

Nissan Pixo



HAMILTON ALLA BRAWN GP?

È in rotta con
una McLaren lenta,
teme le sanzioni Fia
e sogna di sfidare
Button...

Pazza idea

La foto della settimana

Un tuffo propiziatorio

Neel Jani conquista nuovi... supporter nella gita
collettiva dell'A1GP al delfinario di Albufeira



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



AMN GP

In ballo la credibilità

Massimo Costa

Sono ore decisive quelle che sta vivendo la F.1 nel dopo Pasqua. In gioco è la credibilità di tutto uno sport. A Parigi, la Corte d'Appello della FIA, la Federazione Internazionale dell'Automobile, sta decidendo se i diffusori utilizzati dai team Brawn, Toyota e Williams nei primi due Gran Premi dell'anno sono regolari o sono da bandire per sempre. Motori spenti, spazio alle arringhe. I rappresentanti dei team che hanno sporto reclamo tra Melbourne (Ferrari, Red Bull e Renault) e Sepang (BMW), si dicono convinti che la FIA non potrà che dar loro ragione. Ovviamente di avviso diametralmente opposto le squadre che quel diffusore lo hanno installato. Ci si chiede, tra le tante cose di questi giorni, come sia stato possibile che tre team ben diversi l'un dall'altro abbiano avuto la stessa idea. Secondo voci di paddock, un tecnico Honda, poi trasferitosi alla Toyota, avrebbe suggerito tale svolta tecnica, subito adottata. Di conseguenza, la Williams, che utilizza propulsori Toyota, è stata invitata ad optare per l'utilizzo di tale diffusore. Ed ecco che il cerchio si chiude.

Secondo i reclamanti, l'interpretazione tecnica data dai team reprobati infrange lo spirito del regolamento espresso nell'articolo 3.12.5. Qui si spiega che fondo scalinato e superfici di collegamento devono essere un pezzo unico e non possono permettere il passaggio di aria perché altrimenti si crea il proibito effetto suolo. E

invece, il diffusore sotto accusa consentirebbe a Brawn, Toyota e Williams di godere, rispetto alle monoposto che quell'articolo hanno interpretato alla lettera, un carico aerodinamico superiore del 15 per cento. Non solo: i diffusori creerebbero turbolenze a chi segue, in barba ai nuovi regolamenti che portavano invece verso una maggiore facilità dei sorpassi proprio grazie alla eliminazione delle turbolenze e alla possibilità di utilizzare a dovere la scia pulita dell'avversario. Come rispondono Brawn, Toyota e Williams? Loro sostengono che i famigerati buchi creati per fare convogliare l'aria sono permessi purché, guardandovi dentro, non si vedano carrozzeria o masse sospese. In realtà, si intravedono le sospensioni, ma queste sono considerate parti del diffusore. E dunque, tutto sarebbe regolare. Tra l'altro, spulciando e cercando, si è appreso che nel 2007 e 2008 questi buchi erano presenti su BMW e McLaren e nessuno ha mai protestato.

L'impressione è che qualsiasi scelta verrà presa dalla FIA, creerà comunque polemiche e sospetti. Se nulla cambierà, per tutto l'anno sentiremo i team "legalitari" lamentarsi di correre contro macchine irregolari. Se i diffusori verranno bocciati, i sanzionati grideranno allo scandalo e al boicottaggio. L'unica via di salvezza, per la prossima volta, è quella di scrivere i regolamenti molto meglio. E di controllare tutte le monoposto prima dell'avvio del campionato da persone competenti.



**Quali scenari
possono dunque
verificarsi in base
alle decisioni
della Corte d'Appello.
3 le soluzioni**

1

Tutto rimane così com'è. La FIA decide che i diffusori impiegati da Brawn, Toyota e Williams rispettano il regolamento, o quanto meno lo interpreta al limite ma agendo nei limiti consentiti. Di conseguenza, i GP di Australia e Malesia non subiranno variazioni nelle classifiche finali e a quel punto tutte le altre squadre inizieranno a copiare il sistema dei diffusori, se lo riteranno opportuno e applicabile alle loro monoposto.



2

La FIA annuncia l'illegalità dei diffusori. Dunque, i tre team sotto inchiesta sono squalificati perché ritenuti irregolari e i nomi dei loro piloti sono cancellati dagli ordini di classifica dei GP di Melbourne e Sepang. Jenson Button non è più il vincitore delle prime due gare, ma si ritrova con zero punti. La vittoria in Australia viene assegnata alla Renault di Fernando Alonso, quella della Malesia alla BMW di Nick Heidfeld. Insomma, tutte le classifiche sono da riscrivere, tutto quello che abbiamo visto e scritto per due gare non vale più niente.

3

Riconoscimento della irregolarità dei diffusori, ma per non alterare la classifica iridata e l'esito delle prime due corse si sceglierebbe di non togliere i punti conseguiti a Melbourne e a Sepang a Brawn, Toyota, Williams e ai loro piloti. Però questi tre team, dal GP della Cina di questo fine settimana, dovranno presentarsi nei box senza il diffusore.

Lewis vuol vincere facile?



di Stefano Semeraro

In un inizio di campionato come non se ne vedevano da tempo, fradicio di pioggia e di veleni, ingarbugliato da dispute regolamentari, anche questa non ci starebbe male: Hamilton che lascia in corsa la McLaren, la scuderia dove è nato e cresciuto fin da quando guidava con il ciuccio, e sbarca alla Brawn Gp, dove fra l'altro troverebbe lo stesso motore Mercedes. Al posto di Barrichello. Uno scenario di fanta-Formula 1? Forse sì, ma le voci circolano, scorrono sotterranee, dietro i muri e i corridoi del Circus. Dove si mormora che Lewis, ormai in piena rottura con i vertici McLaren dopo il giallo di Sepang, potrebbe anche lasciare Woking se la Fia a fine mese decidesse di sanzionare pesantemente l'ex team di Ron Dennis. Voci che sono arrivate anche all'orecchio di Sir Jackie Stewart, che ha addirittura sentito il bisogno di dare un suo parere a Ross Brawn sull'argomento: "Sostituire Barrichello con Hamilton a questo punto sarebbe sbagliato. Rubens ha molta esperienza nel mettere a punto la vettura, Lewis no. E visto che ora i test sono stati eliminati, Brawn quest'anno ha bisogno di quel tipo di esperienza". Al di là del parere del vecchio saggio scozzese, resta lo scenario: una clamorosa rottura di Hamilton con Whit-

marsch & co., rei di averlo incontrato nella brutta faccenda del sorpasso con Trulli dietro la Safety Car, e un cambio di sella che avrebbe dell'incredibile (e del terribile, per il povero Rubens). Certo è che sulla McLaren tira una brutta aria. Ieri la Fia ha chiesto alla BBC la registrazione dell'intervista di Whitmarsh dopo il GP malese, la cacciata di Ryan forse non è bastata. Ci sono vecchie ruggini, fra Mosley e i Grigi. E Hamilton, che per via del colore della sua pelle, si sente già abbastanza Calimero per conto suo per aver voglia di scontare faide che non lo riguardano. Negli ultimi giorni si era parlato anche di un suo possibile ritiro (era stato papà Anthony a suggerirlo con frasi sibilline) o di un suo trasferimento in qualche categoria americana. Ipotesi estreme. Il pilota migliore è quello che sa scegliere la macchina migliore, recita un vecchio adagio delle corse. E forse anche ad Hamilton non dispiacerebbe l'idea vincere facile, come in quello spot televisivo, liberandosi di una McLaren che al momento non è competitiva, e allo stesso tempo mettendosi allo stesso livello di Button, l'altro inglese che quest'anno gli sta rubando il palcoscenico. Pazza idea? Sì, abbastanza. Ma in questa folle F.1 ormai distinguere il possibile dall'impossibile è diventato davvero difficile.







Rossi di rabbia

di Massimo Costa

Come reagirà la Ferrari davanti a quello zero in classifica che sta facendo perdere il sonno a tutti i componenti del team di Maranello? La prima mossa è a livello di uomini. Luca Baldisserri, che ricopriva il ruolo di team manager e stratega (presunto), finisce in panchina. Il bolognese non seguirà più i Gran Premi dal muretto box, ma se ne starà a casa, sul divano. In settimana invece, lavorerà nella sede Ferrari nel reparto produzione fungendo da tramite tra la fabbrica e la pista. Un uomo che forse mancava, di grande esperienza, ma anche se non lo dicono, una bocciatura per Baldisserri, ritenuto il responsabile di

quelle strategie sballate decise a Sepang sia in qualifica sia durante la corsa. Il suo posto sul muretto box viene preso da Chris Dyer, già ingegnere di Kimi Raikkonen (ora nelle mani di Andrea Stella) e quest'anno coordinatore degli ingegneri. Baldisserri ricordiamo che è stato ingegnere di pista di Gerhard Berger, di Eddie Irvine e anche di Michael Schumacher per poi divenire il responsabile degli ingegneri di pista della Ferrari. Questa dunque la principale mossa operata da Stefano Domenicali, direttore della GES, che aveva dichiarato tornando dalla Malesia che così non si poteva più andare avanti.

segue a pag 12



Sopra, Felipe Massa guarda sconsolato le prove dopo non aver superato le qualifiche in Malesia. A sinistra, Chris Dyer e Luca Baldisserri a colloquio

E Michael Schumacher? Il suo ruolo di super consulente a Melbourne e Sepang ha scatenato più di una critica e parecchia illirità. In Germania, il sette volte campione del mondo è stato pesantemente criticato, in Italia si è tenuto un profilo basso. Ma ci si chiede a cosa serve Schumacher se poi si prendono decisioni così bizzarre come a Sepang. Un errore ci può stare certo, ma il punto è che non si capisce proprio quale sia il compito di Schumacher. E' stato veramente lui a suggerire le strategie errate? Oppure la sua presenza in pista era per aiutare i piloti Felipe Massa e Kimi Raikkonen, che però non gradiscono di essere consigliati da un ex collega, seppur di prestigio. Schumacher alla Ferrari costa 5 milioni di euro all'anno e quindi in qualche modo ogni tanto lo si chiama in pista. Ma se è per fare danni...

C'è poi l'aspetto tecnico. La F60, dicono gli esperti, ha un insufficiente carico aerodinamico. Anche se la Ferrari combatte per eliminare i diffusori ed a Parigi ha portato per sostenere le proprie tesi Byrne e Tombazis, in realtà da quei "buchi" trarrebbe indubbi vantaggi. Intanto, sulla pista di Vairano, Marc Gené ha provato in segreto alcune novità aerodinamiche. Il pilota spagnolo ha valutato la bontà di una nuova ala anteriore, di deviatori in editori, di copricerchi anteriori. Ma queste piccole soluzioni rappresentano quasi un lifting e non un cambiamento profondo, quello che occorrerebbe apportare. L'idea è che per un bel pezzo vedremo una F60 non particolarmente brillante nelle prossime gare. Si parla di rifare scatola del cambio, trovare una nuova posizione per il differenziale, di valutare la posizione della zavorra, messa per il Kers. Tante le cose da cambiare, forse addirittura servirebbe una macchina nuova, ma i costi sarebbero enormi. E allora occorre proseguire così, a piccoli passi, cercando di volta in volta di capire come migliora la macchina.



I risultati Ferrari nei primi due GP dal 2007 al 2009

2007

Melbourne

Raikkonen: Pole - 1° gara

Massa: 22° qual - 6° gara

Sepang

Raikkonen: 3° qual - 3° gara

Massa: Pole - 5° gara

2008

Melbourne

Raikkonen: 16° qual - 8° gara

Massa: 4° qual - Ritirato gara

Sepang

Raikkonen: 2° qual - 1° gara

Massa: Pole - Ritirato gara

2009

Melbourne

Raikkonen: 7° qual - Ritirato gara

Massa: 6° qual - Ritirato gara

Sepang

Raikkonen: 7° qual - 14° gara

Massa: 16° qual - 9° gara



I sogni di M

di Massimo Costa

Vijay Mallya è contento. Anche se le prestazioni delle due Force India, con Giancarlo Fisichella e Adrian Sutil, non hanno particolarmente impressionato a Melbourne e Sepang in quanto entrambi non hanno superato la fase del Q1, il boss della squadra indiana è soddisfatto per le prestazioni offerte in gara dalle sue VJM02. Soprattutto Mallya è positivo per la nuova partnership con la McLaren-Mercedes che ha portato i motori tedeschi, nuovo cambio e idraulica, e in futuro il Kers. Dalla McLaren è invece arrivato Simon Roberts che ha assunto il ruolo di CEO della Force India.

Mallya ha dichiarato: "Il 2008 è stato un anno di apprendimento per tutta la squadra e in base agli insegnamenti conseguiti, durante l'inverno ho optato per una serie di

cambiamenti. Il cambio dalla Ferrari alla McLaren Mercedes sta producendo frutti veramente interessanti. I piloti dicono che la vettura, il suo bilanciamento, è decisamente migliorato rispetto a quello della precedente monoposto. Vedo che il team è molto più coeso e che le scelte fatte, di unirci a McLaren e Mercedes, si stanno rivelando positive. Prima dell'avvio del campionato ho detto che per noi le quattro gare di apertura stagionale rappresentavano una sorta di test in quanto nell'inverno abbiamo girato pochissimo. Ma quando ho visto che in gara sia Fisichella sia Sutil potevano tranquillamente tenere il passo del resto del gruppo, beh, non posso che affermare che le mie aspettative sono rapidamente cambiate. Abbiamo ancora tanto lavoro da fare e questo mi lascia sperare per un futuro decisamente diverso da quanto vissuto nel 2008".

lallyya



La prova... speciale della C4 Wrc ibrida



All'indomani della quarta manche iridata, vinta in Portogallo da Sébastien Loeb, la squadra Citroen ha effettuato con Dani Sordo dei test con la concept car C4 Wrc HYbrid4 su una strada asfaltata nei pressi di Faro.

L'innovativa vettura, è stata sviluppata sulla base della vettura partecipante al Mondiale Rally, e monta un sistema di propulsione elettrica che affianca il classico motore termico. L'aggiunta di una batteria al Litio ed un motore posteriore sprigionante una potenza di 125 kW, ha aumentato il peso totale di 150 kg.

“Questo sistema permette al pilota di scegliere tra quattro differenti modi di funzionamento”, ha spiegato l'ingegnere Didier Clément. “In modalità termica la vettura funziona come una normalissima Wrc. In modalità termica con recupero di energia la frenata è migliorata e le batterie sono ricaricate. Sui tratti di trasferimento entra in azione il motore elettrico che risparmia benzina e azzera le emissioni nocive. Infine, in modalità boost (una specie di KERS della F1...), si unisce la potenza del motore termico ed elettrico”.

Positivo il giudizio finale del tester Sordo: *“In modalità elettrico, ho potuto attraversare dei villaggi senza fare il minimo rumore. Davvero particolare per una vettura da corsa. Un vantaggio sia per gli abitanti sia per l'equipaggio”.*

“In prova speciale il comportamento generale è leggermente diverso dalla solita Wrc per via del maggior peso sul posteriore, mentre il boost permette di guadagnare della coppia supplementare in accelerazione. Davvero impressionante...”.



**SU PISTA O SU STRADA,
EMOZIONI DA CAMPIONI.**



**PEUGEOT 207 SUPER 2000
PARTECIPA AL CAMPIONATO ITALIANO RALLY**

207





Uragano Stoner



di Massimo Costa

A sentire chi lo conosce bene, Casey Stoner è un tipo poco mondano, che non ama far tardi la sera. Ma è un dato di fatto che l'australiano della Ducati quando c'è da correre con il buio diventa un leone. Ancora una volta infatti, Stoner si è imposto a Losail (terza vittoria consecutiva) rifilando distacchi pesanti ai suoi rivali, in particolare al nemico numero uno Valentino Rossi, buon secondo con la Yamaha. Stoner è stato devastante, un vero uragano per rimanere in tema meteorologico di quanto verificatosi a Losail, come spieghiamo a parte. L'australiano era sotto i riflettori di tutto il paddock perché ci si chiedeva se il suo polso avrebbe resistito per la durata di tutto un Gran Premio considerando che nei test invernali non aveva mai per-

corso più di sei-sette giri di fila. Un atteggiamento che aveva destato qualche interrogativo sul rendimento fisico di Stoner. Ma finalmente in gara, il pilota Ducati è andato all'attacco fin dalla prima curva, non facendosi sorprendere dalla sua posizione di poleman. E tirando forte fin dal primo giro. Solo un calo, nel finale, dovuto alle gomme lo ha costretto ad alzare di poco il ritmo, ma anche Rossi non pensava più di tanto a rischiare un buon secondo posto. E così la prima vittoria stagionale è andata a Stoner e ad una Ducati che sembra aver risolto i problemi telaistici che l'avevano afflitta nel 2008. Come però l'anno passato quando c'era Marco Melandri, il team bolognese si è ritrovato a puntare sul solo Stoner. Nicky Hayden è caduto in prova e in gara non era al

meglio.

Il 12° posto finale non dovrebbe però rappresentare l'inizio di un'abitudine. A Losail, la scusa del botto è valida. La Yamaha comunque c'è. Rossi secondo e Jorge Lorenzo terzo sono due spine nel fianco della Ducati che per ora non fanno troppo male, ma potrebbero diventare ben presto ben più pungenti. Rossi è apparso tranquillo, la sua M1 lo ha soddisfatto fin dalle prove libere, e in gara ha dimostrato di non aver perso il gusto della battaglia nonostante gli otto mondiali vinti. Lorenzo, al secondo anno nella Moto GP, ha corso con intelligenza.

segue a pag 20

La lezione del 2008 l'ha imparata: meglio restare in piedi e prendere punti che cercare l'impossibile e ritrovarsi con un gesso al piede. La bontà della Yamaha è anche testimoniata dal quarto posto di Colin Edwards, del team privato Tech 3. L'americano ha corso bene dimostrando di poter stare con i top della Moto GP. Non ha saputo fare altrettanto il suo compagno James Toseland, piuttosto disperso. La Suzuki, dopo i buoni test invernali, non ha tratto profitto dalla bella qualifica di Loris Capirossi, finito a terra dopo che aveva anche occupato il secondo posto grazie a un bruciante avvio. Il quarto posto finale non era impossibile, ci si è accontentati del settimo di Chris Vermeulen. La Honda ufficiale ha capito che Andrea

Dovizioso può fare molto per loro. Il quinto posto finale è un bel risultato considerando che lui lamenta difficoltà con l'anteriore dopo i primi tre giri. Il suo compagno Dani Pedrosa non è a posto fisicamente e lo si è visto, poi ha preso una sberla da Alex De Angelis. Il sammarinese, a parte l'episodio con lo spagnolo, ha disputato una gara concreta che lo ha portato al sesto posto con la Honda privata del team Gresini. Marco Melandri con la Kawasaki ha commesso un errore dopo 2 giri andando in sabbia. Un errore grave che ha compromesso tutto. Male il debuttante Niccolò Canepa, sempre ultimo. L'avevano sopravvalutato? Bella gara invece per Mika Kallio, ottavo con grinta con la Ducati Pramac.



Valentino Rossi

**F.1 e
Moto GP
sconfitte
dalla
pioggia**

MotoGP

COMMERCIALBANK
GRAND PRIX
OF QATAR
Losail International
Circuit 2009



La Moto GP come la F.1. Losail come Sepang. A distanza di sette giorni, le due categorie che rappresentano il top del motorsport mondiale si sono trovate con le braghe calate davanti alle pessime condizioni meteorologiche. Ma in entrambi i casi, sia la Dorna sia la FIA se la sono cercata. Ricordate in Malesia? Ecclestone e la Federazione dell'automobile avevano preteso e ottenuto lo spostamento in avanti di tre ore del normale orario di partenza del GP di F.1: dalle 14 alle 17. Questo per favorire i telespettatori europei e dunque incrementare le entrate commerciali derivanti dagli sponsor della televisione. Non si è però tenuto conto del fatto, naturale, che in Malesia quasi tutti i giorni, verso il tramonto, un monzone si abbatte con violenza e che il buio incombe spesso prima del previsto. Cosa puntualmente verificatasi. Quindi, gara sospesa con bandiera rossa e relative polemiche. Con tanti saluti a chi ha pagato un salato biglietto per sedersi in tribuna. Sette giorni dopo, a Losail, in Qatar, andava di scena la Moto GP al primo appuntamento stagionale. La programmazione di tutto l'evento, classi 125 e 250 comprese, prevedeva prove e gare in notturna. Il circuito di Losail è infatti perfettamente illuminato

di sera, benché non offra uno spettacolo scenografico avvincente come lo è stato Singapore per la F.1. E' però accaduto l'incredibile a Losail. Neanche si fosse in Malesia, nella terra dei monsoni, o in Gran Bretagna, dove passeggiano le correnti del nord, domenica si è abbattuto un vero temporale in mezzo al deserto. Si poteva aspettare che la situazione si calmasse, ma il problema è che la luce riflessa sull'asfalto umido rendeva impossibile per i piloti vedere chiaramente i punti di riferimento delle staccate, della pista stessa. Nessuno ci aveva pensato. Certo è che la sfortuna ha dato una bella mano perché in Qatar sono attesi, in un anno, non più di otto giorni di pioggia. C'era chi voleva tornarsene a casa, come Valentino Rossi, ma alla fine si è trovato un punto d'incontro per gareggiare il lunedì. Ancora di sera però, con il rischio di ritrovarsi di nuovo con la bandiera rossa esposta in caso di nubifragio. Perché non spostare la corsa di giorno? Perché le gomme portate dalla Bridgestone in Qatar erano quelle per la temperatura fresca della sera e non avrebbero reso se si correva di giorno, col caldo. Per fortuna, lunedì non ha piovuto e la prima prova del mondiale Moto GP è stata portata a termine.

L'ordine di arrivo, lunedì 13 aprile 2009

- 1 - Casey Stoner (Ducati) - Ducati - 22 giri 42'53"984
- 2 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 7"771
- 3 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - 16"244
- 4 - Colin Edwards (Yamaha) - Tech 3 - 24"410
- 5 - Andrea Dovizioso (Honda) - HRC - 27"263
- 6 - Alex De Angelis (Honda) - Gresini - 29"883
- 7 - Chris Vermeulen (Suzuki) - Suzuki - 33"627
- 8 - Mika Kallio (Ducati) - Pramac - 34"755
- 9 - Toni Elias (Honda) - Gresini - 39"481
- 10 - Randy De Puniet (Honda) - LCR - 42"284
- 11 - Dani Pedrosa (Honda) - HRC - 48"526
- 12 - Nicky Hayden (Ducati) - Ducati - 48"883
- 13 - Sete Gibernau (Ducati) - Hernando - 52"215
- 14 - Marco Melandri (Kawasaki) - Hayate - 56"379
- 15 - Yuki Takahashi (Honda) - JiR - 1'00"286
- 16 - James Toseland (Yamaha) - Tech 3 - 1'14"978
- 17 - Niccolò Canepa (Ducati) - Pramac - 1'15"028

Ritirato

7° giro - Loris Capirossi (Suzuki) - Suzuki

Giro veloce: Casey Stoner - Ducati - 1'55"844

Il campionato

1. Stoner 25;
2. Rossi 20;
3. Lorenzo 16;
4. Edwards 13;
5. Dovizioso 11;
6. De Angelis 10;
7. Vermeulen 9;
8. Kallio 8;
9. Elias 7;
10. De Puniet 6

Il caporale



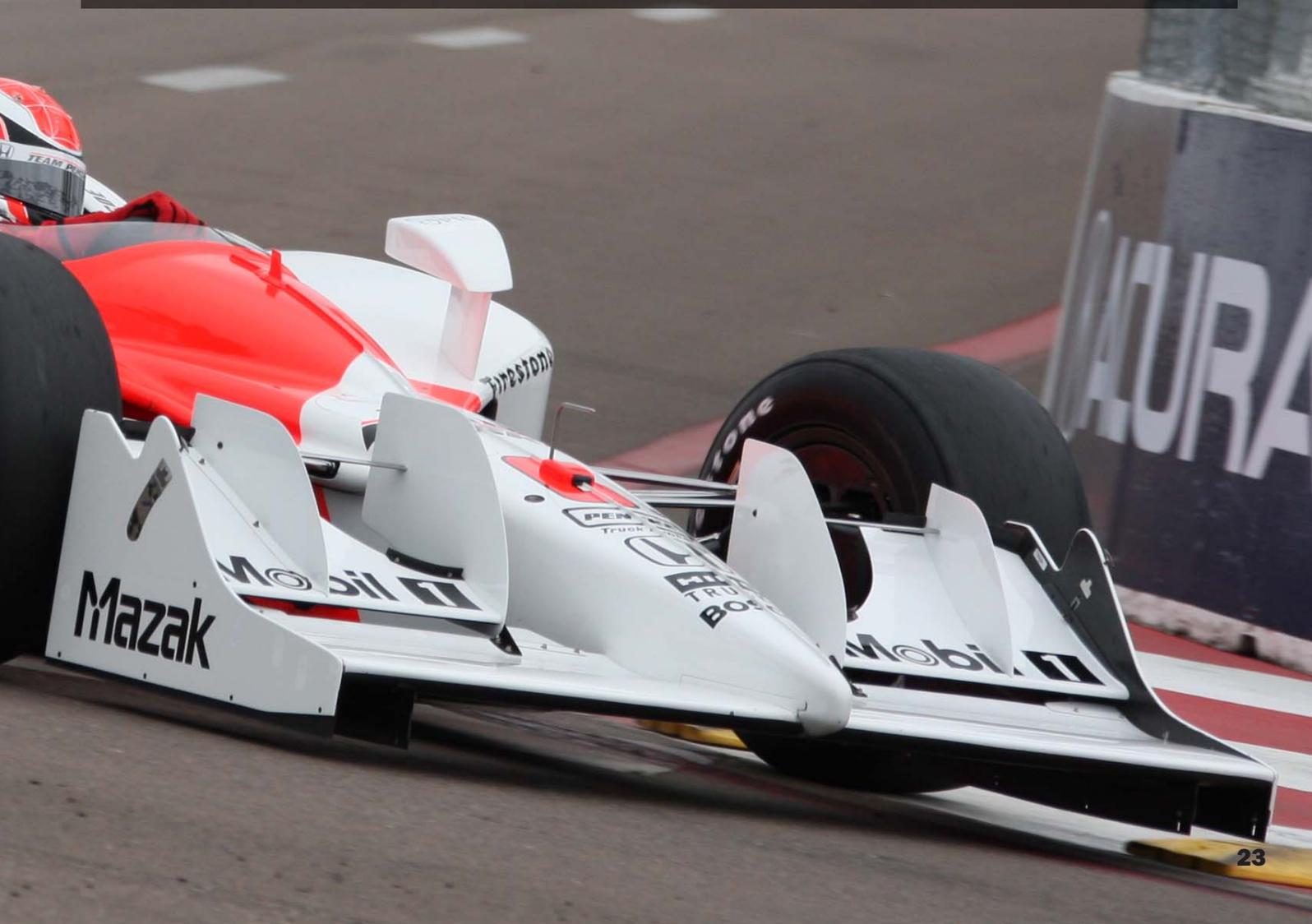
e di Penske

Marco Cortesi

È Ryan Briscoe l'uomo del momento in IndyCar. Conquistata la vittoria nella gara inaugurale di St.Petersburg con un po' di fortuna ed un azzeccato sorpasso nel finale, l'australiano del generale Roger Penske ha riconfermato il proprio status per la corsa al titolo contro uno Scott Dixon apparso opaco e distratto. In un inizio stagione che l'ha visto perdere un pericoloso, seppure amato compagno di squadra quale è Helio Castroneves (invischiato nel processo giudiziario per evasione fiscale), e guadagnarne uno meno... problematico come Will Power, Briscoe può permettersi di prendere le redini della team, godendo dell'ampia fiducia che spetta di diritto ad un leader.

E dire che, nel 2005, l'avventura nel motorsport per Briscoe sembrava essersi definitivamente conclusa con un terrificante schianto al Chicagoland Speedway. Una stagione tremenda quella, per Briscoe che era un debuttante. Sette incidenti in quattordici gare, l'ultimo dei quali gli aveva procurato la rottura di due clavicole, una valanga di contusioni e mesi di riabilitazione. Non è da tutti reagire ad una stagione così. Ma soprattutto, dall'altro lato, non è da tutti arrivare a comprendere il quadro generale, quello di un debuttante ventiquattrenne che, perso il treno della Formula 1 dopo essere stato allevato fin dalla F.Renault dalla Toyota e portato in qualche GP nel ruolo di terzo pilota, si trovava a lottare con le unghie per mantenere il posto nonostan-

te dei mezzi chiaramente inferiori (le Panoz-Toyota dell'annus horribilis di Chip Ganassi). Bravo Briscoe, bravissima la coppia Cindric-Penske che, con la voglia di NASCAR di Sam Hornish nell'aria, nel 2007 ha saputo scegliere e valutare l'australiano, dapprima con un impegno-ripieno nell'American Le Mans Series, poi con la prova del nove alla 500 Miglia di Indianapolis, superata alla grande. Il 2008 è stato l'anno della conferma. Della prima vittoria a Milwaukee, cercata con grande volontà da tutta la squadra e della conferma a Surfers Paradise. Con qualche errore, come la toccata a Danica Patrick nei box di Indy, del quale si sarebbe potuto fare a meno, ma con l'impressione di aver assistito alla nascita di una grande accoppiata...





MOMENTO CLOU

In partenza, Robert Doornbos passa in prima posizione, e non molla fino alla bandiera a scacchi

Doornbos perentorio, Liuzzi che peccato

di Marco Cortesi

Perentorio successo di Robert Doornbos nella sprint race A1GP di Portimao, Algarve. Il pilota olandese ha passato il poleman Vitantonio Liuzzi subito dopo lo start, costruendo progressivamente un'ampia leadership. Per il terzo pilota del team Force India F.1, la fase dei pit-stop si è rivelata particolarmente penalizzante: il Team Italy ha chiuso al quarto posto, scavalcato anche dall'Irlanda di Adam Carroll (autore del giro più veloce) e dal Portogallo con Felipe Albuquerque. In quinta piazza ha concluso Clivio Piccione (Monaco) seguito da Narain Karthikeyan (India). Ancora guai per la Svizzera di Neel Jani, fermatasi per la sosta fuori tempo massimo e penalizzata con uno stop&go da 30 secondi. Da registrare l'andamento di gara particolarmente contrastato sin dall'inizio, con la situazione di safety-car dovuta all'uscita di Earl Bamber e ad un contatto in curva 6 tra Andre Lotterer e Daniel Morad. Nel finale un errore di Felipe Guimaraes, che ha centrato Adrian Zaugg (rallentato da un problema tecnico in partenza), ha costretto ad interrompere la gara al dodicesimo giro. Rimane valida la classifica al passaggio precedente.

La cronaca Giro dopo giro

Iniziano prima del via i problemi per Adrian Zaugg e Zahir Ali. Al via Robert Doornbos è implacabile, e prende la leadership davanti a Vitantonio Liuzzi. Dopo poche curve si verifica un doppio contatto che penalizza prima Earl Bamber, che finisce in sabbia, poi Andre Lotterer e Daniel Morad: la vettura del tedesco è seriamente danneggiata, Morad riesce a rientrare ai pit. Entra la Safety-Car, che ricompatta tutto il gruppo dando il via libera al terzo giro. Le soste iniziano al quinto passaggio, e Robert Doornbos è tra i primi ad infilare la pit-lane. Al sesto giro c'è ressa ai box. Felipe Guimaraes "strappa" letteralmente una ruota dalle mani di un meccanico del team China. Nel passaggio successivo si fermano Italia, Irlanda e Portogallo. Sia Carroll che Albuquerque riescono a superare Liuzzi, penalizzato da una sosta troppo lenta. Per ultimo si ferma Neel Jani, costretto a recupe-

rare dai problemi di ieri. La sua sosta è però fuori tempo massimo, la cosa comporterà una penalità da 30 secondi. Davanti a tutti la situazione è stabilizzata. Doornbos macina chilometri, e al termine del decimo giro transita con oltre tre secondi di ritardo. Bella battaglia tra Narain Karthikeyan e Clivio Piccione per la quinta piazza. Il monegasco la spunta, e si avvicina a Luzzi. Battagliano anche Martin e Duran, che si scambiano le posizioni più di una volta. Al dodicesimo giro, Felipe Guimaraes centra Zaugg nel tentativo di doppiarlo, forse a causa di un problema ai freni (la squadra brasiliana lo giustifica così, anche se non sembra). La direzione gara espone la bandiera rossa quando mancano 3 giri al termine: la classifica valida è quella dell'undicesimo passaggio, che vede Doornbos in testa davanti a Carroll, Albuquerque, Liuzzi, Piccione e Karthikeyan. Guimaraes va a punti, con la settima posizione, insieme a Fairuz Fauzy. Neel Jani, che non ha avuto tempo di fermarsi per la penalità, vede aggiungere 30 secondi al proprio tempo totale di gara.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 12 aprile 2009

- 1 - Olanda – Robert Doornbos - 11 giri 19:33.501
- 2 - Irlanda – Adam Carroll - 3.635
- 3 - Portogallo – Filipe Albuquerque - 5.728
- 4 - Italia – Vitantonio Liuzzi - 9.087
- 5 - Monaco – Clivio Piccione - 10.048
- 6 - India – Narain Karthikeyan - 12.596
- 7 - Brasile – Felipe Guimaraes - 16.297
- 8 - Malesia – Fairuz Fauzy - 18.014
- 9 - Messico – Salvador Duran - 20.545
- 10 - Australia - John Martin - 22.683
- 11 - Gran Bretagna – Daniel Clarke - 23.080
- 12 - USA – Marco Andretti - 23.154
- 13 - Francia – Nicolas Prost - 24.175
- 14 - Indonesia – Zahir Ali - 39.400
- 15 - Svizzera – Neel Jani - 44.296
- 16 - Cina – Ho Png Tung - 50.655

Giro più veloce: Adam Carroll - 1:31.404

Ritirati

Sud Africa – Adrian Zaugg - 10° giro
Libano – Daniel Morad - 2° giro
Germania – Andre Lotterer - 1° giro
Nuova Zelanda – Earl Bamber - 1° giro



**Liuzzi mostra
i muscoli dopo aver ottenuto
la pole nella sprint race**



di Marco Cortesi

In una gara caratterizzata da numerosi colpi di scena, lo svizzero Neel Jani ha conquistato il successo nella Feature Race A1GP a Portimao, contenendo il ritorno di Adam Carroll. I guai per i rivali sono cominciati prima del via, con Robert Doornbos fermato da un problema al motore nel giro di ricognizione mentre l'irlandese, in testa per tutta la prima parte della corsa, è stato chiamato al recupero dopo un drive trough per partenza anticipata. Riguardando il secondo posto grazie ad una sosta velocissima e arrivato ad insidiare Jani, Carroll è stato messo sotto inchiesta dopo aver passato la macchina di John Martin, praticamente fermatosi in ripartenza. Nel dopo gara, i commissari aggiungeranno 25 secondi al suo tempo totale, spedendolo al quinto posto. Al secondo posto ha quindi concluso Filipe Albuquerque, mentre Fairuz Fauzy ha capitalizzato una gara senza errori chiudendo terzo. Ottima anche la prova di Salvador Duran, quarto. Numerosi gli incidenti e i contatti. Dapprima è stato Daniel Morad ad avere problemi, mentre è stato netto l'errore di Earl Bamber, andato ingenuamente a tamponare la vettura sudafricana di Adrian Zaugg. Poco dopo la ripartenza è stato il turno di Italia e USA, con il contatto tra Vitantonio Liuzzi e Marco Andretti, apparso tra l'altro in discreta forma. Vittima incolpevole, Clivio Piccione, autore di un gran recupero fino a quel momento. Fuori dai giochi per un testacoda (forse dovuto a un problema tecnico) ed il relativo insabbiamento Narain Karthikeyan.

Il solito Jani, la solita Svizzera



La cronaca Giro dopo giro

Dramma nel giro di ricognizione per Robert Doornbos, con la vettura olandese ferma e fumante. In partenza, Adam Carrol ringrazia, ma scatta leggermente in anticipo. La partenza di Andretti è ottima: l'americano si piazza al quarto posto dietro a Jani e Zaugg, ma deve subito cedere a Filipe Albuquerque. Mentre Morad perde posizioni, Bamber recupera centrando il sesto posto con un attacco ai danni di Fauzy. Recupera anche Liuzzi, che passa settimo. Per il Libano la gara termina definitivamente al 2° giro con una foratura, mentre Carrol aumenta il proprio vantaggio a colpi di giri veloci. Dietro di lui Jani, Zaugg, Albuquerque, e Andretti. Al 6° giro arriva la penalità per l'Irlanda: Carroll dovrà effettuare un drive trough, mentre Piccione si installa al settimo posto. Si ferma la maggiorparte del gruppo: Neel Jani sceglie di ritardare la sosta, Carroll sconta la penalità. Dan Clark continua il suo difficile weekend, finendo in testacoda. Per la quinta posizione, Andretti scavalca Albuquerque ai box, ma il portoghese lo attacca e lo passa senza pietà. A sua volta, Andretti riguadagna la posizione persa su Piccione grazie ad un errore di quest'ultimo. Australia e Messico sono gli ultimi a fermarsi, con Neel Jani che conserva tranquillamente la vetta. Colpo di scena al 15° giro: Bamber è dietro a Zaugg, e cerca di attaccarlo in ogni modo. Sfortunatamente, il neozelandese esagera, tamponando il collega e causando l'uscita della Safety Car. Alla successiva ripartenza, è strepitosa la performance di Albuquerque, che si affianca a Jani e passa all'esterno. Liuzzi, che ha guadagnato la terza posizione, si difende da Marco Andretti. L'italiano arriva leggermente lungo, ed è infilato: Andretti va largo, rientra in pista avendo perso velocità. Al tornante, Liuzzi resta all'interno e tenta l'attacco. Il pilota americano chiude la porta. Il contatto è inevitabile, e coinvolge anche Piccione. Ritiro definitivo per tutti e tre. Ancora Safety Car in pista. La seconda ripartenza vede un'indecisione di Martin. Carroll, che crea scompiglio, mentre Albuquerque riesce a mantenere la leadership davanti a Jani, Duran, Fauzy, Karthikeyan e Carroll, che passa Lotterer. C'è lotta per il quarto posto, con Fauzy che regge bene agli attacchi degli avversari. Al ventiseiesimo giro si apre la seconda finestra per i pit. Albuquerque si ferma per primo, mentre Jani e Duran attendono. Incredibile pit stop dell'Irlanda: Carroll esce dai box incollato

al leader, ma è Neel Jani a segnare il matchpoint, sfruttando alla grande il giro in più percorso e guadagnando un vantaggio di oltre 2 secondi. Carroll mette sotto pressione Albuquerque ma, incredibilmente, si vede affibbiare un nuovo drive-through: al secondo re-start, aveva passato la vettura australiana (che, invero, aveva rallentato troppo e rischiava di essere centrata). Penalità per lo stesso motivo per Lotterer, a testimoniare quanto in effetti Martin avesse rallentato. Carroll si avvicina al leader, mentre la segnalazione di drive trough scompare dopo le proteste del team irlandese (Lotterer invece sconta la penalità). Sarà tutto deciso nel dopo-gara. A 4 tornate dalla conclusione Fauzy attacca Karthikeyan per il podio. Si ritira John Martin per un problema tecnico, così come lo stesso Karthikeyan, finito in testacoda. A meno di tre giri dal termine, sono solo dieci le vetture in gara. Carroll riesce a raggiungere Jani all'ultimo giro, ma lo svizzero ha ancora un power boost, che utilizza all'inizio del rettilineo centrando il successo. Tutte le vetture al traguardo vanno a punti.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 12 aprile 2009

- 1 - Svizzera – Neel Jani - 42 giri 1:10.45.011
- 2 - Portogallo – Filipe Albuquerque - 6.786
- 3 - Malesia – Fairuz Fauzy - 9.705
- 4 - Messico – Salvador Duran - 16.332
- 5 - Irlanda – Adam Carroll - 25.411
- 6 - Francia – Nicolas Prost - 27.322
- 7 - Gran Bretagna – Daniel Clarke - 29.880
- 8 - Cina – Ho Png Tung - 35.586
- 9 - Germania – Andre Lotterer - 43.970
- 10 - Indonesia – Zahir Ali - 1:13.993

Giro più veloce: Adam Carroll - 1:31.453

Ritirati

- India – Narain Karthikeyan - 39° giro
- Australia - John Martin - 39° giro
- Italia – Vitantonio Liuzzi - 19° giro
- USA – Marco Andretti - 19° giro
- Monaco – Clivio Piccione - 19° giro
- Sud Africa – Adrian Zaugg 16° giro
- Nuova Zelanda – Earl Bamber - 16° giro
- Libano – Daniel Morad - 2° giro
- Brasile – Felipe Guimaraes - 1° giro
- Olanda – Robert Doornbos - 1° giro

Il campionato

1. Svizzera 88; 2. Irlanda 86; 3. Portogallo 82, 4. Olanda 66; 5. Francia 46; 6. Malesia 43; 7. Nuova Zelanda 36; 8. Australia 30; 9. Monaco 27; 10. USA 19.



Il contatto di gara che ha eliminato Andretti e Liuzzi



Albuquerque due volte sul podio con i colori portoghesi

MOMENTO CLOU

La corsa non è ancora partita, ma per il poleman Robert Doornbos è già tutto finito. Il pilota olandese parcheggia nel giro di ricognizione la sua vettura a bordo pista, fumante. E per gli avversari tutto diventa più semplice.

Vietato... ai

di Massimo Costa

Si riparte da 18. Per ora. Mentre chiudiamo queste pagine, la World Series Renault sta cercando di aumentare il parco partenti della prima prova stagionale che si disputerà sabato 18 aprile

LE DUE GARE DI BARCELLONA
SARANNO TRASMESSE
IN DIRETTA DA EUROSPORT



minori di 18

sul circuito Catalunya di Barcellona. Diciotto le vetture e i piloti che sicuramente imboccheranno la pit-lane venerdì 17 per il primo turno di prove libere. Ancora in ballo un posto alla Tech 1, due alla Interwetten che sta cercando di accordarsi con Franck Perera e Mihai Marinescu, una alla P1 Motorsport che è il team campione in carica e attende una risposta da Daniil Move, uno alla Comtec e uno alla RC Motorsport.

Sicuramente non si arriverà a chiudere la lista iscritti al numero massimo di 24 monoposto (ricordiamo che non parteciperà al campionato il team belga KTR), ma gli organizzatori sperano almeno di poter contare venti Dallara-Renault sulla griglia di partenza di gara 1. Sarebbe già un bel successo considerando le difficoltà, dovute alla crisi economica, che hanno colpito questa categoria. Difficoltà che però occorre anche ricercare in una scelta non vincente operata dalla Renault alla fine del 2007, quando per aggiornare le

monoposto Dallara con una serie di inutili appendici aerodinamiche (per avvicinarle come forme alle vetture della F.1), il budget è salito in maniera vertiginosa passando dai 600mila agli 800mila euro. Da qui sono nate le prime asperità, unite anche un'idea errata che ha iniziato a spargersi tra piloti-manager-genitori che la World Series Renault (che gode anche di una ottima copertura mediatica europea) non offre uno sbocco verso il mondiale F.1. Cosa non vera perché piloti bravi e capaci, ottimamente supportati, hanno potuto salire direttamente nel circus dalla WSR.

segue a pag 30



**Bertrand Baguette,
al secondo anno con il
team italiano Draco**

Nomi? Robert Kubica, Sebastian Vettel, ancora prima Tiago Monteiro, Narain Karthikeyan, Franck Montagny.

La Dallara WSR è una vettura tecnicamente impegnativa, valida, formativa. Ma in un momento di crisi economica come questo, diversi piloti hanno preferito puntare direttamente sulla più costosa GP2 o rimanere ancora in categorie inferiori in attesa di tempi migliori. La World Series Renault guarda anche al futuro, per cercare di contenere le ulteriori "perdite" che si potrebbero verificare con l'arrivo dal prossimo anno della GP3. Una nuova categoria, tra l'altro con monoposto Dallara e motori Renault..., che proporrà una cavalleria e costi di gestione simili alla WSR, ma in un contesto ben diverso, al fianco della F.1 e della GP2. Gli organizzatori della World Series, Renault e RPM, stanno già pensando a creare una monoposto diversa per il 2011, con costi non superiori ai 500mila euro, ma dovranno scendere in trincea nel 2010 per resistere all'onda d'urto che arriverà dalla GP3. Servirebbe una reazione immediata alla World Series, forse il 2011 è troppo lontano per partire con una contromossa. Ma tant'è. Pensiamo al 2009, a un campionato che si annuncia comunque interessante, con le piste che saranno invase da decine di migliaia di appassionati, come da tradizione per la categoria, grazie alla capillare distribuzione dei biglietti e all'intervento delle filiali Renault nazionali. In pista, la battaglia non mancherà e i favoriti rispondono al nome di Charles Pic, Miguel Molina, James Walker, Marcos Martinez, Marco Barba, Adrian Valles (che torna nella serie che lo lanciò nel 2005). Tra i rookie, occhio a Jaime Alguersuari e Oliver Turvey, a Greg Mansell, figlio del Nigel che ha fatto la storia della F.1. Gli italiani saranno rappresentanti, oltre che dai team Draco, Prema e RC, dai piloti Pasquale Di Sabatino (alla ricerca di risultati importanti), Federico Leo e Frankie Provenzano, al debutto.



Jaime Alguersuari



James Walker

Gli iscritti

Tech 1	Charles Pic – TBA
Ultimate	Greg Mansell – Miguel Molina
P1 Motorsport	James Walker – TBA
Prema	Julian Leal – Frankie Provenzano
Carlin	Oliver Turvey – Jaime Alguersuari
Draco	Bertrand Baguette – Marco Barba
Interwetten	TBA - TBA
Comtec	Anton Neblitskiy – TBA
Fortec	Fairuz Fauzy – Sten Pentus
Epsilon Euskadi	Adrian Valles – Chris Van der Drift
Pons	Marcos Martinez – Federico Leo
RC Motorsport	Pasquale Di Sabatino – TBA



Marco Barba



Greg Mansell con il papà Nigel



Adrian Valles



Charles Pic

Gran debutto per Ricciardo

di Marco Cortesi

Debutto con doppia vittoria per Daniel Ricciardo ad Oulton Park, nella prima prova del campionato britannico F.3 2009. Il debuttante australiano, che si era mantenuto per tutta la corsa iniziale alle spalle del compagno di casa Carlin Max Chilton, ha regalato il successo ai motori Volkswagen in Gran Bretagna dopo un ventennio di assenza. Chilton, che aveva comodamente condotto gran parte della gara, ha visto ogni chance di vittoria dissolversi dopo l'assegnazione di una penalità per partenza anticipata. Distratto dal nervosismo, ha cominciato a commettere errori, facendosi passare sia da Ricciardo sia da Nick Tandy, al volante della Mygale-Mercedes JTR. Nel dopo gara è poi arrivata per Chilton la penalizzazione di un minuto sul tempo totale di gara, andata a scaraventarla in diciassettesima e penultima posizione. Al secondo posto, Tandy ha rimediato ad un pessimo start che l'aveva visto finire alle spalle di Daisuke Nakajima,

mentre in terza piazza ha concluso il polesitter di gara 2 Walter Grubmuller, vincitore nel confronto con il giapponese di casa Raikkonen. A chiudere la top-5 è stato Riki Christodolou, seguito da Adriano Buzaid e Wayne Boyd.

Nella seconda gara, il campione 2008 della F.Renault WEC ha superato brillantemente il polesitter Grubmuller alla partenza, ripetendosi quando, per via di uno spettacolare incidente tra Boyd e Gabriel Dias alla Old Corner, i piloti erano stati fermati e costretti a rifare tutto daccapo. Dopo uno scatto estremamente brillante, Ricciardo ha controllato la corsa senza problemi, costruendo un margine di sicurezza che ha mantenuto fino al termine. Nonostante qualche piccola imperfezione, Grubmuller ha tenuto a distanza la Mygale di Tandy, riuscito a passare Chilton nel giro iniziale. A seguire si sono piazzati Nakajima e Riki Christodolou, mentre Daniel McKenzie ha colto indisturbato la propria personale doppia vittoria in National class.



Daniel Ricciardo

L'ordine di arrivo di gara 1, lunedì 13 aprile 2009

- 1 - Daniel Ricciardo (Dallara 308-VW) - Carlin - 20 giri 29:53.932
- 2 - Nick Tandy (Mygale M09-Mercedes) - JTR - 2.459
- 3 - Walter Grubmuller (Dallara 308-Mercedes) - Hitech - 9.156
- 4 - Daisuke Nakajima (Dallara 308-Mercedes) - Double R - 16.489
- 5 - Riki Christodolou (Dallara 308-Mercedes) - Fortec - 17.190
- 6 - Adriano Buzaid (Dallara 309-VW) - T-Sport - 22.257
- 7 - Wayne Boyd (Dallara 309-VW) - T-Sport - 23.997
- 8 - Hywel Lloyd (Dallara 308-Honda) - CF - 25.253
- 9 - Oliver Oakes (Dallara 308-VW) - Carlin - 25.801
- 10 - Victor Garcia (Dallara 307-Mercedes) - Fortec - 34.267
- 11 - Daniel McKenzie (Dallara 307-Honda) - Fortec - 39.580
- 12 - Henry Arundel (Dallara 308-VW) - Carlin - 40.095
- 13 - Stephane Richelmi (Dallara 308-Mercedes) - Barazi - 51.477
- 14 - Carlos Huertas (Dallara 308-Mercedes) - Double R - 52.853
- 15 - Gabriel Dias (Dallara 307-Honda) - T-Sport - 1:01.030
- 16 - Jay Bridger (Mygale M09-Honda) - West-Tec - 1:01.559
- 17 - Max Chilton (Dallara 308-VW) - Carlin - 1:06.134
- 18 - Maxim Snegirev (Dallara 307-Honda) - West-Tec - 1 giro

Giro più veloce: Nick Tandy - 1:28.772

Ritirati

Victor Correa - 12° giro

L'ordine di arrivo di gara 2, lunedì 13 aprile 2009

- 1 - Daniel Ricciardo (Dallara 308-VW) - Carlin - 16 laps 23:57.693
- 2 - Walter Grubmuller (Dallara308-Mercedes) - Hitech - 2.625
- 3 - Nick Tandy (Mygale M09-Mercedes) - JTR - 4.454
- 4 - Max Chilton (Dallara 308-VW) - Carlin - 10.652
- 5 - Daisuke Nakajima (Dallara 308-Mercedes) - Double R - 15.912
- 6 - Riki Christodolou (Dallara 308-Mercedes) - Fortec - 16.721
- 7 - Adriano Buzaid (Dallara 309-VW) - T-Sport - 17.623
- 8 - Oliver Oakes (Dallara 308-VW) - Carlin - 21.381
- 9 - Henry Arundel (Dallara 308-VW) - Carlin - 22.173
- 10 - Victor Garcia (Dallara 308-Mercedes) - Fortec - 29.372
- 11 - Hywel Lloyd (Dallara 309-Honda) - CF Racing - 29.517
- 12 - Daniel McKenzie (Dallara 307-Honda) - Fortec - 37.905
- 13 - Stephane Richelmi (Dallara 308-Mercedes) - Barazi - 42.668
- 14 - Carlos Huertas (Dallara 308-Mercedes) - Double R - 43.578
- 15 - Max Snegirev (Dallara 307-Honda) - West-Tec - 1:00.042
- 16 - Victor Correa (SLC R1-Honda) - Litespeed - 1:00.642

Giro più veloce: Walter Grubmuller, 1:29.177

Ritirati

Jay Bridger - 11° giro
Wayne Boyd - 1° giro
Gabriel Dias - 1° giro

La classifica

1. Ricciardo 40; 2. Grubmuller, Tandy 28; 4. Nakajima 18; 5. Christodolou 14; 6. Buzaid, Chilton 10; 8. Oakes 5; 9. Boyd 4; 10. Lloyd 3; 11. Arundel, Garcia 1.



Max Chilton

GLORIA

La via possibile per la Formula 1

SCOUTING 2009 Cup

LA VERA FABBRICA DI CAMPIONI

Tra le categorie low cost Gloria è l'unica che propone auto nuovissime tutte prodotte nel 2009 con motori "piombati", garanzia di gare molto "tirate" dove il pilota fa la differenza. È noto a tutti che Gloria offre anche il miglior rapporto costo/prestazioni. **QUESTE SONO LE RAGIONI CHE SPIEGANO PERCHÈ MOLTI DEI PIÙ PROMETTENTI GIOVANI "FORMULISTI" DEGLI ULTIMI ANNI HANNO INIZIATO PROPRIO CON GLORIA LA LORO SCALATA VERSO IL PROFESSIONISMO.** Qui sotto presentiamo tre esempi significativi.

(1986) Davide Rigon
2005



Campione Italiano

2006 Vice Campione Italiano F.3
2007 Campione It.ed Europeo F.3000
2008 Campione Superleague Formula
2009 Probabile partecipazione in GP2

(1990) Andrea Caldarelli
2005



Il più giovane vincitore di una gara

2006 F. Renault 2.0 Italia
2007 F. Renault 2.0 Italia e Europa
2008 3° in F. Renault Eurocup e WEC
2009 F.3 Euroseries, Pilota Toyota TDP

(1990) Mirko Bortolotti
2006



Vice Campione Italiano

2007 4° nel Campionato Italiano F.3
2008 Campione Italiano F.3
2008 Test Ferrari F.1, record della pista
2009 Formula 2, Pilota Red Bull

CAMP. IT. F.3 2008
Oltre il 60% dei piloti partecipanti ha iniziato la carriera con Gloria.

ITALIA RACING 2008
Selezione Giovani Formulisti
I primi 3 classificati e 7 tra i 10 selezionati hanno iniziato la loro carriera con Gloria

È LA TUA SCELTA VINCENTE

Calendario 2009

23 - 24	MAGGIO	IMOLA
04 - 05	LUGLIO	MAGIONE
25 - 26	LUGLIO	MISANO
12 - 13	SETTEMBRE	MUGELLO
10 - 11	OTTOBRE	IMOLA
24 - 25	OTTOBRE	MISANO

Costi massimi del Campionato

(6 weekend, 12 gara)
55.000 € in classe A (auto C8F)
40.000 € in classe B (auto B5)

Corriamo sulle più belle e formative piste italiane



La nuova velocissima C8F

PRESTAZIONI ECCEZIONALI

Solo un'auto che va forte prepara alle categorie superiori. Appena consegnata ai primi clienti **la nuova C8F** ha già fatto registrare tempi eccezionali (Tramontozzi - Team PKF - Varano il 24/3: 1'06"3). Per confronto la Formula Azzurra gira appena sotto l'1'10".

FORMATO WEEK END

- Prove libere per 45/60 minuti
- Qualificazione di 30 minuti
- 2 gare da 23 minuti + 1 giro

CLASSIFICA OVER 35

Diamo il benvenuto a tutti gli Over 35 con importanti premi d'onore.

PREMI (vedi Reg.Sportivo)

Al vincitore del Trofeo sarà data la possibilità di correre nel 2010 in una categoria superiore a condizioni fortemente scontate. Il 2° classificato del Trofeo ed il 1° classificato di classe B avranno in uso gratuito per la stagione 2010 una Gloria C8F "Cup". Inoltre il pilota che avrà realizzato in gara il giro più veloce di ogni week end avrà in omaggio un treno di pneumatici.

MASSIMA SICUREZZA

Oltre ad essere conformi a tutte le prescrizioni FIA, le Gloria sono anche dotate di un crash box frontale in carbonio strutturale omologato FIA e di esclusivi dispositivi che impediscono i frequenti e pericolosissimi "decollati" tipici delle altre monoposto.

GRANDE VISIBILITÀ

Gloria ha sempre offerto ai suoi piloti più visibilità di altre categorie. Oltre alle cronache delle gare altre 20 pagine pubblicitarie su Autosprint e Sportauto presenteranno il Campionato e i protagonisti di ogni gara. **Nessun'altra categoria lo fa!** Inoltre ogni gara verrà ripresa da una troupe professionale e da on board camera.

PARCO VETTURE NUOVISSIMO

Tutte le auto C8F sono prodotte nel 2009; anche le auto di classe B (B5), prodotte dal 2005 al 2008, devono obbligatoriamente sottoporsi ad un controllo generale e alla revisione completa del motore per poter essere ammesse. La maggior parte delle monoposto della F.Azzurra sono state costruite nel 2002.

FORMULA PRIMI PASSI

Tutti, dai 18 agli "anta", possono vivere l'emozione di un weekend da pilota alla guida di una veloce B5, assistiti dallo staff Gloria anche con consigli di guida. Due formule possibili (prezzi Iva esclusa)
- 1 giorno di test + 1 w/e di gara: 8.500 €
- 1 giorno di test + 2 w/e di gara: 13.900 €
Se sei completamente digiuno di guida agonistica c'è la possibilità di fare altri giorni di test preparatori a costi limitati.



info@gloriacars.com
www.gloriacars.com

Via Cavaglià, 3a - 10020 Cambiano (TO)
Tel/Fax 011.944.24.04

Dusseldorp leader a sorpresa

di Antonio Caruccio

Laurens Vanthoor e Stef Dusseldorp sono i due vincitori delle prime due gare della F.3 tedesca che nel weekend pasquale ha aperto la stagione sul circuito di Oschersleben. La serie teutonica si tinge di arancione. Dusseldorp, ora al comando della classifica, e il suo team di appartenenza (Van Amersfoort) sono infatti olandesi. In gara 1, il belga Laurens Vanthoor dopo aver ottenuto entrambe le pole position, conquista anche la vittoria della prima gara, eccezionalmente disputata di domenica, conquistando pure il giro più veloce. Vanthoor regala il successo alla Volkswagen in apertura di stagione che, sempre grazie al team Van Amersfoort, piazza Stef Dusseldorp sul secondo gradino del podio. Rahel Frey salva l'onore della Mercedes, conquistando un importante podio per il team Zeller. La pilotessa svizzera dimostra un grande potenziale e consistenza in gara, battendo Rafael Suzuki, che la precedeva in griglia di partenza, e rovinando la tripletta ai motori VW. Fantastica prestazione per Bernd Herndlhofer che conclude al settimo posto dopo una partenza dal fondo gruppo per un problema occorso gli in qualifica. In zona punti

l'esordiente Markus Pommer, sesto alle spalle di Marco Oberhauser e Max Nilsson. Incredibile in gara 2 il risultato per Stef Dusseldorp, che vincendo la corsa si porta in vetta alla graduatoria di campionato con 19 punti. Una prova decisamente positiva quella del pilota olandese, che dopo aver inseguito il compagno di squadra Vanthoor nelle qualifiche e nella prima gara, ha approfittato di un problema del belga in questa manche per vincere, segnando anche il giro veloce, e proiettarsi in vetta alla classifica con 19 punti. Sul podio salgono Bernd Herndlhofer, primo portacolori Mercedes, che qui non ha brillato per competitività nei confronti di Volkswagen, e Rafael Suzuki, che rispetto alla prima manche scambia la sua posizione con Rahel Frey, rimasta ai piedi del podio. Solo undicesimo il poleman Vanthoor che già nei primi metri di corsa aveva perso posizioni transitando quinto alla prima curva, è stato anche penalizzato per partenza anticipata, concludendo la gara fuori dalla zona punti. Sanzioni dalla direzione gara anche per Nicolas Marroc ed Adderly Fong. Prossimo appuntamento per la serie tedesca il 23 maggio sulla pista del Nurburgring, in occasione della storica 24 Ore Turismo.



Stef Dusseldorp guida il gruppo a Oschersleben

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 12 aprile 2009

- 1 - Laurens Vanthoor (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - 18 giri in 31'01"316
- 2 - Stef Dusseldorp (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - 2"607
- 3 - Rahel Frey (Dallara 307-Mercedes) - Zeller - 9"436
- 4 - Rafael Suzuki (Dallara 307-Volkswagen) - Performance - 12"722
- 5 - Marco Oberhauser (Dallara 307-Mercedes) - Neuhausner - 21"446
- 6 - Markus Pommer (Dallara 307-Mercedes) - Zetti Sportsline - 22"808
- 7 - Bernd Herndlhofer (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - 23"110
- 8 - Max Nilsson (Dallara 307-Mercedes) - SRT - 29"840
- 9 - Adderly Fong (Dallara 307-Volkswagen) - Performance - 30"267
- 10 - Sergey Chukanov (Artech 24-Opel) - ArtLine - 44"446
- 11 - Shirley Van der Lof (Dallara 307-Mercedes) - Zetti Sportsline - 45"067
- 12 - Vladimir Semerov (Dallara 307-Mercedes) - Zyxel RRT - 45"368
- 13 - Francesco Lopez (Dallara 304-Opel) - Woss - 46"195
- 14 - Mika Vahamaki (Dallara 304-Opel) - ADRF - 49"101
- 15 - Victor Shaitar (Artech 24-Opel) - ArtLine - 55"900
- 16 - Nikolay Martsenko (Dallara 304-Opel) - Jenichen - 1'05"097
- 17 - Nico Monien (Dallara 307-Mercedes) - Zetti Sportsline - 1'06"898
- 18 - Gary Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 1'10"308
- 19 - Luca Iannaccone (Dallara 304-Opel) - Leipert - 1 giro

Ritirati

- 2 giri - Nicolas Marroc (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience
- 0 giri - Willi Stendl (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik
- 0 giri - David Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience

Giro veloce: Laurens Vanthoor - 1'21"785

L'ordine di arrivo di gara 2, venerdì 13 aprile 2009

- 1 - Stef Dusseldorp (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - 22 giri in 30'16"978
- 2 - Bernd Herndlhofer (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - 11"123
- 3 - Rafael Suzuki (Dallara 307-Volkswagen) - Performance - 17"473
- 4 - Rahel Frey (Dallara 307-Mercedes) - Zeller - 20"520
- 5 - Max Nilsson (Dallara 307-Mercedes) - SRT - 32"760
- 6 - Willi Stendl (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - 35"514
- 7 - Markus Pommer (Dallara 307-Mercedes) - Zetti Sportsline - 39"896
- 8 - Nico Monien (Dallara 307-Mercedes) - Zetti Sportsline - 42"515
- 9 - Gary Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 42"915
- 10 - Vladimir Semerov (Dallara 307-Mercedes) - Zyxel RRT - 43"805
- 11 - Laurens Vanthoor (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - 43"978
- 12 - Shirley Van der Lof (Dallara 307-Mercedes) - Zetti Sportsline - 59"863
- 13 - Nicolas Marroc (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 1'00"575
- 14 - Adderly Fong (Dallara 307-Volkswagen) - Performance - 1'13"665
- 15 - Sergey Chukanov (Artech 24-Opel) - ArtLine - 1'15"757
- 16 - Francesco Lopez (Dallara 304-Opel) - Woss - 1'18"882
- 17 - Mika Vahamaki (Dallara 304-Opel) - ADRF - 1'20"036
- 18 - Victor Shaitar (Artech 24-Opel) - ArtLine - 1 giro
- 19 - Marco Oberhauser (Dallara 307-Mercedes) - Neuhausner - 1 giro
- 20 - Nikolay Martsenko (Dallara 304-Opel) - Jenichen - 1 giro
- 21 - Luca Iannaccone (Dallara 304-Opel) - Leipert - 3 giri

Non Partito

David Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience

Giro veloce: Stef Dusseldorp - 1'21"575

Il campionato

1. Dusseldorp 19 punti; 2. Vanthoor 13; 3. Frey & Suzuki 11; 5. Herndlhofer 10; 6. Pommer & Nilsson 5; 8. Oberhauser 4; 9. Steindl 3; 10. Monien 1.



Il podio di gara 1

La doppietta di Vergne

Due pole e due vittorie. La stagione non poteva iniziare meglio per Jean-Eric Vergne che sul circuito di Nogaro ha colto due successi nella prima prova del campionato West European di F.Renault. Il francese, pilota Red Bull, del team SG in gara 1 è partito dal palo e con pista bagnata non si è fatto sorprendere girando in testa alla prima curva davanti a Monras, Valente, Storey, Azzam e Costa. Nel corso del 1° giro si è ritirato Borget mentre Vergne ha spinto forte guadagnando 1" ad ogni tornata. La corsa è proseguita senza sorprese fino all'uscita di pista di Storey, quarto. Al 12° dei 17 giri in programma, Azzam ha passato Valente, che ha aveva commesso un errore, guadagnando il terzo gradino del suo primo podio in carriera. Ma Vergne e Monras avevano un ritmo infernale per tutti gli altri: basti pensare che Azzam, terzo, ha rimediato un giro di distacco! La seconda corsa, con asfalto asciutto, ha visto nuovamente Vergne in pole mentre Costa, secondo, è stato retrocesso in ultima piazza per irregolarità tecnica alla sospensione. Vergne al via si è portato

in testa davanti ad Abelli, Monras e Pic. Quest'ultimo ha però ricevuto un drive-through cedendo la posizione a Breyse. Notevole la rimonta di Costa che da ultimo al 4° giro è transitato ottavo salendo poi quarto fino a raggiungere Monras all'ultimo giro. Ma le posizioni non sono cambiate.



Miki Monras

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 12 aprile 2009

- 1 - Jean Eric Vergne - SG - 25'57"153
- 2 - Miki Monras - SG - 4"400
- 3 - Ramez Azzam - SG - 1 giro
- 4 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 1 giro
- 5 - Arthur Pic - SG - 1 giro
- 6 - Nathanel Berthon - Epsilon Euskadi - 1 giro
- 7 - Julien Abelli - SG - 1 giro
- 8 - Kevin Breyse - SG - 1 giro
- 9 - Benjamin Lariche - Pole Services - 1 giro
- 10 - Carlos Munoz - Epsilon Euskadi - 1 giro
- 11 - Daniel Harout - Lycee Nogaro - 1 giro

Giro più veloce: Miki Monras 1'36"686

Ritirati
Bastien Borget
Dominic Storey
Gregoire Demoustier
Hugo Valente

Giro più veloce: Adrian Quaife-Hobbs - 1:38.989

L'ordine di arrivo di gara 2, lunedì 13 aprile 2009

- 1 - Jean Eric Vergne - SG - 27'00"754
- 2 - Julien Abelli - SG - 5"201
- 3 - Miki Monras - SG - 6"442
- 4 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 6"875
- 5 - Kevin Breyse - SG - 11"162
- 6 - Dominic Storey - SG - 14"766
- 7 - Nathanael Berthon - Epsilon Euskadi - 16"517
- 8 - Benjamin Lariche - Pole Services - 25"803
- 9 - Bastien Borget - Pole Services - 26"291
- 10 - Ramez Azzam - SG - 26"680
- 11 - Hugo Valente - SG - 29"095
- 12 - Arthur Pic - SG - 29"739
- 13 - Daniel Harout - Lycee Nogaro - 36"267
- 14 - Carlos Munoz - Epsilon Euskadi - 1 giro

Giro più veloce: Arthur Pic 1'24"437

Ritirati
Gregoire Demoustier

Il campionato

1. Vergne 32; 2. Monras 23; 3. Abelli, Costa 16; 5. Azzam 11; 6. Berthon, Breyse 9; 8. Pic 7; 9. Storey, Lariche 5.



Antonio Felix Da Costa

Motopark non ha rivali

di Marco Cortesi

Non c'erano dubbi, nella prova di apertura del campionato North European di F.Renault, che il team Motopark, il quale schiera qualcosa come otto monoposto, non facesse la parte del leone. Le Tatuus della squadra di Oschersleben, sul circuito di Zandvoort hanno fatto incetta di coppe conquistando in entrambe le corse le prime tre posizioni. Nella gara di apertura del campionato, l'ha spuntata Adrian Quaife-Hobbs, pilota inglese che nel 2008 ha gareggiato nella serie italiana della categoria con BVM Minardi disputando anche la Eurocup. Quaife-Hobbs, autore anche del giro più veloce oltre che della pole, ha controllato con facilità la prima posizione dall'inizio alla fine, precedendo i compagni

Antonio Felix Da Costa e il brillante debuttante Kevin Magnussen, autori di un bel duello accesi all'ultima tornata. A seguire si è piazzato Juan Jacobo, mentre Nigel Merker ha chiuso in quinta posizione interrompendo il dominio Motopark e precedendo Marco Sorensen e Daniel De Jong. Toomas Heikkinen, ottavo, ha poi preso il via dalla pole position di gara 2, grazie all'inversione dei primi 8. In questa prova, da registrare la vittoria di Da Costa. Dopo una brillante partenza, il portoghese è andato a vincere approfittando della serrata battaglia alle sue spalle tra Magnussen e Sorensen, oltre che delle penalità distribuite dalla direzione gara. In quarta posizione, ha concluso il polesitter di giornata, Toomas Heikkinen, davanti a Daniel De Jong e Arnold Neveling.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 12 aprile 2009

- 1 - Adrian Quaife-Hobs - Motopark - 16 giri 26:43.978
- 2 - Felix Da Costa - Motopark - 7.949
- 3 - Kevin Magnussen - Motopark - 9.399
- 4 - Juan Jacobo - Motopark - 20.151
- 5 - Nigel Melker - MP Motorsport - 24.632
- 6 - Marco Sorensen - Motopark - 24.777
- 7 - Daniel De Jong - MP Motorsport - 26.909
- 8 - Toomas Heikkinen - Koiranen - 27.424
- 9 - Arnold Neveling - SL Formula - 27.815
- 10 - Bart Hylkema - Motopark - 28.563
- 11 - Kevin Korjus - TT Racing - 29.033
- 12 - Jesse Laine - Koiranen - 35.234
- 13 - Julian Eisenreich - Jedi- Racing Team - 35.428
- 14 - Jakub Knoll - Krenek - 54.770
- 15 - Mathijs Harkema - van Amersfoort - 1:01.781
- 16 - Daniel Aho - Koiranen - 1:04.323
- 17 - Luis Sa Silva - Krenek - 3 giri
- 18 - Jimmy Eriksson - Motopark - 12 giri
- 19 - Karl Oscar Liiv - TT Racing - 12 giri
- 20 - Luis Derani - Motopark - 14 giri
- 21 - Dominik Brinkmann - Brinkmann - 16 giri

Giro più veloce: Adrian Quaife-Hobbs - 1:38.989

L'ordine di arrivo di gara 2, lunedì 13 aprile 2009

- 1 - Antonio Felix Da Costa - Motopark - 16 giri 26:40.492
- 2 - Kevin Magnussen - Motopark - 5.672
- 3 - Marco Sorensen - Motopark - 6.188
- 4 - Toomas Heikkinen - Koiranen - 12.174
- 5 - Bart Hylkema - Motopark - 12.451
- 6 - Daniel De Jong - MP - 16.638
- 7 - Arnold Neveling - SL Formula - 19.958
- 8 - Kevin Korjus - TT Racing - 20.879
- 9 - Daniel Aho - Koiranen - 21.620
- 10 - Julian Eisenreich - Jedi - 27.490
- 11 - Juan Jacobo - Motopark - 27.762
- 12 - Jesse Laine - Koiranen - 36.751
- 13 - Jakub Knoll - Krenek - 42.081
- 14 - Luis Derani - Motopark - 51.574
- 15 - Karl Oscar Liiv - TT Racing - 53.602
- 16 - Nigel Melker - MP - 54.266
- 17 - Adrian Quaife-Hobbs - Motopark - 1 giro
- 18 - Jimmy Eriksson - Motopark - 4 giri

Giro più veloce: Adrian Quaife-Hobbs - 1:38.336

Ritirati

- Louis Da Silva - 8° giro
- Mathijs Harkema - 14° giro
- Dominik Brinkmann - 17°

Nico Muller traccia il solco

di Antonio Caruccio

Pole e vittoria per Nico Muller del team Jenzer nel primo appuntamento stagionale del campionato svizzero di Formula Renault 2000 sulla pista di Digione che si è imposto con autorità nelle due gare di Digione. Per il pilota svizzero del team Jenzer si tratta della quarta affermazione in carriera dopo i successi dello scorso anno di Spa e Hockenheim. Buon weekend per il team italiano CO2 che ha raccolto due secondi posti con Thiemo Storz mentre i tra i nostri piloti il migliore è risultato Giovanni Venturini, terzo e quarto, già messosi in luce nella prova del campionato italiano.

Al via di gara 1, Muller tiene la testa del gruppo davanti a Fabien Thuner, mentre Storz in terza posizione guida il duo CO2 con il compagno Venturini. Esce di scena al secondo giro Eddie Cheever, con Eddy Roosens che scivola a fondo gruppo. Chiude la top 5 momentanea il cileno Martin Scuncio, seguito da Alberto Cola, Giacomo Barri e Thomas Amweg. Nel corso del settimo giro Storz supera Thuner per la seconda posizione alle spalle di Muller, già solitario al vertice. Alla tornata successiva Barri supera Cola per la sesta posizione. Thuner perde due posizioni al decimo passaggio in favore della coppia CO2, come anche Barri che transita ottavo. Sale in classifica Scuncio, quinto, come anche il piemontese Federico Gibbin, che ha agguantato la top ten. Colpo di scena al tredicesimo giro con due protagonisti, Barri e Thuner che non concludono la corsa per un contatto, regalando posizioni importanti ai loro inseguitori. Chiude al quarto posto Cola, molto costante sul ritmo gara come il connazionale Gibbin, ottavo. Cram riesce a piazzare nella zona alta della classifica la monoposto di Matteo Davenia, nono, pur avendo il rimpianto di un Barri molto competitivo. Quartetto tutto ita-

liano con Andrea Amici, Antonio Loprieno, Francesco Baroni e Stefano Carlet che occupano le posizioni dalla dodicesima alla quindicesima. Questi gli altri italiani: Christian Mancinelli (19°), Marco Spiga (20°), Giovanni Nappi (22°) e Federico Miccoli (23°).

Nico Muller si impone poi anche in gara 2 catapultandosi con prepotenza al vertice della classifica. Ottima seconda posizione per Thiemo Storz, secondo alla bandiera a scacchi, che ha preceduto Fabien Thuner, più incisivo rispetto alla prima corsa che lo aveva visto ritirarsi nelle fasi conclusive. Ai piedi del podio ha terminato Giovanni Venturini, sempre molto costante in questo suo esordio nella serie elvetica con il team di Ezio Cosmai. Sesta posizione per Stefano Carlet, che regala al team, Lincrace un'ottima performance che ripaga la squadra della parziale delusione di inizio stagione a Monza lo sorso fine settimana nella serie Renault Italia. Buona gara ancora una volta per tre alfieri italiani, Federico Gibbin, Andrea Amici e Matteo Davenia, che hanno concluso nelle posizioni dalla nona alla undicesima, portando a termine una bella corsa di rimonta, come Giovanni Nappi, tredicesimo al traguardo dopo la partenza dalla ventesima posizione. Alberto Cola e Giacomo Barri hanno concluso oltre la zona punti, in sedicesima e diciassettesima piazza. Barri al via era salito al secondo posto che aveva mantenuto fino a due giri dal termine, quando la foratura ad un pneumatico posteriore destro l'ha messo fuori gioco. Oltre al danno arriva la beffa per il pilota del team Cram, che viene penalizzato a fine gara per partenza anticipata. Gli ultimi italiani al traguardo sono stati, oltre la ventesima piazza, Marco Spiga, Christian Mancinelli e Antonio Loprieno. Amaro ritiro invece per Francesco Baroni, del team Emmebi, e Federico Miccoli, della squadra Dueppi.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 11 aprile 2009

- 1 - Nico Muller - Jenzer - 14 giri 17'58"038
- 2 - Thiemo Storz - CO2 - 12"533
- 3 - Giovanni Venturini - CO2 - 12"669
- 4 - Alberto Cola - Alko - 21"754
- 5 - Joel Volluz - Daltec - 23"488
- 6 - Zoel Amberg - Jenzer - 24"349
- 7 - Martin Scuncio - CO2 - 24"576
- 8 - Federico Gibbin - Viola - 26"171
- 9 - Matteo Davenia - Cram - 28"807
- 10 - Antonin Borga - Bossy - 31"198
- 11 - Steve Gerard - SG - 32"018
- 12 - Andrea Amici - Dueppi - 36"512
- 13 - Antonio Loprieno - Emmegi - 40"401
- 14 - Francesco Baroni - Emmebi - 40"747
- 15 - Stefano Carlet - Lincrace - 41"921
- 16 - Jaka Marinsek - Plamtex - 44"524
- 17 - Marcelo Conchado - Galuppo - 52"503
- 18 - Philipp Witzany - Advance - 57"477
- 19 - Christian Mancinelli - Lincrace - 57"686
- 20 - Marco Spiga - Emmegi - 1'00"906
- 21 - Eddy Roosens - Speed - 1'00"990
- 22 - Giovanni Nappi - Dueppi - 1'07"698
- 23 - Federico Miccoli - Dueppi - 1'09"855
- 24 - Kurt Bohlen - Daltec - 1'16"652
- 25 - Fabien Thuner - Jenzer - 1 giro
- 26 - Giacomo Barri - Cram - 1 giro
- 27 - Frank Sunjtjens - Speedlover - 3 giri
- 28 - Thomas Amweg - Bernoise - 3 giri

Ritirati

- 9 giri - Jakub Horak - Palmi
6 giri - Habjan Matevz - Plamtex
1 giro - Eddie Cheever - Jenzer - 1'16"700

Giro veloce: Nico Muller - Jenzer - 1'15"931

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 12 aprile 2009

- 1 - Nico Muller - Jenzer - 17 giri 21'55"381
- 2 - Thiemo Storz - CO2 - 2"652
- 3 - Fabien Thuner - Jenzer - 3"796
- 4 - Giovanni Venturini - CO2 - 4"779
- 5 - Zoel Amberg - Jenzer - 10"409
- 6 - Stefano Carlet - Lincrace - 14"130
- 7 - Martin Scuncio - CO2 - 14"212
- 8 - Antonin Borga - Bossy - 15"859
- 9 - Federico Gibbin - Viola - 22"186
- 10 - Andrea Amici - Dueppi - 22"351
- 11 - Matteo Davenia - Cram - 31"409
- 12 - Frank Sunjtjens - Speedlover - 33"177
- 13 - Giovanni Nappi - Dueppi - 33"273
- 14 - Eddie Cheever - Jenzer - 33"294
- 15 - Philipp Witzany - Advance - 33"324
- 16 - Alberto Cola - Alko - 38"378
- 17 - Giacomo Barri - Cram - 41"095
- 18 - Marcelo Conchado - Galuppo - 43"082
- 19 - Steve Gerard - SG - 45"200
- 20 - Jakub Horak - Palmi - 55"371
- 21 - Marco Spiga - Emmegi - 56"165
- 22 - Christian Mancinelli - Lincrace - 56"462
- 23 - Antonio Loprieno - Emmegi - 1'18"068
- 24 - Kurt Bohlen - Daltec - 1 giro
- 25 - Jaka Marinsek - Plamtex - 4 giri

Ritirati

- 11 giri - Thomas Amweg - Bernoise
10 giri - Federico Miccoli - Dueppi
8 giri - Francesco Baroni - Emmebi

Non partiti

- Joel Volluz - Daltec
Eddy Roosens - Speed
Habjan Matevz - Plamtex

Giro veloce: Nico Muller - Jenzer - 1'16"066

Nico Muller





Terra di promesse

Non ci sarà più la carica dei 50, ma la Eurocup di F.Renault presenta un plateau di iscritti di alto livello. Come d'abitudine. Sul terreno del circuito di Catalunya, a una trentina di chilometri da Barcellona, si sfideranno questo fine settimana 27 piloti che cercheranno di tenere alto lo spettacolo. Ancora abbiamo negli occhi le imprese del 2008 di Valtteri Bottas (poi laureatosi campione), Daniel Ricciardo, Andrea Caldarelli e Roberto Merhi che diedero vita a una serie di gare pazzesche. E oggi tutti saliti di categoria. Di sicuro non saranno da meno Jean Eric Vergne e Miki Monras, punte della SG Formula, Antonio Felix Da Costa e Adrian Quaife-Hobbs del Motopark, Albert Costa di Epsilon Euskadi, Johan Jokinen di Iquick, Genis Olive e Nico Muller di Jenzer e il nostro Daniel Mancinelli con One Racing. Si annuncia un weekend particolarmente interessante, nel quale potrebbero emergere anche piloti al debutto nella categoria come Arthur Pic e Kevin Magnussen che nei test invernali sono andati fortissimo, mettendosi in luce anche nelle prime corse dei campionati WEC e NEC. L'Italia sarà rappresentata dalla One Racing di Fabiano Belletti che porterà due monoposti per Mancinelli e il rookie Federico Scionti, 16enne da tenere d'occhio. Manca invece la BVM Minardi, che ormai era divenuta una presenza fissa nel panorama europeo.



Gli iscritti

SG Formula

Motopark

Epsilon Euskadi

Fortec

Epsilon Sport

MP Motorsport

Krenek

Iquick

One Racing

Jenzer

Jean Eric Vergne – Miki Monras – Hugo Valente – Arthur Pic – Dominic Storey

Antonio Felix Da Costa – Marco Sorensen – Juan Jacobo – Adrian Quaife Hobbs – Kevin Magnussen

Nathanael Berthon – Carlos Munoz – Albert Costa – Miguel Otegui

Kevin Kleveros

Luciano Bacheca

Nigel Melker – Daniel De Jong

Adam Kout – Jakub Knoll

Johan Jokinen – Patrick Kronenberger

Daniel Mancinelli – Federico Scionti

Genis Olive – Nico Muller – Fabien Thuner

Alla conquista



DI Leopoldo Canetoli

In un momento difficile per tutto il mondo dell'auto, poteva sembrare un anno impossibile per il campionato FIA GT, tra l'altro trovatosi di fronte a cambi regolamentari importanti. Invece, Stéphane Ratel, il gran capo della SRO, non solo ha lanciato il programma della creazione di una serie iridata, ma è riuscito a presentare ai "test days" del Paul Ricard un lotto record di 49 vetture appartenenti alle varie categorie, che si sono alternate in una due giorni di prove abbastanza intensa. Tre-

dici le macchine GT1 in pista, se contiamo anche le tre vetture in configurazione 2010, che quindi non prenderanno punti quest'anno: le due Ford GT e la Nissan. A sfidare le Maserati MC12 alla loro ultima stagione, ma schierate da un team veramente professionale e con equipaggi di eccellenza, quattro competitive Corvette e altrettante Saleen, sempre molto forti. Sarà una bella battaglia. In GT2, ancora lotta aperta tra le Ferrari e le Porsche, con le vetture tedesche molto migliorate che hanno dimostrato tutto il loro potenziale vincendo le prime gare oltre Atlan-

tico. Le Ferrari 430, ancora una volta depotenziate per gli equilibri con il regolamento ACO, soffriranno la loro parte se è vero che nelle prove di Le Castellet sono andate più piano delle vetture GT3. A proposito di questa categoria, in netta espansione (come già riportato sui nostri Magazine), sarà tutta da vedere la lotta tra le due nuove tedesche arrivate, le bellissime Audi R8 e le BMW Alpina che dovranno misurarsi anche loro con Ferrari, Porsche, Aston Martin, Corvette, Viper, Jaguar, Lamborghini e Morgan.

segue a pag 16 ▶

ta del mondo



*In bella mostra nei test
di Le Castellet la Nissan GT-R
e le due Ford GT in
configurazione 2010*

I test francesi hanno anche rappresentato l'occasione per il promoter della SRO Stephane Ratel di presentare il progetto del Mondiale FIA per le vetture GT: una sorta di Mondiale Marche di tanti anni fa...Questi i passi che si dovranno compiere per avere la titolazione: entro il mese di giugno 2009 la SRO presenterà al FIA Motor Sport Council il regolamento sportivo; entro ottobre sarà a disposizione il calendario; entro novembre chiusura delle iscrizioni. A dicembre, ci sarà la presentazione della lista dei concorrenti da parte della FIA e il lancio ufficiale a Monte-Carlo. Infine, a marzo 2010 la prima prova in Argentina, già fissata sul circuito di Potrero de los Funes. Per non sovrapporsi alla Le Mans Series e cercare di garantirsi una copertura televisiva adeguata, il campionato FIA GT sarà imperniato su due gare per weekend di un'ora ciascuna, con la prima che in pratica sarà una sorta di qualificazione per la seconda, che stabilirà l'unico vincitore dell'evento. Due saranno i piloti per equipaggio, una la sosta per il cambio gomme, obbligatoria per ogni gara. Le vetture potranno essere sviluppate da un costruttore indipendente (sempre comunque soggette al "balance of performance" un esame delle prestazioni con eventuali correttivi) e per il 2010 saranno ammessi solo sei costruttori (tre sono già scontati, Ford, Nissan e Lamborghini) con due team ciascuno per un totale massimo di 24 vetture: due per squadra.

Il motivo di queste limitazioni è anche economico perché la SRO si occuperà di sostenere le trasferte extra europee, per un calendario che avrebbe già ricevuto le adesioni di circuiti in Argentina, Australia, Gran Bretagna, Italia, Portogallo, Germania, Belgio (con la 24 Ore di Spa), Romania, Russia, Bulgaria, Sud Africa ed Emirati Arabi. Dodici prove in 12 paesi diversi, in 5 continenti. Per ora è previsto un solo costruttore di pneumatici (Michelin), come già accade negli altri Mondiali FIA con Bridgestone, Pirelli e Yokohama, fornitori rispettivamente di F.1, Rally e WTCC. Gabriele Cadringher, rappresentante della FIA, ha confermato l'investitura di Mondiale per il FIA GT, sempre che Ratel sia in grado di presentare un calendario di almeno 10 prove in almeno tre continenti diversi. La Federazione Internazionale vigilerà e aiuterà Ratel, fiduciosa che almeno 18 vetture saranno al via già dal primo anno.

➔ Le tappe da affrontare per ottenere lo status iridato

OTTOBRE 2009

La presentazione del calendario

NOVEMBRE 2009

La chiusura delle iscrizioni.

DICEMBRE 2009

La presentazione della lista dei concorrenti da parte della FIA

Il lancio ufficiale a Monte Carlo.

MARZO 2010

La prima prova in Argentina a Potrero de los Funes.

➔ Come cambieranno le regole

- Due gare per weekend di 1 ora
- La prima corsa è una qualifica per la seconda
- Ci sarà un solo vincitore, quello di gara 2
- Due i piloti per ogni vettura
- Una sosta unica in ogni gara per il cambio gomme
- Ammissione di non più di sei costruttori, con due team ciascuno



Stephane Ratel



La Maserati di Bertolini-Bartels



La Corvette di Olivier Panis

Il debutto Primi giri per la Maserati Gran Turismo MC

Debutto ufficiale per la nuova coupè da competizione della Casa del Tridente che vedremo in pista nella seconda parte della stagione del FIA GT. Alla Maserati, per fortuna, nelle competizioni credono ancora. E sostengono che le competizioni rappresentano da sempre il banco di prova più severo per testare soluzioni da applicare sulla produzione di serie. È in pista, sottolineano, che si verificano affidabilità e performance, è in gara che si sperimentano tecnologie e materiali. Ed è quindi in circuito che Maserati ha deciso di esaltare l'innata vocazione sportiva della sua Gran Turismo S creando la Maserati Gran Turismo MC, che abbiamo visto in anteprima al Paul Ricard in occasione dei Media Days FIA GT. La vettura, derivata dalla MC Concept già presentata lo scorso settembre a Monza, a sua volta sviluppata sulla base della Gran Turismo S dotata di cambio elettro-attuato, aveva già partecipato il 17 e 18 marzo al cosiddetto "Balance of Performance", due giorni di prove organizzate dalla SRO sempre al Paul Ricard, al fine di analizzare ed equilibrare le prestazioni dei modelli che disputeranno la GT4 European Cup. Infatti, una di queste vetture, schierata da un team privato, prenderà parte ad alcune gare del GT4 già nella seconda parte della stagione. È prevista la realizzazione di una serie limitata di Maserati Gran Turismo MC destinate a gentleman driver che vorranno affrontare nel 2010 la GT4 European Cup o i vari campionati nazionali, con consegne a partire dal mese di ottobre 2009. A partire dal 2010 la Maserati intende organizzare nuovamente un Trofeo monomarca in ambito europeo con vetture che avranno alcuni contenuti specifici che le distingueranno da quelle versione GT4. La vettura è stata sviluppata principalmente da Andrea Bertolini, il collaudatore da corsa della Casa, che è stato affiancato da Thomas Cremonini, collaudatore delle vetture di produzione. Ma anche Michael Bartels e Ivan Capelli hanno potuto apportare valutazioni tecniche sulla nuova nata. Livrea bianca, la MC ha girato a lungo al Ricard, affidata alle mani esperte di Bertolini. La linea è affascinante, il motore V8 4691cc ha potenza e coppia non dichiarate, ma un rapporto peso/potenza di 3,4 kg per CV. Anche il peso non è stato dichiarato (si dice sotto i 1400 kg), ma soprattutto in questa direzione si dovrà lavorare per rendere sempre più competitiva la vettura che conta su un cambio a 6 rapporti posteriore con schema transaxle ad azionamento elettroidraulico con palette al di sotto del volante. I pneumatici sono Pirelli (che è la monogomma imposta nel GT4), il costo della vettura pronta per le corse è stato fissato in 135 mila euro più IVA.

Gli iscritti alla stagione 2009

GT1

1	Vitaphone Racing	Bertolini-Bartels	Maserati MC 12
2	Vitaphone Racing	Ramos-A.Muller	Maserati MC 12
3	Selleslagh Racing	Longin-Biagi	Corvette Z06
4	Peka Racing	Kumpen-Hezemans	Corvette Z06
9	DKR Engineering	Panis-Debard	Corvette Z06
11	Full Speed Racing	Lemeret- Monfardini	Saleen S7
13	Full Speed Racing	Orts- Walchofer	Saleen S7
14	K Plus K Motorsport	Wendlinger-Sharp	Saleen S 7
18	K Plus K Motorsport	Lacko - X	Saleen S7
19	Luc Alphand Adv.	Maassen-Moreau	Corvette Z06
35	Nissan Motorsports	Krumm-Turner	Nissan GT-R
40	VDS Racing Team	Leinders-Kuppens	Ford GT
44	Matech GT Racing	Mutsch- X	Ford GT

GT2

50	AF Corse	Bruni-Vilander	Ferrari F 430
51	AF Corse	Barba-Cadei	Ferrari F 430
55	CRS Racing	Niarchos-Mullen	Ferrari F 430
56	CRS Racing	Kirkaldy-Bell	Ferrari F 430
59	Trackspeed	Sugden-Ashburn	Porsche 997
61	Prospeed	Collard-Westbrook	Porsche 997
77	BMS Scuderia Italia	Heyer-Romanini	Ferrari F 430
78	BMS Scuderia Italia	Malucelli-Ruberti	Ferrari F 430
88	Reiter Engineering	Thurn und Taxis-Rich	Lamborghini Gallardo
95	Pecom Racing	Russo-Companc	Ferrari F 430
97	Brixia Racing	Lucchini- X	Porsche 997



Diego Romanini al box della BMS Scuderia Italia



Alessandro Bonetti, sicuro protagonista con la Ferrari F430

Riparte la sfida Ferrari-Porsche

di Alfredo Filippone

L'International GT Open ha scelto Imola per l'avvio della quarta edizione di una serie che ha sempre visto brillare vetture, team e piloti italiani. Quasi un omaggio a chi ha contribuito a fare della serie di Jesús Pareja la miglior vetrina per GT2 e GT3 in Europa. Dovrebbe essere così anche quest'anno, grazie alla ricetta vincente della International Open: il miglior rapporto costi/ritorni della categoria, un'ottima copertura televisiva (in Italia, dirette su Nuvolari, copiose repliche su Eurosport 2 e la francese Motors TV) e un'ambiente come una volta, rilassato e senza fronzoli. A Imola dovrebbero esserci una trentina di macchine: il balletto di uscite, new entries e ritorni che si verifica in

ogni campionato all'inizio di una nuova stagione, non sembra essere stato troppo influenzato dalla crisi, che comunque qualche sgambetto lo ha dato. Ne sa qualcosa il Playteam campione in carica che, perso lo sponsor principale poche settimane fa, ha visto i suoi programmi stravolti. Giambattista Giannoccaro sta lottando per essere comunque al via per permettere che Andrea Montermini possa difendere il titolo (Maceratesi, nel frattempo, ha lasciato le corse). Difficile parlare di favoriti prima di un primo responso della pista, ma spiccano alcuni nomi. In casa Ferrari, il Trotter Racing svizzero, già molto competitivo lo scorso anno, schiera una sola Ferrari, ma ha in Marcel Fässler e Joel Camathias (il ticinese, campione nel 2007, rientra) una coppia di

tutto rispetto. Bel colpo anche per l'EdilCris che con Alessandro Bonetti e Raffaele Gianmaria ha un equipaggio di punta temibile, risultato già il più veloce nei test a Imola. L'Advanced Engineering di Amato Ferrari schiera quattro vetture, tra cui quella di Michele Rugolo e Giacomo Ricci sarà da sorvegliare da vicino, mentre anche Cioci-Perazzini sono una bella coppia.

La concorrenza della Porsche sarà più agguerrita che mai, visto che la rappresentanza di Stoccarda si è rafforzata in quantità e qualità. L'Autorando continuerà a guidarne l'assalto, con Richard Lietz e Gianluca Roda, vice-campioni per un soffio l'anno scorso, cui si sono aggiunti i portoghesi Gíao-Couceiro, reduci dal Playteam. La Casa tedesca schiera quest'anno un secondo

team semi-ufficiale, l'IMSA Performance francese, con tre vetture e almeno due equipaggi di spicco, Narac-Pilet e Belloc-David. Completano lo schieramento in Super GT le esotiche Sun-Red, le ormai note supercar spagnole a motore Judd, sulle quali approda Matteo Cressoni. In GTS (cioè la GT3), maggior varietà tecnica e giochi molto aperti: sarà lotta fra le Lamborghini (soprattutto quelle della Mik Corse), le Aston Martin (quest'anno il Villois Racing schiera Wiser-Lancieri e Pettrini-Guerro), le rientranti Viper del team FR (ex-La Torre) e le Ferrari. Fra queste, appaiono già temibili le tre nuove F430 Scuderia del Kessel Racing, all'esordio full-time nella serie, con Livio-Bontempelli come equipaggio di punta.



La Porsche 997 RSR di Lietz e Roda



Il neo-laureato Michele Rugolo



Trottet con Marcel Fassler

A Imola riconosci dai numeri

SuperGT

3	Autorlando Sport	Lietz – Roda	Porsche 997 RSR
4	Autorlando Sport	Gião – Couceiro	Porsche 997 RSR
5	Trottet Racing	Fässler – Camathias	Ferrari F430
6	RT Edil Cris	Bonetti – Gianmaria	Ferrari F430
7	RT Edil Cris	TBA – TBA	Ferrari F430
8	Megadrive	Cioci – Perazzini	Ferrari F430
9	Advanced Engineering	Bamford – Griffin	Ferrari F430
10	Vittoria Competizioni	Krlev	Ferrari F430
11	Advanced Engineering	Garofano – Mapelli	Ferrari F430
12	Advanced Engineering	Rugolo – Ricci	Ferrari F430
14	Sun-Red	V.Fernández – Llobet	Sun-Red SR21
15	Sun-Red	O.Fernández – Cressoni	Sun-Red SR21
16	IMSA Performance	Narac – Pilet	Porsche 997 RSR
17	IMSA Performance	Balandras – Lecourt	Porsche 997 RSR
18	IMSA Performance	Belloc – David	Porsche 997 RSR
19	Easyrace	Del Monte – Zacchia	Ferrari F430

GTS

52	Roger Racing	Julia – Da Costa	Ferrari F430 GT3
53	Mik Corse	TBA – TBA	Lamborghini Gallardo
54	Mik Corse	TBA – TBA	Lamborghini Gallardo
55	FR Motorsport	Romagnoli – De Pasquale	Dodge Viper GT3
56	FR Motorsport	Sabatini – Zadotti	Dodge Viper GT3
57	Kessel Racing	Livio – Bontempelli	Ferrari F430 Scuderia
58	Kessel Racing	Earle – Kuzminykh	Ferrari F430 Scuderia
59	Kessel Racing	Peter – Boroniszewski	Ferrari F430 Scuderia
60	Fuchs Star Moto	Stanco – TBA	Ferrari F430 Scuderia
61	Villois Racing	Wiser – Lancieri	Aston Martin DBRS9
62	Villois Racing	Petrini – Guerrero	Aston Martin DBRS9
63	Scuderia Giudici	Giudici	Dodge Viper GT3
64	Scuderia Giudici	TBA	Dodge Viper GT3
67	Vittoria Competizioni	Horejsi	Ferrari F430 GT3
68	Aeffem	Ferraris – Baronio	Ferrari F430
69	Rossocorsa	TBA – TBA	Ferrari F430

*Pierluigi Martini
nel primo test
svolto a Vallelunga
con la Chrysler 300C
del team Zakspeed*



Il ritorno di Piero



il terribile

di Valerio Faccini
foto Actualfoto

Il regalo di compleanno più bello lo riceverà da se stesso. E che regalo... Pochissimi giorni prima del suo quarantottesimo anniversario, tornerà a correre in macchina. Per giunta sulla pista di casa. La cosa è ormai nota: Pierluigi Martini sarà al via del campionato Superstars il 19 aprile a Imola sull'argentea Chrysler 300C del team Zakspeed. Da un decennio completamente concentrato in un'attività imprenditoriale (si occupa della Master Martini - branca dell'azienda di famiglia Unigrà, fondata dal padre Luciano, con sedi in nove Paesi nel mondo), Piero a sorpresa ha deciso di ributtarsi nella mischia, smettendo giacca e cravatta per infilarsi, nei weekend, un abito intero di nomex con tante pecette ricamate cucite sopra.

- Quali motivazioni spingono un pilota a tornare alle corse dopo che per una decina d'anni aveva abbandonato tuta e casco in un armadio?

"La colpa, o il merito, è dei miei figli. Vivo a Imola e lo scorso anno loro frequentavano la locale scuola media. In occasione della gara del WTCC gli organizzatori coinvolsero le scuole della città invitando gli studenti in circuito nei giorni delle prove. A mia insaputa, i miei figli sono andati ad assistere alle prove libere e la sera, a casa, mi hanno detto: 'Papà, abbiamo visto che ci sono piloti vecchietti come te, perchè non ricominci a correre anche tu? Vorremmo vedere anche te in pista' Poi, la domenica siamo andati in autodromo assieme per le gare e nei giorni successivi ho cominciato a pensarci su. Dovete considerare che un pilota resta sempre tale, anche dopo il ritiro. Io ho la 'malattia' dentro di me. La voglia di andare forte c'è sempre. Ho anche considerato il fatto che non avevo mai corso in Turismo, nè ho mai partecipato a gare sprint ed avevo qualche curiosità da soddisfare in proposito".

- Questo per quanto riguarda le motivazioni del tuo ritorno. Ma come si è concretizzato l'accordo con Zakspeed?

"Conosco Dario Calzavara dai tempi in cui lui era uno dei responsabili della Pirelli ed ero un loro pilota, correndo in F.1 con quelle gomme. Ho parlato con lui del mio desiderio di tornare a pilotare e lui mi ha presentato Maurizio Flammini. Dopo di ch  sono stati loro a mettermi in contatto con Zakspeed e ad avallare l'accordo".

segue a pag 48

- Con quale spirito, con quali obiettivi, affronterai la stagione 2009?

“Non voglio dimostrare nulla. Voglio solo vedere se riesco a divertirmi ancora. Mi sento giovane, voglio verificare cosa corrisponde, in termini di pilotaggio, questa sensazione. E voglio fare contenti i miei figli. Sono sicuro che hanno già pianificato di seguirmi in gara ad Imola coi loro amici spostandosi in vari punti della pista”.

- Com'è andata la prima presa di contatto con la Chrysler a Vallelunga?

“Ho percorso una cinquantina di giri, cercando di capire la macchina, e di ‘mettermici’ assieme. Non ho forzato anche perché non avevo mai pilotato un'auto di quelle dimensioni e di quel peso. Questo credo sarà l'aspetto di maggior difficoltà da superare. Pur andandoci cauto, soprattutto nei curvoni veloci, a causa del peso, mi sono trovato a mio agio”.

- La tua carriera in F.1, legata per gran parte alla Minardi e brevemente alla Scuderia Italia, quindi a squadre piccole e prive di ambizioni di successo, è punteggiata però da guizzi eclatanti che hanno permesso di dare lustro alle tue capacità. Come la prima fila in qualifica a Phoenix nel 1990 al fianco di Senna, la vittoria alla 24 Ore di Le Mans con la BMW nel 1999. Ti capita di pensare ancora a quegli episodi positivi, da ascrivere senz'altro a tuo merito?

“Purtroppo lo scorrere del tempo fa dimenticare molte cose. Gli impegni di lavoro e la frenesia che caratterizza la vita quotidiana impediscono ai ricordi di riaffiorare. Ma confesso che a volte mi capita, quando mi abbandono e mi rilasso, magari prima di addormentarmi, di rivivere certi momenti belli che riguardano le corse”.

- Come vivesti il debutto in F.1 con Minardi, nel 1985, a 24 anni? Per quel periodo, distante anni luce dalla F.1 dei baby piloti di oggi, eri molto molto giovane...

“Avrei persino potuto e dovuto debuttare l'anno precedente.

Peccato che mi siano capitate tre botte di sfortuna una dietro l'altra che me l'hanno impedito. La prima: dopo aver vinto l'europeo di F.3 nel 1983 ero a tutti gli effetti un pilota Alfa Romeo, con tanto di contratto, avendo corso e vinto con quel motore. Ma l'Alfa si ritirò, cedendo il team a Benetton, e non se ne fece nulla. La seconda: avevo grosse, concrete possibilità di andare alla Brabham. Mi voleva Calisto Tanzi, patròn della Parmalat, sponsor principale della squadra inglese. Ma Bernie Ecclestone preferiva Ayrton Senna, che avrebbe portato un pool di sponsor brasiliani. Risultato del braccio di ferro Tanzi-Ecclestone: compagno di Piquet divenne Teo Fabi. Mi rivolsi allora a Ken Tyrrell, ma non fui in grado di trovare gli appoggi economici per soddisfare le sue richieste, così nel 1984 fui costretto a ripiegare sulle gare Endurance”.

- Perché decidesti dopo la prima stagione in F.1 di scendere un gradino e correre in F.3000?

“La prima stagione della Minardi fu costellata da poche soddisfazioni. La squadra era al debutto, il motore era nuovo e soffriva di parecchi problemi. C'era una sola vettura, la mia, per cui lo sviluppo non poteva essere rapidissimo. La dotazione di attrezzature e tecnologia era quella che era, ad esempio non avevamo la telemetria. Per Minardi fu facile scaricare le colpe della mancanza di risultati sul pilota, il sottoscritto, al debutto. Con la liquidazione che mi diede, nel 1986 corsi in F.3000 disputando un'ottima stagione. Pur disponendo di un'auto nuova solo a partire dalla quarta gara, non vinsi il titolo per due soli punti, conquistando due gare, realizzando pole e podii. Intanto la Minardi in F.1, con Andrea De Cesaris e Alessandro Nannini, nomi assai più quotati del sottoscritto, continuava a non fare risultati. Alla luce di quello, Giancarlo Minardi, a metà del 1988 con molta onestà mi richiamò al posto di Adrian Campos ammettendo che non avevo colpe per quanto accaduto nell'85. Alla prima gara della mia seconda stagione in Minardi arrivai sesto a



Pierluigi Martini si sitema nel suo nuovo "ufficio"

Detroit regalando il primo punto mondiale alla squadra di Faenza”.

- Ti avranno fatto una bella festa gli uomini del team. E quando conquistasti la prima fila in qualifica a Phoenix nel 1990, cosa successe?

“Fu una cosa incredibile. Sui circuiti cittadini potevamo colmare meglio il gap di prestazione dovuto ai pochi cavalli del motore Cosworth e così riuscimmo a partire in prima fila lì e dalla seconda ad Adelaide, in Australia, l'anno precedente. Quei risultati, ma anche gli arrivi a punti, portavano grandi emozio-

ni in squadra. Ero acclamato tanto quanto un pilota Williams o McLaren dopo una vittoria”.

- Parliamo della vittoria alla 24 Ore di Le Mans del 1999 con la BMW.

“Fu la ciliegina sulla torta. Da parecchio tempo prima avevo stabilito che avrei smesso di correre attorno ai 40 anni. Non mi sarebbe piaciuto arrivare oltre. A quell'epoca mio figlio Arturo aveva 1 anno, Maria Vittoria 3, fu naturale smettere, assecondando la mia stessa previsione ed il desiderio di stare maggiormente accanto ai miei bambini”.



Chi è Martini

Pierluigi Martini è nato a Lugo di Romagna il 23 aprile 1961. Terzo nel tricolore di F.3 nel 1982, il pilota ravennate s'è aggiudicato il titolo europeo della terza formula la stagione seguente con una Ralt Rt3-Alfa Romeo del team Pavesi. L'anno successivo ha corso in Endurance con la Lancia Lc2 ufficiale ed ha tentato invano (rottura del motore) la qualifica al GP d'Italia a Monza con la Toleman-Hart. Nel 1985 il debutto, insieme alla Minardi, in F.1. Il propulsore, un sei cilindri turbo, è realizzato dalla Motori Moderni di Carlo Chiti. La stagione è avara di soddisfazioni e Martini decide di fare un passo indietro (precursore di quel che farà, vent'anni dopo, Timo Glock) correndo per un paio di stagioni in F.3000. Nel 1986 il romagnolo conclude immediatamente alle spalle di Ivan Capelli, vincitore della serie. Nel 1988, a metà annata, Giancarlo Minardi lo richiama per sostituire Adrian Campos ed al rientro va a punti (6°) a Detroit. In totale, Martini ha disputato 118 GP di F.1 conquistando 18 punti, due quarti posti come miglior risultato. Tranne che per 16 GP, corsi al volante della Dallara della Scuderia Italia, Pierluigi è rimasto fedele alla Minardi ed è uscito dalla F.1 nel 1995. Nel 1999 ha vinto la 24 Ore di Le Mans con Yannick Dalmas e Joachim Winkelhock sulla BMW V12 Lmr. Ha partecipato alle due gare della GP Masters nel 2006, serie che riuniva gli ex piloti di F.1 over 45, purtroppo fallita poco dopo pochi mesi.



LA CURIOSITÀ UN CONO A FORMA DI... CASCO

Il suo casco bianco con la parte superiore della calotta di colore giallo ed i filetti verdi e rossi non s'è più visto in giro per le piste del mondo per parecchio tempo, ma era facilissimo da notare per gli avventori del centro commerciale Leonardo di Imola. La gelateria Driver, esercizio presente all'interno dello shopping center bolognese, è infatti a forma di casco, dipinto coi colori scelti da Pierluigi Martini. Proprietaria è la moglie di Piero, Sandra. "Oltre che una normale gelateria aperta al pubblico" spiega Martini "funge un po' da 'showroom' per i prodotti e le novità presentate dalla mia azienda, che realizza semilavorati a base liquida e prodotti per gelaterie".





Toro scatenato



di Marco Marelli

Il monarca a quattro ruote motrici più veloce del mondo è pronto. Quest'anno sono previste sei gare. La prima a Silverstone nel week end del primo maggio, l'ultima al Paul Ricard il primo week end di ottobre. Lamborghini e Blancpain si sono unite per creare un cocktail esplosivo ma anche molto esclusivo come i loro prodotti. Un matrimonio felice che organizzerà incredibili party per sei week end, assolutamente imperdibili sia per gli attori protagonisti sia per gli spettatori. La Lamborghini LP 560-4, opportunamente preparata

per questo trofeo, è quanto di meglio ci sia per cimentarsi in pista e per vedere delle grandi battaglie. Vera supercar, piace per la facilità con cui si lascia portare ma anche per le prestazioni che regala. La messa a punto e il regolamento curato dal management di Lamborghini è molto chiaro e dovrebbe garantire lotte avvincenti tra i partecipanti, per una spettacolarità fuori dal comune. Manfred Fitzgerald, direttore "brand and design" di Lamborghini, vero promotore di questo trofeo, vanta una grandissima esperienza, essendo nato professionalmente nel Motorsport e avendo una grandissima passione per le competizio-

ni: presupposti indispensabili per garantire un campionato vivace e appassionante.

A questo americano di 45 anni, nato in Germania nella base militare aeronautica di Rheinland, ci siamo rivolti per farci spiegare meglio come nasce e dove vuole arrivare il Lamborghini Blancpain Super Trofeo.

"L'idea di portare in pista le Lamborghini racconta Fitzgerald- ci ha sempre affascinato. Le nostre automobili sono vere supercar e come prestazioni sono eccezionali, quindi è assolutamente logico portarle in pista."

È la prima volta che il Toro avrà un Campionato monarca. ►

segue a pag 52



Manfred Fitzgerald, direttore Brand&Design di Lambor-

“Sì, se ne parlava già da molto ed ora i tempi sono maturi. Abbiamo realizzato trenta vetture e lo sponsor Blancpain si sposa ottimamente con il nostro prodotto e con le nostre idee. In più siamo riusciti a legarci con altri eventi come il DTM e il FIA GT, e questo mi riempie di soddisfazione. Ho iniziato nel DTM con Keke Rosberg e la Opel. Dal 1999 sono in Lamborghini. Racconto questi antefatti per sottolineare come questo programma sia stato oggetto di attenti studi sia da un punto di vista economico sia sportivo per il miglior risultato possibile. Oggi dopo dieci anni dall'idea siamo arrivati ai fatti nella condizione ottimale.”

Come funziona il regolamento?

“Le regole sono semplici. Per ogni vettura si potranno iscrivere uno o due piloti. Il venerdì prima della gara ci saranno due sessioni di prove della durata di 30 minuti, di cui una di qualificazione. La prima gara sarà il sabato poi la domenica altre due. Ogni gara durerà 40 minuti e i risultati ottenuti verranno sommati. Non ci saranno penalità con l'aggiunta di peso per chi si classificherà meglio. Le vetture non potranno essere modificate durante

la stagione. Tutte le parti importanti, motore, trasmissione, telaio verranno sigillate.”

Quanto costa partecipare?

“La vettura costa 200 mila euro tasse escluse. L'iscrizione è aperta a piloti privati con licenza sportiva internazionale A, B o C. Lamborghini avrà una sua vettura per vip guest. Durante le gare Lamborghini garantirà l'assistenza a tutti i team e ci sarà un'area ospitalità molto curata.”

Come avete sviluppato la vettura?

“Abbiamo lavorato in due direzioni: aumentare le prestazioni alleggerendo il più possibile, mettendo ad esempio parabrezza e vetri laterali in Makrolon ma al tempo stesso senza esagerare per non far aumentare troppo i costi, ed è per questo motivo che non abbiamo scelto i freni carboceramici. Poi molto è stato fatto sulla messa a punto aerodinamica per ottenere grandi performance.”

Quanto è importante il Motorsport?

“Tantissimo perché stimola e crea ottimi rapporti umani. L'ambiente delle corse, se sano, può dare tantissimo a tutti. Sono molto contento di questa nostra importante scelta.”



Il calendario 2009

1-3 maggio Silverstone

15-16 maggio Adria

26-28 giugno Norisring

23-25 luglio Spa-Francorchamps

18-20 settembre Barcellona

2-4 ottobre Paul Ricard

570 cavalli da domare

Entrare non è facile: la gabbia è invasiva. Il sedile è stretto. O forse siamo noi un po' troppo larghi... Per avviarla basta girare la chiave come una normale LP 560-4. Ma basta guardarsi attorno per capire che nulla è come sulla vettura di serie. L'abitacolo è spoglio. I vetri sono stati sostituiti da materiali ultraleggeri per ridurre al minimo il peso e quindi far diminuire il rapporto potenza/peso. Il motore ha dieci cavalli in più, sono ora 570 grazie a un impianto di scarico più aperto. Era la potenza di una buona vettura di F.1 degli anni '80. Il cambio è sempre il sei marce robotizzato con palette dietro il volante, con quella destra si sale di rapporto, con quella sinistra si scende. Dentro la prima, poi seconda e lasciando la corsia box si entra in pista. I primi due giri servono a prendere le misure, poi giù tutto. Stupisce l'inserimento in curva, la spinta quando si usa il motore tra i 6000 e gli 8000 giri ma soprattutto il carico aerodinamico. In cur-

va si va davvero veloci e grazie alle gomme slick la tenuta laterale è da...paura. I freni hanno diametro maggiorato dei dischi ma non sono carboceramici. La frenata è ugualmente sempre eccelsa e buona appare pure la risposta del pedale. Frenare in meno di 100 metri da 250 km/h obbliga a avere un buon impianto e questo lo è. La trazione integrale entusiasma perché c'è pochissimo sottosterzo. Nel curvone più impegnativo di Misano si superano i 240 km/h ma si guida sempre in totale sicurezza per il perfetto bilanciamento. Le frenate vengono ritardate il più possibile. Si cerca di uscire dalle curve sempre più veloci e nei brevi rettilinei è un attimo essere sempre ben oltre i 220 km/h. Non è difficile da portare anzi. La grande ala in carbonio posta sul cofano motore offre un grande carico per una dinamica inappuntabile. Cercando l'errore la LP Trofeo è sempre progressiva nelle sue reazioni e quindi appare pure sicura. Divertente, assai

veloce, è una vera automobile da corsa con cui ci si confronta molto ma molto volentieri. Facendo un confronto con la Porsche GT3 RS o con la Ferrari Challenge si hanno sensazioni completamente diverse. La Lamborghini dà l'idea di essere veramente su un altro pianeta, come se si stesse guidando una sport di classe nettamente più elevata. Insomma una vera automobile da competizione sia per il motore superpotente e iper reattivo sia per la posizione di guida arretrata e con un carico aerodinamico quasi degno di una Formula 1. La cosa poi più affascinante è che invita a un continuo confronto, a una continua sfida per arrivare alla piena padronanza. Come diceva Mario Andretti: "Quando tutto è sotto controllo vuole dire che si va troppo piano." Ecco, questa GT è affascinante perché porta oltre i limiti, o meglio continua sempre a mostrare infiniti orizzonti. Al pilota le doti e le capacità per sfruttarla al meglio.



Ruote nel



Frank Williams

L'uomo che non si arrende mai

di Carlo Baffi
foto Actualfoto

“È il mio negozio di dolci e se voglio mangiarli tutti, lo posso fare”. Così Sir Frank Williams ha definito, tempo fa, la Williams Grand Prix Engineering, ovvero la sua creatura. Una frase che racchiude tutta la passione di un uomo, divenuto un'icona del motorsport. Quella degli sponsor e dei munifici diritti televisivi. Non dimentichiamoci che proprio la Williams aprì le porte del Circus ai facoltosi investitori arabi sul finire degli anni '70, legandosi alla famiglia Bin Laden, poi tristemente nota a tutti noi. Un uomo che dietro al suo aspetto tranquillo e mite, nasconde una caparbia d'acciaio. Quella che gli ha permesso di far crescere il suo team, conquistando, in 30 anni, sette titoli piloti e nove costruttori. Quella che gli ha ridato la forza di andare avanti, dopo il grave incidente che lo ha costretto a vivere sulla sedia a rotelle. Francis Owen Garbatt Wil-



A Monza nel 1970 con Ping, Gianpaolo Dallara e Tim Shenken

Williams con Jochen Rindt



tempo



Giugno 1965: un giovane Frank Williams corre a Caserta con una Formula 3

Williams, nasce a Jarrow in Inghilterra, il 16 aprile 1942. La sua passione per i motori si sviluppa quando, ancora studente presso il collegio cattolico di Newbury, viene affascinato dal mito di Stirling Moss. A 20 anni decide di correre sulle piste di casa con una Austin. Prosegue in F.3, con apparizioni anche sui tracciati italiani, dal '64 al '66. Una carriera però parca di successi, solo uno al volante di una Brabham, e soprattutto di tempi duri, dove le sole entrate sono rappresentate dai premi di partenza. Notti passate a bordo del camion tra una corsa e l'altra, mitigate a volte dall'arrivo di qualche sponsor trovato grazie agli aiuti di amici italiani. Un rapporto

coltivato da Williams nel tempo, grazie alla conoscenza della nostra lingua e del latino, studiati a scuola. E grazie al commercio di ricambi vari sempre più richiesti, che Mister Frank provvede a portare in Italia con un furgone. Un filo diretto che proseguirà anche con l'ingaggio di piloti nostrani, vedi Lella Lombardi, Arturo Merzario, Nanni Galli, Gianfranco Naddeo e Riccardo Patrese. Questo perché nel 1967, Sir Frank fonda la Williams Racing Cars Ltd. dopo aver appeso il casco al chiodo. Un'idea animata dalla passione e dall'amicizia col pilota inglese Piers Courage, che inizia con la F.2 e arriva in F.1 nel 1970, grazie all'apporto decisivo di Alejandro De Tomaso.

Un progetto che coinvolge anche un giovane Gianpaolo Dallara, ma che s'interrompe bruscamente il 21 giugno 1970 nel GP d'Olanda. L'incidente in cui rimane vittima Courage a Zandvoort, induce De Tomaso a farsi da parte, con tutti i problemi economici del caso. Il '73 segna il ritorno di Williams nel Circus con una Brabham-Ford e il sostegno della Iso-Marlboro. Dal 1975 il team s'iscrive al mondiale col nome Williams, ma i risultati sono fallimentari e il costruttore inglese ripiega collaborando con Walter Wolf, magnate dell'industria petrolifera. La riscossa è vicina. Williams entra in contatto con ricchi petrolieri mediorientali, che decidono d'investire nel piccolo team.

Nel frattempo, al fianco di Sir Frank c'è una nuova figura, quella di Patrick Head. Responsabile della parte tecnica, diviene anche socio di Frank e nasce così la Williams Grand Prix Engineering, con sede a Didcot. In poco tempo, la scuderia sale alla ribalta e nel GP d'Inghilterra del 1979, arriva la prima vittoria con Clay Regazzoni. Nella classifica finale, le monoposto bianche e verdi chiudono dietro alla Ferrari 312T4 campione. E' il preludio al dominio del 1980, col titolo iridato piloti di Alan Jones e quello costruttori. Rotto il ghiaccio, la Williams diviene uno dei team più ambiti. Nel 1982, laurea campione Keke Rosberg, a seguire Nelson Piquet nell'87, Nigel Mansell nel '92, Alain Prost nel '93, Damon Hill nel '96 e Jacques Villeneuve nel '97. L'unico rammarico riguarda Ayrton Senna e il tragico 1° maggio del 1994 a Imola. Una pagina triste, come l'incidente automobilistico del 1986, in cui Frank Williams riporta gravi lesioni che lo rendono tetraplegico. Malgrado ciò reagisce e dopo pochi mesi è già in pista con il suo team, divenuto anche una fucina di tecnici quotati. Parliamo di Adrian Newey, Geoff Willis, Enrique Scalabroni. Le vetture britanniche sfornano soluzioni innovative come le sospensioni attive, introdotte verso la metà degli anni '80. Ormai divenuta una realtà con oltre 520 unità, la Williams si trasferisce a Grove, nell'Oxfordshire, in un moderno complesso industriale.

di Marco Marelli

Una piccola che pensa

Nome: Pixo. Cognome: Nissan. Luogo di nascita: India. Misure: 365 cm da paraurti a paraurti. Segni particolari: carrozzeria 5 porte. Punti di forza: prezzo, 7990 euro; motore tre cilindri da 68 cavalli omologato Euro 5; possibilità di cambio automatico a quattro rapporti; possibilità di alimentazione Gpl allo stesso prezzo del modello a benzina, godendo degli incentivi; possibilità di acquisto a 98 euro al mese per sette anni senza alcun anticipo; garanzia 5 anni o 100 mila chilometri. Punti deboli: nessuno, a confronto con le rivali, Citroen C1 e Toyota Aygo. Sorella quasi gemella della Suzuki Alto con cui condivide meccanica e sede produttiva, la Pixo si offre in così tante varianti da risultare unica. Nella categoria delle piccole, al momento, Pixo è la migliore.

Alla guida conquista per le ruote da 14 pollici che la fanno stare bene in strada e per i comandi tanto leggeri quanto precisi, sterzo, frizione, cambio... Il motore a dodici valvole e tre cilindri di origine Opel da 1 litro e con 68 cavalli è brillante. Il comfort è notevole alla voce acustica mentre gli ammortizzatori hanno risposte un po' secche ma è meglio per la tenuta di strada, infatti corica poco. Piccola automobile da città, con il cambio manuale a cinque marce va bene anche in autostrada se si considera che tiene tranquillamente i 130 km/h e allunga con disinvoltura oltre i 160 chilometri. Il cambio manuale si manovra bene, ha una terza lunghissima, da 130 km/h, e una quarta e quinta praticamente infinite. La terza marcia così lunga si apprezza nelle salite per non perdere velocità, la quinta sul piano per far girare basso il motore e quindi contenere consumi e rumore. Il motore è omologato Euro 5 ed è un altro vantaggio perché per un bel po' di anni nessuna amministrazione comunale la fermerà. Bassissime le emissioni di CO₂: 103 grammi/km, che corrispondono ad un consumo medio di 4,4 litri ogni 100 km. Alla guida della versione automatica a quattro rapporti con convertitore si apprezza la fluidità di marcia e ancor maggiormente la facilità di guida. Le prestazioni però scendono in modo considerevole soprattutto quando si accende l'aria condizionata e si evidenzia al minimo una fastidiosa vibrazione. L'abitacolo è curato non avendo parti in lamiera a vista e tanti sono gli spazi portaoggetti. Buona l'abitabilità anteriore e comode pure le sedute con poggiatesta incorporato. Dietro si sta in due. Piccolo come tutte le vetture di questa categoria il bagagliaio da 129 litri, 10 in meno di quello della Citroen C1. In poche parole la Pixo è oggi la migliore city car sul mercato.



Nissan Pixo

in grande



**È lunga 365 cm
12 in più rispetto alla Citroen C1**

**Consuma solo 4,4 litri
ogni 100 chilometri**

**Il motore è già omologato Euro 5.
Le rivali sono tutte Euro 4**

La garanzia è di 5 anni



10 domande a...



Bernard Loire

amministratore delegato di Nissan Italia



1 Signor Loire, secondo lei, la crisi c'è o non c'è?

“L'Italia ha contrazione minore rispetto agli altri Paesi. L'anno 2008 è stato un buon anno come volumi assoluti ma è cambiato il mix e si sono mossi i segmenti. Si deve guardare ad esempio che cresce l'interesse per le segmento A ma si perde sul B. Direi che come volumi va bene ma bisogna stare attenti alla profittabilità”.

2 Risposta evasiva. È una valle di lacrime?

“No. Noi dovremmo vendere lo stesso volume dello scorso anno e aumentare la quota di mercato. Non siamo preoccupati perché abbiamo i prodotti giusti. Non vivo in un mondo felice ma quando si guardano i numeri non si può dire la parola male.”

3 Il 2008 ha detto che era un buon anno. Il 2009 si annuncia addirittura migliore. Quindi...

“Sì, la crescita è continua”.

4 Programmi futuri?

“A dicembre arriva la Cube. Il quarto prodotto del segmento A e B, poi dopo pochi mesi si vedrà la nuova Micra”.

5 Perché i prodotti “cubo” o “strani” non hanno successo?

“Non faccio commenti sugli altri marchi. La Cube non sarà un prodotto di basso costo quindi i volumi saranno limitati. È un prodotto d'immagine e di differenziazione”.

6 Sarete al MotorShow di Bologna?

“No, perché non fa parte dei nostri programmi. Dobbiamo razionalizzare i costi, gli investimenti. Soprattutto a livello di pubblicità e comunicazione. La lezione di questa crisi è che bisogna avere un ritorno più veloce degli investimenti. Quando dico che Nissan va bene, va bene per le vendite. Insisto che bisogna guardare anche alla profittabilità”.

7 Crede nel Motorsport?

“Se si parla nel medio o lungo termine sì, ma vanno fatti investimenti ben ponderati. Oggi comunque a tutto si deve pensare due volte”.

8 Che immagine ha Nissan in Italia secondo Lei?

“È molto legata al prodotto. C'è una immagine di qualità ma bisogna lavorare ancora. Il nostro compito è dare immagine più al corporate trasversale di Nissan sul mercato italiano. E la strategia di offrire più prodotti nello stesso segmento è vincente. Sono contro l'uniformità. Il cliente deve avere una vettura adatta alla sua personalità. Dobbiamo quindi fare comunicazioni intelligenti. Non potremo comunicare per i costi alla TV tutti e quattro i prodotti ma pensando alle nuove tecnologie tipo internet si aprono nuovi spazi”.

9 I concessionari?

“Sono 100 e tutti molto motivati e forti. Sono molto orgoglioso della rete di vendita Nissan in Italia anche perché negli anni passati si è lavorato molto duramente e oggi siamo tutti in una condizione migliore”.

10 Pochi mesi fa dicevate che avreste venduto meno di 5 mila Pixo. Ora che arriva in commercio quale è l'obiettivo?

“Diecimila. L'abbiamo più che raddoppiato”.

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
Porsche Targa Tricolore a Val-
lunga
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
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
Super GT giapponese a Suzuka
Nascar a Phoenix
GT Open a Imola
CITE a Imola
Superstars a Imola
Porsche Carrera 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
F.Renault inglese a Thruxton
BTCC a Thruxton
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
European F.3 Open a Valencia
FIA GT a Silverstone
F.3 a Silverstone
Super GT giapponese a Fuji
WTCC a Marrakesch
Grand Am a Millville
Nascar a Richmond
Challenge Ferrari a Mugello
Porsche Targa Tricolore a Le
Castellet
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
FAzzurra a Adria
CITE a Adria
Superstars a Adria
Porsche Carrera Cup a Adria
IRC – Portogallo
Italiano Rally – Targa Florio

17 maggio

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
 F.Renault inglese a Donington
 BTCC a Donington
 ALMS a Salt Lake
 Grand Am a Laguna Seca
 Challenge Ferrari a Imola
 MotoGP a Le Mans

24 maggio

F.1 a Montecarlo
 GP2 a Montecarlo
 World Series Renault a Montecarlo
 A1 Grand Prix a Mexico City
 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 Targa Tricolore a Imola
 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
 F.Renault inglese a Oulton Park
 BTCC a Oulton Park
 WEC F.Renault a Magny-Cours
 Nascar a Dover
 F.Azzurra a Vallelunga
 GT Italiano a Vallelunga
 CITE a Vallelunga
 Porsche Carrera Cup a Vallelunga
 MotoGP a Mugello

7 giugno

F.1 a Istanbul
 GP2 a Istanbul
 Indycar a Fort Worth
 F.3 inglese a Hockenheim
 European F.3 Open 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
 WEC F.Renault a Spa
 F.Renault svizzera a Spa

14 giugno

24 Ore di Le Mans
 World Series Renault a Budapest
 Eurocup F.Renault a Budapest
 F.Renault Italia a Budapest
 Megane Trophy A Budapest
 F.3 inglese a Knockhill
 NEC F.Renault a Alastaro
 F.Renault inglese a Croft
 BTCC a Croft
 Nascar a Michigan
 Mondiale Rally – Grecia
 MotoGP a Barcellona

21 giugno

F.1 a Silverstone
 GP2 a Silverstone
 Indycar a Iowa
 WTCC a Brno
 F.Master a Brno
 Formula 2 a Brno
 Porsche Targa Tricolore a Brno
 Grand Am a Lexington
 Nascar a Sonoma
 Super GT giapponese a Sepang
 GT italiano a Mugello
 CITE a Mugello
 F.3 italiana a Mugello
 F.Azzurra a Mugello
 Superstars a Mugello
 Porsche Carrera Cup a Mugello
 FIA GT a Oschersleben
 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
 European F.3 Open 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.Renault inglese a Silverstone
 European F.3 Open a Donington
 GT Open a Donington
 F.3 inglese a Snetterton
 F.3 tedesca a Lausitzring
 2000 Light a Magione
 Trofeo Cadetti a Monza
 Porsche Targa Tricolore a Monza
 WTCC a Porto
 Grand Am a Daytona
 Nascar a Daytona
 Challenge Ferrari a Le Castellet
 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 Carrera 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
Super GT giapponese a Sugo
FIA GT a Spa
F.3 inglese a Spa
F.Renault Italia a Misano
ETCS a Misano
MotoGP a Donington

2 agosto

Indycar a Kentucky
World Series Renault a Portimao
LMS a Portimao
Superleague a Donington
Euroseries 3000 a Donington
DTM a Oschersleben
F.Renault inglese a Snetterton
BTCC a Snetterton
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 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
BTCC a Knockhill
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
Super GT giapponese a Suzuka
F.3 tedesca a Nurburgring
F.3 SudAm a Santa Cruz do Sul
LMS a Nurburgring
IRC – Repubblica Ceca

30 agosto

F.1 a Spa
GP2 a Spa
F.Master a Spa
Indycar a Chicago
F.Nippon a Autopolis
F.3 giapponese a Autopolis
F.3 spagnola a Valencia
NEC F.Renault a Most
F.Renault a Silverstone
BTCC a Silverstone
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 Carrera Cup a Imola
Challenge Ferrari a Brno
Mondiale Rally – Australia

13 settembre

F.1 a Monza
GP2 a Monza
Super GT giapponese a Fuji
F.3 inglese a Portimao
F.Renault Italia a Mugello
ETCS a Mugello
2000 Light a Adria
WEC F.Renault a Valencia
LMS a Silverstone
Nascar a Richmond
IRC – Spagna
Italiano Rally – Costa Smeralda
MotoGP a Misano

20 settembre

Indycar a Motegi
 GP2 a Portimao
 FIA GT a Portimao
 World Series Renault a Nurburgring
 Eurocup F.Renault a Nurburgring
 Megane Trophy a Nurburgring
 Euroseries 3000 a Varelungna
 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
 European F.3 Open a Magny-Cours
 F.3 inglese a Brands Hatch
 F.3 tedesca a Sachsenring
 NEC F.Renault a Sachsenring
 F.Renault a Rockingham
 BTCC a Rockingham
 F.3 italiana a Varelungna
 F.Azzurra a Varelungna
 Superstars a Varelungna
 CITE a Varelungna
 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
 Porsche Carrera Cup a Mugello
 Trofeo Cadetti a Varano
 F.Renault svizzera a Monza
 IRC – Italia Sanremo
 Italiano Rally – Sanremo

4 ottobre

Superleague a Monza
 European F.3 Open a Monza
 GT Open a Monza
 F.Azzurra a Monza
 Trofeo Cadetti a Monza
 FIA GT a Le Castellet
 F.3 SudAm a Montevideo
 NEC F.Renault a Spa
 F.Renault inglese a Brands Hatch
 BTCC a Brands Hatch
 Nascar a Kansas
 Porsche Targa Tricolore a Varelungna
 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.Renault Italia a Imola
 ETCS a Imola
 ALMS a Laguna Seca
 Grand Am a Miami
 Challenge Ferrari a Varelungna

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 Carrera Cup a Monza
 European F.3 Open a Jerez
 GT Open a Jerez
 Nascar a Charlotte
 Super GT giapponese a Autopolis
 MotoGP a Phillip Island

25 ottobre

World Series Renault a Alcaniz
 Eurocup F.Renault a Alcaniz
 F.Renault svizzera a Alcaniz
 Megane Trophy a Alcaniz
 F.3 Euro Series a Hockenheim
 FIA GT a Zolder
 DTM a Hockenheim
 WTCC a Okayama
 Nascar a Martinsville
 2000 Light a Misano
 Porsche Targa Tricolore a Misano
 Mondiale Rally – Galles
 IRC – Giappone
 Italiano Rally – Como
 MotoGP a Sepang

1 novembre

F.1 a Abu Dhabi
 Formula 2 a Barcellona
 European F.3 Open a Barcellona
 GT Open a Barcellona
 ALMS a Fuji *
 Nascar a Talladega

8 novembre

Superleague a Jarama
 F.3 SudAm a Piriapolis
 WEC F.Renault a Portimao
 Super GT giapponese a Motegi
 ALMS a Shanghai *
 Nascar a Fort Worth
 Finali Challenge Ferrari
 MotoGP a Valencia

15 novembre

Nascar a Phoenix

22 novembre

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

29 novembre

F.3 SudAm a San Paolo

* non valevole per il campionato

Ipse dixit

“Bisogna decidere quanto conta lo sport e quanto lo show. In moto si deve correre di giorno”

Valentino Rossi

“Se i diffusori saranno giudicati legali, le Brawn GP saranno irraggiungibili”

Fernando Alonso

“Il finlandese Raikkonen, passivo come un salmone natalizio...”

Pino Allievi, La Gazzetta dello Sport

“Button è uno dei piloti dalla guida più pulita che io conosca. Pulita a livelli incredibili”

Ross Brawn

Flavio sta attraversando un periodo difficile con il suo team. Quindi spara alla cieca”

Ross Brawn

“A me piace indossare due cappelli: uno da capo di una squadra, uno da tecnico che agisce per il bene della F.1. Però non posso indossarli contemporaneamente”

Ross Brawn

“Le accuse a Michael Schumacher sono completamente idiote. Le decisioni al box sono state prese dalla squadra”

Willi Weber



Ross Brawn

“Il tifoso italiano o inglese che non si deve alzare alle sei del mattino ringrazia, ma quando poi lo spettacolo salta del tutto perché non c'è più tempo di aspettare che finisca un temporale, ci si rende conto che ormai allo sport si chiede l'impossibile”

Fabrizio Bocca, La Repubblica