

# Gregor Foitek

Pianeta

32

Tabacco

Più di 30 anni fa, il team fondato da Mike Earle esordiva in F.1, nel week end del Gp di Monaco, con una macchina, progettata dall'ex Mc Laren Alan Jenkins, ma una storia travagliata che si esaurì nel 1989. Fu proprio nel 1989 infatti che il pilota svizzero Gregor Foitek fu ingaggiato dal team Eurotech con la vettura dell'anno precedente, che presto divenne obsoleta nel confronto con le altre. Al Gran Premio del Brasile, nel quale non fu però in grado di qualificarsi alla gara. L'arrivo della nuova vettura e l'ennesima mancata qualifica nel Gran Premio del Belgio, Foitek lasciò la squadra. Dopo aver saltato due gare, il pilota svizzero trovò posto alla Rial, partecipando al Gran Premio del Belgio, senza qualificazione, subendo inoltre un brutto incidente in seguito al cedimento dell'alettone posteriore. Al termine della stagione, Foitek firmò un contratto con la Brabham per il 1990, ma la squadra fu acquistata da proprietà gli preferì David Brabham, figlio di Jack, fondatore del team. Prima di lasciare il team, Foitek partecipò al Gran Premio degli Stati Uniti e il Gran Premio del Brasile. Il pilota svizzero riuscì a qualificarsi in entrambi i Gran Premi. Sostituito da Brabham, Foitek passò alla Onyx, della quale suo padre aveva acquisito il 25% nel 1989. Nell'anno precedente, Foitek passò le qualifiche sia nel Gran Premio di San Marino che nel Gran Premio del Belgio fino al sesto posto, sfruttando l'elevato numero di ritiri, ma fu costretto a sua volta ad abbandonare la gara alla sesta posizione. Foitek fu comunque classificato settimo, avendo completato più del 90% delle prequalifiche nella seconda parte di stagione. Tuttavia, la situazione economica del team si deteriorò rapidamente; nel Gran Premio del Belgio, Foitek fu a due giri dal vincitore, ma nelle quattro gare successive si qualificò solo nel Gran Premio del Belgio. In seguito a diversi cedimenti meccanici dovuti all'utilizzo di pezzi eccessivamente usurati.



el Brasile, che allora si disputava sul circuito Jacarepagua di Rio de Janeiro. Una bella  
vittoria in due anni: 1989 e 1990.

Brun per partecipare al Campionato mondiale di Formula 1. La scuderia iniziò la stagione  
in monoposto; il pilota svizzero riuscì a passare le prequalifiche solo nell'inaugurale Gran  
Premio di Germania, a partire dal Gran Premio di Germania, non migliorò la situazione e, dopo

il Gran Premio di Spagna con la scuderia tedesca. Anche in questa occasione, però, Foitek fallì la  
qualifica per la gara e si ritirò dalla gara a causa di un problema alla ruota posteriore della sua vettura.

La scuderia fu ceduta ad un gruppo giapponese prima dell'inizio del campionato e la nuova  
scuderia cedette il posto all'australiano, Foitek prese parte alle prime due gare della stagione, il Gran  
Premio di Australia e il Gran Premio di Argentina, non riuscendo però a giungere al traguardo.

Il Gran Premio di Australia fu vinto dal pilota giapponese, che acquistò il 25% della proprietà. Nonostante la vettura fosse solo un aggiornamento del modello  
del Gran Premio di Monaco. In quest'ultima occasione il pilota svizzero risalì in classifica  
e si ritirò dalla gara in seguito ad un incidente con Éric Bernard, mentre i due si contendevano  
il 90% della distanza totale di gara, e questo risultato consentì alla scuderia di evitare le

penalità. Il Gran Premio di Germania fu vinto dal pilota giapponese, che acquistò il 25% della proprietà. Nonostante la vettura fosse solo un aggiornamento del modello  
del Gran Premio di Monaco. In quest'ultima occasione il pilota svizzero risalì in classifica  
e si ritirò dalla gara in seguito ad un incidente con Éric Bernard, mentre i due si contendevano  
il 90% della distanza totale di gara, e questo risultato consentì alla scuderia di evitare le

penalità. Il Gran Premio di Germania fu vinto dal pilota giapponese, che acquistò il 25% della proprietà. Nonostante la vettura fosse solo un aggiornamento del modello  
del Gran Premio di Monaco. In quest'ultima occasione il pilota svizzero risalì in classifica  
e si ritirò dalla gara in seguito ad un incidente con Éric Bernard, mentre i due si contendevano  
il 90% della distanza totale di gara, e questo risultato consentì alla scuderia di evitare le

penalità. Il Gran Premio di Germania fu vinto dal pilota giapponese, che acquistò il 25% della proprietà. Nonostante la vettura fosse solo un aggiornamento del modello  
del Gran Premio di Monaco. In quest'ultima occasione il pilota svizzero risalì in classifica  
e si ritirò dalla gara in seguito ad un incidente con Éric Bernard, mentre i due si contendevano  
il 90% della distanza totale di gara, e questo risultato consentì alla scuderia di evitare le