

MAGAZINE

n. 30 - 23 marzo 2009

Italiaracing
.net

Peugeot 206 Plus



Si parte nel caos

**Inizia il Mondiale F.1:
Hamilton è angosciato
la McLaren in ritardo
i regolamenti da rifare.
E i tribunali in agguato**

La foto della settimana

Mi manda papà

David Brabham ha festeggiato i cinquant'anni dal primo titolo del padre Jack replicandone l'arrivo al Gran Premio degli Stati Uniti 1959





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

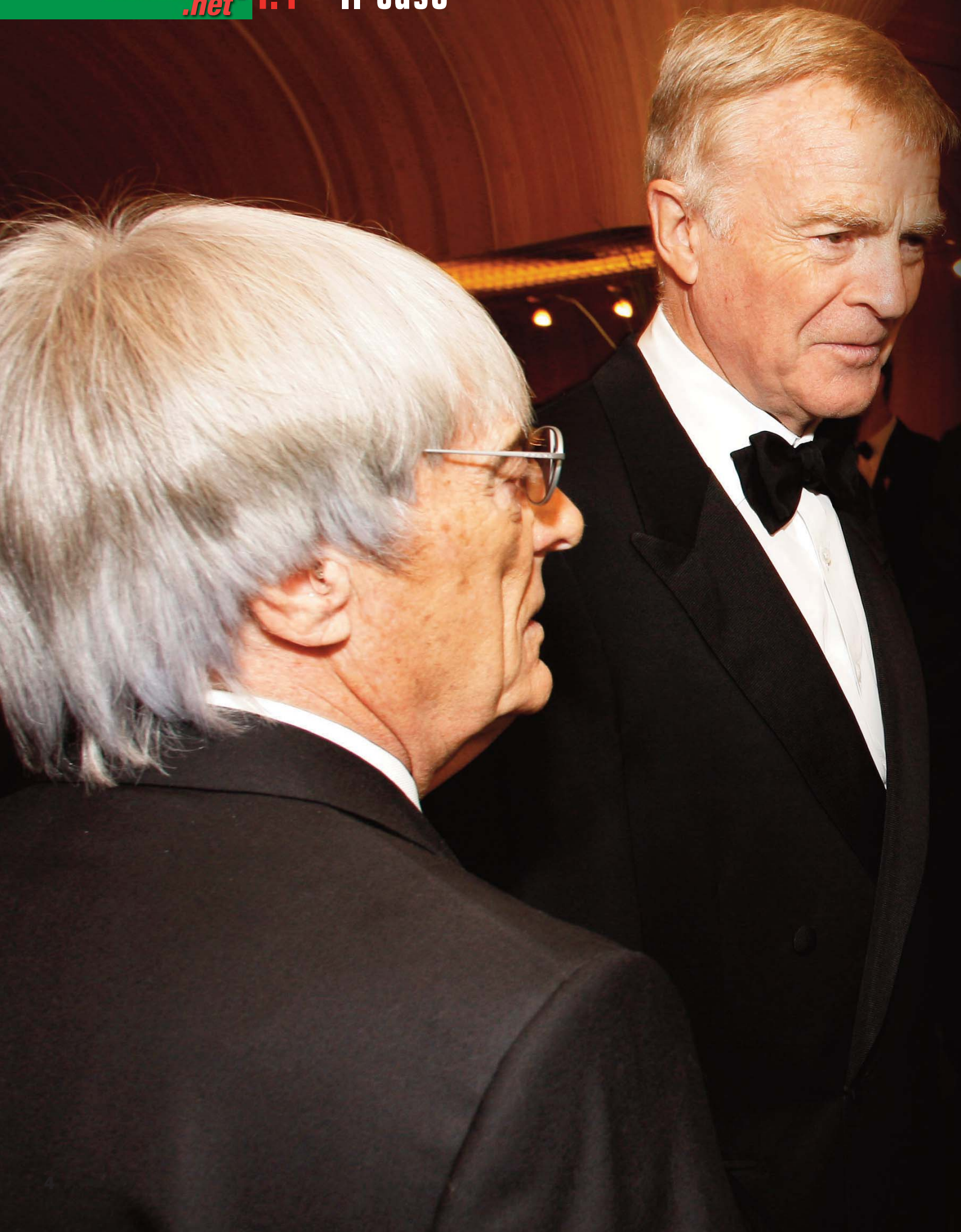
Fotografie:

Photo4
Actualfoto
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:

Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

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



Quei ragazzi terribili

di Stefano Semeraro

La Formula 1, diciamo, non è mai stato un esempio di coerenza e stabilità. Con la lunga, grottesca vigilia del Mondiale 2009 però il Circus ha lambito la farsa. Tutti gli sport, da quando i diritti tv sono diventati il vero malloppo del business, sono stati presi da una frenesia per il cambiamento, per lo stravolgimento delle regole, nel tentativo di rendere lo show sempre più attraente per i Paperoni catodici: dal calcio al rugby, dal basket alla pallavolo, dal cricket allo sci - nessuno si è salvato. Ma la Fia, Ecclestone e la Fota quest'anno hanno vinto a mani basse l'oscar per gli effetti speciali. Prima con l'ideona delle medaglie (Ecclestone), poi con la polemica sul costo delle superlicenze a punti (Mosley), per proseguire con quella genialata del kers e concludere con l'avanti tutta-indietro tutta sui nuovi punteggi - proposti con un colpo di mano (incostituzionale?) da Mosley con l'appoggio di Ecclestone, e ritirati dopo l'alzata di scudi dei Team. Senza dimenticare il lancio dei futuri campionati a budget variabile, previsti per il 2010: chi spende meno viene avvantaggiato tecnicamente. Un'intuizione geniale, come se l'Inter fosse costretta a giocare con Ibrahimovic, ma in dieci contro

undici. E cosa dire dei costruttori, che prima nominano quel volpone di Ross Brawn referente tecnico, e poi s'incazzano - in 7 su 10! - perché l'ex-ferrista si inventa un estrattore anonalo, minacciando ricorsi in tribunale contro chi li dovrebbe rappresentare?

Oggi (e domani) le comiche. Come se non bastasse la peggior crisi economica dai tempi del Protozoico a rendere complicare le cose. Risultato? A Melbourne volevamo (volevano...) arrivare con un sistema di punteggio che favorisse chi vince, e ci ritroveremo con lo stesso dello scorso anno. Il kers resta un oggetto misterioso (il Viagra delle corse?), che la scossa, più che allo spettacolo, rischia di darla ai piloti, mentre - almeno a sentire gli esperti - non dovremo aspettarci più sorpassi, ma solo più incidenti.

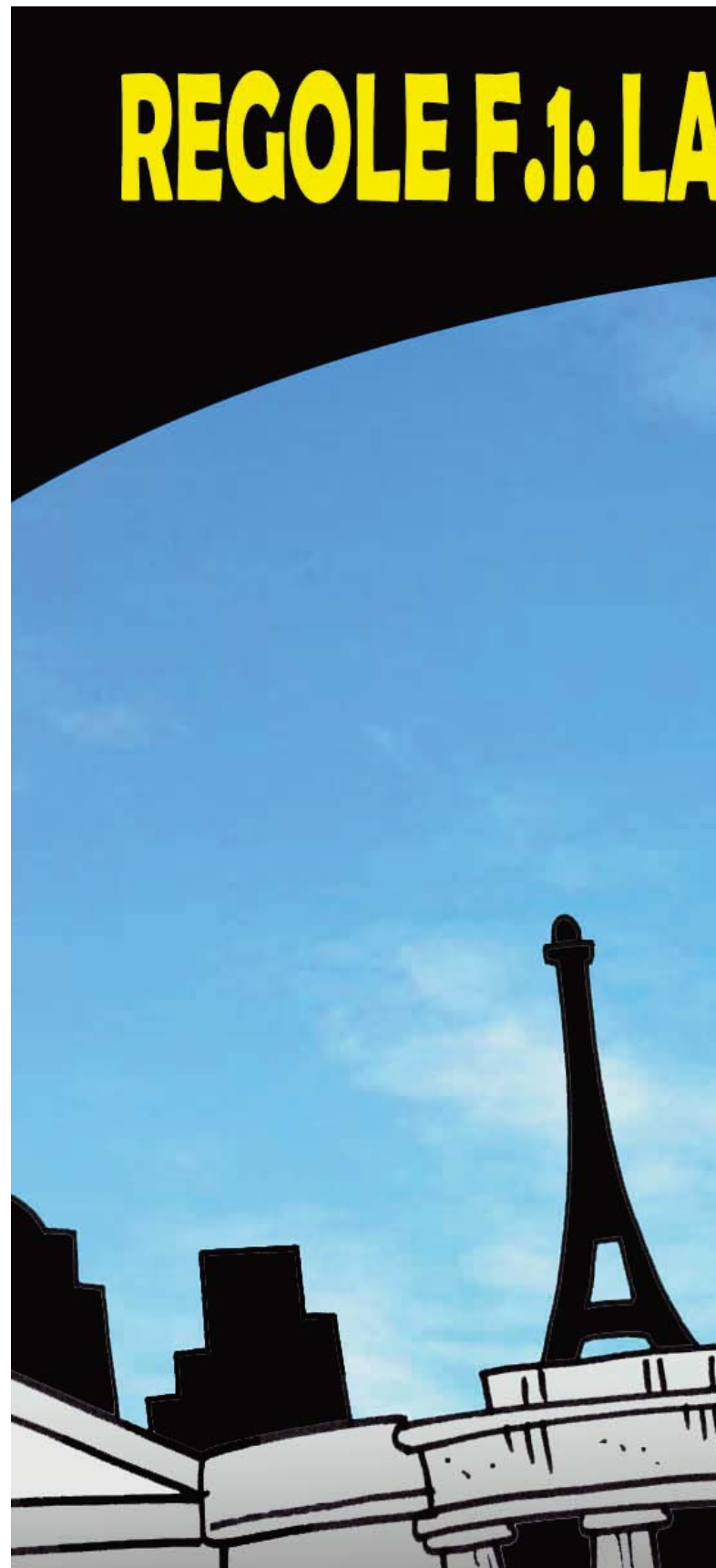
Il tutto mentre i Mourinho boys, Max e Bernie, si divertono a spargere veleni dialettici. Mosley gongolando all'ipotesi di ricorsi anti-diffusore che rimanderebbero ai tribunali l'aggiudicazione del primo Gp della stagione. Ecclestone prendendosi con i team e assicurando che tanto l'anno prossimo - alla faccia della democrazia - si farà comunque come vuole lui. Insomma, buon Melbourne a tutti. Come si dice? Chi ben comincia...

“È una vergogna quello che sta succedendo alla F.1. Qualunque sia il sistema di punteggio, io so che tutti i piloti del Circus correranno sempre con tutto il loro cuore”

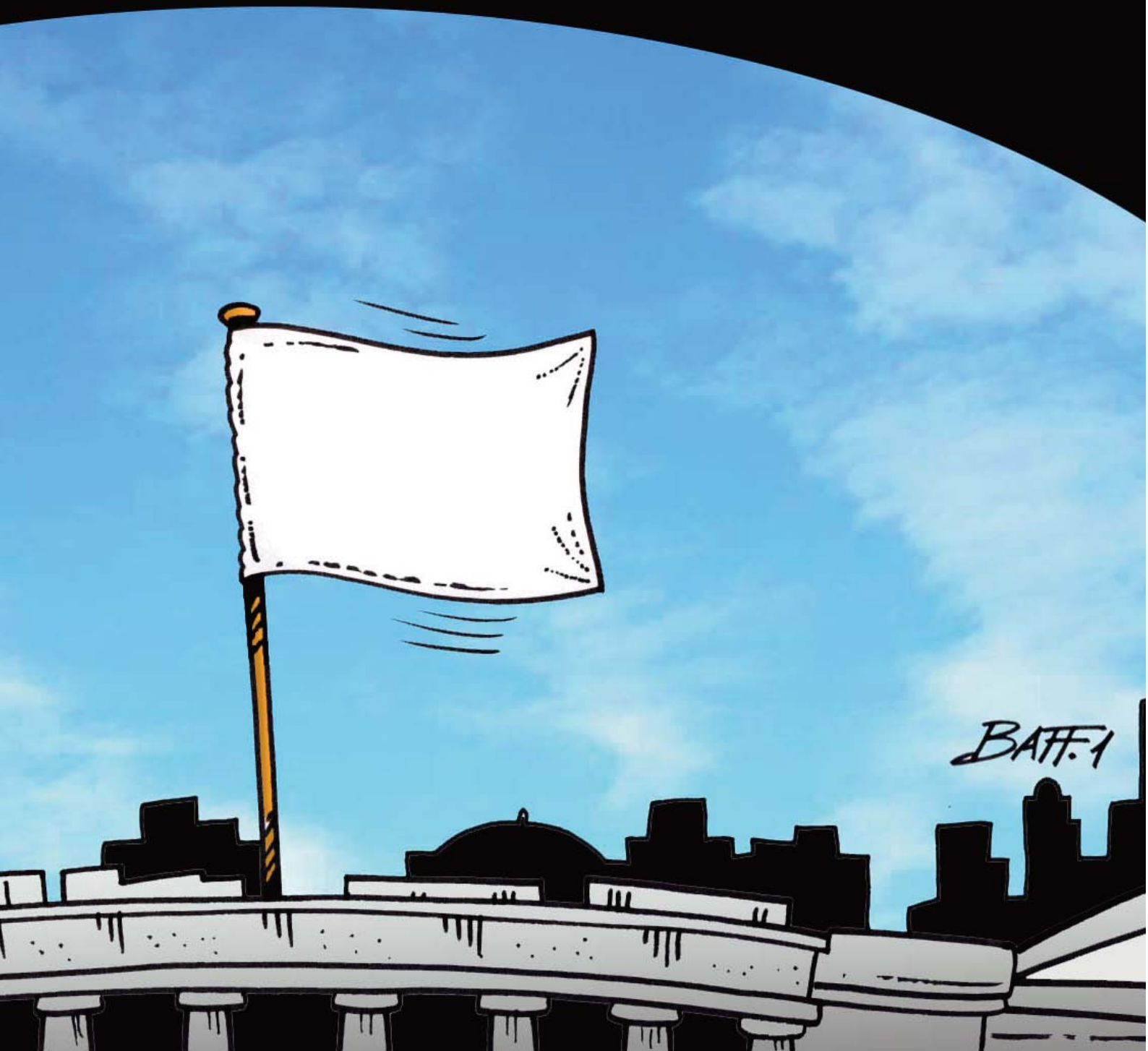
Lewis Hamilton

“Il nuovo quadro regolamentare definito dalla FIA a partire dal 2010 rischia di stravolgere la vera essenza della Formula 1 e i principi che lo rendono uno degli sport più spettacolari ed attraenti”

Luca di Montezemolo



A FIA AVVERTE L'IRA DELLA FOTA.



AUSTRALIA

AUSTRALIA

MELBOURNE

F

F

W A



AUSTRALIA



Vivremo un altro mondiale esaltante come quello del 2008? Con il titolo deciso all'ultima curva dopo una stagione piena di emozioni, polemiche, accuse? Speriamo proprio di sì. La F.1 negli ultimi quattro anni, dopo la fine del dominio Schumacher-Ferrari, ha proposto sempre campionati tiratissimi, che hanno assegnato la corona del campione negli ultimi chilometri. Dal 2005 insomma, non ci possiamo lamentare. Italaracing continuerà ad offrirvi la F.1 via internet con tutte le news immediate, come accade dal 2003, anno della sua nascita, mentre nel Magazine potrete leggere approfondimenti e commenti. Le corse le vedremo anche quest'anno sia sulla RAI sia su Sky. La pay-tv italiana offrirà il weekend nella sua completezza, partendo con la trasmissione delle prove libere. Commentatore Carlo Vanzini che sarà affiancato dal tester della Ferrari Marc Gené e da Giorgio Piola per la parte tecnica. Dai box non ci saranno più Biagio Maglienti e Sandro Donato Grosso, bensì la francese Anne Laure Bonet, in arrivo da TF1. In casa RAI, team invariato con Gianfranco Mazzoni, Ivan Capelli, Giancarlo Bruno, Ettore Giovannelli e Stella Bruno sulle piste mentre rimarranno le rubriche Pole Position e Numero Uno condotti da Franco Bortuzzo e Federica Balestrieri.

La stagione 2009

Data	circuito	Paese	ora loc.	ora italiana
29 marzo	Melbourne	Australia	17	8
5 aprile	Sepang	Malesia	17	11
19 aprile	Shanghai	Cina	15	9
26 aprile	Al Sakhir	Bahrain	15	14
10 maggio	Montmelò	Spagna	14	14
24 maggio	Monte Carlo	Monaco	14	14
7 giugno	Istanbul	Turchia	15	14
21 giugno	Silverstone	Gran Bretagna	13	14
12 luglio	Hockenheim	Germania	14	14
26 luglio	Budapest	Ungheria	14	14
23 agosto	Valencia	Spagna	14	14
30 agosto	Spa	Belgio	14	14
13 settembre	Monza	Italia	14	14
27 settembre	Singapore	Singapore	20	14
4 ottobre	Suzuka	Giappone	14	7
18 ottobre	San Paolo	Brasile	14	18
1 novembre	Yas Marina	Abu Dhabi	15	12



1

Lewis Hamilton

Nato a	Tewin (GB) il 7 gennaio 1985
Anni di attività	2007/2008
Migliore piazz.	1° nel 2008
GP iniziati	35
Vittorie	9
Podi	22
Pole position	13
Prime file	21
Giri più veloci	3
Punti	207
Giri percorsi	2102
Km percorsi	10.270
GP in testa	23
Giri in testa	615
Km in testa	2.867



2

Heikki Kovalainen

Nato a	Suomussalmi (FIN) il 19 ottobre 1981
Anni di attività	2007/2008
Migliore piazz.	7° nel 2007/2008
GP Iniziati	35
Vittorie	1
Podi	4
Pole position	1
Prime file	4
Giri più veloci	2
Punti	83
Giri percorsi	2.034
Km percorsi	9.970
GP in testa	10
Giri in testa	40
Km in testa	197



McLaren-Mercedes

MP4/24



È la grande incognita del mondiale 2009. La MP4/24 ha faticato molto nei test invernali ed ha stupito il ritardo con cui il team inglese ha presentato l'ala posteriore. Evidentemente sono sorti diversi problemi a livello aerodinamico che non hanno permesso a Hamilton e Kovalainen di esprimersi al meglio nelle prove pre stagione. A Jerez, negli ultimissimi giorni di test prima di partire per Melbourne, sono state provate nuove soluzioni che hanno fornito risultati interessanti. Ma l'incognita sul reale valore della vettura è pesante



www.mclaren.com

Sede: Woking (GB)

Debutto in F.1: GP Monaco 1966

Campionati vinti: 8

Presenze: 648

Vittorie: 162

Pole position: 141

Giri più veloci: 136

Presidente: Ron Dennis

Team Principal: Martin Whitmarsh

Direttore tecnico: Paddy Lowe

Terzo pilota: Pedro De La Rosa

Tester: Gary Paffett





3

Felipe Massa

Nato a	San Paolo (BR) il 25 aprile 1981
Anni di attività	2002/2008
Migliore piazz.	2° nel 2008
Presenze	106
GP iniziati	105
Vittorie	11
Podi	27
Pole position	15
Prime file	24
Giri più veloci	11
Punti	298
Giri percorsi	5.839
Km percorsi	28.364
GP in testa	25
Giri in testa	819
Km in testa	3.949



4

Kimi Raikkonen

Nato a	Espoo (FIN) il 17 ottobre 1979
Anni di attività	2001/2008
Migliore piazz.	1° nel 2007
Presenze	140
GP iniziati	138
Vittorie	17
Podi	57
Pole position	16
Prime file	31
Giri più veloci	35
Punti	531
Giri percorsi	7.036
Km percorsi	33.924
GP in testa	51
Giri in testa	1.028
Km in testa	5.143



Ferrari F60



Tra i top team, la Ferrari è quella che sta meglio. Non sono mancati gli inconvenienti tecnici, soprattutto del Kers, ma la F60 è concettualmente nata bene. Resta da vedere se nel corso della stagione si saprà reagire alla ovvia crescita della concorrenza. Massa ha il dente avvelenato per il rocambolesco finale del campionato 2008, Raikkonen partirà motivatissimo per cancellare l'altalenante scorsa annata. Avere due piloti così carichi è sicuramente meglio dei cavalli in più in arrivo dal bottoncino del Kers...



www.ferrariworld.com
Sede Maranello (I)

Debutto in F.1: GP Monaco 1950
Presenze: 776
Vittorie: 209
Pole position: 203
Giri più veloci: 218

Presidente: Luca di Montezemolo
Dir. Gen GES: Stefano Domenicali
Team Manager: Luca Baldisserri
Direttore Tecnico: Aldo Costa

Terzo pilota
Luca Badoer

Collaudatore
Marc Gené





5

Robert Kubica

Nato a	Cracovia (PL) il 7 dicembre 1984
Anni di attività	2006/2008
Migliore piazz.	4° nel 2008
Presenze	52
GP iniziati	40
Vittorie	1
Podi	8
Pole position	1
Prime file	3
Giri più veloci	0
Punti	120
Giri percorsi	2.343
Km percorsi	11.556
GP in testa	8
Giri in testa	74
Km in testa	337



6

Nick Heidfeld

Nato a	Monchengladbach (D) il 10 maggio 1977
Anni di attività	2000/2008
Migliore piazz.	5° nel 2007
Presenze	153
GP iniziati	150
Vittorie	0
Podi	11
Pole position	1
Prime file	2
Giri più veloci	2
Punti	200
Giri percorsi	7.975
Km percorsi	38.355
GP in testa	8
Giri in testa	25
Km in testa	118



BMW Sauber

F1.09



Riuscirà a uscire dal ruolo di terza incomoda? La BMW della prima parte del 2008 faceva paura, quella di fine campionato pareva navigare a vista. La nuova F1.09 non ha fatto sorridere troppo. Kubica e Heidfeld sono due piloti eccellenti. Il polacco ha regalato alla BMW la prima vittoria ed è sicuramente in grado di giocarsela alla pari con i migliori del mondiale. Heidfeld ha più esperienza, riesce a tradurre in risultati positivi gare anonime, ma è meno incisivo del compagno. Il mistero rimane la vettura che nei test non ha mai lanciato acuti.



www.bmw-sauber-f1.com

Sede: Hinwill (CH)

Debutto in F.1: GP Bahrain 2006

Campionati vinti: 0

Presenze: 53

Vittorie: 1

Pole position: 1

Giri più veloci: 2

Dir. BMW Motorsport: Mario Theissen

Direttore generale: Walter Riedl

Direttore tecnico: Willy Rampf

Terzo pilota: Christian Klien





7

Fernando Alonso

Nato a	Oviedo (E) il 29 luglio 1981
Anni di attività	2001/2008
Migliore piazz.	1° nel 2005/2006
Presenze	123
GP iniziati	121
Vittorie	21
Podi	52
Pole positions	17
Prime file	28
Giri più veloci	11
Punti	551
Giri percorsi	6.769
Km percorsi	32.916
GP in testa	51
Giri in testa	1.221
Km in testa	5.843



8

Nelson Piquet

Nato a	Heidelberg (D) * il 25 luglio 1985
Anni di attività	2008
Migliore piazz.	12° nel 2008
Presenze	18
GP Iniziati	18
Vittorie	0
Podi	1
Pole positions	0
Prime file	0
Giri più veloci	0
Punti	19
Giri percorsi	776
Km percorsi	3.829
GP in testa	2
Giri in testa	13
Km in testa	59

*di nazionalità brasiliana



Renault R29



Quando Fernando Alonso la prende tra le mani, riesce sempre a portarla in cima alle classifiche dei vari test ai quali ha partecipato. Con Nelson Piquet, invece, non ha mai ingranato. Tante le rotture rimediate nel corso dell'inverno. E' una Renault apparentemente fragile quella che ci consegnano i test pre stagione, ma che ha dimostrato di poter essere veloce dopo un attento lavoro. Solo con Alonso però. Dello spagnolo non c'è bisogno di dire nulla, per Piquet sarà l'anno decisivo. Se fallirà, dovrà lasciare il posto a Grosjean, che scalpita.



www.ing-renaultf1.com

Sede: Enstone (GB)

Debutto in F.1: GP G.Bretagna 1977

Campionati vinti: 2

Presenze: 245

Vittorie: 35

Pole position: 50

Giri più veloci: 27

Presidente: Bernard Rey

Direttore Generale: Flavio Briatore

Direttore tecnico: Bob Bell

Terzo pilota: Romain Grosjean





9

Jarno Trulli

Nato a	Pescara (I) il 13 luglio 1974
Anni di attività	1997/2008
Migliore piazz.	6° nel 2004
Presenze	202
GP iniziati	199
Vittorie	1
Podi	8
Pole position	3
Prime file	11
Giri più veloci	0
Punti	214
Giri percorsi	9.849
Km percorsi	47.444
GP in testa	14
Giri in testa	160
Km in testa	666



10

Timo Glock

Nato a	Lindefeis (D) il 18 marzo 1982
Anni di attività	2004 poi 2008
Migliore piazz.	10° nel 2008
Presenze	36
GP Iniziati	22
Vittorie	0
Podi	1
Pole position	0
Prime file	0
Giri più veloci	0
Punti	27
Giri percorsi	1.193
Km percorsi	5.843
GP in testa	1
Giri in testa	3
Km in testa	13



Toyota TF109



Vincere per esistere. Questa è la missione della Toyota che lo scorso dicembre ha rischiato seriamente di uscire dalla F.1. Alla ricerca del primo successo in un GP, la squadra giapponese con sede a Colonia ha sfornato una TF109 che ha affrontato parecchi chilometri nei test invernali trascorrendo anche due settimane in Bahrain. La macchina appare piuttosto competitiva, Trulli è fiducioso, Glock cerca la consacrazione. L'obiettivo ambizioso è quello di scalzare la Bmw dal terzo posto e mettersi dietro la Renault.



www.toyota-f1.com

Sede: Colonia (D)

Debutto in F.1: GP Australia 2002

Campionati vinti: 0

Presenze: 122

Vittorie: 0

Pole positions: 2

Giri più veloci: 1

Presidente: Tadashi Yamashina

Team Principal: John Howett

Direttore tecnico: Yoshiaki Kinoshita

Terzo pilota: Kamui Kobayashi

Tester: -

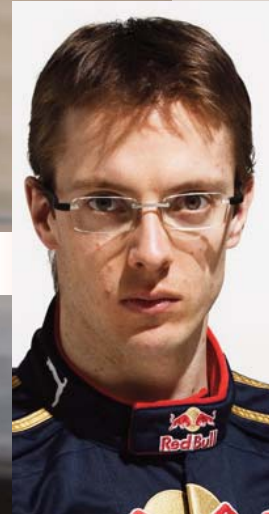




11

Sébastien Buemi

Nato a Aigle (CH)
il 31 ottobre 1988
Anni di attività Debuttante



12

Sébastien Bourdais

Nato a Le Mans (F)
il 28 febbraio 1979
Anni di attività 2008
Migliore piazz. 17° nel 2008
Presenze 18
GP Iniziati 18
Vittorie 0
Podi 0
Pole position 0
Prime file 0
Giri più veloci 0
Punti 4
Giri percorsi 887
Km percorsi 4.425
GP in testa 1
Giri in testa 3
Km in testa 14



Toro Rosso-Ferrari

STR4



È la copia della Red Bull RB5, come logica vuole essendo la Toro Rosso la cugina della prima squadra di Dieter Mateschitz. La STR4 è però interamente stata costruita a Faenza e occorre considerare che, a differenza della RB5 che ha un motore Renault, la Toro Rosso ha un propulsore Ferrari. Quindi sono stati rivisti diversi particolari come la trasmissione, i radiatori eccetera. Il problema è che Bourdais e il debuttante Buemi hanno girato poco per il ritardo con cui è venuta pronta la STR4. E difficilmente sarà competitiva fin da subito come la STR3.



www.tororosso.com

Sede: Faenza (I)

Debutto in F.1: GP Bahrein 2006

Campionati vinti: 0

Presenze: 53

Vittorie: 1

Pole position: 1

Giri più veloci: 0

Presidente: Dieter Mateschitz

Team Principal: Franz Tost

Direttore tecnico: Giorgio Ascanelli

Terzo pilota: Brendon Hartley

Tester -





14

Mark Webber

Nato a	Queanbeyan (AUS) il 27 agosto 1976
Anni di attività	2002/2008
Migliore piazz.	10° nel 2003/2005
Presenze	123
GP iniziati	121
Vittorie	0
Podi	2
Pole position	0
Prime file	4
Giri più veloci	0
Punti	100
Giri percorsi	5.753
Km percorsi	27.924
GP in testa	4
Giri in testa	10
Km in testa	45



15

Sebastian Vettel

Nato a	Heppenheim (D) il 3 luglio 1987
Anni di attività	2006/2008
Migliore piazz.	8° nel 2008
Presenze	33
GP Iniziati	26
Vittorie	1
Podi	1
Pole position	1
Prime file	1
Giri più veloci	0
Punti	41
Giri percorsi	1.205
Km percorsi	5.870
GP in testa	2
Giri in testa	52
Km in testa	298



Red Bull–Renault RB5



È subito andata fortissima la Red Bull RB5 di Adrian Newey. Vettel ha saputo ottenere risultati confortanti mentre Webber, al ritorno dopo la rottura della gamba (investito mentre affrontava una gara ciclistica in Australia) non è apparso in piena forma. La Red Bull ha bisogno di riscattarsi dopo un 2008 deludente nel quale è stata schiacciata dalla Toro Rosso, che aveva ed ha un minore budget. Il genio di Newey, su un progetto partito da zero, può fare la differenza.



www.redbullracing.com

Sede: Milton Keynes (GB)
Debutto in F.1: GP Australia 2005
Campionati vinti: 0
Presenze: 71
Vittorie: 0
Pole position: 0
Giri più veloci: 0

Presidente: Dieter Mateschitz
Team Principal: Christian Horner
Direttore tecnico: Adrian Newey

Terzo pilota: Brendon Hartley
Tester -





16

**Nico
Rosberg**

Nato a	Wiesbaden (D) il 27 giugno 1985
Anni di attività	2006/2008
Migliore piazz.	9° nel 2007
Presenze	53
GP iniziati	53
Vittorie	0
Podi	2
Pole position	0
Prime file	0
Giri più veloci	1
Punti	41
Giri percorsi	2.695
Km percorsi	13.148
GP in testa	1
Giri in testa	11
Km in testa	56



17

**Kazuki
Nakajima**

Nato a	Aichi (J) l'11 gennaio 1985
Anni di attività	2007 (1)/2008
Migliore piazz.	15° nel 2008
Presenze	24
GP Iniziati	19
Vittorie	0
Podi	0
Pole position	0
Prime file	0
Giri più veloci	0
Punti	9
Giri percorsi	1.094
Km percorsi	5.312
GP in testa	0
Giri in testa	0
Km in testa	0



Williams-Toyota FW31



Il 2008 è stato estremamente deludente, con la FW31 si cerca di fare meglio, ma i test invernali non hanno lasciato intravedere granché. Rosberg ha voluto concedere ancora fiducia a Frank Williams, ma sarà l'ultima volta. Anche lui deve comunque dimostrare di essere un "grande" della F.1, cosa che ancora non gli è riuscita in pieno. Nakajima è al secondo anno dopo l'assaggio brasiliano del 2007. Potrà diventare il giapponese più forte mai apparso in F.1 se userà di più il cervello.



www.williamsf1.com/

Sede: Grove (GB)

Debutto in F.1: GP Argentina 1975

Campionati vinti: 9

Presenze: 517

Vittorie: 113

Pole position: 125

Giri più veloci: 129

Presidente: Frank Williams

e Patrick Head

Team Principal: Frank Williams

Direttore tecnico: Sam Michael

Terzo pilota: Nico Hulkenberg

Tester -





18

**Jenson
Button**

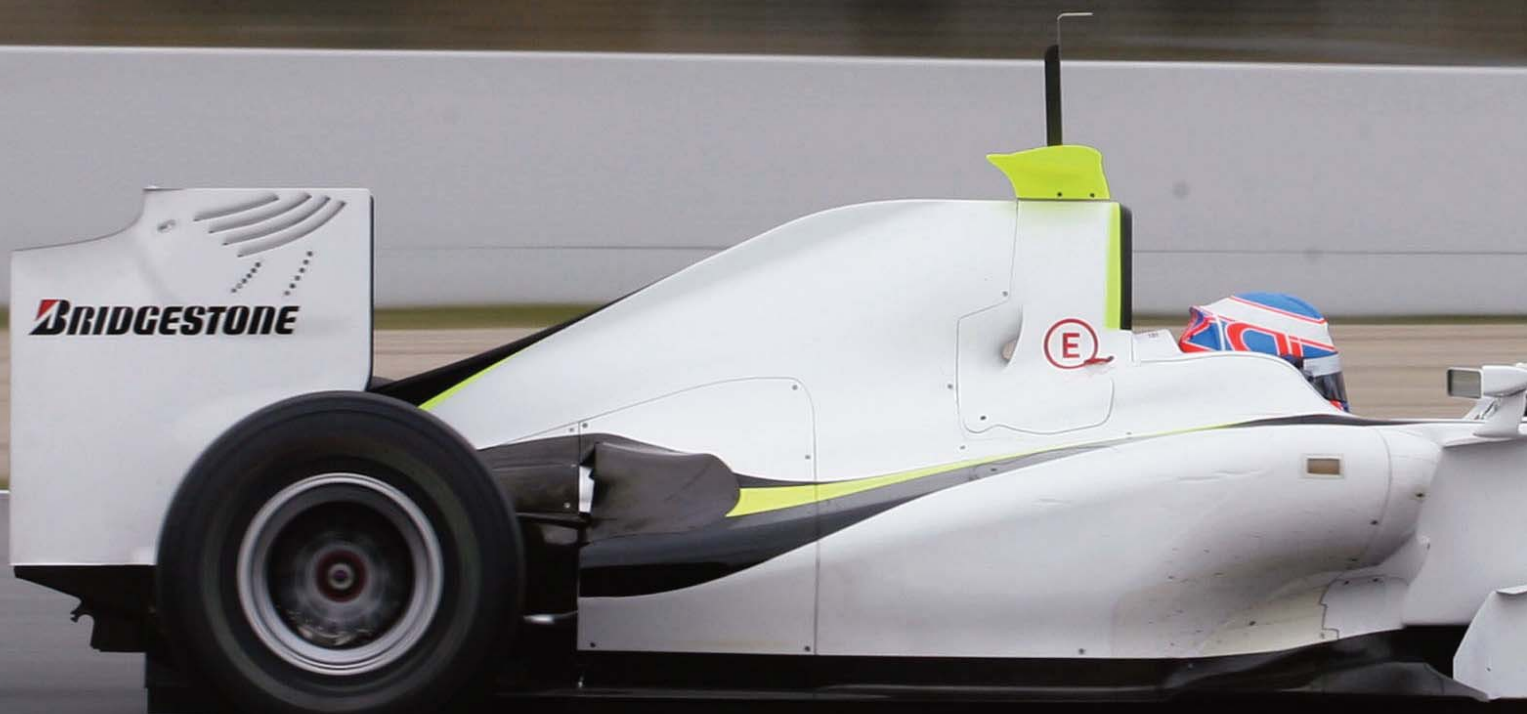
Nato a	Frome (GB) il 19 gennaio 1980
Anni di attività	2000/2008
Migliore piazz.	3° nel 2004
Presenze	155
GP iniziati	153
Vittorie	1
Podi	15
Pole position	3
Prime file	10
Giri più veloci	0
Punti	232
Giri percorsi	7.841
Km percorsi	38.184
GP in testa	13
Giri in testa	104
Km in testa	521



19

**Rubens
Barrichello**

Nato a	San Paolo (BR) il 23 maggio 1972
Anni di attività	1993/2008
Migliore piazz.	2° nel 2002/2004
Presenze	271
GP Iniziati	267
Vittorie	9
Podi	62
Pole positions	13
Prime file	30
Giri più veloci	15
Punti	530
Giri percorsi	13.594
Km percorsi	65.056
GP in testa	45
Giri in testa	729
Km in testa	3.517



Brawn-Mercedes

BGP001



È la favola di inizio stagione. Una corsa contro il tempo, con la prospettiva della chiusura definitiva sulla testa. Ma Ross Brawn ha saputo motivare la truppa e alla fine è nata una bella monoposto, subito molto veloce. Come la Toyota però, la Brawn è già sotto accusa per avere interpretato una piega del regolamento tecnico FIA che riguarda il diffusore. Gli esperti Button e Barrichello possono dare alla Brawn la giusta prospettiva, troppo rischioso il debuttante Senna. E i risultati sono arrivati subito nei test dove la Brawn si è messa dietro i top team.



www.brawngp.com

Sede: Brackley (GB)

Debutto in F.1 -

Campionati vinti -

Presenze -

Vittorie -

Pole position -

Giri più veloci -

Presidente: Ross Brawn

Direttore generale: Nick Fry

Direttore tecnico: Jorg Zander

Terzo pilota -

Tester -





20

Adrian Sutil

Nato a	Starnberg (D) l'11 genn
1983	
Anni di attività	2006/2008
Migliore piazzamento	19° nel 2007
Presenze	38
GP iniziati	35
Vittorie	0
Podi	0
Pole position	0
Prime file	0
Giri più veloci	0
Punti	1
Giri percorsi	1.440
Km percorsi	6.995
GP in testa	0
Giri in testa	0
Km in testa	0



21

Giancarlo Fisichella

Nato a	Roma (I) il 14 gennaio 1973
Anni di attività	1996/2008
Migliore piazzamento	4° nel 2006
Presenze	214
GP Iniziati	212
Vittorie	3
Podi	18
Pole position	3
Prime file	10
Giri più veloci	2
Punti	267
Giri percorsi	10.582
Km percorsi	50.958
GP in testa	14
Giri in testa	210
Km in testa	1.093



Force India-Mercedes

VJM02



Dal motore Ferrari al Mercedes, con la Casa tedesca che ha fornito Kers, gruppo cambio, know how. La Force India vuole scalare le griglie di partenza e per farlo ha costruito una vettura molto complessa nelle forme aerodinamiche, gradevole dal punto di vista estetico. I primi test invernali non hanno però fatto intravedere un passo in avanti. Fisichella e Sutil sono una buona e affiatata coppia di piloti, bisogna però che la squadra disponga dei finanziamenti necessari per sviluppare al meglio nel corso della stagione la VJM02. Terzo pilota, Liuzzi, il terzo italiano in F1.



<http://www.forceindiaf1.com/>

Sede: Silverstone (GB)
Debutto in F.1: GP Australia 2008
Campionati vinti: 0
Presenze: 18
Vittorie: 0
Pole position: 0
Giri più veloci: 0

Presidente: Vijay Mallya
Team manager: Andy Stevenson
Direttore tecnico: James Key

Terzo pilota: Vitantonio Liuzzi
Tester: -





Casa

di Massimo Costa

212 contro 199. L'Italia da corsa è racchiusa in questi due numeri, che sono i Gran Premi disputati da Giancarlo Fisichella e Jarno Trulli. Loro sono le colonne storiche del movimento tricolore in F.1. Il romano ha debuttato nel 1996 con la Minardi, partecipando solo a mezza stagione per poi timbrare regolarmente il cartellino a partire dall'anno seguente, quando è entrato in Jordan. Il pescarese lo ha imitato dopo pochi mesi, a inizio 1997, anch'egli iniziando con la Minardi, lasciata a metà stagione per la Prost. Fisichella e Trulli sono quasi coetanei: il primo è nato il 14 gennaio del 1973, il secondo il 13 luglio 1974. Non sono

amici, nel senso che non si frequentano nella vita privata, ma si rispettano parecchio. Mai una frase fuori posto, mai una polemica. Tra di loro sempre grande armonia. Forse perché non hanno dovuto mai lottare tra di loro per vincere il campionato del mondo o anche confrontarsi l'uno contro l'altro per aggiudicarsi una sola gara. Forse perché curiosamente, pur avendo trascorso insieme 12 anni in F.1, non hanno mai dovuto fare a ruotate. E si sa quanto questi momenti caldi continuo nel mondo dello sport per mantenere o mandare in frantumi rapporti di amicizia. Fisichella e Trulli erano comunque dei predestinati. Li ricordo insieme in una fredda e nuvolosa giornata di dicembre al Motor Show di Bologna del

“Le occasioni per passare dallo status di “Patrese” degli anni 2000 a qualcosa di più concreto le hanno avute, ma non le hanno raccolte”

Italia

1996. Giancarlo aveva già partecipato a qualche GP con la Minardi, ma il suo futuro era incerto, Jarno ci stava spiegando che Briatore (che lo aveva già inserito nel suo portafoglio) lo avrebbe mandato a fare esperienza per un anno in Giappone. Erano fatalisti, ma si capiva che sapevano che prima o poi ce l'avrebbero fatta. Erano troppo forti per non entrare in F.1 in pianta stabile. Dopo poche settimane, il cielo per loro è diventato azzurro. Trulli con Minardi, Fisichella con Jordan. In F.1 non hanno però sfondato come si sperava agli inizi della loro carriera. Sono amati e stimati da tutto il paddock, hanno ottenuto prestigiosi risultati, ma non sono mai stati realmente in corsa per qualcosa d'importante. Solo un successo per Trulli (con la Renault, poi la rottura con Briatore a fine 2004, proprio l'anno precedente alla conquista dei due mondiali...), tre per Fisichella, uscito malconco dal confronto con Alonso in Renault nel biennio 2005-2006. Le occasioni per passare dallo status di "Patrese" degli anni 2000 a qualcosa di più concreto le hanno avute, ma non le hanno raccolte. Non è ancora finita, certo. Trulli ha tra le mani una Toyota che proprio quest'anno potrebbe fare il salto di qualità definitivo, Fisichella se la vedrà con la Force India che magari lo rilancia rendendolo nuovamente



Felice di esserci

di Massimo Costa

Lo avevamo dato per spacciato. Convin-
ti che la F.1 si fosse stancata di lui.
Rubens Barrichello aveva ottenuto l'uni-
co risultato raggiungibile nel 2008, con
quella Honda che faticava a tenere il rit-
mo della piccola Toro Rosso e viaggia-
va quasi come la più lenta di tutte, la
Force India. Barrichello era riuscito a
battere il record storico di GP disputa-
ti in F.1, che apparteneva a Riccardo
Patrese con 256 partecipazioni. Il bra-
siliano ex Ferrari ha concluso l'anno
con 267 partenze. E un bottino totale,
dal 1993 a oggi, di nove vittorie, tredici
pole, due secondi posti nelle classi-
fiche finali del 2002 e 2004, quelle del-
le Ferrari senza rivali. Abbastanza per
dire stop. Invece Rubens non si è volu-
to arrendere. Nel corso dei mesi inver-
nali, quando pareva certo che la Honda
gli avesse preferito Bruno Senna, se
l'era presa di brutto facendo un po' la
figura di quei politici italiani che non
vogliono mollare la poltrona anche se
l'età, o i risultati, lascerebbe intendere
che è giunto il momento di farlo. Barri-
chello ha lottato duramente, si è mes-
so a dieta, ha lavorato in palestra e si

è presentato da Ross Brawn. Chiusa la
Honda infatti, la posizione di Senna era
finita in bilico. Barrichello ha iniziato a
sperare e alla fine Brawn, che come
sapete ha rilevato quello che è rimasto
del team giapponese, ha deciso che but-
tarsi in questa impegnativa nuova
avventura con un debuttante non era il
caso. Quindi, Senna è stato scartato,
Rubens ha mantenuto il posto. Brawn
avrà sicuramente ricordato quel podio
di Silverstone, maturato sotto la piog-
gia battente. Il brasiliano si appresta ad
affrontare, a 36 anni, la sua sedicesima
stagione in F.1. Record storico. In Bra-
sile però, Barrichello non gode di gran-
de considerazione. Ha fallito l'obiettivo
di prendere il posto di Ayrton Senna nel
cuore dei tifosi, che non gli hanno mai
perdonato l'arrendevolezza e la suddi-
tanza nei confronti di Michael Schuma-
cher negli anni della Ferrari. E forse
adesso, che ha fatto le scarpe a Senna
junior, risulterà ancora più antipatico.
Se si considera che lui entrò in F.1 a 20
anni nel 1993 con la Jordan e a Brawn
nelle settimane scorse ha fatto una
"testa grande così" spiegandogli che
l'inesperienza del giovane Bruno non
avrebbe fatto bene al team...





di no

Chi è Coulthard

Nato il 27 marzo 1971

1994-1995 in F.1 con Williams

1996-2004 in F.1 con McLaren

2005-2008 in F.1 con Red Bull

2° nel mondiale 2001

13 le vittorie

12 le pole

di Massimo Costa

C'è stato il rischio concreto che la F.1 perdesse gli ultimi due residui storici che le rimanevano: Rubens Barrichello e David Coulthard. Il primo è riuscito a mantenere il posto, il secondo no. Ma a differenza del brasiliano che ha fatto di tutto per rimanere nel circus, il bel scozzese ha annunciato lo stop già nel 2008, a stagione ancora in corso. Coulthard si era stancato della F.1. Aveva capito che era giunto il momento di lasciare dopo una bella e lunga carriera iniziata nel 1994, quando la Williams lo promosse da collaudatore a pilota ufficiale per sostituire lo scomparso Ayrton Senna. Un ruolo decisamente scomodo. Ma Coulthard ha saputo adattarsi alla perfezione guadagnandosi la fiducia di Ron Dennis che lo ha voluto con sé nel 1996 e se lo è tenuto in squadra per ben nove anni. Un record. Coulthard ha avuto qualche acuto nella sua lunga carriera, ma non è mai stato un vero top driver. Una buona seconda guida, questo sì, che quando era particolarmente ispirato risultava anche imbattibile. Ma questo accadeva raramente. Insomma, più un Barrichello che un Schumacher,

più un Berger che un Senna. E' così stato il compagno ideale per Mika Hakkinen negli anni dei due mondiali poi, quando Dennis ha capito che era giunto il momento di rivolgere lo sguardo altrove, Coulthard con un colpo da maestro ha saputo riciclarsi nella Red Bull. Dove dal 2005 al 2008 non ha quasi mai lasciato il segno e, soprattutto la scorsa stagione, si è reso protagonista di una serie infinita di errori. Bravo politico, ottimo manager di se stesso, Coulthard ha saputo ritagliarsi un ruolo anche al di fuori delle corse acquistando alcuni hotel. Fu anche vittima di un incidente aereo, un jet privato, in fase di atterraggio mentre andava a Magny-Cours. Lui e la sua compagna (non l'attuale) si sono salvati, non i due piloti. Una tragedia che gli aveva dato un surplus in pista, quasi si sentisse beneficiato da una luce divina. Ma è durata poco. La F.1 perde il suo bel mascellone, ma non lo rimpiange. E, come sempre, guarda avanti. Lui per il momento non sembra sentire la mancanza della competizione e nel corso dell'inverno si è visto solo a qualche test come consulente Red Bull. Ma il suo nome non è circolato nel mercato piloti del DTM, del GT, dei Prototipi.



on felice esserci

L'Audi schianta la Peugeot



Di Marco Cortesi

Sono Dindo Capello, Allan McNish e Tom Kristensen i vincitori della 12 Ore di Sebring 2009: nulla da fare per gli uomini Peugeot, che mancano ancora una volta il successo in una grande classica. Il risultato finale esalta un lavoro perfetto in casa Audi anche se, più che la nuova R15 TDI, il jolly per il successo nella 57esima edizione della maratona della Florida si è rivelata essere la qualità e l'assortimento dei piloti. Straordinaria in particolare la prova di McNish, opposto nel finale ad un opaco Franck Montagny, forse penalizzato dalla scarsa visibilità dall'interno della Peugeot che aveva ral-

lentato anche Villeneuve a Le Mans. Dopo una gara che aveva visto grande battaglia in pista, ma con le 908 HDI sempre in grado di conquistare la vetta grazie ai doppi stint sugli stessi pneumatici, una tegola era piovuta sulla testa dei francesi con una foratura occorsa a Sebastien Bourdais durante la nona ora. La sfortuna si era trasformata però in un'occasione d'oro, dato che il pit supplementare avrebbe potuto evitare lo "splash" finale. Tutto nelle mani dei piloti a quel punto. Mentre Bourdais recuperava terreno nei confronti di Kristensen con uno strepitoso stint coronato dal giro più veloce della gara (due secondi sotto al tempo della pole position), il

confronto tra Montagny e McNish regalava allo scozzese fino a tre secondi al giro ed una leadership più che sufficiente ad entrare ai box, rifornire e tornare in pista a pochi minuti dalla conclusione. In terza piazza ha chiuso la seconda Audi R15, quella di Luhr, Rockenfeller e Werner con quest'ultimo costretto a saltare buona parte della corsa per i problemi alle costole sviluppatisi durante le libere. Alla fine, le due vetture di testa, spesso e volentieri staccate di pochissimi secondi ed in lotta diretta tra di loro, hanno concluso con un distacco di 22 secondi, regalando una delle più entusiasmanti edizioni degli ultimi anni. ▶

segue a pag 42



Capello Re delle maratone

Diventano quattro le 12 Ore di Sebring vinte da Rinaldo Capello a cui vanno sommati i tre successi alla 24 Ore di Le Mans.

Un ruolino strepitoso per il pilota italiano dell'Audi. Il suo primo trionfo a Sebring risale al 2001 quando si è imposto con i compagni Michele Alboreto e Laurent Aiello, poi si è ripetuto subito l'anno seguente, ma con nuovi compagni quali Johnny Herbert e Cristian Pescatori. Per ritrovare Capello sul gradino più alto del podio nella notte di Sebring, bisogna aspettare il 2006, quando si impone con Tom Kristensen e Allan McNish, gli stessi piloti che lo hanno accompagnato al primo posto sabato scorso.

In mezzo a tutto ciò, le vittorie a Le Mans nel 2003 con la Bentley e nel 2004 e 2008 con l'Audi

Con l'Audi R15 vittoriosa nella prima apparizione (a Sebring vinsero al debutto anche la R8 e la R10) ed una Peugeot relegata ancora una volta al ruolo di inseguitrice, si apre una corsa alla 24 Ore di Le Mans che sorride alla casa di Ingolstadt. Oltre al secondo posto del trio Montagny-Bourdais-Sarrazin (peraltro partiti ai box per un malfunzionamento idraulico), pesano i problemi della vettura di Christian Klien, Nicolas Minassian e Pedro Lamy. Ad un guaio all'impianto di condizionamento che nelle fasi iniziali era costato diversi giri, si sono sommati la rottura del cambio nel finale e qualche errore di troppo da parte dei piloti, con Christian Klien a volte più irruento del necessario. I buoni calcoli, insomma, non sono mancati, ma senza la possibilità di metterli in pratica. Cosa resa molto più difficile dal fatto che, come sempre, non si è potuto contare su due vetture in grado di concludere al top. A consolare il leone ci sarà forse la *débaclé* Acura: colpita da un vasto repertorio di problemi, la ARX02a si è pienamente espressa solo nelle mani di Scott Dixon, unico a tenere un ritmo simile a quello delle vetture diesel. L'umiliazione finale è rappresentata dal quarto posto assoluto di Fernandez e Diaz sulla vecchia ARX01b, unici al traguardo in LMP2 dopo la caporetto delle Lola-Mazda del Dyson Racing.

Tre le GT, al successo della Corvette di O'Connell, Magnussen e Garcia si è unita la bella affermazione di casa Risi, con Salo, Kaffer e Melo, arrivato negli USA in extremis per problemi di visto. La Ferrari campione in carica a Le Mans ha dominato in lungo e in largo la corsa dopo una qualifica poco soddisfacente. In seconda posizione si è piazzato Gianmaria Bruni, accompagnato da Luis Perez Companc e da un sorprendente Matias Russo, vera carta vincente per la conquista del risultato finale. Disastro per le Porsche: coinvolta in un contatto iniziale, la 997 di Bergmeister-Long-Lieb ha chiuso la sua rimonta verso il podio dopo una colpevole toccata con la Panoz di Farnbacher e James (poi terza classificata). La stessa sorte è toccata agli uomini Farnbacher mentre, incredibilmente, non si sono nemmeno visti al via gli equipaggi del VICI Racing. Doppio ritiro in casa BMW: le M3 E92 hanno sofferto problemi di motore già prima del via, pur mostrando a tratti un passo gara all'altezza di quello di Ferrari e Porsche. Per il team Rahal si tratta ora di puntare tutto sullo sviluppo.

MOMENTO CLOU

Allan McNish sale sulla R15. L'ultimo turno di guida dello scozzese sarà irresistibile, e gli permetterà di effettuare lo splash finale senza curarsi del ritorno di Franck Montagny



L'arrivo della Corvette vincitrice del GT1

La Ferrari del team Risi, prima in GT2





L'ordine di arrivo, sabato 21 marzo 2009

- 1 - Capello-McNish-Kristensen (Audi R15) - Joest - 383
- 2 - Montagny-Sarrazin-Bourdais (Peugeot 908) - Peugeot - 383
- 3 - Luhr-Rockenfelder-Werner (Audi R15) - Joest - 381
- 4 - Fernandez-Diaz (Acura ARX-01b) - Fernandez - 360
- 5 - Minassian-Lamy-Klien (Peugeot 908) - Peugeot - 356
- 6 - Magnussen-O'Connell-Garcia (Corvette C6.R) - Corvette - 349
- 7 - Beretta-Gavin-Fassler (Corvette C6.R) - Corvette - 348
- 8 - Melo-Kaffer-Salo (Ferrari F430) - Risi - 332
- 9 - Russo-Perez Compagnon-Bruni (Ferrari F430) - Advanced - 330
- 10 - Farnbacher-James (Panoz Esperante) - PTG Panoz - 329
- 11 - Bergmeister-Long-Lieb (Porsche 997) - Flying L. - 326
- 12 - Law-Nieman-Van Overbeek (Porsche 997) - Flying L. - 326
- 13 - Krohn-Jonsson-Van De Poel (Ferrari F430) - Risi - 325
- 14 - Robertson-Robertson-Murry (Ford GT) - Robertson - 303
- 15 - Brabham-Sharp-Franchitti (Acura ARX-02a) - Primetime - 302
- 16 - Werner-Henzler-Lietz (Porsche 997) - Farnbacher - 274

Peugeot avanti... con l'ibrido

In un comunicato a poche ore dalla partenza della 12 Ore di Sebring, Peugeot ha annunciato la conferma del programma 2011 con la nuova vettura ibrida. Conseguentemente, lo sviluppo dell'attuale 908 HDI è stato bloccato. Una nuova sconfitta a Le Mans potrebbe portare alla sospensione in attesa dei nuovi regolamenti? Come spiega la stessa casa francese, non ha senso investire su un'evoluzione che calcherebbe le piste per poco più di una stagione. La 908 ha mostrato un ottimo livello di competitività a Sebring, ma contro una vettura al debutto assoluto... durerà fino a giugno?



La Peugeot di Minassian-Lamy-Klien precede l'Audi n.1

La doppietta di Busch



di Marco Cortesi

Dominio completo per Kyle Busch a Bristol, nel quinto round della Sprint Cup Series 2009. Il pilota di Las Vegas ha conquistato il secondo successo stagionale superando Jimmie Johnson con 133 giri al termine e resistendo in tutta tranquillità al compagno di squadra Denny Hamlin nelle fasi del Green-White-Checkered finale. Dopo un avvio che aveva visto Jimmie Johnson prendere la testa della gara grazie ad una strategia molto aggressiva, Busch era apparso da subito un potenziale match winner, come sempre impossibile da andare a riprendere una volta preso il ritmo. A poco è servita l'efficienza del team Hendrick nei box: il confronto si è risolto in maniera apparentemente semplice, regalando tra-

laltro il terzo successo consecutivo di famiglia dopo le vittorie di Kyle ad Atlanta e di Kurt in Nevada. Dietro a Hamlin, in terza piazza ha chiuso Johnson, davanti a Jeff Gordon.

Ottime notizie per diversi team, riusciti a confermare un piazzamento nella top-10. Kasey Kahne ha concluso al quinto posto, conquistando la sesta posizione in campionato e confermando i progressi tecnici di casa Dodge, mentre Mark Martin è finalmente riuscito a vedere il traguardo in una posizione competitiva al termine di un vero e proprio periodo nero quanto a sfortune varie. Buone prove sono arrivate anche da Ryan Newman, settimo dopo la prima fila conquistata in qualifica, Juan Pablo Montoya, nono e leader della pattuglia DEI-Ganassi, e Marcos Ambrose. Ancora sfortuna per

il team Roush con Carl Edwards unico rappresentante in top-10. La rottura del motore occorsa a Greg Biffle, diversi contatti di McMurray e i problemi di assetto di Matt Kenseth hanno messo una croce sulle possibilità di un risultato al top. Rottura del motore anche per Joey Logano, sempre in difficoltà per l'assenza di test ma in grado di mettersi alle spalle con relativa facilità il "collega" rookie Scott Speed.

In classifica, Jeff Gordon conserva la prima posizione, mentre Kurt Busch, tredicesimo nonostante una toccata con Harvick, si porta al secondo posto. Premiati per la regolarità anche Clint Bowyer e David Reutimann: per il team Waltrip, piazzamenti costanti nel primo terzo della classifica stanno diventando una positiva abitudine.

MOMENTO CLOU

Tutto in casa Gibbs. La rottura del motore di Joey Logano costringe Kyle Busch e Denny Hamlin a scontrarsi nei due giri di Green-White-Checkered. Per il secondo però non c'è nulla da fare...



Kyle Busch
esulta
per la gioia
dei 165.000
di Bristol



L'ordine di arrivo, domenica 22 marzo 2009

- 1 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 503
- 2 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 503
- 3 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 503
- 4 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 503
- 5 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 503
- 6 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 503
- 7 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart-Haas - 503
- 8 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 503
- 9 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 503
- 10 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip JTG - 503
- 11 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 503
- 12 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 503
- 13 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 503
- 14 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 503
- 15 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 503
- 16 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 503
- 17 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart-Haas - 503
- 18 - Travis Kvapil (Ford) - Yates - 503
- 19 - David Stremme (Dodge) - Penske - 503
- 20 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 503
- 21 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 501
- 22 - Bobby Labonte (Ford) - HOF - 501
- 23 - Reed Sorenson (Dodge) - DEI/Ganassi - 501
- 24 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 501
- 25 - Paul Menard (Ford) - Yates - 501
- 26 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 501
- 27 - David Ragan (Ford) - Roush - 500
- 28 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 500
- 29 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 499
- 30 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 499
- 31 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 499
- 32 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 497
- 33 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 497
- 34 - John Andretti (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 495
- 35 - Aric Almirola (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 494
- 36 - David Gilliland (Chevrolet) - TRG - 493
- 37 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 491
- 38 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 490
- 39 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 326
- 40 - Sterling Marlin (Dodge) - Phoenix - 91
- 41 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 82
- 42 - Todd Bodine (Toyota) - Gunselman - 58
- 43 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 33

Il campionato

1. Jeff Gordon 794; 2. Kurt Busch 718; 3. Bowyer 715; 4. Kyle Busch 709; 5. Edwards 665; 6. Kahne 639; 7. Stewart 633; 8. Hamlin 631; 9. Johnson 627; 10. Kenseth 610; 11. Reutimann 607; 12. Harvick 584.



Ancora Seat, n



Di Dario Sala

Certo che il WTCC è un campionato davvero strano. Le premesse della vigilia, memori della storia passata, indicavano chiaramente che a Puebla non ci sarebbe stata storia. La Seat, complice l'altura e un circuito storicamente con poco grip, avrebbe fatto un sol boccone degli avversari. Lo diceva la prestazione di Curitiba e lo dicevano gli uomini di Monaco di Baviera che nelle loro dichiarazioni della vigilia lasciavano intendere di andare verso una Caporetto più che annunciata. Invece, le cose non sono andate affatto così. E' vero, alla fine la Seat ha portato a casa le vittorie, con Rickard Rydell e Yvan Muller, ma la sensazione netta è che a perdere la grande occasione sia stata la BMW. Augusto Farfus in gara uno ed Andy Priaulx in gara due avrebbero potuto vincere se si guarda la performance delle loro macchine. Non è accaduto perché i due hanno trovato dall'altra parte due piloti fortissimi che si sono fatti strada nelle prime fasi delle corse e una volta al comando non hanno sbagliato nulla, chiudendo ogni varco. Ciò non toglie che la macchina più veloce in pista sia stata la 320si fra la sorpresa generale. Ma come è potuto accadere che in soli quattordici giorni la situazione tecnica si sia ribaltata, considerato che di test non se ne sono fatti? I primi ad essere sorpresi erano proprio i piloti BMW che, per la prima volta, hanno trovato un circuito che non si sfaldava e che ha mantenuto sempre un ottimo grip. In questo modo, le vetture tedesche hanno avuto vita facile specialmente in uscita dai tornantini da prima marcia, che invece mandavano in crisi le auto con trazione anteriore. Che il circuito fosse diverso lo si è capito dai tempi. Rispetto allo scorso anno, si sono abbassati mediamente di tre secondi: segno di un asfalto che non si è degradato nell'arco dei tre giorni. Questo ha di fatto mes-

so le ali alla BMW mentre ha mandato in crisi la Seat che ha certamente avuto di mano dall'altura, ma che fondamentalmente deve ringraziare i suoi piloti se ora nelle bacheche di Martorell ci sono due coppe in più.

Dal canto suo, la BMW sa di aver perso una ghiotta occasione. Poteva vincere entrambe le gare. Farfus, Priaulx e Jorg Muller sono apparsi in grado di mettere in affanno i gialli, ma non ci sono riusciti e alla fine sui loro volti c'era sicuramente la soddisfazione per aver ridotto il gap dalla Seat, ma anche la delusione di chi sa di aver lasciato per strada un'occasione unica. Vedremo in Marocco, una volta applicati i nuovi pesi, se gli equilibri saranno gli stessi. Al momento c'è da godere un campionato tornato equilibrato e che si preannuncia molto spettacolare. Un equilibrio che invece non c'è nel Trofeo Indipendenti dove Felix Porteiro e il Proteam stanno realmente dominando. La trasferta sudamericana ha portato ai toscani quattro vittorie su quattro gare. Grande la squadra come sempre e grande il pilota. Una coppia capace di conquistare veri punti iridati e che per il momento ha letteralmente distrutto la concorrenza. Un plauso a chi con pochissimi mezzi tiene alto il tricolore in un campionato del mondo. Adesso il WTCC si prende una pausa. In un mese tutti cercheranno di affilare le armi per l'inizio della stagione europea. Seat e BMW lavoreranno al massimo così come la Chevrolet che è chiamata ad un innalzamento dei suoi valori. A breve verrà provato il fondo piatto che dovrebbe migliorare le prestazioni della Cruze, che paga ancora in molti settori rispetto alla concorrenza. Per fortuna che c'è Nicola Larini. Con grandi sforzi ha colto il primo punto iridato ed ha portato la Chevy in pole in gara due. E' ancora poco, ma almeno il toscano a differenza dei suoi compagni di squadra, qualcosa di concreto lo ha ottenuto.

ma la BMW c'è

La Seat se la... Rydell



Rydell al via di Gara 1

di Dario Sala

Alzi la mano chi si aspettava una gara così? È vero, alla fine ha vinto ancora una Seat, ma viste le premesse della vigilia che volevano le BMW assolutamente in difficoltà, vederle arrivare a podio è decisamente una sorpresa. Di sicuro le qualifiche avevano già fatto vedere il valore delle berline tedesche, ma pensare che fossero così consistenti anche in gara è stato un fatto decisamente positivo in chiave campionato. Alla fine, però, ha vinto Rickard Rydell che in partenza è stato abile a farsi spazio e conquistare nel primo giro la testa della gara con un bel sorpasso su Augusto Farfus.

Per lo svedese è così iniziata una cavalcata nella quale ha dapprima preso un secondo di vantaggio e poi, nelle ultime tornate, ha dovu-

to tenere a bada Farfus tornato prepotentemente alla ribalta. Ma Rydell ha tenuto duro e nelle ultime curve ha avuto anche una mano da Andy Priaulx che, riavvicinatosi a Farfus, lo ha attaccato lasciando così via libera allo svedese che è andato a vincere. Secondo, come detto, il brasiliano di Schnitzer autore di una bella gara. Forse Farfus avrebbe dovuto cercare di non lasciare andare Rydell, ma evidentemente nelle prime fasi la Seat era più veloce. Ha poi cercato il recupero, ma ha trovato davanti sé il muro della Seat e... Priaulx. L'inglese nelle ultimissime curve si è rifatto sotto alla coppia di testa e ha provato a prendersi il secondo posto, ma senza successo. Il podio è comunque un buon risultato soprattutto per il morale. La quarta posizione è andata a Yvan Muller, autore di una gara caratterizzata da parecchie fasi di lotta con

Priaulx e Gabriele Tarquini mentre quinto ha terminato Jorg Muller. Il tedesco ha recuperato, perso posizioni, poi è di nuovo risalito dimostrandosi il più veloce in pista. Senza qualche errore avrebbe terminato sicuramente più avanti. Sesto Tarquini che è stato a lungo terzo. L'abruzzese si è arreso solamente dopo i duri contatti con Priaulx che gli hanno fatto perdere posizioni. Settimo Jordi Genè e ottavo un superbo Nicola Larini che ha portato i primi punti iridati alla Chevrolet Cruze e che grazie a tale piazzamento è partito in pole in gara due. Ritirati invece i suoi compagni, Alain Menu e Robert Huff, bloccati da problemi alle sospensioni dopo qualche toccata di troppo. Bene anche Sergio Hernandez e Felix Porteiro, che ha vinto fra gli Indipendenti dopo un inizio di gara burrascoso.



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

- 1 - Rickard Rydell (Seat Leon Tdi) – Seat – 16 giri 26'40"728
- 2 - Augusto Farfus (BMW 320si) – Schnitzer – 1"508
- 3 - Andy Priaulx (BMW 320si) – RBM – 1"986
- 4 - Yvan Muller (Seat Leon Tdi) – Seat – 4"620
- 5 - Jorg Muller (BMW 320si) – Schnitzer – 5"717
- 6 - Gabriele Tarquini (Seat Leon Tdi) – Seat – 9"473
- 7 - Jordi Genè (Seat Leon Tdi) – Seat – 19"399
- 8 - Nicola Larini (Chevrolet Cruze) – RML – 22"794
- 9 - Sergio Hernandez (BMW 320si) – Roal – 24"725
- 10 - Felix Porteiro (BMW 320si) – Proteam – 25"990
- 11 - Tiago Monteiro (Seat Leon Tdi) – Seat – 24"800
- 12 - Stefano D'Aste (BMW 320si) – Wiechers – 30"289
- 13 - Alessandro Zanardi (BMW 320si) – Roal – 33"765
- 14 - Franz Engstler (BMW 320si) – Engstler – 33"952
- 15 - Tom Coronel (Seat Leon) – Sunred – 34"302
- 16 - Tom Boardman (Seat Leon) – Sunred – 45"954
- 17 - Jaap Van Lagen (Lada 110) – Lada- 46"557
- 18 - Kirill Ladygin (Lada 110) - Lada - 57"945

Giro più veloce: Andy Priaulx 1'38"076

Ritirati

- 13° giro - Viktor Shapovalov
- 11° giro - Alain Menu
- 6° giro - Robert Huff
- 0 giri - Marin Colak
- 0 giri - George Tanev
- 0 giri - Kristian Poulsen

MOMENTO CLOU

Rydell si è costruito la sua vittoria con una gran partenza e con il sorpasso a Farfus nelle prime fasi di gara. All'ultimo giro, quando le sue gomme sono andate in crisi e Augusto si è rifatto sotto, ha tenuto duro ed ha ricevuto una mano da Priaulx che non ci ha pensato due volte ad attaccare il brasiliano che così ha perso il contatto con la Seat.



Muller non concede spazi

di Dario Sala

Ancora Seat, ancora Yvan Muller che così ottiene la seconda vittoria stagionale mentre la marca spagnola porta a quattro il computo delle vittorie in quattro corse. Il Campione del Mondo in carica nelle prime fasi di gara 2 ha lasciato sfogare i compagni Jordi Genè e Gabriele Tarquini che stringevano nella loro morsa un Jorg Muller davvero veloce. Ma quando tutti aspettavano l'attacco del tedesco a Genè, è arrivato il contatto con Tarquini. Jorg si è girato mentre l'abruzzese è andato largo perdendo posizioni. Ad approfittarne sono stati così Yvan Muller e Andy Priaulx che si sono subito messi alla caccia di Genè. All'ottavo passaggio il francese, approfittando di un'incertezza di Genè lo ha infilato portandosi dietro Priaulx che non si è lasciato sfuggire l'occasione. L'attenzione si è quindi spostata sul duello Priaulx-Y.Muller con l'inglese che le ha provate tutte pur di passare. Un attacco vero e proprio però non è mai arrivato e così il numero 1 della Seat, pur con molta fatica per via del consumo delle gomme, ha tagliato per primo il traguardo. *"E' stata una corsa molto difficile - ha dichiarato Yvan a fine gara - La Seat non era la macchina più veloce in pista e avere Andy dietro è sempre una preoccupazione perché lui non sbaglia niente"*.

Bel complimento, ma in cuor suo Priaulx sa di avere perso una ghiotta occasione. La sua faccia a fine gara la diceva lunga. E se Andy è uno che sbaglia poco, Yvan fa altrettanto e pensare di passarlo per un errore è davvero un'utopia. Terzo posto per un ottimo Rickard Rydell che ha portato a termine un fine settimana quasi perfetto che gli è valso la leadership del campionato seppur in coabitazione con il compagno Yvan Muller. Quarto Augusto Farfus autore di una bella gara. Il brasiliano ha preceduto il tandem Ita-

ly-Spain formato da Sergio Hernandez e Zanardi che si sono dimostrati davvero efficaci. Il duo ha raccolto punti iridati importanti. Un merito particolare va a "Zanna" partito dodicesimo e capace di una bella rimonta. Settimo Genè mentre Tarquini dopo la botta con Jorg ha chiuso ottavo. Ancora sugli scudi il Proteam. A Puebla, Felix Porteiro ha conquistato la quarta vittoria in quattro gare dimostrando una superiorità quasi imbarazzante con il resto del plotone Independente. Grande il pilota, ma grande anche la squadra italiana decisa più che mai a bissare i titoli del 2008. Decimo posto finale per Larini. Il toscano partito dalla pole, ha fatto quello che ha potuto con una

macchina ancora troppo acerba. Il toscano però va premiato in quanto ha portato il primo punto mondiale alla Casa. Ci ha pensato lui perché Robert Huff e Alain Menu in gara uno erano troppo presi a darsene di santa ragione. Ancora un flop per Tiago Monteiro che in quattro gare non ha raccolto nemmeno un punto. L'unico dei piloti Seat. E' crisi? La classifica iridata vede Yvan Muller e Rydell appaiati al comando seguiti a dieci punti da Farfus che ha fatto un bel balzo in avanti. Ora c'è un mese di tempo per riflettere poi si tornerà in pista in Marocco. Pista nuova, zavorre nuove e, ce lo auguriamo, un campionato ancora più combattuto.

Yvan Muller tiene a bada la BMW di Priaulx





La Cruze di Huff e la 320si di Jorg Muller in staccata

MOMENTO CLOU

Il contatto fra Tarquini e Jorg Muller ha dato via libera al Campione del Mondo che ha raggiunto Genè fulminandolo con un bel sorpasso. Ne ha approfittato anche Priaulx che si è incollato a Yvan. L'inglese era più veloce, ma non è mai stato in grado di attaccare il francese che dal canto suo non ha sbagliato davvero nulla



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

- 1 - Yvan Muller (Seat Leon Tdi) – Seat - 16 giri 26'41"014
- 2 - Andy Priaulx (BMW 320si) – RBM - 0"459
- 3 - Rickard Rydell (Seat Leon Tdi) – Seat - 1"240
- 4 - Augusto Farfus (BMW 320si) – Schnitzer - 1"973
- 5 - Sergio Hernandez (BMW 320si) – Roal - 5"819
- 6 - Alessandro Zanardi (BMW 320si) – Roal - 6"281
- 7 - Jordi Genè (Seat Leon Tdi) – Seat - 11"755
- 8 - Gabriele Tarquini (Seat Leon Tdi) – Seat - 12"189
- 9 - Felix Porteiro (BMW 320si) – Proteam - 15"513
- 10 - Nicola Larini (Chevrolet Cruze) – RML - 16"593
- 11 - Franz Engstler (BMW 320si) – Engstler - 21"037
- 12 - Alain Menu (Chevrolet Cruze) – RML - 22"795
- 13 - Jorg Muller (BMW 320si) – Schnitzer - 22"987
- 14 - Robert Huff (Chevrolet Cruze) – RML - 23"644
- 15 - Tom Coronel (Seat Leon) – Sunred - 24"218
- 16 - Stefano D'Aste (BMW 320si) – Wiechers - 25"331
- 17 - Jaap Van Lagen (Lada 110) – Lada - 39"330
- 18 - George Tanev (BMW 320si) – Proteam - 39"790
- 19 - Viktor Shapovalov (Lada 110) – Lada - 44"302
- 20 - Kirill Ladygin (Lada 110) – Lada - 48"970

Giro più veloce: Jorg Muller 1'38"287

Ritirati

- 14° giro - Tom Boardman
- 12° giro - Marin Colak
- 7° giro - Kristian Poulsen
- 0 giri - Tiago Monteiro

Il campionato

- 1. Y. Muller e Rydell 30; 3. Farfus 20; 4. Tarquini 19; 5. Genè 18;
- 6. Priaulx 16; 7. J. Muller 8; 8. Hernandez 7; 9. Porteiro e Zanardi 3; 11. Coronel e Larini 1.



Dietro la lavagna Gabriele Tarquini

Gabriele Tarquini è stato ritenuto responsabile del contatto avvenuto in gara due con Jorg Muller e per questo penalizzato di trenta secondi sulla classifica finale. La pena è però stata sospesa in quanto la Seat ha presentato appello contro questa decisione e pertanto il risultato di gara due è pendente fino a che la FIA non discuterà l'appello.

Quanta abb

di Leopoldo Canetoli

Si annuncia una stagione record per il FIA GT3. Le prime cifre danno ragione a Stephane Ratel, che ha se non altro il merito di aver "inventato" questo campionato che nel mondo delle Gran Turismo sembra il più interessante. Quarantquattro gli equipaggi iscritti con 12 modelli di vetture diverse. Nessun altro campionato può vantare una completezza simile. Ci saranno due Ascari KZR1, quattro Aston Martin DBRS9, quattro Audi R8 LMS, quattro BMW Alpina B6, quattro Corvette Z06R, due Viper, sei Ferrari 430 Scuderia, sei Ford GT, due Jaguar XKR-S, due Lamborghini Gallardo, due Morgan Aero e sei Porsche 997. Almeno un esemplare di questi modelli ha appena girato al Paul Ricard per il "Balance of Performance" (tra queste le rinnovate Ascari e Lamborghini) e si ritroveranno per una seconda serie di test pre-campionato i primi due giorni di aprile sul tracciato spagnolo di Monteban, dove verranno presentate le nuove Jaguar e Morgan. Il tutto sotto il controllo di Christophe Bouchut, tester ufficiale della SRO, assistito da Jean-Marc Gounon. Al di là delle vetture iscritte, è interessante sottolineare la presenza di squadre estremamente professionali. Basta pensare al Phoenix Racing che schiererà le nuovissime Audi R8 accreditate di una potenza di 500 CV per Christopher Haase in coppia con Christopher Mies, mentre la seconda vettura sarà affidata a Jean-Denis Deletraz e Lloyd La Marca. Le altre due Audi R8 iscritte al FIA GT3 saranno affidate al team Rosberg, mentre le altre otto (dodici sono state le R8 consegnate dalla Audi Sport) si divideranno tra i team Abt, Argo, Oreca e una per Audi Italia di Radaelli per il campionato italiano GT. ►

segue a pag 54



ondanza!

*Una delle auto
più attese:
l'Audi R8 GT3*



Tra le altre squadre di rilievo da sottolineare la presenza di Hexis Racing, secondo team nel FIA 2008, con le sperimentate Aston Martin DBRS9 che saranno affidate agli equipaggi formati da Thomas Accary e Julien Rodrigues, e la seconda a Frederick Makowiecki e Manuel Rodrigues. Altrettanta esperienza la vantano i ragazzi italiani di Brixia Racing, sempre con le Aston Martin. Per il momento la squadra ha provato a Misano con Matteo Malucelli e Marcellino Zani, ma gli equipaggi non sono ancora stati definiti. Si scontreranno con una marea di Porsche: sei. Da seguire soprattutto quelle del team Trackspeed che avranno come equipaggio di punta il duo David Ashburn e Richard Williams. E sei saranno anche le nuove Ferrari 430 Scuderia omologate dalla Kessel Racing per tre team di tutto rispetto, il Kessel Racing, il JMB e l'altro inglese CRS. Dulcis in fundo parliamo delle due vetture che hanno subito stupito nei primi test. Alludiamo in primis alle nuove BMW Alpina B6 prima delle quali quella schierata ufficialmente da Alpina (che torna alle competizioni dopo un distacco di 20 anni) per il figlio del titolare Andreas Bovensiepen assieme a Claudia Hurtgen. Si tratta come è noto di coupé bellissimi derivati dalla BMW serie 6 dotate di motore 4.4 litri V8 con compressore che pare eroghi la bellezza di 530 CV. E ultima la presenza delle sempre competitive Ford GT che la Matech svizzera schiererà ufficialmente per il francese Dino Lunardi in coppia al campione belga (delle GT4) Eric De Donker.

Chiuse le iscrizioni anche per le GT4 con 13 equipaggi iscritti con vetture varie che vanno dalle Aston Martin N24 e Vantage, BMW M3, Corvette C6, Mustang FR500, Ginetta G 50, Audi TT, Nissan 350 Z, Porsche 997 e la novità Maserati GranTurismo. Nella sottoclasse "supersport" ci saranno invece le barchette KTM X-Bow, le Donkervoort D8 GT e la novità Peugeot 207 Spyder. Anche queste dovranno essere sottoposte al "Balance of performance" e affidate al collaudatore Kurt Mollekens.

Il calendario definito dalla FIA prevede il debutto a Silverstone in 3 maggio, poi sempre con le GT1 ad Adria il 16 maggio e Oschersleben il 21 giugno. Poi si salta a settembre con la gara ad Algarve il 13, poi la gara al Ricard il 4 ottobre e la chiusura tradizionale in Dubai il 14 novembre.



La Ascari



La Lamborghini Gallardo



La Ford GT



La Chrysler Viper

De Oliveira-Ara ringraziano le Yokohama

Torna in cima alle classifiche lo squadrone ufficiale Nissan, al debutto stagionale del Super GT giapponese 2009 ad Okayama. A conquistare il successo sono stati Joao Paulo De Oliveira e Seji Ara (**sotto**), sulla GT-R schierata dal team del poliedrico Masahiko Kondo. Il pilota brasiliano ha dominato tutta la prima parte di gara, dopo aver preso il via, al contrario degli avversari, con vettura in configurazione da bagnato estremo e ben sostenuto dalle gomme Yokohama, rivelatesi perfette. Il team Kondo è, assieme alla Aston Martin del team Nova, l'unica squadra ad utilizzare tali pneumatici anziché le Bridgestone, montate sulla maggior parte delle vetture iscritte al campionato. Alla partenza, effettuata dietro la safety car per la pioggia, De Oliveira ha sopravanzato le due Lexus SC430 che occupavano la prima fila, allungando progressivamente e consegnando il primo posto al compagno di squadra con oltre un minuto

di vantaggio. Al secondo e terzo posto hanno chiuso Michigami-Kogure e Firman-Izawa, a loro volta aiutati dalle condizioni meteorologiche, rispettivamente a bordo delle Honda di Dome e Suzuki. Debutto in top-5 per Kodai Tsukakoshi, in coppia con Kaneishi sulla Honda di casa Real. Solo sestì i polesitter Tachikawa e Lyons, davanti a Duval-Hiranaka e Ide-Hosokawa. Dodicesimo posto per la Nissan di Ronnie Quintarelli, in coppia con il nuovo compagno Hironobu Yasuda, mentre in classe GT300, il successo è andato alla Lexus IS350 del WedsSport di Orido-Kataoka. Quarto posto per la prima delle Ferrari 430 in gara.

L'ordine di arrivo, domenica 22 marzo 2009

- 1 - De Oliveira-Ara (Nissan GT-R) - Kondo
82 giri 2.20'54"071
- 2 - Michigami-Kogure (Honda NSX) - Dome - 21"645
- 3 - Firman Izawa (Honda NSX) - Suzuki - 1'06"979
- 4 - Matsuda-Philippe (Nissan GT-R) - Impul - 1'32"431
- 5 - Kaneishi-Tsukakoshi (Honda NSX) - Real - 1 giro
- 6 - Tachikawa-Lyons (Lexus SC430) - Cerumo - 1 giro
- 7 - Duval-Hiranks (Honda NSX) - Nakajuma - 1 giro
- 8 - Ide-Hosokawa (Honda NSX) - Kunimitsu - 1 giro
- 9 - Ishiura-Oshima (Lexus SC430) - Kraft - 1 giro
- 10 - Ito-Wirdheim (Lexus SC430) - LeMans - 2 giri
- 11 - Wakisaka-Lotterer (Lexus SC430) - Tom's - 2 giri
- 12 - Quintarelli-Yasuda (Nissan GT-R) - Hasemi - 3 giri
- 13 - Motoyama-Treluyer (Nissan GT-R) - Nismo - 7 giri
- 14 - Tsuzuki-Tsuchiya (Aston Martin DBR9) - Nova - 8 giri
- 15 - Couto-Hirate (Lexus SC430) - Sard - 12 giri

Giro più veloce: Andre Lotterer 1'37"940

MOMENTO CLOU

Il successo del team Kondo e dell'equipaggio De Oliveira-Ara è maturato già nel pre gara quando è stato deciso di impiegare un assetto da bagnato estremo, al contrario degli avversari. Con la pioggia caduta forte fin dal via, per De Oliveira è stato facile prendere subito il comando della corsa allungando giro dopo giro sui rivali. Fondamentale l'apporto delle gomme Yokohama.



Arrivano Maassen e Henzler

Sta prendendo forma la settima edizione del Campionato Italiano Gran Turismo il cui esordio, per permettere ai team di allestire squadre a livello delle precedenti edizioni, è stato posticipato al prossimo 31 maggio. Team e piloti sono alle prese con i test pre-gara e cominciano a completarsi alcune caselle fino a pochi giorni fa ancora vuote nell'elenco iscritti. Nella GT2 si sta delineando un ennesimo duello Ferrari-Porsche. A caratterizzare questi ultimi giorni è stata la notizia che l'Autorlando schiererà ben tre 997 GT3 RSR, una delle quali sarà affidata a Francisco Cruz Martins, in lotta per il titolo nella scorsa edizione fino all'ultimo appuntamento di Vallelunga. Il giovane portoghese sarà

affiancato nelle prime gare da Wolf Henzler, mentre nella seconda parte della stagione sarà Sascha Maassen a prendere il testimone, entrambi piloti Porsche ufficiali. Le altre due coupé tedesche saranno affidate a Formilli Fendi-Castellaneta, grandi protagonisti nel 2007 e Caffi-Fratti, già schierati dal team bergamasco lo scorso anno nell'Open GT. La pattuglia Ferrari è in definizione in questi giorni. Già pronti a scendere in pista con i colori Advanced Engineering di Amato Ferrari sono Cirò-Cerrai e Cioci-Perazzini (Megadrive), mentre altre 430 sono in corso di allestimento con i colori Edilcris, dove Max Mugelli è in attesa di conoscere il suo coequipier, presso l'Easy Race, la Villorba

Corse e la BMS Scuderia Italia. E a proposito del team bresciano, è attesa a giorni una decisione definitiva sulla partecipazione di un paio di 430 dopo lo spostamento dell'avvio del campionato che potrebbe causare alcune sovrapposizioni con precedenti impegni assunti.

Nella GT3 c'è grande attesa per vedere in pista l'Audi R8 LMS. L'esemplare destinato al tricolore GT è già stato consegnato da Wolfgang Ullrich, numero uno di Audi Sport, a Emilio Radaelli, titolare di Audi Sport Italia. La vettura sarà portata in pista da Dindo Capello e da un pilota che sarà definito nelle prossime settimane. A seguire con attenzione il debutto Audi ci sarà Claudio Rossetto, titolare della Mik Corse,



La Porsche Autorlando che sarà guidata a turno da Henzler e Maassen



squadra che ha dominato con la Lamborghini Gallardo la classe GT3 nelle ultime edizioni. La Mik Corse è già pronta a schierare ben tre vetture per Piccini-Geri, Matteo Grassotto e per un nuovo inedito equipaggio. Hanno già confermato la loro partecipazione anche Castiglia-Gromeneda con la Porsche 997 dell'AGR Motorsport, il Kessel Racing con una F 430 per Loris Kessel, il



La Ferrari 430 di Cioci

team Giudici con due Dodge Viper per Perlini-Ardigò e Raimondi-Giudici, la Scuderia 22 Motorsport con una Corvette ZO6R per Frezza-Valentini e il Brixia Racing con due Aston Martin, una delle quali dovrebbe essere affidata al greco Dimitris Deverikos. Numerose adesioni anche nella GT Cup, ulteriore terreno di confronto tra Ferrari e Porsche. Hanno già confermato la loro parte-

ecipazione la Scuderia La.Na. con due F 430 per Lanci-Nattoni e Amaduzzi-Trentin e la GDL Racing di Gianluca De Lorenzi, che schiererà due Porsche 997 per Villa-Paletto e Testi-Piodi. Già con i motori accesi anche l'AGR Motorsport con una 997 per Petrini-Smurra, l'AeffeM con una F 430 per Cerruti-Ferraris e il Kessel Racing con l'identica vettura per Bocellari-Goldstein. Già

definita anche la partecipazione del Rangoni Motorsport e del Team Antonelli. La compagine dell'ex campione italiano di Formula 3 Luca Rangoni schiererà due 997 per Bellini-Baccani e Mastronardi-Parato, mentre la squadra di Marco Antonelli sta allestendo due coupè tedesche, una per Fabiani-Brambati mentre la seconda è ancora in corso di definizione.

È già certa anche una F 430 dell'Advanced Engineering e una del Team Giudici, oltre alla 997 dell'Autorlando, pronta a difendere il Trofeo Nazionale Csai vinto lo scorso anno. Anche la classe GT4 ha già le prime adesioni. Si tratta della Porsche Cayman della Star Service con Claudio Mastrangelo e della Maserati Gran Turismo del Team Giudici.

Lo spauracchio

GP3




di Massimo Costa

La GP3, che partirà nel 2010, prende forma e consistenza. La nuova Dallara, una specie di F.3 maggiorata, sarà spinta da un motore Renault Turbo 2.2 litri benzina a iniezione diretta, 4 cilindri in linea con una potenza che si aggirerà tra i 400 e i 450 cavalli. Le gomme saranno italiane: Pirelli. Ebbene la GP3, ancora prima che la Dallara-Renault scenda in pista per i primi collaudi, ha già messo in subbuglio il mondo delle corse. Il progetto della categoria (che era partito inizialmente da un'idea della N Technology di portare la Formula Master in seno al paddock GP2 poi è finita nelle mani di Bruno Michel) è decisamente ambizioso e accattivante. Di fatto, dal 2010 si avrà per la prima volta un paddock simile a quello del Motomondiale, che presenta la classe più piccola (125), quella media (250) e quella al top (Moto GP). Al seguito

della F.1 ci saranno la F.BMW, poi la GP3, infine la GP2. Un ragazzo di 16 anni, ovviamente talentuoso, può percorrere all'interno dello stesso paddock tutta la trafila per approdare in F.1. E magari con lo stesso team. Per esempio, già ora Dams e FMSI, team di GP2, sono presenti nella F.BMW Europe e nulla gli impedirà di partecipare anche alla GP3. Creando così un passaggio naturale per i piloti che mette sotto contratto per il primo passo nelle monoposto con la BMW. Le prime indiscrezioni lasciano intendere che Bruno Michel vuole creare un parco partecipanti di trenta monoposto per dieci team, quindi tre monoposto per squadra. E che una stagione per un pilota costerà indicativamente sui 600mila euro. Si capirà che tale notizia ha finito per mettere in subbuglio quelle che sono di fatto le categorie concorrenti. Un'apprensione comprensibile. Prima di tutto per coloro che frequentano la F.3 Euro Series, cate-

goria che offre una vettura meno potente e dal budget simile alla GP3. Poi trema la World Series Renault, che ha un pacchetto monoposto-motore da 450 cavalli e un budget che arriva anche a 700mila euro e oltre. Per la F.3 Euro Series e la WSR si porrà il problema di offrire un prodotto migliore, di diminuire i costi, e soprattutto una prospettiva ai propri piloti. Questo è quello che oggi chiedono piloti, manager e genitori. Spendono cifre importantissime, ma poi cosa offrono loro le categorie? La GP3 indica un percorso ben preciso, F.3 europea e WSR no. Chi è andato avanti da queste formule lo ha fatto perché già inserito in programmi Junior o ben appoggiato dal giusto management. Sarà fondamentale che i promotori di F.3 Euro e WSR trovino accordi per offrire un futuro al campione della loro serie, offrendogli un budget per proseguire in una GP2 o in un team di F.1 come tester.



“Sarà fondamentale che i promotori di F.3 Euro e WSR trovino accordi per offrire un futuro al campione della loro serie, offrendogli un budget per proseguire in una GP2 o in un team di F.1 come tester”



Alla corte di Jules

Di Massimo Costa

La F.3 Euro Series è stata una delle pochissime categorie per monoposto che in Europa non ha sofferto troppo la crisi economica. Il mercato piloti è stato intenso e velocemente le squadre hanno chiuso le trattative tra la fine del 2008 e l'inizio del 2009. Il parco partecipanti è di 28 unità: rispetto alla scorsa stagione, Manor schiererà tre monoposto anziché quattro, Prema ha due piloti firmati e una vettura libera per il momento riempita da Matteo Chinosi, RC Motorsport non si è presentata a Estoril e non lo farà nemmeno a Valencia, sede della seconda tornata dei test. Difficile pensare che possa essere al via del campionato, ma fino al 17 maggio tutto può accadere. Intanto già circola la voce che la Ultimate, che è il primo dei team esclusi dalla selezione dello scorso anno, potrebbe subentrare alla squadra italiana se questa deciderà di dare forfait. Ecco, questi sono gli unici elementi di crisi evidenziati dalla F.3 Euro Series. Per il resto si è assistito a due giorni di prove interessanti che hanno proposto al

vertice quello che è il candidato principe alla vittoria finale: Jules Bianchi. Il francese del team ART ha condotto la classifica in tutti i 4 turni a dimostrazione di una certa superiorità. Un ottimo lavoro lo ha svolto il team al debutto nella categoria, il tedesco Motopark, secondo con Atte Mustonen, finlandese che ha all'attivo due stagioni nella F.3 britannica. Terza prestazione assoluta per Roberto Merhi col team Manor. Lo spagnolo del programma Mercedes Junior non può però essere considerato un rookie avendo già partecipato a gare del campionato nazionale e prove internazionali come Macao. Il migliore debuttante assoluto è così stato Valtteri Bottas, quarto, campione 2008 della Eurocup di F.Renault. A Estoril hanno faticato parecchio i motori Volkswagen, lontani dal ritmo tenuto dai propulsori Mercedes. Il migliore è stato Brendon Hartley del team Carlin, sesto, mentre la Signature è naufragata. Il team Prema ha colto l'11° tempo con Stefano Coletti, Andrea Caldarelli ha ottenuto il 16° tempo lavorando molto sulla vettura, Matteo Chinosi ha tolto un po' di ruggine (era fermo da parecchi mesi).



Photo
Pellegrini



Jules Bianchi (ART)

Bianchi



Andrea Caldarelli (SG)

I migliori tempi di Estoril

- 1 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 1'31"678 - 3° turno
- 2 - Atte Mustonen (Dallara-Mercedes) - Motopark - 1'31"926 - 3
- 3 - Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Manor - 1'32"386 - 4
- 4 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 1'32"410 - 1
- 5 - Valtteri Bottas (Dallara-Mercedes) - ART - 1'32"464 - 4
- 6 - Brendon Hartley (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 1'32"742 - 4
- 7 - Jon Lancaster (Dallara-Mercedes) - SG - 1'32"796 - 3
- 8 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Mücke - 1'32"860 - 3
- 9 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mücke - 1'32"902 - 3
- 10 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Mücke - 1'32"910 - 3
- 11 - Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema - 1'32"942 - 3
- 12 - Esteban Gutierrez (Dallara-Mercedes) - ART - 1'32"956 - 3
- 13 - Kevin Mirocha (Dallara-Mercedes) - HBR - 1'33"032 - 3
- 14 - Marco Wittmann (Dallara-Mercedes) - Mücke - 1'33"131 - 1
- 15 - Cesar Ramos (Dallara-Mercedes) - Manor - 1'33"236 - 3
- 16 - Andrea Caldarelli (Dallara-Mercedes) - SG - 1'33"255 - 1
- 17 - Mika Maki (Dallara-Volkswagen) - Signature - 1'33"311 - 3
- 18 - Christopher Zanella (Dallara-Mercedes) - Motopark - 1'33"362 - 3
- 19 - Carlo Van Dam (Dallara-Volkswagen) - Kolles&Heinz - 1'33"428 - 4
- 20 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - Prema - 1'33"465 - 3
- 21 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 1'33"481 - 3
- 22 - Pedro Ferreira (Dallara-Mercedes) - Manor - 1'33"556 - 3
- 23 - Adrien Tambay (Dallara-Mercedes) - ART - 1'33"633 - 4
- 24 - Johnny Cecotto (Dallara-Mercedes) - HBR - 1'33"709 - 4
- 25 - Jake Rosenzweig (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 1'33"732 - 3
- 26 - Edoardo Mortara (Dallara-Volkswagen) - Kolles&Heinz - 1'33"774 - 3
- 27 - Matteo Chinosi (Dallara-Mercedes) - Prema - 1'33"843 - 3
- 28 - Tiago Geronimi (Dallara-Volkswagen) - Signature - 1'34"736 - 2



Stefano Coletti (Prema)

Costi bassi, alti

Di Massimo Costa

Se Jules Bianchi ha lasciato intendere che per vincere la F3 Euro Series occorrerà fare i conti con lui, Fabio Leimer ha ribadito a Imola che nella Formula Master è lui l'uomo da battere. Già nei precedenti test di Valencia il pilota svizzero del team Jenzer era stato il più rapido. Non pago, Leimer nei due giorni di Imola è stato nuovamente il più veloce. La Formula Master ha contato 14 piloti sul circuito italiano e sta cercando di fare il possibile per mettere

insieme un parco partenti importante. Intanto, gli organizzatori della categoria stanno lavorando con grande serietà e lo si è visto anche a Imola: pur essendo test collettivi, le vetture quando rientravano ai box venivano pesate e vi era il controllo della benzina. Nulla era lasciato al caso, come deve essere. La Tatuus sta migliorando sensibilmente la vettura. Chris Van der Drift ha girato intensamente con la monoposto laboratorio che presentava nuovi scarichi, un'ala posteriore con un diverso profilo e una copertura delle pinze

freni per migliorarne il raffreddamento e la penetrazione aerodinamica. La Master ha accettato la sfida della crisi economica e dell'arrivo della GP3 non perdendo tempo. Gli organizzatori si sono rimboccati le maniche e stanno correndo ai ripari per offrire un prodotto interessante e competitivo a prezzi bassi.



Secondo tempo assoluto per Josef Kral con la vettura della JD Motorsport. Il giovane ceco è l'unico pilota che gira in camper, seguito dalla famiglia

e prestazioni

Si valuta che per una stagione in Master non occorreranno più di 300 mila euro. Dice il GM della serie, Alessandro Alunni Bravi: "Non è nostra intenzione porci in competizione con la GP3 che col budget previsto di 600mila euro andrà a scontrarsi con WS Renault e F.3 europea. Noi offriamo un campionato in concomitanza con

una serie importante come il WTCC e che quest'anno per la prima volta sarà con la F.1 a Budapest e Spa. La nostra Tatuus è più rapida di una monoposto di F.3 e proponiamo un pacchetto tecnico in costante aggiornamento, a un costo che si aggirerà sui 300mila euro. Inoltre, come già accaduto nel 2008, i nostri piloti avranno

la possibilità di sostenere anche nel 2009 un test in Indy Lights perché cerchiamo di dare un senso al futuro della carriera dei piloti che corrono da noi, promuovendo e organizzando prove in categorie superiori. Ultima novità, l'accordo con la Chevrolet che permetterà a tre piloti della Master di sostenere una prova con la Cruze".



I migliori tempi di Imola

- 1 - Fabio Leimer - Jenzer - 1'37"001
- 2 - Josef Kral - JD - 1'37"624
- 3 - Sergey Afanasiev - JD - 1'37"641
- 4 - Pal Varhaug - Jenzer - 1'37"658
- 5 - Vladimir Arabadzhiev - JD - 1'37"833
- 6 - Alessandro Kouzkin - Cram - 1'37"838
- 7 - Henry Surtees - JVA - 1'37"844
- 8 - Simon Trummer - Jenzer/Iris - 1'37"957
- 9 - Patrick Reiterer - Jenzer/Iris - 1'37"994
- 10 - Mihai Marinescu - AR - 1'38"017
- 11 - Erik Janis - ISR - 1'38"057
- 12 - Filip Salaquarda - ISR - 1'38"302
- 13 - Kelvin Snoeks - AR - 1'38"332
- 14 - Alexander Rossi - Trident - 1'38"665

“Lucidi, as



Oltre alla serie nazionale, con il team Prema hai partecipato a qualche prova della Eurocup. Come ti sei trovato a confronto con piloti di livello internazionale e che differenze hai trovato con la serie italiana?

"Il livello è alto ed i team sono molto competitivi, più che nella serie italiana. Ho iniziato a correre in Europa da Silverstone, saltando la prima gara e tutto il lavoro invernale, e questo ha senza dubbio pesato sui miei risultati. Arrivavamo in pista per le prove libere dove dovevamo provare le componenti meccaniche per la corsa, ma spesso dovevo perdere del tempo per imparare il tracciato, dovendo compiere un lavoro frenetico che non poteva subire ritardi dovuti al maltempo o a bandiere rosse. Abbiamo avuto, secondo me, un grande potenziale inespresso in quanto nelle qualifiche sono sempre riuscito ad accedere alla superpole, entrando nella top ten. La stagione in Eurocup mi ha dato la possibilità di correre su piste internazionali e mi ha insegnato

molte cose che porterò nel prosieguo della mia carriera".

Hai disputato dei test con il team Lucidi. Come ti sei trovato al volante di una monoposto di Formula 3?

"Ho provato al Mugello, dove sono andato molto forte, e poi abbiamo girato anche a Imola dove ho raccolto un'esperienza positiva. Il Formula 3 è una macchina che ha molta aerodinamica, mentre il motore, rispetto a quello del Renault 2000, si equivale. In frenata e nella velocità di percorrenza in curva senti invece tutta la differenza, che poi si ripercuote nel riscontro cronometrico a favore della Dallara. Ho scelto di fare i test con il team Lucidi, con cui mi trovo molto bene, grazie anche alla presenza del mio ingegnere che mi ha seguito lo scorso anno in CO2, e questo clima di familiarità mi piace perché mi permette di tirar fuori il meglio di me. Ora proseguiremo il programma di test la prossima settimana in avvic-

namento all'inizio della stagione. Della F.3 mi piace come viene preparata la stagione, con tante sessioni libere in cui ci sono quasi tutti i team che si giocheranno il titolo. C'è quindi la possibilità di potersi confrontare fin da subito avendo anche il servizio cronometraggio".

Cosai farai nel 2009?

"Correrò nel Campionato Italiano Formula 3. Non ho ancora firmato con il team, ma stiamo definendo l'accordo".

Come valuti la serie F.3 tricolore?

"Penso sia stata fatta un'ottima operazione di marketing per il rilancio del campionato, grazie al coinvolgimento di Fiat e Ferrari. Proprio con la Ferrari, per quello che hanno detto a me, dovrebbe anche essere riconfermato il test per i migliori piloti della serie. Per il futuro sarebbe interessante, introdurre delle gare all'estero, magari a Spa, Barcellona o Nurburgring, andando poi





a sostituire quelli che sono i circuiti più piccoli, come Varano, Adria o Magione; queste piste pur insegnando molto ai piloti perché sono tracciati tortuosi che ti mettono molto alla prova, difficilmente nell'evoluzione internazionale della carriera di un pilota saranno nuovamente utili".

Con i tuoi 22 anni sei tra i piloti più "vecchi" che corrono in monoposto...

"Non penso sia né uno svantaggio né un vantaggio. È importante la propria esperienza in pista, gli anni in cui si corre, non quelli anagrafici. Questa sarà la mia terza stagione, quindi non gareggio da molto tempo... C'è questa moda di ricercare il giovane fenomeno, ma se si guarda alla F.1, la Brawn GP ha lasciato a piedi Bruno Senna per un senatore come Rubens Barrichello. Da una parte è giusto che ci sia questa ricerca dei giovani come Lewis Hamilton e Sebastian Vettel, che hanno però alle spalle anni di formazione finanziati da McLaren e Red Bull".

Hai affrontato anche un Winter Trophy con la F.Renault nella penisola iberica. Come ti sei trovato con questo tipo di organizzazione?

"È stata una gara molto tranquilla. A Jerez abbiamo avuto anche la possibilità di correre a fianco della Superleague Formula dove c'era un po' di pubblico sugli spalti. Ad Estoril invece è stato come svolgere una giornata di test perché in pista c'eravamo solo noi e abbiamo avuto dei turni preparatori alle gare per provare alcune soluzioni tecniche".

Al di fuori del motorsport, di cosa ti occupi?

"Studio Economia e Commercio presso l'università di Modena. Sono al terzo anno, non mi manca molto alla laurea; porto avanti gli studi perché penso sia molto importante per un pilota l'aspetto culturale e non solo quello sportivo".

Chi è Campana

**Nato a Reggio Emilia
il 5 giugno 1986**

**2008 – 5° F.Renault Italia
2008 – 26° Eurocup F.Renault
2007 – 31° F.Renault Italia**

Di Massimo Costa

C'è qualcosa che non va nel mondo Renault. Il WEC (nato solamente nel 2008 con la motivazione di recuperare la fallimentare serie francese) ha rilasciato la lista iscritti del campionato 2009 e presenta la seguente situazione: otto monoposto sono iscritte dalla SG Formula, cinque dalla Epsilon Euskadi, che però al momento ha quattro piloti firmati. Nell'elenco figura una vettura del Pole Services, che vorrebbe schierare un'altra. Poi, due monoposto Fortec, ma ancora la squadra inglese è priva di piloti. Quindi, riassumendo, il WEC 2009 propone un campionato con 13 monoposto sicure di cui 12 appartengono a due team. Ha senso tutto questo? Perché Renault ha permesso, e anche nella Eurocup, a team come Motopark, SG, Epsilon Euskadi, di schierare un infinito numero di monoposto (addirittura adottando il ridicolo sistema di cambiare nome alla squadra) non capendo che così facendo il mercato piloti veniva ingiustamente bloccato a discapito di tutte le altre squadre? Se questa anomala situazione veniva nascosta in tempi di "vacche grasse" dalla numerosa presenza dei piloti, ora che c'è la crisi economica il problema emerge in tutta la sua evidenza. I team "normali" che schieravano due-tre piloti sono praticamente usciti dal mercato, strozzati dalla ingordigia dei top team e dalla miopia della Renault, e così adesso nel WEC rimangono in due. Forse giocheranno a scacchi... Anche nel NEC la situazione non è diversa: Motopark ha otto monoposto, gli altri (pochi) raccolgono le briciole. Il rischio di monopolio ristretto a tre team è ben presente anche nella Eurocup. Una migliore distribuzione dei piloti negli anni precedenti, avrebbe permesso anche a quelle squadre ritenute minori, di poter disporre di piloti di valore che avrebbero permesso di ottenere buoni risultati, alzando così il livello generale del campionato. E oggi, i piloti dirotterebbero i loro sguardi non solo a tre team, ma a una decina.



IL WEC in ma



Nel NEC Motopark schiera 8 monoposto

Nel WEC SG Formula schiera 8 monoposto

Nel WEC Epsilon Euskadi schiera 5 monoposto



La struttura del Motopark che partecipa al campionato europeo e NEC della F. Renault. Sotto la tenda quattro monoposto, ma il team tedesco deve allestire una seconda per ospitare le altre quattro vetture...

no a due team



Il plateau si allarga

Tante le novità viste a Monza, in occasione dei test che si sono svolti martedì 17 marzo. Sul tracciato brianzolo, che tra poco più di due settimane sarà anche teatro del primo appuntamento del calendario 2009 della Formula Renault 2.0 Italia, erano infatti presenti per l'occasione diverse squadre. Quasi al completo la CO2 Motorsport, con la quale è ritornato al volante Christian Corsini (che correrà quest'anno con i colori della CG Motorsport) dopo uno "stop" di diversi mesi, girando già nella mattinata, con il primo set di gomme nuove, su tempi di tutto rispetto. Con il team di Ezio Cosmai c'era-

no anche lo svizzero Stefano Comini, il vicentino Giovanni Venturini, il portoghese Bernardo Arnaut ed il cileno Martin Scuncio. Con il BVM Minardi Team sono stati oltre 70 i giri completati da Andrea Roda, nella circostanza affiancato dall'inglese Scott Jenkins, alla sua prima uscita con la compagine diretta da Giuseppe Mazzotti. Una vettura invece per la Tomcat Racing, affidata nuovamente al giovane romano Federico Scionti. Con il team One Racing tra i più veloci si è attestato il marchigiano Daniel Mancinelli, mentre è da segnalare l'esordio dell'austriaco Nino Mario Käfer, alla sua seconda espe-

rienza in monoposto e al sua prima presa di contatto con la pista di Monza. In azione anche la sua connazionale Bianca Steiner (nella foto), che ha dato un tocco di "rosa" alla giornata di prove. Il francese Romain Vozniak ha invece continuato il suo apprendistato con il team Facondini by Draco Racing, con cui hanno anche girato il già confermato Marco Betti e lo slovacco Nikolas Kvasai. Da sottolineare anche la presenza "internazionale" della Jenzer Motorsport, il team campione in carica della serie tricolore, con il quale hanno provato lo spagnolo Genis Olive e lo svizzero Zoel Amberg.



I tempi di Monza

- 1 - Olive - Jenzer - 1'50"869
- 2 - Corsini - C02 - 1'50"968
- 3 - Mancinelli - One - 1'51"007
- 4 - Comini - C02 - 1'51"122
- 5 - Venturini - C02 - 1'51"217
- 6 - Roda - BVM - 1'51"339
- 7 - Amberg - Jenzer - 1'51"870
- 8 - Jenkins - BVM - 1'51"903
- 9 - Scionti - Tomcat - 1'51"997
- 10 - Scuncio - C02 - 1'52"109
- 11 - Arnaut - C02 - 1'52"217
- 12 - Betti - Facondini Draco - 1'52"826
- 13 - Vozniak - Facondini Draco - 1'52"906
- 14 - Steiner - Steiner - 1'53"086
- 15 - Amici - Dueppi - 1'53"176
- 16 - Kvasai - Facondini - 1'53"502
- 17 - Barletta - Diegi - 1'53"726
- 18 - Fossati - AS Spiga - 1'54"411
- 19 - Marianstek - Marianstek - 1'54"525
- 20 - Spiga - AS Spiga - 1'54"729
- 21 - Kafer - One - 1'56"449
- 22 - Greiling - Diegi - 1'57"449

La lady è Bianca Steiner

Dopo avere preso parte ai test che si sono svolti sulla pista di Monza martedì 17 marzo, Bianca Steiner (**foto sopra**), ha confermato la sua presenza nel campionato della Formula Renault 2.0 Italia. Per la giovane austriaca si tratterà di un ritorno a tutti gli effetti nella serie tricolore, in cui ha già militato nel corso della stagione 2007. Forte della precedente esperienza, il suo obiettivo dichiarato sarà quello di inserirsi nelle prime posizioni della classifica, sempre supportata dalla Steiner Motorsport, ovvero il team di famiglia. Lo schieramento della Formula Renault 2.0 Italia si arricchisce così non solamente di una presenza femminile, ma di un altro possibile protagonista. "Questa volta sarò agevolata dal fatto di conoscere già i circuiti - ha dichiarato la Steiner - ed è per questo che penso di potere puntare ad ottenere dei buoni risultati nel corso di quest'anno. Ritengo che questo campionato sia in assoluto il più difficile e selettivo nell'ambito della stessa categoria e ciò mi servirà a crescere ancora nel confronto con i miei avversari". Bianca Steiner ha 18 anni (è nata a Wiener Neustadt l'8 luglio del 1990) ed ha dato una svolta alla sua carriera di pilota proprio in Italia. Nel 2006 ha preso parte alla Winter Cup e la stagione seguente ha debuttato appunto nella Formula Renault 2.0 Italia.

Al debutto il 16enne Davenia

Si allunga la lista di partecipanti alla prima gara di Monza della Formula Renault 2.0 Italia. Sul circuito brianzolo, con i colori della Cram Competition farà infatti il suo debutto il giovanissimo Matteo Davenia. 16 anni compiuti solamente lo scorso gennaio, il pilota milanese vanta già un significativo palmares nel karting nazionale ed internazionale, mentre le sue prime apparizioni in monoposto sono datate 2008. Per la squadra di Marcello Rosei, per tre volte vincitrice del titolo tricolore, una conferma in vista di altre possibili novità per la stagione che si appresta ad iniziare con uno schieramento sempre più ricco di nomi interessanti.

Ruote nel



Foto Archivio
Actualfoto

Elio De Angelis

Il preferito di Colin Chapman

di Carlo Baffi

E' stato l'ultimo pilota a far volare il berrettino di Colin Chapman. Gesto simbolico con cui il geniale progettista inglese festeggiava ogni vittoria della sua Lotus. E' il 15 agosto del 1982, quando Elio De Angelis brucia Keke Rosberg nel GP d'Austria. Poi, nel dicembre di quell'anno, Chapman scompare lasciando un vuoto incolmabile. Peter Warr insieme a Gerard Ducarouge, punterà proprio su De Angelis per la ricostruzione del team. Nato a Roma il 26 marzo del 1958 e cresciuto in una famiglia dell'alta borghesia, Elio sviluppa presto la passione per i motori, oltre a quella per il pianoforte. Inizia coi kart a 14 anni, vincendo il titolo nazionale, piazzandosi 2° nel mondiale '75 e laureandosi campione europeo nel '76. Proprio in quell'anno sbarca in F.Italia e in F.3. Dapprima guida una Chevron, poi al GP Lotteria di Monza del '77 passa su una Ralt R1 e vince. Arriva il titolo nazionale, che lo promuove in F.2 dove debutta a Misano con una Ralt-Ferrari del team Everest diretto da



De Angelis nel 1979 al debutto in F.1 con la Shadow



Nel 1978 il pilota romano corre in F.2 per il team Everest diretto da Minardi



Il trionfale arrivo del GP di Austria del 1982: Rosberg è battuto sul traguardo

Minardi. Enzo Ferrari lo nota e lo inserisce in un programma di test a Fiorano, dove nel '78 gira con la 312 T3 e collauda la 512 boxer per la 24 Ore di Le Mans. Ma il sodalizio con il Cavallino dura poco: da una parte non vi sono sbocchi e dall'altra le scarse prestazioni, portano il romano a proseguire la stagione su una Chevron. Con la "B38", vince il prestigioso GP di F.3 a Monte Carlo, facendosi conoscere dal Circus. Si fanno avanti Brabham-Alfa, Tyrrell, Surtees e Shadow. E sarà proprio con quest'ultima che De Angelis farà il suo esordio in F.1, il 21 gennaio 1979 a Buenos Aires. Malgrado il team abbia un budget ridotto, De Angelis riesce a mettersi in evidenza, come a Watkins Glen quando si piazza 4°, conquistando gli unici punti iridati con la DN9. E' il preludio all'idillio con la Lotus. Chapman, in cerca di un pilota da affiancare a Mario Andretti nel 1980, lo convoca al Paul Ricard per un test comparativo con Mansell e Cheever. Elio risulta il più veloce e si guadagna il volante. E' 2° in Brasile alle spalle di Arnoux e a fine anno risulta 7° nella classifica generale con 13

punti. L'anno dopo, con la dipartita di Andretti all'Alfa Romeo, De Angelis è prima guida, ma le prestazioni sono condizionate dalla motorizzazione. Anche nel 1982 con l'avvento del turbo, il Ford Cosworth continua ad adottare la soluzione obsoleta dell'aspirato, ciò malgrado arriva la vittoria a Zeltweg, la prima e la più prestigiosa nella carriera di Elio, che a 24 anni diviene il più giovane vincitore italiano di un GP. L'arrivo del turbo Renault, è la svolta che porterà alla riscossa del 1984. Di fronte al monopolio McLaren-TAG Turbo, il capitolino si fa onore giungendo per 10 volte a punti e chiudendo 3° nel mondiale dopo Lauda e Prost.

Divenuto un top driver, viene corteggiato dalla fortissima Williams-Honda, ma resta a Ketteringham Hall, supplicato dalla vedova di Chapman, che lo definisce pubblicamente la bandiera della scuderia. Un atto di fede che alla fine risulterà poco felice, per l'arrivo nel team del giovane promettente Ayrton Senna. L'inizio di stagione è positivo: 3° in Brasile, 4° in Portogallo e 1° nel GP di San Marino, complice la squalifica di Prost. De Angelis è il leader del mondiale, ma la Lotus privilegia il talento di Senna, che sigla ben 7 pole. Un comportamento che delude Elio. A fine stagione passa alla Brabham di Ecclestone, convinto dal progetto innovativo di Gordon Mur-

ray. La BT55 denominata "sogliola", è estrema. Molto bassa e col 4 cilindri BMW inclinato di 72° sul lato sinistro, per abbassare il baricentro a vantaggio dell'aerodinamica. Un progetto tanto rivoluzionario, quanto deludente e rischioso. A farne le spese sarà proprio De Angelis nel corso di una sessione di prove a Le Castellet. Dopo aver perso una paratia dell'ala posteriore, la monoposto capotta più volte, terminando la sua corsa oltre il guard-rail. Si sviluppa subito un incendio, mentre il pilota è intrappolato nelle lamiere. Trasportato all'ospedale di Marsiglia si spegne il giorno dopo a causa dei gas tossici respirati. Sotto accusa finiranno i soccorsi, troppo lenti, e l'assenza dell'elicottero. E' il 15 maggio 1986. Da allora, gli standard nei test privati di sicurezza miglioreranno, ma resta l'amarezza per la perdita di un pilota gentiluomo. Per uno cinico scherzo del destino, la carriera di De Angelis si chiude al Paul Ricard, la stessa pista che nel '77 lo ha visto esordire in F.3 sulla Chevron e lo ha promosso alfiere della Lotus, sul finire del 1979.



Il felino torna a



di Marco Marelli

Ha sette vite come i gatti la Peugeot 206. Perché a più di dieci anni dal lancio, con la nuova versione 206 Plus, rimane uno tra i prodotti più interessanti sul mercato forte di uno stile ancora modernissimo, una meccanica collaudata e un prezzo decisamente...graffiante. Frontale completamente ristilizzato, abitacolo decisamente più raffinato, meccanica iper collaudata, la "nuova" 206 Plus non farà fatica ad imporsi all'at-

tenzione di chi bada alla sostanza senza però rinunciare all'eleganza. Accattivante nelle nuove forme, curata nell'abitacolo come mai lo è stata, la 206 Plus viene proposta a 10.500 euro che scendono a 7950 euro sfruttando gli incentivi.

La gamma motori prevede un 1,1 litri benzina da 44 kW (60 CV) e un Diesel 1,4 litri HDi da 50 kW (70 CV) disponibile solo con carrozzeria a 5 porte e caratterizzato da un livello di emissioni di CO2 estremamente contenuto (112 g/km). One Line e X

Line sono gli allestimenti previsti. One Line prevede di serie l'ABS, il doppio airbag, il servosterzo e la chiusura centralizzata (il climatizzatore è optional a 850 euro); l'X Line offre in più i fendinebbia, gli alzacristalli elettrici, il climatizzatore. Optional gli airbag laterali e l'autoradio.

Il listino della 206 Plus 3p parte da 10.500 euro (11.200 la 5p) che arrivano a 13.600 euro scegliendo la versione HDi X Line 5p.

graffiare



Ricordando gli spot...

La 206 ha avuto anche la fortuna di avere due spot pubblicitari molto riusciti. Si ricorda il giovane e squattrinato indiano innamorato delle forme della 206 che non potendo permettersene una, decise di "scolpirla" partendo da una vecchia automobile per poi tronfio portarla a passeggio, riscuotendo tra l'altro un buon successo presso il pubblico femminile. L'altro spot era basato sugli incubi di un proprietario di 206 che temeva potesse finire in mani femminili poco attente.

Un po' storia

La 206 nasce nel 1998. Grazie a una linea riuscita e a contenuti di indubbio valore non fece fatica ad imporsi ma è negli anni 2003-2006, dopo più di cinque anni di presenza sul mercato, forte pure di fortunate campagne pubblicitarie e a un nome ormai consolidato, che ottenne ancora un ottimo successo nelle vendite e stupì tutto il mondo al punto che Foltz, all'epoca numero 1 di PSA, decise di non mandarla in pensione nonostante l'arrivo della nuova 207. E mai decisione fu più giusta considerando che oggi, con il debutto della versione Plus, la 206 potrà dare ancora molte soddisfazioni ai futuri acquirenti ma anche al bilancio della Peugeot.



Sogno est

di Marco Marelli

A tre anni di distanza dalla prima Gallardo Spider arriva un importante aggiornamento. Nuovo motore, importanti migliorie alla scocca e al sistema capote, riduzione del peso e nuova gestione del cambio. I numeri sono da grande. 160 mila euro più iva, il prezzo. 560 i cavalli espressi dal motore a dieci cilindri di 5,2 litri a iniezione diretta. 324 i km/h di velocità massima, a capote chiusa. 4 i secondi netti per accelerare da 0 a 100km/h. E poco più di 15 i secondi necessari per scoprirla. A vederla, in tutto, capote esclusa, è uguale alla coupé. A differenza di altre spider infatti la capote non si ripiega in una vasca dietro l'abitacolo ma sparisce dentro il cofano motore che si apre con-

trovento per accoglierla. Una finezza voluta dall'ing. Ferdinand Piech, uomo che non scende mai a nessun compromesso e che dimostra come in Lamborghini tutto venga sempre curato nei minimi dettagli. Estrema nelle prestazioni, estrema nel prezzo, la biposto di Sant'Agata non lascia spazio a nessun compromesso. Portata alle alte velocità a capote chiusa, la LP 560-4 Spyder colpisce per l'insonorizzazione molto curata; aperta, con il deflettore in vetro dietro i sedili sollevato, si rimane stupefatti sempre in positivo per l'assoluta assenza di fastidiosi vortici anche ben al di sopra dei limiti di velocità. Il motore è come sulla coupé: incredibile per l'erogazione dolce ma anche per le notevoli doti di allungo. Rispetto al V8 Ferrari è molto più pieno ai bassi

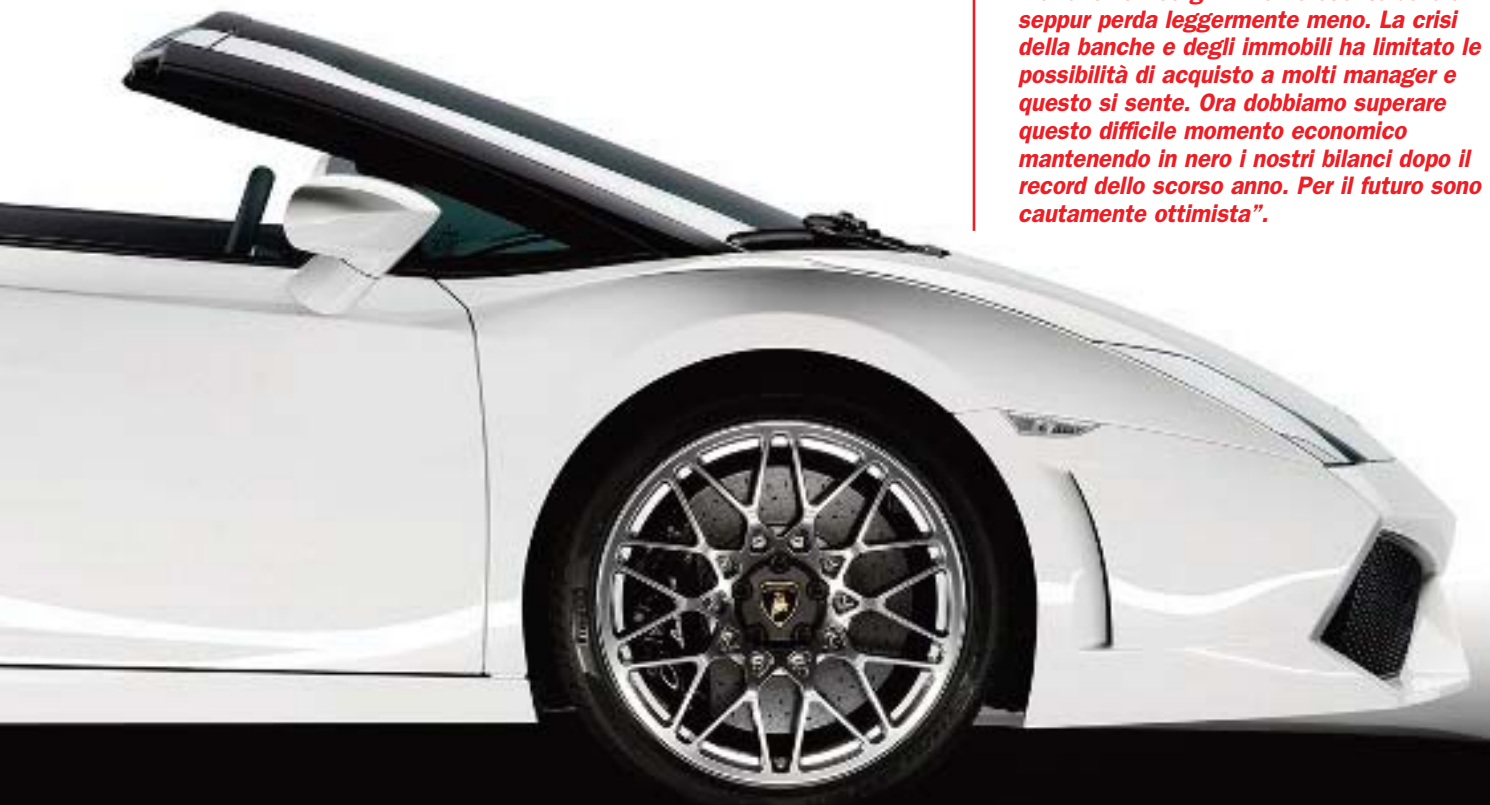
regimi e quindi nella guida nel traffico piace tanto di più. Il cambio robotizzato a sei marce in funzione "sport" è un buon compromesso tra sportività e comfort, in "corsa" è quasi fin troppo rapido e quando si cambia a 8 mila giri arrivano...frustate sul collo. Impegnando la 560-4 Spyder colpisce l'equilibrio garantito dalla trazione integrale. Più si spinge sull'acceleratore più la Spyder acquista grip sfidando le leggi della fisica. Il sottosterzo? Quasi difficile e raro sentirlo. I freni invece non piacciono per la risposta al pedale, sempre un po' troppo pastoso e con una certa discontinuità di resa. L'assetto è incredibilmente rigido e concede assai poco al comfort. Rispetto alla coupé sembra più rigida e dura. La nuova Spyder pesa 1550kg contro i 1430 della coupé.



tre mo

*Detto
tra noi*

Costa tanto. 160 mila euro più iva non sono pochi. Siamo a livello della Ferrari F430 e ben di più della California, auto tutta nuova e anch'essa con motore a iniezione diretta, telaio in alluminio ma con in più un sofisticato tetto ripiegabile in metallo. Il motore della LP 560-4 è eccezionale, la scocca è ben fatta ma anche considerando tutto ciò il prezzo rimane una nota stonata. Rispetto al modello che manda in pensione, la Gallardo Spyder con motore 5 litri da 520 cavalli, la Lp 560-4 è molto migliorata ma ci sono anche 10 mila euro da pagare in più. E qui bisogna fare una riflessione: quando esce una nuova Golf o una nuova automobile i costruttori oggi cercano di mantenere il prezzo della versione che va in pensione seppur vengano aumentati i contenuti. Nel settore supercar questo non accade nonostante le contrazioni delle vendite. Forse, non sarebbe anche qui il caso di cambiare politica? Nei primi mesi dell'anno Lamborghini ha avuto una flessione del 35%. Winkelmann presidente di Lamborghini e attore protagonista dei successi di Sant'Agata degli anni passati: "Tutto il settore del lusso è in contrazione. E anche Lamborghini non è esente da ciò seppur perda leggermente meno. La crisi della banche e degli immobili ha limitato le possibilità di acquisto a molti manager e questo si sente. Ora dobbiamo superare questo difficile momento economico mantenendo in nero i nostri bilanci dopo il record dello scorso anno. Per il futuro sono cautamente ottimista".



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
Gt giapponese a Okayama

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
Gt giapponese a Suzuka
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
Gt giapponese al Fuji
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
 WEC F.Renault 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
 FIA GT a Oschersleben
 WTCC a Brno
 F.Master a Brno
 Formula 2 a Brno
 Grand Am a Lexington
 Nascar a Sonoma
 Gt giapponese a Sepang
 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
 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
Gt giapponese a Sugo
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
FIA GT a Bucarest
F.3 inglese a Bucarest
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
Gt giapponese a Suzuka
IRC – Repubblica Ceca

30 agosto

F.1 a Spa
GP2 a Spa
F.Master a Spa
Indycar a Chicago
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
 F.Renault Italia a Mugello
 ETCS a Mugello
 2000 Light a Adria
 WEC F.Renault a Valencia
 LMS a Silverstone
 Nascar a Richmond
 Gt giapponese al Fuji
 IRC – Spagna
 Italiano Rally – Costa Smeralda
 MotoGP a Misano

20 settembre

Indycar a Motegi
 GP2 a Portimao
 FIA GT 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 e It. Rally– Sanremo

4 ottobre

FIA GT a Le Castellet
 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
 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
 Gt giapponese a Autopolis
 MotoGP a Phillip Island

25 ottobre

FIA GT a Zolder
 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
 Gt giapponese a Motegi
 MotoGP a Valencia

15 novembre

Nascar a Phoenix

22 novembre

F.3 a Macao
 WTCC a Macao
 Nascar a Miami
 IRC – Scozia

29 novembre

F.3 SudAm a San Paolo

* non valevole
 per il campionato

Ipse dixit



“Caro Lewis, domenica non mi perderò la tua partenza in Australia”.
Elisabetta II
d’Inghilterra

“Le macchine sono state cambiate in funzione dei sorpassi. Ce ne saranno più che in passato? Ho molti dubbi”
Stefano Domenicali –
DS Ferrari

“La Fia ha rinunciato alle nuove regole? Questo è il problema della democrazia!”
Bernie Ecclestone

“Da tempo sognavo una macchina con le prestazioni della Ferrari senza essere costretto a correre per Michael Schumacher”
Rubens
Barrichello

“Arriveranno in tribunale”
Max Mosley a proposito dei reclami contro i diffusori “proibiti”