di Leopoldo Canetoli

Sembrava una stagione morta questo 2009 anno di transizione per il FIA GT verso il Mondiale 2010... ma invece, piano piano, visto tra l'altro che la prima gara in calendario sarà a maggio, le squadre sembrano arrivare. Sarà l'ultima stagione, in GT1, per la Maserati MC12, e sarà un addio triste per chi l'ha seguita in questi ultimi tre anni durante i quali è sempre riuscita ad emergere. Sarà dura per Michael Bartels, grande innamorato di questa vettura, abbandonarla a fine stagione. Ma intanto il campionato incombe, Bartels e Andrea Bertolini sono i campioni da sconfiggere, e certamente si batteranno con tutte le loro forze. La griglia pare si stia riempiendo di muscolose americane. Le squadre francesi e belghe hanno riscoperto le Saleen, e quest'anno ne vedremo diverse in pista, gestite anche da team molto professionali. Le ultime due che si sono aggiunte in questi giorni sono quelle del team Full Speed Racing di Graham Nash, che si dividerà anche con le tappe della Le Mans Series. Proprio in questa serie competerà certamente Christophe Bouchut: il francese abbandonerà il FIA GT nel quale è stato molte volte protagonista, oltre che amico personale di Stephane Ratel? Facciamo veramente fatica a crederlo, ma per il

momento è così. Come sembra sfuggito dal FIA GT anche un altro tra i maggiori protagonisti, quel Mike Hezemans che militava in quelle file da molti anni, anche lui passato alla Le Mans Series, tra l'altro con il nostro Andrea Piccini.

Sempre parlando di Saleen, sembra entrerà a far parte del team Plus, che già ha una prima vettura composta da Karl Wendlinger e Ryan Sharp, anche il popolarissimo Mario Dominguez, che ha corso nella Champ Car americana e nella serie Indycar. Certamente il messicano sarà presente ai test del Paul Ricard di inizio aprile, e probabilmente farà coppia con Adam Lallo. E le Corvette? Eccole in arrivo anche loro, almeno le due di Luc Alphand, il popolare ex campione di sci francese, che ha scelto come prima guida il belga Xavier Maassen, che nel 2008 aveva già corso nel FIA GT con la Corvette del team SRT. Maassen, pilota veloce anche se qualche volta molto irruento, farà coppia con il francese Guillaume Moreau, mentre per la seconda vettura si parla di Olivier Beretta, che ha grande esperienza sulle Corvette USA.

Per una Maserati destinata a lasciare, ecco entrare in GT1 la Ford GT preparata in Svizzera e la Nissan Nismo che verrà schierata dal team Gigawave. Forse Stephane Ratel riuscirà in extremis a mettere in piedi un buon campionato.





**La muscle car GT1
Saleen sarà ancora
protagonista nel
FIA GT assieme
a Corvette, Aston
Martin e Maserati**



Lola mette all'angolo Richards

L'avventura della Lola Aston Martin 2009 è iniziata col botto: ai test di Le Castellet, Tomas Enge è finito violentemente nelle barriere a Signes. Illeso il pilota, la vettura ha riportato seri danni (Foto MorAle)





di Marco Cortesi

A più di quarant'anni dalla prima, e non proprio soddisfacente avventura del duo Lola-Aston Martin alla 24 Ore di Le Mans del 1967 (due ritiri per rottura del motore nella prima ora), inizia tra le turbolenze il progetto dei due costruttori per la LMP1 2009. Dopo l'annata "sperimenta-

le" con la B08/60 del team Charouz (nella foto), la Casa inglese porterà al via il V12 di derivazione DBR9 GT1 sotto le proprie insegne. E proprio su questo punto si è innestata una violenta polemica che ha coinvolto nella settimana passata David Richards ed il costruttore di Huntingdon. Fattore scatenante, le dichiarazioni del primo che, dopo aver ampiamente pubblicizzato le proprie vetture come Aston Martin, si è premurato di far sapere quanto poco fosse rimasto del progetto Lola, citando una "radicale riprogettazione". Troppo da sopportare per la dirigenza Lola che, in una nota, ha ribattuto punto per punto. Innanzitutto per quanto riguarda la riprogettazione, precisando che le modifiche effettuate hanno riguardato solo il punto di vista estetico, con i relativi aggiustamenti meccanici necessari. Ma, ancora

più clamoroso, in Lola hanno rimarcato il fatto che Aston Martin non abbia, in realtà, il diritto di utilizzare il proprio nome per la vettura. Spiegando che, quando la riomologazione fu proposta, i costi dei diritti di proprietà intellettuale costrinsero Richards ad interrompere le trattative. Dettaglio che rende l'idea di quanto possa essere ingenuo appropriarsi di una titolazione esclusiva solo tramite stampa e passaparola. E che potrebbe danneggiare gli interessi di tutti. Come cambieranno gli scenari futuri alla luce di questa discussione, visto che le vetture figurano già come "Aston Martin LMP1" su tutte le entry list, utilizzate da giornalisti e cartelle stampa? In più, come confermato dai vertici Lola, il contratto riguarda due vetture: la terza, quella schierata come Aston Martin Eastern Europe, sarà quindi identica a quella di casa Speedy Racing? Per ora, il pathos di poter finalmente vedere due prototipi ufficiali Aston Martin lottare per una posizione al top ha prevalso sulle reciproche rivendicazioni. Ma non si tratta certo di un buon inizio...

A carte scoperte

di Massimo Costa

Mercoledì 11 marzo, con la prima sessione di test collettivi, la GP2 Main Series apre ufficialmente la stagione 2009. Il mercato piloti non è ancora completamente chiuso, ma considerando il difficile periodo economico che stiamo attraversando, si può dire che la GP2 non ha incontrato grossi problemi. Sono pochissimi i posti disponibili rimasti e probabilmente, mentre leggerete queste righe, si saranno riempiti. Manca ancora la certezza ufficiale di Edoardo Mortara alla Arden, non si conosce il nome del secondo pilota DPR, Durango sta valutando Hamad Al Fardan, Trident ha due posti liberi e una fila di piloti desiderosi di guidare le due Dallara del team italiano. Una girandola di notizie ha riguardato Super Nova. Il team di David Sears sembrava orientato verso Nelson

Panciatici, vicecampione spagnolo F3 2008 dal consistente budget, ma quando i giochi sembravano chiusi è arrivata la conferma di Luca Filippi, già da lungo tempo in trattativa con la compagine britannica. Anche Marcello Puglisi cerca di far parte della GP2 al pari di Davide Rigon. Per loro, la chance è individuabile nella Trident. La Ocean per la seconda vettura dovrebbe avere Filipe Albuquerque, ma gira anche il nome di Alvaro Parente.

Il campionato si annuncia avvincente, come da tradizione. Ci sono nomi di "peso" come quelli di Pastor Maldonado, Romain Grosjean, Lucas Di Grassi che si è accordato con il team campione Racing Engineering, Davide Valsecchi, Luca Filippi, Andreas Zuber, Kamui Kobayashi (che è il leader della GP2 Asia), ai quali si affiancano debuttanti di rilievo. Su tutti Nico Hulkenberg, cam-

pione della F3 Euro Series, seguito a ruota da Mortara, vice campione della F3 europea. Poi quel Sergio Perez che tanto bene sta facendo in GP2 Asia, Giedo Van der Garde, che ha vinto la World Series Renault, Dani Clos che è tutto da scoprire al pari di Luiz Razia. A questi si aggiungono poi gli esperti, ma mai troppo convincenti, Karun Chandhok, Roldan Rodriguez, Vitaly Petrov, Javier Villa, Alberto Valerio. I test di Le Castellet ci forniranno qualche indicazione in più per capire come ci si avvicinerà alla prima prova stagionale prevista a Barcellona il 10 maggio. La pista sulla quale si svolgerà la seconda e ultima seduta di prove dal 23 al 25 marzo.



Team e piloti

| | |
|--------------------|--|
| Arden | Sergio Perez - Edoardo Mortara (?) |
| ART | Pastor Maldonado - Nico Hulkenberg |
| Barwa Addax | Romain Grosjean - Vitaly Petrov |
| Dams | Kamui Kobayashi - Jerome D'Ambrosio |
| DPR | Michael Herck - TBA |
| Durango | Davide Valsecchi - Hamad Al Fardan (?) |
| FMSI | Andreas Zuber - Luiz Razia |
| iSport | Giedo Van der Garde - Diego Nunes |
| Ocean | Karun Chandhok - Filipe Albuquerque (?) - Alvaro Parente (?) |
| Piquet GP | Roldan Rodriguez - Alberto Valerio |
| Racing Engineering | Lucas Di Grassi - Dani Clos |
| Super Nova | Javier Villa - Luca Filippi |
| Trident | Marcello Puglisi (?) |



Davide Valsecchi (sotto), e Luca Filippi, al momento gli unici italiani certi di partecipare alla GP2 2009



Tre italiani nei test

di Massimo Costa

Nella stessa settimana, e praticamente negli stessi giorni, in cui la GP2 svolgerà la prima seduta di test collettivi, anche la World Series Renault riaccende i motori. Il primo dei tre test che si terranno nel mese di marzo si svolgerà martedì 10 e mercoledì 11 sulla pista di Jerez. I team si sposteranno poi a Valencia per le prove del 14-15 e infine a Barcellona il 30-31, pista che ospiterà la tappa di apertura del campionato in programma il weekend del 19 aprile. La WSR ha quattordici piloti certi, con contratto già firmato, mentre a Jerez dovrebbero esserci diciotto vetture. I quattro "in più" sono il campione della Formula Master Chris Van der Drift che girerà per la Epsilon

Euskadi, Edoardo Piscopo che salirà sulla Dallara della Prema, Frankie Provenzano in pista con Tech 1, Greg Mansell con Ultimate/Signature. Non è escluso che Epsilon e P1 Motorsport trovino in queste ore il secondo pilota. Non saranno invece presenti a questa seduta di test i team Interwetten (che però conta di essere a Valencia), KTR e RC Motorsport. Dunque, sono tre gli italiani. Federico Leo è l'unico che ha già in mano un contratto per la stagione intera che disputerà col team Pons. Nel 2008 ha corso nella F.3 tedesca con il team Ombra mentre nel 2007 si è fatto le ossa nella F.Renault Italia con RP Motorsport. Leo è conscio che l'impegno nella WSR rappresenta un bel salto in avanti nella sua carriera: "So bene che non sarà facile e per que-

sto mi sono posto un obiettivo di due stagioni. Il primo per maturare, conoscere le piste, la macchina, il secondo per lottare per qualcosa di importante. La categoria mi piace molto, si svolge in un bel contesto e la Dallara-Renault regala belle emozioni che ho già vissuto nei test di fine 2008 con Pons e RC". Oltre a Leo troviamo Piscopo. Il romano punta con decisione alla World Series Renault così come il suo concittadino Provenzano che, in base a come andranno i test con Tech 1, ha buone chance di rimanere con il team francese per tutto il 2009. Anche Pasquale Di Sabatino conta di essere della partita: "Non sarò a Jerez, ma conto di essere ancora in World Series. A breve saprò con chi", ha detto il pilota pescarese.



Federico Leo è
l'unico italiano
già sicuro di gareggiare
per tutta la stagione

di Jerez



Team e piloti nei test di Jerez

| | |
|---------------------------|---------------------------------------|
| Carlin | Jaime Alguersuari - Oliver Turvey |
| Comtec | Alexandre Marsoin - Anton Nebilitskyi |
| Draco | Bertrand Baguette - Marco Barba |
| Epsilon | Chris Van der Drift - TBA |
| Fortec | Fairuz Fauzy - Sten Pentus |
| KTR | TBA - TBA |
| Interwetten | TBA - TBA |
| Pons | Marcos Martinez - Federico Leo |
| Prema | Omar Leal - Edoardo Piscopo |
| P1 Motorsport | James Walker - TBA |
| RC Motorsport | TBA - TBA |
| Tech 1 | Charles Pic - Frankie Provenzano |
| Ultimate/Signature | Miguel Molina - Greg Mansell |

Il monomarca de

di Antonio Caruccio

Si chiama JPH1 ed è destinata ad entrare nella storia come la prima monoposto costruita dalla Williams al di fuori dall'ambito Formula 1 e del rilancio di uno storico nome come quello della Formula 2. Sulla pista di Brands Hatch, il collaudatore Steven Kane ha portato in pista la nuova macchina, pulita nelle forme e semplice nell'aerodinamica, che ha però spento due volte il motore in pit-lane. *"Divertente da guidare"*, commenta Kane, che

ha completato cinque giri prima di rientrare poi ai box. In conferenza stampa, Patrick Head e Frank Williams, presenti alla prima apparizione della loro creatura, sono fiduciosi che la nuova monoposto possa raggiungere grandi traguardi grazie alla tecnologia che il costruttore inglese ha messo in pista. Sedici i piloti presenti alla manifestazione, tra cui i due italiani Nicola De Marco e Pietro Gandolfi. Assenza importante quella del Campione Italiano Formula 3, Mirko Bortolotti, così come gli altri due piloti Red Bull, Mikhail

Aleshin e Robert Wickens. *"Credo che attualmente il campionato Formula 2 sia il migliore sulla scena internazionale"*, dice De Marco, mentre con spavaldo ottimismo conclude Pietro Gandolfi: *"Spero di potermi giocare il successo, anche se la cosa più importante è crescere bene all'interno di questo campionato"*.

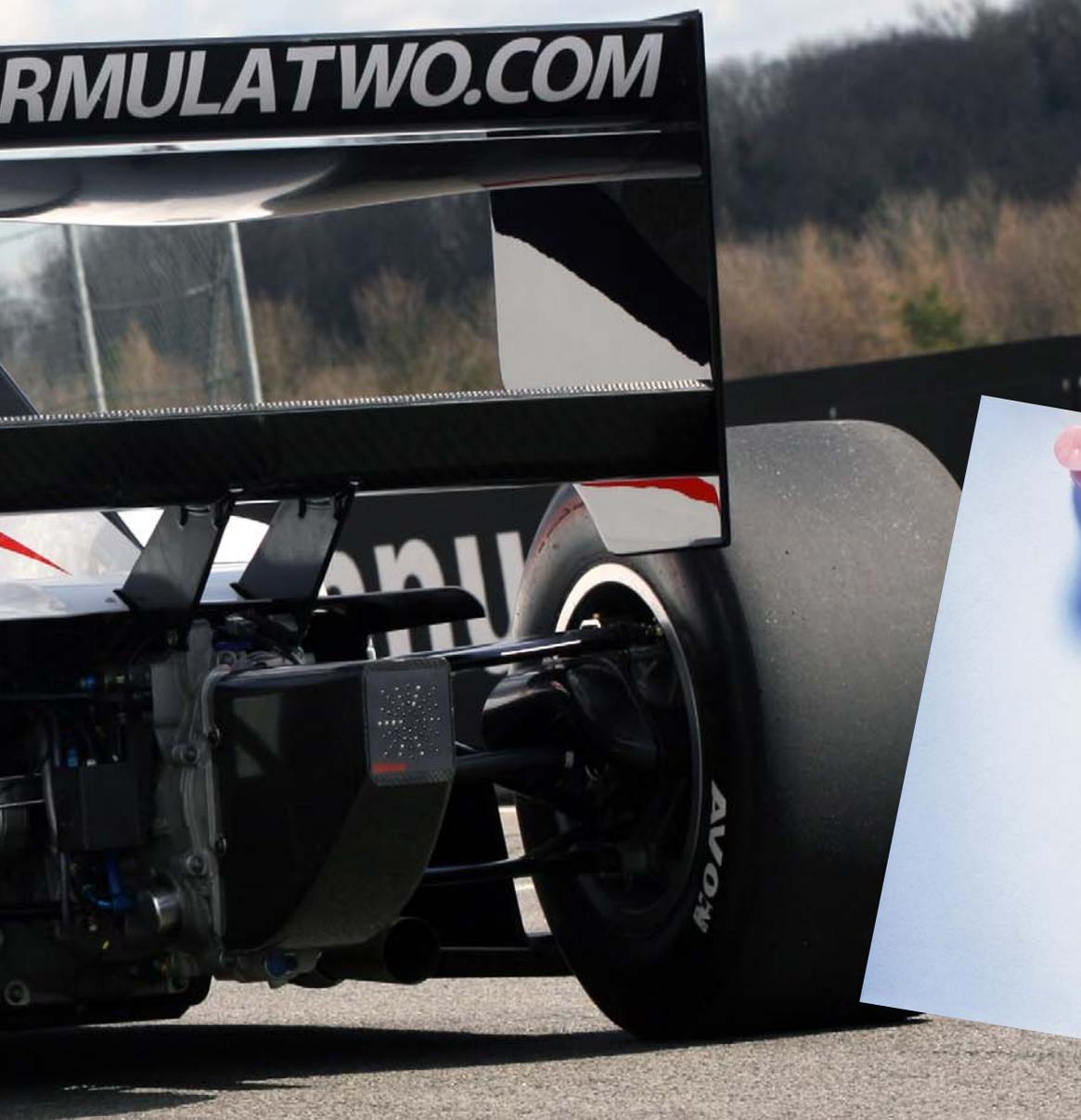
Tra le tante iniziative portate in pista da Jonathan Palmer come la presenza della BMW di Andy Priaulx, ed i piloti A1 Grand Prix Adam Carroll e Danny Watts, con la monoposto coi colori della Gran Bretagna



La Williams

gna, c'è stata la presentazione del calendario di Brands Hatch che rientra tra le piste della Motorsport Vision, azienda che fa capo a Palmer. Non si è potuto però evitare di parlare dell'assenza da parte dei piloti Red Bull. Un'azienda come quella austriaca che da anni è leader dal punto di vista della comunicazione e dell'immagine, non ha portato nessuno dei suoi esponenti che in qualche modo lasciano un vuoto nella foto di gruppo. Accanto al campione del Formula 3 spagnolo si sentiva l'assenza di

quello italiano, Mirko Bortolotti, e mancavano a dare manforte ad un pilota esperto come Andy Soucek altri due piloti dal lungo trascorso come Aleshin e Wickens. Nemmeno gli uomini più importanti tra lo staff della Formula 2 sono stati in grado di fornire una motivazione per l'assenza di questi piloti. Nonostante il periodo difficile che Red Bull sta attraversando, con conseguenti tagli ai budget della Formula 1, l'importanza della presentazione era indiscutibile.



Gli iscritti 2009

Sebastian Hohenthal
Joylon Palmer
Julien Jousse
Alex Brundle
Armaan Ebrahim
Henry Surtees
Tobias Hegewald
Pietro Gandolfi
Nicola De Marco
Jack Clarke
Robert Wickens
Mirko Bortolotti
Mikhail Aleshin
Carlos Iaconelli
Natacha Gachnang
Jens Hoing
Kazimieras Vasiliasuskas
Andy Soucek
Henri Karjalainen
Tom Gladdis
Milos Pavlovic
German Sanchez
Jason Moore
Philipp Eng

Il calendario

31 maggio – Valencia
21 giugno – Brno
28 giugno – Spa
19 luglio – Brands Hatch
16 agosto – Donington
6 settembre – Oschersleben
20 settembre – Imola
1 novembre – Barcellona

Solidità ed esperienza

di Antonio Caruccio

Francesco Castellacci, nato a Roma il 4 aprile 1987, è tra i piloti più esperti che prenderanno parte alla stagione di Formula 3 Italia nel 2009. Dopo aver corso in kart ed avere affrontato le selezioni della Formula BMW, esordisce nel 2006 sulle monoposto della Formula Azzurra con i colori della FIK gestita dal team Durango. Espatria nel 2007 per il suo primo anno in F.3 in Inghilterra con Alan Docking, per poi tornare nella serie tricolore con il team Lucidi nel 2008. Nella stagione attuale prenderà il via con i colori del team Prema, compagine veneta diretta da Angelo Rosin al rientro nel F.3 Italia.

Nel 2008 sei stato protagonista del Campionato Italiano F.3, anche se, data la tua esperienza all'estero, ci si aspettava di poterti vedere in lotta per il titolo. Cosa ti ha impedito di lottare al vertice?

"Sono stato tradito dal mio impeto in gara. In qualifica sono sempre stato tra i più veloci, pronto a giocarmi le prime tre posizioni, ma durante la corsa non mi accontentavo del secondo o terzo posto e cercando di migliorare la mia posizione portavo la monoposto al limite, e alcune volte l'ho superato. Non mi sono potuto giocare le mie carte per colpa mia, in quanto non volevo accontentarmi dei punti, ma raccogliere sempre il massimo risultato possibile, tro-

vandomi poi però con ben sei zeri in classifica. Uno dovuto ad un problema di elettronica a Magione, ma per il resto ho pagato la mia irruenza, anche se ho dimostrato il mio potenziale veloccistico in qualifica".

Nel 2007 hai disputato la tua prima stagione di F.3 in Inghilterra, come giudichi quella esperienza?

"Credo che la serie d'oltremarica sia una tra le più competitive per il Formula 3, al pari forse dell'Euroseries, anche se le piste non sono certamente quelle della Formula 1 su cui si disputa la serie continentale. Sono magari più selettive ed impegnative, ma è difficile che un pilota nel prosieguo della sua carriera possa tornarci a correre. Il livello è molto alto ed anche le condizioni atmosferiche offrono una variabile in più, inaspettata, all'esito delle gare. L'organizzazione della serie inoltre è molto ben strutturata. Andai in Inghilterra solo con l'intenzione di maturare una grande esperienza per la mia carriera, effettuando il maggior numero di chilometri possibili".

Hai avuto poi l'opportunità di correre nella nostra serie tricolore, che confronto puoi fare fra le due categorie che per anni si sono giocati il predominio sull'Europa. Quali pregi e quali difetti hai trovato tra esse?

"I team inglesi hanno una professionalità eccellente, sia quelli che si gioca-

no la vittoria sia gli ultimi dello schieramento, mentre in Italia c'è maggiore squilibrio tra i top team e gli altri. È molto differente anche il lavoro dei test, perché nella serie britannica il venerdì, sulla pista in cui corri la domenica, hai molte sessioni di prove libere che ti permettono di entrare in confidenza con la pista. La serie italiana ha dei circuiti certamente di livello più importante come Imola, Monza, Mugello, Misano mentre in Inghilterra sono due o tre i tracciati di importanza internazionale, le altre sono un po' sconosciute. Un difetto del F.3 italiano per la passata stagione era forse la mancanza di molti team, cui verrà posto quest'anno un rimedio e grazie all'intervento della CSAI stanno arrivando team molto importanti".

Cosa pensi delle modifiche tecniche che sono state apportate al F.3 italiano in questi ultimi anni?

"Presi la decisione di andare a correre in Inghilterra, nel 2007, perché qui in Italia c'erano ancora le vecchie monoposto; adesso con le nuove vetture ed il motore unico c'è stato un salto in avanti notevole, perché tutto ciò livella molto le prestazioni facendo emergere il livello dei team. Nella serie britannica montavo un propulsore Honda, che mi tagliava anticipatamente fuori dalla lotta per il vertice, in quanto i motori Mercedes erano veramente il top ed era impossibile avvicinarli. In Ita- ▶

segue a pag 54



lia, con l'arrivo di Fiat è stato fatto un ulteriore passo in avanti per aiutare questa categoria che ora è pronta per provare a tornare agli antichi splendori in cui 20-30 monoposto affollavano la griglia".

Hai inoltre deciso di continuare anche nel 2009 nel campionato italiano con il team Prema. Cosa ti aspetti da questo tuo terzo anno in Formula 3?

"Ci vuole una grande dose di umiltà. Anche se è il mio terzo anno in F.3 e so di avere accumulato una grande esperienza; cercherò di fare del mio meglio, di aiutare il team Prema nello sviluppo di questa nuova monoposto che porterà gli aggiornamenti del 2009, perché sono convinto che il livello sarà molto più alto che nel 2008. Anziché essere in quattro

a giocare il successo, probabilmente i piloti che lotteranno per il campionato saranno nove, e non mancheranno gli stranieri che aiuteranno ad innalzare il livello della categoria".

Sei stato tra i primi piloti ad ufficializzare il tuo contratto per la prossima stagione, mentre i tuoi avversari sembrano ancora nicchiare... credi che questo potrà essere un vantaggio?

"Penso di sì, ho fatto questa scelta per iniziare il prima possibile il lavoro con il team, in modo che loro possano conoscere me ed io loro per sintonizzarci al meglio. Si pensa che aspettare fino all'ultimo può aiutare a capire lo stato di forma della serie, ma sono convinto di avere fatto la scelta giusta".

Verrà riconfermato il test con la Ferrari per i primi tre in campionato?

"Spero di sì. Al momento non si sa, ma l'eventuale riconferma giocherà a favore del campionato che già lo scorso anno ha vissuto con questa iniziativa un notevole rilancio. Il test aiuterebbe maggiormente la crescita del campionato e dei piloti italiani".

Costa ti aspetti dal proseguimento della tua carriera?

"Sono concentrato sul 2009 e darò fondo a tutte le mie potenzialità poi, in base ai risultati di quest'anno, deciderò come procedere, ma ora spero di concretizzare al meglio la mia esperienza delle scorse stagioni".

a. c.



Chi è

Castellacci

Nato a Roma il 4-4-1987

2008 - 4° F.3 italiana

2007 - F.3 inglese

2006 - 8° F.Azzurra

Tre Mygale per Alan Racing nella F.3 Italia

Italiaracing ha saputo che il team Alan Racing schiererà due Mygale 2009 (in allestimento anche una terza vettura francese) nel campionato italiano di F.3. La squadra di Alberto Locatelli utilizzerà come piloti Angelo Comi e il messicano Pablo Sanchez, che vanta esperienze in F.Master e in World Series Renault, mentre sono in corso trattative per la terza monoposto. Contattato da Italiaracing, Locatelli ha spiegato: "Eravamo in contatto con Mygale da diverso tempo. Siamo stati a Magny-Cours, nella sede del costruttore francese, per visionare la vettura e siamo rimasti colpiti per le innovazioni che presenta. Mi piacciono le nuove avventure e sfidare la Dallara non sarà certo facile, ma ci proveremo. Quest'anno potremmo anche partecipare alla F.Renault italiana. Ero in contatto con due piloti, sembrava fatta, ma a entrambi sono saltati gli sponsor. Ora stiamo lavorando per recuperare la situazione ed essere comunque al via della serie tricolore della F.Renault".



La lepre è Costa



Massimo Costa

Prima seduta di test collettivi per la Eurocup F.Renault che ha registrato un ottimo numero di presenze. Sul circuito di Barcellona infatti, si sono visti ben 31 piloti e subito si è avuta una prima indicazione di quelli che saranno i valori in campo. Albert Costa, pilota spagnolo del team Epsilon Euskadi, ha messo la propria firma sul miglior tempo confermando le attese della vigilia: è infatti lui l'uomo che godrà dei favori del pronostico. È un po' mancato il suo quasi omonimo, il portoghese Antonio Felix Da Costa del team Motopark, dal quale ci si attendono grandi cose. La SG Formula ha dimostrato di essere sempre in ottima forma. La formazione francese ha piazzato il rookie Arthur Pic (fratello di quel Charles che corre in World Series e fa parte della RDD) al secondo posto e Jean-Eric Vergne al terzo. Anche quest'ultimo, pilota Red Bull, parte con gli occhi puntati addosso e sarà il contendente numero uno di Costa. Molto veloce lo svizzero Nico Muller (Jenzer) autore della quarta prestazione. La sorpresa del test è stato Kevin Magnussen. Figlio dell'ex pilota di F.1 Jan, tuttora in brillante attività nella ALMS come pilota Corvette, Kevin arriva dalla F.Ford danese che ha vinto e con la Tatuus Renault ha piazzato il quinto tempo davanti al connazionale Johan Jokinen della Iquick-Draco. Tre gli italiani in pista: Niky Sebastiani e Daniel Mancinelli con One Racing (così si chiama ora la ex It Loox) e Andrea Roda con BVM. Sebastiani, imparata la pista, il secondo giorno ha ottenuto il 13° tempo mentre Mancinelli, molto rapido nel primo turno (sesto) non si è più migliorato ed ha concluso nelle retrovie. Roda ha mostrato lievi progressi nei due giorni di test, ma rimanendo lontano dai migliori.



Daniel Mancinelli

Photo
Pellegrini



*Albert Costa,
pilota del team
Epsilon Euskadi,
leader nei test
svolti a
Barcellona*

I tempi dei test di Barcellona

- 1 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 1'44"850
- 2 - Arthur Pic - SG - 1'45"057
- 3 - Jean Eric Vergne - SG - 1'45"304
- 4 - Nico Muller - Jenzer - 1'45"307
- 5 - Kevin Magnussen - Motopark - 1'45"480
- 6 - Johan Jokinen - Iquick - 1'45"484
- 7 - Carlos Munoz - Epsilon Euskadi - 1'45"495
- 8 - Genis Olive - Jenzer - 1'45"537
- 9 - Patrick Kronenberger - Iquick - 1'45"540
- 10 - Nathanael Berthon - Epsilon Euskadi - 1'45"646
- 11 - Adrian Quaife Hobbs - Motopark - 1'45"675
- 12 - Nick De Bruijn - MP - 1'45"794
- 13 - Niky Sebastiani - One - 1'45"833
- 14 - Luciano Bacheta - Epsilon Sport - 1'45"871
- 15 - Miki Monras - SG - 1'45"945
- 16 - Marco Sorensen - Motopark - 1'45"972
- 17 - Juan Jacobo - Motopark - 1'45"980
- 18 - Antonio Felix Da Costa - Motopark - 1'46"035
- 19 - Nigel Melker - MP - 1'46"047
- 20 - Daniel Mancinelli - One - 1'46"105
- 21 - Miguel Otegui - Epsilon Euskadi - 1'46"206
- 22 - Adam Kout - Krenek - 1'46"291
- 23 - Kevin Kleveros - Fortec - 1'46"413
- 24 - Hugo Valente - SG - 1'46"544
- 25 - Dominic Storey - SG - 1'46"590
- 26 - Daniel De Jong - MP - 1'46"641
- 27 - Andrea Roda - BVM - 1'46"696
- 28 - Fabien Thuner - Jenzer - 1'46"818
- 29 - Arno Santamato - Epsilon Sport - 1'46"954
- 30 - Zoel Amberg - Jenzer - 1'47"415
- 31 - Jakub Knoll - Krenek - 1'48"069



Niky Sebastiani

Andrea Roda



CO2 si fa in cinque

"Colpo grosso" per la CO2 Motorsport, che ha svelato i suoi programmi per la Formula Renault 2.0 Italia, annunciando ben cinque piloti in rappresentanza di altrettanti paesi. Un impegno, quello del team diretto da Ezio Cosmai, che rientra perfettamente nel contesto internazionale proprio della categoria, che ha sempre denotato un notevole interesse anche da parte degli stranieri.

A scendere in pista nel 2009 con le monoposto del team bergamasco, per cominciare ci sarà infatti il portoghese Bernardo Arnaut, 16 anni, già in evidenza nel karting di alto livello e al suo debutto assoluto nell'automobilismo. Insieme a lui il vicentino Giovanni Venturini, all'esordio nella serie tricolore così come i suoi neo-compagni di squadra Thimo Storz (tedesco, classe 1991) ed il cileno

Martin Scuncio. A completare i ranghi un nome di sicuro già noto nel "circus" della Formula Renault 2.0 Italia: quello dello svizzero Stefano Comini, che dalla sua potrà contare su un pizzico in più di esperienza. "Sappiamo di potere puntare su cinque piloti veloci e competitivi. - ha affermato Ezio Cosmai, team manager che ha iniziato la sua carriera a metà degli anni '70 lavorando con

alcuni team storici della F.3 - In passato insieme a noi si sono già messi in luce Andrea Caldarelli, Michele Faccin ed altri ancora. L'obiettivo è fare sempre meglio in una categoria che tutti conoscono per avere lanciato dei grandi campioni. Adesso andremo ad Hockenheim per svolgere i primi test. Una pista che in quanto a caratteristiche di velocità pura si avvicina abbastanza a quella di Mon-



Arriva il team Antonino

Una nuova squadra si appresta a fare il suo debutto nella Formula Renault 2.0 Italia. Si tratta della Scuderia Antonino, fondata nel 2008 da Teodoro Pellegrino, in passato già titolare della Antonino Racing che per oltre un ventennio ha legato il proprio nome ai vari monomarca riservati alle vetture della Casa francese. Un impegno inizialmente rivolto a schierare una sola monoposto, con l'obiettivo di raddoppiare la propria presenza già nel corso di quest'anno. A scendere in pista, fin dall'appuntamento inaugurale di Monza del primo week-end di aprile, ci sarà Antonino Pellegrino, 23 anni e figlio di

Teodoro. Calabrese, ma residente in Svizzera per motivi di studio, quella di quest'anno sarà per lui la prima stagione completa nella Formula Renault 2.0 Italia, dopo che vi aveva debuttato nel 2006 facendovi alcune apparizioni. "L'obiettivo è inizialmente di inserirmi tra i primi dieci", ha dichiarato Pellegrino, "nei prossimi giorni svolgerò dei test ad Hockenheim. Ho molta fiducia nella squadra e nel team manager Charles Baletti, che già da tempo mi sta dando una mano sostenendo anche la mia carriera automobilistica. Conosco già la vettura e sono complessivamente ottimista"

za, dove è in programma a inizio aprile il primo appuntamento di questa nuova stagione". Con la conferma della partecipazione della CO2 Motorsport, lo schieramento della Formula Renault 2.0 è ulteriormente cresciuto e, nell'attesa di altre novità, il numero delle squadre che si presenteranno al via del campionato si è fino a questo momento attestato a quota undici

C'è del talento in Danimarca



Michael Christensen

Photo
Pellegrini

Si chiama Michael Christensen, con la "CH" e non con la K del suo ben più famoso connazionale. Ma si pronuncia in ugual modo. Se Tom è l'idolo nazionale avendo vinto sette volte la 24 Ore di Le Mans, Michael si sta facendo le ossa nella piccola F.BMW Europe. 18 anni, proveniente da Karlslunde, Christensen si appresta ad affrontare la sua seconda stagione nella serie promossa dalla Casa di Monaco di Baviera dopo una bella gavetta nel karting. Sesto nel 2008, quest'anno ha iniziato dominando i primi test collettivi che si sono svolti a Barcellona la scorsa settimana. Con la monoposto del team Mucke, Christensen ha chiuso al comando entrambe le giornate ottenendo il miglior crono finale nel quarto e ultimo turno a disposizione: 1'51"043. Ma il danese non ha dominato. A soli due millesimi ha concluso William Buller, nordirlandese classe 1992 del team Fortec, anch'egli al secondo tentativo nella serie e con una recente esperienza nel-

la F.Toyota neozelandese. Terza piazza per Doru Sechelariu, 16enne romeno di belle speranze, portato in pista dal team italiano FMSI diretto da Paolo Coloni. L'altra squadra azzurra, la Eurointernational, ha avuto in Daniel Juncadella il suo migliore interprete. Lo spagnolo, pilota Red Bull, è rimasto legato al team di Antonio Ferrari con il quale aveva debuttato nella F.BMW Europe nel 2008. Juncadella ha siglato l'ottavo tempo. A Barcellona, si è registrato il debutto internazionale di Kevin Gilardoni del team FMSI. E' l'unico pilota italiano della categoria e nel 2008 si è piazzato 3° nella Formula Azzurra. L'impatto con la realtà della F.BMW europea, l'alto livello di competitività, è stato abbastanza traumatico per Gilardoni, abituato a ben altri ritmi. Ma bene ha fatto ad affrontare il confronto internazionale piuttosto che rimanere nascosto nell'ambito tricolore. Una bella prova di coraggio. Gilardoni ha chiuso il test con il 23° tempo.





Kevin Gilardoni

“Questo campionato sarà impegnativo perché dovrò imparare molti circuiti dove non ho mai corso e lottare con avversari di altissimo livello. Fortunatamente sono in programma molte giornate di test prima del via”

Kevin Gilardoni

I tempi dei test di Barcellona

- 1 - Michael Christensen - Mucke - 1'51"043
- 2 - William Buller - Fortec - 1'51"045
- 3 - Doro Sechelariu - FMSI - 1'51"180
- 4 - Timmy Hansen - Mucke - 1'51"315
- 5 - Facundo Regalia - Kaufmann - 1'51"315
- 6 - Jim Pla - Dams - 1'51"317
- 7 - Jazeman Jaafar - Eifelnd - 1'51"322
- 8 - Daniel Juncadella - Eurointernational - 1'51"338
- 9 - Javier Tarancon - Dams - 1'51"393
- 10 - Kazeem Manzur - Kaufmann - 1'51"489
- 11 - Ollie Millroy - Motaworld - 1'51"493
- 12 - Felipe Nasr - Eurointernational - 1'51"584
- 13 - David Mengesdorf - Eifelnd - 1'51"598
- 14 - Robin Frijns - Kaufmann - 1'51"698
- 15 - George Katsinis - Eifelnd - 1'51"747
- 16 - Ramon Pineiro - Raikkonen - 1'51"870
- 17 - Rupert Svendsen Cook - Raikkonen - 1'51"992
- 18 - Olivier Lombard - Eurointernational - 1'52"002
- 19 - Jack Te Braak - Mucke - 1'52"013
- 20 - Come Ledogar - Dams - 1'52"072
- 21 - Mikkel Mac - Motaworld - 1'52"124
- 22 - Jack Harvey - Fortec - 1'52"142
- 23 - Kevin Gilardoni - FMSI - 1'52"271
- 24 - Antonio Martinez - Fortec - 1'52"720
- 25 - Gregoire Demoustier - Raikkonen - 1'53"004
- 26 - Asad Rahman - Motaworld - 1'53"017



Daniel Juncadella

Ruote nel



Foto Archivio
Actualfoto

1978 - Merzario con la omonima F1

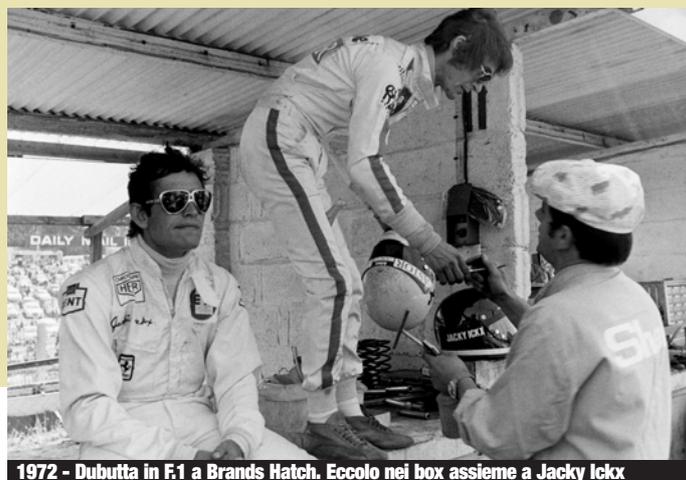
Arturo Merzario Il cowboy del lago

di Carlo Baffi

È impossibile non associare il suo nome col cappello texano, sponsorizzato da un celebre tabaccaio, sulla sua figura smilza quasi da fantino. Parliamo di Merzario, al secolo Arturo o Arturio, comasco di Civenna. Classe 1943, il prossimo 11 marzo compie 66 anni, Merzario è tutt'ora presente e soprattutto coriaceo in pista. Un'attrazione, quella per la velocità, nata sin da dodicenne e messa in atto sulle tortuose strade intorno al lago Lariano. Poi l'esordio a 19anni, a Monza su una Alfa Romeo Giulietta, una vittoria di categoria al Rally di Sardegna del '63, per arrivare alle gare in salita, dove si mette in evidenza con una Fiat Abarth. Il sodalizio con lo "Scorpione" nasce sotto i migliori auspici. Dopo tre giorni di test a Varelungna, Carlo Abarth, in cerca di un bravo pilota italiano, resta folgorato dalle doti di Merzario, tant'è che dalle vetture turismo gli fa provare subito il prototipo e lo assume a tempo pieno. Sui modelli 1000 e 2000 vince al Mugello e a Imola. Successi che lo spingo-



1973 - Merzario con la Ferrari 312 B al GP di Francia dove concluderà 7°



1972 - Dubutta in F1 a Brands Hatch. Eccolo nei box assieme a Jacky Ickx

tempo



no verso il Cavallino. Nel 1970 viene ingaggiato per il Mondiale Marche, dove al volante della Ferrari 512 si piazza terzo a Daytona. L'anno successivo, il comasco è impegnato in F.2 su una Tecno e ancora con la Abarth con la quale s'impone a Vallelunga.

La vera svolta è data 1972. Sulla rossa 312P vince la 1000 KM di Spa con Redman, la Targa Florio con Munari e a Kyalami con Ragazzoni. Successi conseguiti anche con la Abarth-Osella 2000 nelle prove dell'Europeo Marche di Digione, Silverstone e Pergusa. Ma soprattutto c'è l'esordio in Formula Uno con la Ferrari. L'occasione si presenta quando per sostituire l'infortunato Ragazzoni, viene chiamato Nanni Galli che però non convince. La monoposto viene così affidata a Merzario, che prende il via nei GP di Inghilterra e Germania. A Brands Hatch chiude 6°, dopo essere partito 9° e conquista un punto iridato al debutto; impresa che gli frutta il premio "Siffert" per la combattività.

Nel 1973 disputa 9 gare con la rossa, ma la 312 B si rivela poco competitiva e non va oltre i quarti posti in Brasile e Sud Africa. Va meglio coi Prototipi, dove in coppia con Pace, va a podio a Le Mans, al Nurburgring e a Watkins Glen. Nonostante ciò, i suoi rapporti con Enzo Ferrari s'incrinano e culminano nel divorzio a

fine stagione. Di lui il Drake scriverà: "Attivo, disinvoltamente audace, Merzario preferì sposare la carta stampata a chi l'aveva portato alla Formula 1." Un pensiero polemico dettato dai sentimenti del Commendatore, sentitosi tradito da un pilota di cui ha sempre ammirato la temerarietà ed il coraggio. Il 1974 lo vede alla guida di una Iso-Ford dell'ancora modesta scuderia di Frank Williams, con cui realizza un buon 4° posto a Monza e un 6° in Sud Africa. Nel campionato successivo, disputa 6 gare, di cui 5 con la Iso divenuta Williams ed il GP d'Italia con la Copersucar. Le soddisfazioni arrivano sempre dall'Endurance, dove contribuisce in modo decisivo alla conquista del mondiale Marche Sport da parte dell'Alfa Romeo. A bordo della 12 cilindri 33TT trionfa a Digione, Monza, Spa, Nurburgring ed alla Targa Florio. La sua carriera prosegue in F.1 dividendosi tra March, Williams e Shadow nel biennio '76-'77 senza alcun risultato di rilievo. Ha comunque modo di finire sotto i riflettori il 1° agosto 1976, quando è il primo a soccorrere Niki Lauda intrappolato nelle lamiere della Ferrari in fiamme al "Ring". Col tempo l'austriaco gli sarà riconoscente del gesto. Nel 1978, il lombardo corona il suo grande sogno, ovvero quello di essere costruttore-pilota, presentandosi in griglia con un proprio team. Al volante della sua gialla monoposto motorizzata Ford, gareggia per 8 GP. Un'impresa coraggiosa, il cui bilancio finale è però molto severo: 7 ritiri e una mancata qualificazione. Avventura che prosegue anche nel '79, ma solo per due gare Argentina e Stati Uniti Ovest. Lasciato il Circus, la sua attività continua in F.2, in F.3 ed in altre categorie ancora, a dimostrazione dell'inguaribile passione per la velocità. Per Arturo, le corse sono una sfida con se stesso. Come se si trovasse davanti ad uno specchio.

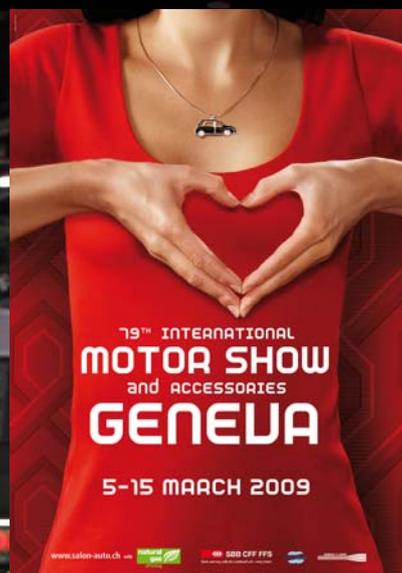
1972 - Vittoria della Targa Florio con la 312 P in coppia con Sandro Munari



Dall'inferno al paradiso?



Ginevra – Le novità anti-crisi



dal nostro inviato
Marco Marelli



Fiat 500 CC

Gruppo Fiat

i voti

La 500 si "scopre"

Presenza ricca quella del Gruppo italiano. Abarth presenta Grande Punto Supersport con motore 1.4 turbo della SS da 180 CV. Alfa Romeo mostra la MiTo GTA concept dotata dell'1,8 turbo a iniezione diretta da 240 CV, i nuovi motori 1750, anch'essi turbo e iniezione diretta, da 200 CV e il Diesel 2 litri da 170 CV per la 159, la Brera e la Spider, con moderati restyling. Fiat svela la 500C con il tetto in tela scorrevole elettrico e sistema stop&start, per un connubio aria aperta e pulita. Lancia propone la Delta Executive con il nuovo 1,8 litri da 200 CV e cambio automatico a 6 rapporti, anche in versione speciale Hardblack. Inoltre le versioni speciali "Angeli e demoni" per tutta la gamma e GPL per la nuova gamma Ecochic di Ypsilon e Musa. Maserati ha la GranTurismo S Automatica, con cambio a convertitore di coppia al posto dell'automatizzato prima disponibile con il V8 4.7 da 440 CV. Ferrari offre due varianti su basi 599 Fiorano: la HGTE per esaltarne le caratteristiche di handling, la 599XX per gentleman driver che vogliono una specie di FXX a motore anteriore: motore da 700 CV e 9000 giri/min, assetto rivisto, aerodinamica che varia il carico aerodinamico in base al tratto di pista e un ingegnere di macchina virtuale.



Alfa Romeo MiTo GTA



Alfa Romeo MiTo GTA

7 ad Abarth: con una Grande Punto più potente ma ancora lontana come potenza rispetto alla Cooper S.

8 ad Alfa che deve decidere se produrre la GTA. Costo previsto 32 milioni di euro. Tanta immagine ma dubbi sul rientro dei costi. A Marchionne l'ultima parola. Valida l'idea di tornare alla cilindrata 1750 cc come nel passato e da sfruttare per il concetto downsizing. Questo motore è eccezionale per tecnica e prestazioni.

10 a Fiat che ha presentato anche multiair: un rivoluzionario concetto che elimina la farfalla. Il sistema dicono costi molto ma la qualità ha sempre un prezzo. La 500 C è furba.

5 a Lancia che oltre a serie speciali non è andata.

8 a Maserati più che per la novità per il valore delle sue ultime nate sia come piacere di guida sia come finiture.

9 a Ferrari per la doppia proposta.



BMW Serie 5 Gran Turismo

Gruppo BMW

i voti

Dai ricchi ai... poveri

Il Gruppo BMW tenta nuove strade. Prima di tutto con la Serie 5 GT, una via di mezzo tra coupé, berlina e station wagon, poi viene la Rolls-Royce 200EX, la baby da 5,4 metri con forme più sinuose, plancia con la manopola dell'iDrive e nel cofano un V12 inedito. Nel 2010 diventerà vera e dovrebbe chiamarsi Silver Ghost. Dall'altro lato, la Mini presenta la Ray da 75 CV con un prezzo d'attacco favorevole.



BMW Serie 5 Gran Turismo

6 a BMW: forse era meglio che si limitasse a presentare la X1 definitiva più che questa Granturismo per pochi. Soprattutto visti i tempi. Il portellone riprende il concetto della Skoda con apertura a bauletto o portellone. Anche qui ci si poteva aspettare di più, come l'apertura del cristallo tipo Porsche Targa piuttosto che soluzione Skoda.

4 a Rolls Royce. La vettura presentata era usata, una preserie con 1800 chilometri. Anche i ricchi piangono. Dicono che andrà in vendita nel 2010 ma se l'auto presentata era già stata usata... cosa sta succedendo?

8 a Mini che presenta una intelligente versione a prezzo intrigante.

Rolls Royce 200EX



Ford Iosis Max



Ok, il concept è giusto

Ford si prepara a rinnovare la famiglia Focus e, come in precedenza si comincerà dalla C-Max che nel 2010 arriverà in versione a 5 e 7 posti ed è prefigurata dal concept Iosis Max con porte e cofani scorrevoli e un nuovo motore 1,6 litri turbo a iniezione diretta da 180 CV, cambio a doppia frizione e stop&start.

10. È l'unica Casa americana a non chiedere fondi. Ha prospettive per il futuro e continua a investire. La concept Iosis Max ha validi motori e intelligenti soluzioni come il portellone incernierato in alto sul tetto per facilitare l'apertura e la chiusura in spazi ristretti, la plancia a onda, i sedili sospesi...

Ford Iosis Max





Opel Ampera

Gruppo General Motors

i voti

Con Ampera, si spera

General Motors mostra la variante della Chevrolet Volt con la Opel Ampera, in arrivo per il 2012. Ben prima arriverà la Chevrolet Spark, erede della Matiz con nuovi motori 4 cilindri mille e 1,2 litri, ma ci saranno anche un Diesel e le immancabili versioni GPL. Cadillac porta anche in Europa il crossover SRX, con un nuovo V6 3 litri a iniezione diretta da 262 CV in attesa del Diesel da 250 CV. Anche Saab a ruote alte con la 9-3X dotata di trazione integrale Haldex di quarta generazione a gestione attiva della coppia e due motori: 2 litri turbo da 210 CV a benzina e E85, Diesel 1,9 litri con turbo bistadio da 180 CV.



Saab 9-3X

NC. Non si può classificare. Un giorno annuncia il rischio fallimento, quello dopo chiede interventi per Opel e Saab. Presenta un'auto, la Ampera complicata e che richiede infrastrutture per essere usata. Per fortuna c'è la Opel Insignia, buona automobile e intelligente nella versione ecoflex e la bella Chevrolet Spark. Queste si possono valutare e prendono un 8 secco, sempre valutandole considerando le rivali, Mondeo o Passat, Hyundai o piccole Kia.

Chevrolet Spark





Hyundai ix-onic

Gruppo Hyundai-Kia

i voti

Dalla Corea con torpore

Il gruppo Hyundai-Kia è in pausa di riflessione. Kia presenta la concept N° 3 che anticipa il suo piccolo e dinamico monovolume, Hyundai invece dà un assaggio del nuovo Tucson con la ix-onic dotata di motore turbo e iniezione diretta da 175 CV, ma ci sono anche la i20 a 3 porte e la i30 blue a basse emissioni.



Kia N.3

7: Per il nuovo motore e per le concept non rivoluzionarie ma interessanti. I coreani sono in crisi perché non vendono quello che si aspettavano soprattutto dopo aver messo una fabbrica in Europa e un centro stile in Germania. A tale proposito: dicono che gli italiani siano quelli più attenti alle mode. Allora non potevano farlo in Italia? Viene quasi da dire "ben gli sta".



Gruppo PSA

i voti

Il ritorno della... dea

PSA Peugeot-Citroen ha 3008, un crossover destinato a dare battaglia alla Qashqai, e la 206 plus, rinnovamento in chiave 207 del suo vecchio cavallo di battaglia con un prezzo stracciato. Citroen invece con il concept DS Inside vuole ripercorrere un percorso di esclusività facendo di un nome leggendario una specie di gamma di lusso.

8: se lo prende tutto per il progetto 206 plus. Un'automobile economica ma dai buoni contenuti. Di questi tempi può essere l'uovo di Colombo. Strana ma funzionale la 3008. Per quanto riguarda Citroen piace l'idea di far tornare in vita i concetti della DS addirittura su una gamma. Insomma non è una operazione retrò fine a se stessa.



Mercedes Classe E Coupé



Gruppo Daimler

Sotto il profumo, molto

Il gruppo Daimler mette sullo stand Mercedes solo Classe E, con la berlina affiancata dalla Coupé che con un cx di 0,24 stabilisce un nuovo primato. La Smart ha una versione speciale denominata Limited Edition Three mentre la Maybach ha la sua: la Zeppelin prodotta in 100 esemplari e dotata di uno spettacolare profumatore ad ampolla illuminata.

i voti

8: il Gruppo tedesco punta molto sulla concretezza, e noi piace Anche perché presenta una E coupé tanto bella quanto aerodinamica.



Mercedes Classe E Coupé



Mazda 3 MPS

Mazda

i voti

Non stupisce, ma progredisce

Mazda cala tre assi. La nuova Mazda3 MPS con motore 2,3 litri turbo a iniezione diretta da 260 CV e 250 km/h, la versione i-Stop con 2 litri a iniezione diretta da 151 CV e sistema stop/start brevettato dalla Casa giapponese, la CX-7 ristilizzata e finalmente il Diesel, il 2 litri da 175 CV con filtro per i NOx ad additivo, una prima assoluta per Mazda.

6: Prende la sufficienza per l'impegno nell'affinare modelli già noti.



Mazda 3 MPS



Porsche GT3



Porsche

i voti

Tanto fumo, poco Diesel

Porsche fa debuttare la Cayenne TDI con V6 da 244 CV e la nuova GT3 con il 6-boxer 3,8 litri da 435 CV.



Porsche GT3



4-: la Casa tedesca presenta la sua prima diesel. Il motore è di derivazione Audi e non ha nemmeno un cavallo in più. Per di più è ancora omologato Euro 4. Scandaloso considerando quello che costa e che nasce in una famiglia che all'ambiente è sempre stata attenta. La GT3 fa impazzire: avrà addirittura gli attacchi motore attivi ma solo da ottobre. La commercializzazione inizia a maggio e anche questo ritardo non farà piacere a quanti la vorranno supertecnologica.



Gruppo Renault

Renault Mégane RS

Una vera grandeur!

Il gruppo Renault-Nissan ne fa vedere di belle. Impressionante la batteria di novità di Renault a partire dalla Scénic e Grand Scénic, la Mégane SporTour, il restyling della Clio che porta anche la nuova versione RS da 203 CV accanto all'omologa per la Mégane con motore 2 litri turbo da 250 CV. Dacia, in attesa del SUV, si esercita nello stile con il crossover Duster, Nissan invece con il concept Qazana anticipa il fratellino della Qashqai che arriverà nel 2010, ma fa vedere anche la GT-R V-Spec ancora più sportiva. Sul versante del lusso, la Infiniti porta in Europa la G37 Cabrio e presenta la Essence, un bel coupé ibrido con 600 CV nel cofano e un set di valigie Louis Vuitton nel bagagliaio.

i voti

10. Renault ha mostrato una caterva impressionante di novità. Promette poi l'auto elettrica così come Nissan. Quest'ultima conferma ben 60 modelli in fase di sviluppo alla faccia della crisi, degli altri, e mostra una piccola SUV, la Qazana, tanto bella quanto sicuramente di successo quando arriverà sul mercato.



Nissan Kazana



Renault Scénic

Toyota Verso



i voti

Viaggio nel futuro

Toyota fa debuttare il monovolume Verso a 7 posti che sostituisce la Corolla Verso, con i nuovi motori con variatore di fase e alzata 1,6 litri da 132 CV e 1,8 litri da 147 oltre ai Diesel da 126 CV a 177 CV, anche con cambio automatico. Grinta e cavalli la versione con 1,3 litri da 100 CV, cambio a 6 rapporti e stop&start per la iQ.

7: per le novità che presenterà quest'anno. Non prende di più perché ha affittato una nave per stivare le auto invendute. Insomma bisogna stare attenti a premiare troppo Toyota come hanno fatto molti nel passato perché non sono tutte rose quelle che hanno fatto magistralmente apparire. Dai nuovi modelli si capirà molto.





Volkswagen Nuova Polo

Gruppo Volkswagen

Polo d'attrazione

Ben più numerosa le novità dal gruppo Volkswagen. La casa madre presenta la nuova Polo, con i nuovi 1,2 litri TSI da 105 e il Diesel 1,6 litri, l'Audi invece l'Audi A4 Allroad a ruote alte, la A5 Cabriolet e l'esplosiva TT RS con motore 5 cilindri 2,5 litri da 340 CV che scatta da 0 a 100 km/h in 4,6 secondi, come la RS6 Avant. Al massimo delle prestazioni invece Bentley e Lamborghini. Da Crewe arriva la Continental GT Supersports a 2 posti, la Bentley più potente e veloce della storia, con W12 6 litri biturbo alimentato a E85 da 630 CV, 329 km/h e 0-100 km/h in 3,9 secondi grazie anche ai 100 kg in meno. Stessa alleggerita per la Murciélago LP670-4 con V12 6,5 litri da 670 CV, 342 km/h e 0-100 km/h in 3,2 secondi. Ma anche gli altri marchi si fanno onore. La Seat affianca subito la Exeo berlina con la station wagon ST e rinnova le Leon e Altea con i nuovi motori TSI e Diesel common rail. Skoda invece a ruote alte con la Fabia Scout e la Yeti, il primo SUV della Casa ceca. Lungo 4,2 metri ha nel cofano grandi muscoli come quelli dell'1,8 litri TSI da 160 CV e del 2 litri common rail da 170 CV.

i voti

8 al Gruppo. Ma attenzione. **10** a VW per la nuova Polo con il nuovo 1,6 litri common rail. C'è stile, qualità e tecnica.

10 a Audi per la A4 All Road, per la TTS e il suo fantastico motore.

4 a Bentley per l'inutile Continental a E85, il bioetanolo è un carburante messo sotto accusa dagli stessi verdi.

6 a Lamborghini per l'esagerato alettonem della SV.

4 a Seat per la vecchia A4 chiamata Exeo e **6** per la Skoda.

Audi All Road



Bentley Continental Supersport



Volvo

Nel segno del Diesel

Volvo presenta la sua gamma DRIVE completa a la S80 rivista nello stile e con un nuovo motore Diesel 5 cilindri 2,4 litri da 175 e 205 CV con turbo bi-stadio..



i voti

6: Anche Volvo prende la sufficienza e si avvicina addirittura a un 7 meno per il motore diesel da 205 cavalli con doppio turbo. Finalmente più cavalli da D5.





Aston Martin Vantage

Aston Martin

i voti

Cavalcando Lagonda

Aston Martin fa l'en-plein con la V12 Vantage e la DBS Volante con il V12 6 litri da 517 CV. Accanto c'era la ipersportiva One-77 con telaio in carbonio, sospensioni da Formula 1 e V12 7.3 da oltre 700 CV per soli 77 clienti. Ma non è finita qui visto che c'è la rinascita del marchio Lagonda con un crossover concept che dovrebbe diventare realtà nel 2012.

9: per l'audacia noto che Aston non sembra passarsela benissimo ma va detto che per i contenuti non c'è che da abbassarsi il cappello. E infatti è la preferita di un n.1 di concretezza come il tennista Rafael Nadal

Aston Martin DBS Volante



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

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

Ipse dixit

“Per me bisognerebbe accorciare i Gp. Quante volte negli ultimi 15 giri non succede più niente? Facendoli più corti li rendiamo avvicenti e risparmiamo dei soldi. La crisi c’è per tutti, anche per i piloti. Poi si potrebbero organizzare tre sessioni di test all’anno e vivacizzarle, premiando la squadra e il pilota che fanno meglio”.
Felipe Massa (la Repubblica)

“Il mondiale perso? È stato più doloroso più per i miei parenti che per me. Ho passato le settimane seguenti a tirare su il morale a mio padre e a mia moglie”
Felipe Massa (la Repubblica)

“È incredibile che ci sia questo equilibrio di prestazioni, tenendo conto delle nuove regole della F1. Ciascuno ha trovato la propria soluzione, ma

i tempi sul giro sono quasi uguali. Impressionante”.
Mark Webber (Marca)

“IL GP a Roma? Non so se si farà, se gli investimenti sono tutti privati come dice Ecclestone può starci. Comunque ho già detto ai miei di passeggiare spesso all’Eur, perché se il GP si farà vogliamo vincerlo”
Luca di Montezemolo, (Corriere dello Sport)



Felipe Massa