

Magazine

www.italiaracing.net

n. 160
12 dicembre
2011

PILOTA ITALIARACING

Raffaele Marciello è il driver scelto dai nostri esperti per il 2011. Ora il suo obiettivo futuro è la F.3 Euro Series con Prema

È MARCIELLO IL NOSTRO PILOTA



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

Collaborano:

Carlo Baffi
Antonio Caruccio
Marco Cortesi
Valerio Faccini
Alfredo Filippone
Dario Lucchese
Claudio Pilia
Guido Rancati

Produzione:

Marco Marelli

Fotografie:

Photo4
Actualfoto
Studio Mazzi
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:

Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

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

Buoni Feste a tutti

**Ci rivediamo il 1° Gennaio
con un numero speciale
del nostro Magazine
ed una grande novità!
Una nuova piattaforma
che renderà la rivista
accessibile anche da
iPhone, iPad e
smartphone Android.
Niente da scaricare o
da installare, ma solo
il meglio del Magazine
Italiaracing sul vostro
telefono o tablet!**

ne
e
ti



A hand is shown holding a smartphone in the foreground. The background features a blurred image of a racing track with a blue and white checkered pattern on the edge. The text is overlaid on the image.

**Dal 1° gennaio
c'è un nuovo circuito
su cui correre**







**E MARCIELLO
IL PILOTA
ITALIA RACING
2011**



Raffaele Marciello è stato nominato Pilota Italiaracing 2011. Netto il suo vantaggio sugli altri nove piloti selezionati, segnale di un giudizio univoco da parte dei giornalisti che hanno composto la giuria di questa edizione. Marciello compirà 17 anni il 17 dicembre e quest'anno col team Prema ha conquistato il terzo posto nella F.3 Italia ottenendo due vittorie. Nel corso del 2011 ha anche partecipato a una prova internazionale di F.3 a Spa mentre pochi giorni orsono ha guidato con ottimi risultati, e in una sola sessione di tre ore, la Dallara-Renault 3.5 del team Comtec. In questa occasione, si è distinto come pochi altri con pista bagnata rimanendo al vertice, tra i vari rookie, anche con l'asfalto asciutto. Nel 2012, Marciello disputerà con Prema la F.3 Euro Series.

Medaglia d'argento per David Fumanelli, anche lo scorso anno protagonista (come Marciello del resto) del Pilota Italiaracing. Fumanelli è risultato vice campione della European F.3 Open dopo una incredibile rimonta ed ha stupito tutti nei test GP3 di Jerez. Medaglia di bronzo per un neo arrivato nel mondo delle monoposto: Andrea Boffo. Vincitore del Challenge F.Renault, Boffo ha preceduto di un soffio un altro baby di grande valore, Luca Ghiotto, quarto nella classifica finale. E' stata una vera battaglia quella dell'aggiudicazione del terzo gradino del podio ipotetico, e che ha visto coinvolti anche Edoardo Liberati e Vittorio Ghirelli.

La classifica finale 2011

- 1 – Raffaele Marciello – 50 punti
- 2 – David Fumanelli – 43
- 3 – Andrea Boffo – 39
- 4 – Luca Ghiotto – 38
- 5 – Edoardo Liberati – 37
- 6 – Vittorio Ghirelli – 35
- 7 – Riccardo Agostini – 33
- 8 – Kevin Gilardoni – 30
- 9 – Mario Marasca – 14
- 10 – Tommaso Menchini – 12

Albo D'Oro

- 2011 – Raffaele Marciello
- 2010 – Giovanni Venturini
- 2009 – Andrea Caldarelli
- 2008 – Mirko Bortolotti
- 2007 – Edoardo Mortara
- 2006 – Edoardo Piscopo
- 2005 – Davide Rigon
- 2004 – Ronnie Quintarelli



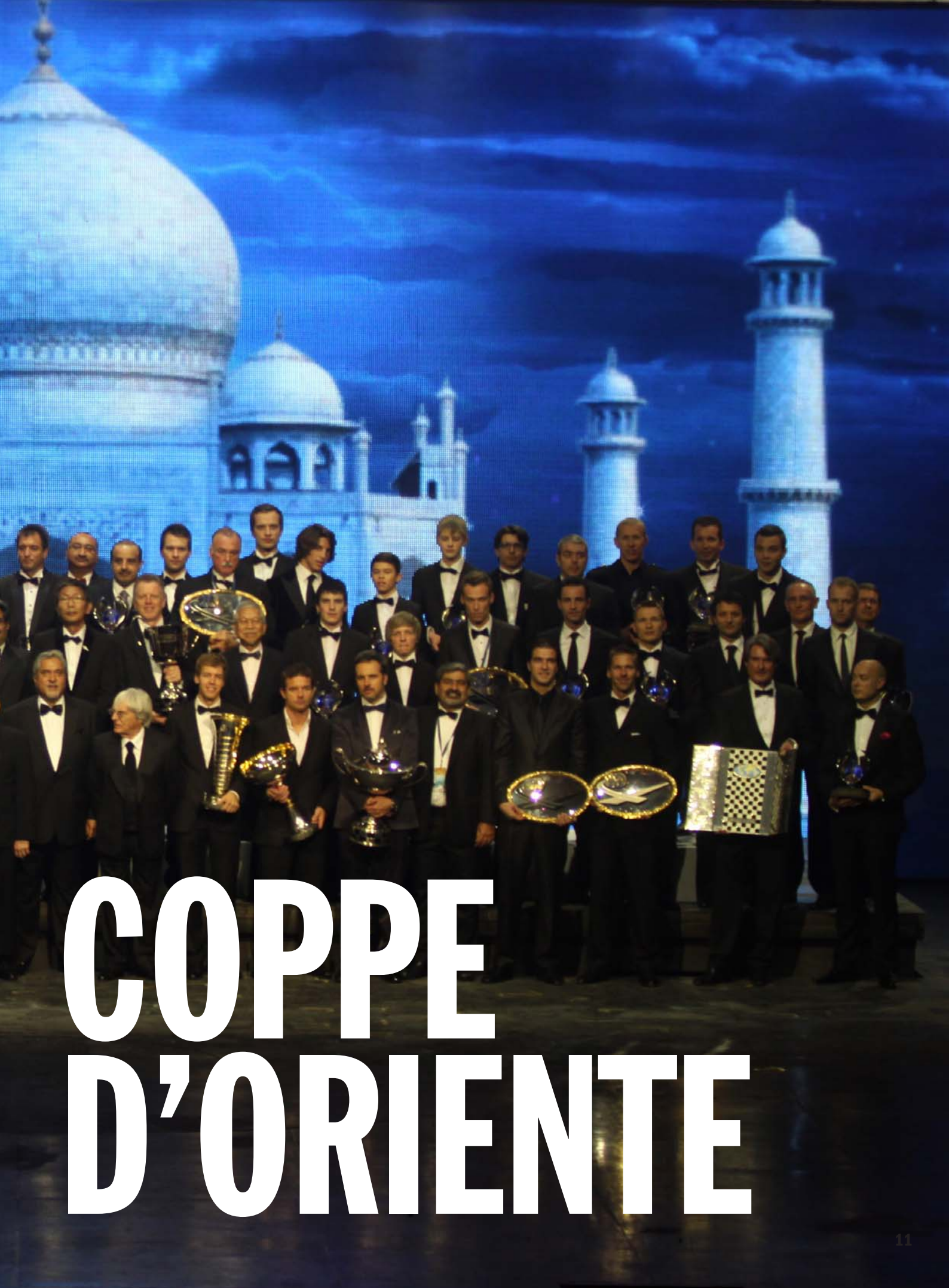
LA GIURIA

- Antonio Caruccio (Italiaracing)
- Marco Cortesi (Italiaracing, Autosprint, Nuvolari TV)
- Massimo Costa (Italiaracing e Autosprint)
- Dario Lucchese (Italiaracing e Autosprint)
- Claudio Pilia (Italiaracing)
- Enrico Rosi Cappellani (Autosprint)

PREMIAZIONE FIA

NEW DELHI





COPPE D'ORIENTE

PREMIAZIONE FIA NEW DELHI





Il podio con i primi tre classificati del Mondiale F.1 sotto gli occhi attenti di Chris Horner

Il podio con i primi tre classificati del Mondiale Rally





Yvan Muller
con i suoi colleghi
del WTCC



Protagonisti del GT1
sugli scudi

Il graffio di Baffi

**CRASH SULLO SNOW MOBILE:
RAIKKONEN MINIMIZZA.**

TRANQUILLO MR BOULLIER..HIC!
NULLA DI GRAVE...HIC!
BEVIAMOCI SOPRA ...HIC! ...HIC!



ROSSO SFUOCCA

Massimo Costa

E' andata male. Ormai lo abbiamo e ridetto. La Ferrari ha archiviato un 2011 incolore nel quale non ha saputo reagire dal punto di vista tecnico ad una 150 nata male e i cui accorgimenti e sviluppi introdotti nell'arco del campionato non sono stati in grado di farle compiere alcun passo in avanti. Come invece verificatosi in casa McLaren. Il problema della difficoltà di mandare in temperatura gli pneumatici medi o hard, si è ripresentato all'ultima gara, la diciannovesima,

così come si era evidenziato nei test pre stagione. Tutto invariato quindi. Ha pagato Aldo Costa, accusato di non osare. E' stato promosso Pat Fry, ma l'inglese non ha portato, come detto sopra, alcuna miglioria prestazionale. L'imputato principale però è la vecchia galleria del vento, che ha fornito ai tecnici indicazioni errate le quali hanno contribuito a mandare tutti fuori strada. Vero o non vero, il risultato è che la Ferrari ha ottenuto una sola vittoria con Fernando Alonso, a Silverstone, e nessuna pole.



ATO





COSA SALVARE

Fernando Alonso

E' la persona giusta che può riportare la Ferrari ai fasti di Michael Schumacher. Anche il tedesco quando arrivò a Maranello nel 1996, prima di dominare dovette attendere qualche anno e conquistare il primo mondiale in Rosso nel 2000. Se Alonso avrà la pazienza di aspettare che le cose si incanalino nella maniera giusta, potrà in futuro togliersi grandi gioie. E attaccare record che oggi gli paiono impossibili da raggiungere.

Stefano Domenicali

E' un condottiero dal volto buono, giovane, intelligente, capace di relazionarsi con i team principal avversari e di non erigere barricate. Sa confrontarsi con classe con la stampa straniera e italiana. Non racconta bugie e non promette ciò che non può mantenere. Nel momento difficile della crisi non ha esitato a mandare via Aldo Costa per dare una sferzata al reparto tecnico. Avrebbe anche fatto a meno di Felipe Massa, ma la mossa non gli è riuscita.

Luca Marmorini

Il motore è una delle poche cose da salvare di questa 150 tanto problematica. L'ex motorista Toyota ha saputo creare un ottimo propulsore sapendo creare un buon gruppo attorno a sé. Nessun dubbio per il futuro.

Strategie

D'accordo, non si è lottato per la vittoria e dunque la pressione era inferiore, ma rispetto al passato remoto e prossimo, non si sono visti errori strategici da strapparsi i capelli, né in qualifica né in gara.

Peso politico

L'uscita dalla FOTA è stata una mossa senza dubbio pesante e che piace molto ad Ecclestone oltre che alla FIA. Montezemolo però, dovrebbe cominciare ad evitare di sparare una volta all'anno che la Ferrari potrebbe a fare a meno della F.1. Ormai non lo ascolta più nessuno.

COSA MIGLIORARE

Felipe Massa

Un'annata incolore sotto tutti i punti di vista. Massa è stato pesantemente schiacciato da Alonso e non ha mai saputo reagire come ci si doveva aspettare da un pilota Ferrari. In qualifica nel finale di campionato qualche volta ha preceduto lo spagnolo, ma in gara lo ha sempre perso di vista. Una involuzione inattesa quella di Massa. Se nel 2012 non vi sarà un cambio di passo, il suo futuro sarà segnato in Ferrari e forse anche in F.1.

Luca di Montezemolo

Ha espresso parole di conforto a Massa, ma un vero condottiero avrebbe dovuto essere più severo e buttersi sul mercato senza esitazione. Qualcosa di buono in giro c'era.

150

Una macchina tradizionale che è costata il posto a Costa, reo di non avere saputo osare, vedere al di là come forse solo Newey oggi sa fare. Non che la 150 fosse tragica, perché è stata pur sempre stata la terza forza del campionato, ma la distanza da Red Bull e McLaren è stata troppa.

Pat Fry

Messo sotto pressione dopo il licenziamento di Costa, le modifiche da lui inserite sulla 150 non hanno cambiato di una virgola la competitività della vettura. Ora il progetto 2012 è nelle sue mani. Fry ha chiamato a sé da altre squadre alcuni tecnici di minore importanza, ma bravi per quanto riguarda l'aerodinamica e altri settori. Sta creando un gruppo col quale controbattere il genio di una unica persona: Newey.

Terza guida

Quanto vale il possibile sostituto di Alonso e Massa? Se da un lato è stato giusto puntare sui giovani, dopo il fallimento dell'operazione Badoer nel 2009, viene da chiedersi perché la Ferrari non abbia schierato il francese (pure lui di Todt, come Massa...) nelle prove libere del venerdì nel finale di campionato 2011 dal momento che non era in lizza per nulla. Bianchi ha girato tre giorni nei test di Abu Dhabi compiendo un diligente lavoro di sviluppo. Ma non ha impressionato per quanto riguarda la progressione nei tempi. E da quanto fatto vedere in GP2, pare ancora lontano dal rappresentare un crack. Sempre felici di sbagliarci...



ALL'INFERNO E RITORNO

Massimo Costa

Era l'antipatico per eccellenza. Arrogante come pochi, supponente. Insomma, aveva proprio tutte le caratteristiche del galletto. Romain Grosjean, svizzero adottato dai francesi, non aveva saputo gestire in maniera intelligente il talento e il successo che lo avevano portato in rapida successione a scalare le vette del motorsport. Nato il 17 aprile 1986 a Ginevra, è risultato campione della F.Renault 2.0 francese nel 2005, campione della F.3 Euro Series nel 2007, campione GP2 Asia ad inizio 2008 e quarto nella Main Series quell'anno vinta da Giorgio Pantano. Protetto dalla Renault e dal gruppo Bruno Michel-Flavio Briatore, Grosjean nel 2009 era spaventosamente dimagrito per rientrare nei canoni richiesti ai piloti F.1 di non incidere troppo sul peso delle monoposto. Ed era contornato da capelli lunghi e ricci che ne facevano una sorta di Gesù Cristo in croce. Un giorno Franck Perera, dopo un incidente, causato da Grosjean, nella qualifica GP2 di Budapest 2009, aveva raccontato di come venne pesantemente attaccato dallo svizzero con parole tipo "Io sarò un pilota di F.1 tu non sei nessuno", "Tu non dovresti essere in GP2", "Io diventerò qualcuno tu no" e via di questo passo. Non era poi passato inosservato che i commissari FIA in quell'occasione diedero la colpa a Perera, squalificato, mentre Grosjean, del Renault Drivers Development, non venne minimamente sanzionato. Tutto girava attorno a lui insomma, il segnale era abbastanza chiaro. Dopo poche settimane, la Renault lo ha chiamato in F.1 per

sostituire Nelson Piquet, licenziato in tronco. In breve tempo, Grosjean è riuscito a risultare antipatico anche ai vertici della stessa Renault mentre sul piano sportivo i risultati sono stati deludenti. Il mondo è crollato addosso allo svizzero in un nano secondo al termine del campionato. Allontanato dalla F.1, nessuno lo voleva più. Grosjean ha capito che qualcosa aveva sbagliato. Ed ha iniziato un percorso di redenzione. Ritrovato qualche chilo, adottato un taglio da marine, ha ricominciato dal Trofeo Andros, passando dal GT1 con la Ford e rimettendosi al volante di una monoposto nell'Auto GP grazie al team Dams. Campionato che ha vinto, perché alla guida quando ci si mette di impegno, ha pochi rivali. Dams lo ha anche riportato in GP2 per una breve apparizione, per mettere un po' di pepe al titolare Jerome D'Ambrosio. Poi, tutto si è rimesso in moto. Grosjean ha trovato l'appoggio del Gravity management e la Dams gli ha offerto il posto in GP2, che lui ha vinto alla grande tornando in corsa per un posto in F.1. L'unica chance era rappresentata dal team di Eric Boullier, che ha sempre creduto in lui, ma molto dipendeva dai destini di Robert Kubica. Ingaggiato Kimi Raikkonen, chiuso in malo modo il rapporto con il polacco, Grosjean ha ricevuto una spinta determinante dalla Total per riprendersi quella F.1 che soltanto 12 mesi fa gli era sembrata svanita per sempre. Quel ragazzo antipatico e arrogante ora non c'è più. Non tutti riescono a comprendere i propri errori, i limiti superati, Grosjean ci è riuscito ed anche questa è stata una vittoria. Molto importante.

FORMULA 1
VITALY PETROV



NON CACCIATE IL RUSSO

Stefano Semeraro

Tempi duri, per i russi con il grano. Vladimir Putin contestato in piazza, Vitaly Petrov buttato (temporaneamente?) fuori dalla F.1. Sarà colpa delle iniziali, VP, in mezzo alle quali sembra essere scomparsa la I di VIP. Da very important person a personaggi quantomeno discussi, si sa, il passo è breve. Le colpe di Vitaly, intendiamoci, sono infinitamente più lievi. Il suo defenestramento dalla Lotus ex-Renault ha molto a che fare con lo sfogo bilioso con cui Petrov ha attaccato il suo ex-team, scaricando addosso ai francesi la responsabilità di una stagione brutterella. La bile non è piaciuta ad Eric Boullier, e ora Vitaly, nonostante il portafoglio ricco (pare attorno ai 15 milioni di euro) che di questi tempi nel Circus fa gola a tutti (forse a troppi), si trova nel limbo. Fuori dalla Lotus, potrebbe approdare alla HRT, oppure alla Marussia, ex-Virgin, la scuderia di casa, facendo le scarpe al povero Timo Glock, o ancora alla Williams sbarrichellata.

Petrov quest'anno avrebbe dovuto fungere da sostituto di Robert Kubica in quanto ad aspettative: compito non facile. Non è stato all'altezza, forse perché gli si è chiesto troppo. E' un driver capace di grandi lampi, ma a cui manca la continuità, la tigna del campione, insomma la "testa". In più si è ritrovato sulle spalle tutto il peso del team, e in mano una vettura che non era certo competitiva come a fine 2010. Ha fatto quel che ha potuto, non quello che avrebbe dovuto. Rischia di finire fuori dai giochi, e a questo punto la domanda è: può la F.1 che già sta costruendo lo sbarco in Russia, rimanere senza un pilota russo? Nell'ex-Urss l'automobilismo da corsa non ha una tradizione consolidata – anzi, non ha quasi una tradizione. I magnati e gli oligarchi investono su molti sport, dal calcio al tennis, la F.1 per ora non ha dato segni di poter attecchire in maniera solidissima. Correre a Sochi nel 2014 senza un russo – e senza una scuderia, visto che la Marussia al momento non naviga certo nell'oro - significherebbe aumentare le possibilità di un flop. Con un investimento da parte del governo russo di oltre 200 milioni di dollari e dopo che Putin stesso si è fatto ritrarre al volante di una F.1, sarebbe un flop rumoroso.

Certo, il Razzo di Vyborg è stato solo il primo russo a mettere un piedone nel Circus, e nel giro di qualche tempo altri talenti potrebbero arrivare dal freddo delle steppe o dal caldo dei caveau dell'ex-

Imperium. Nel 2010 Mikhail Aleshin ha vinto la World Series Renault (ma alla vigilia del 2011 ha perso gli sponsor per la GP2 ed ha fatto solo qualche gara). Sempre in World Series Renault hanno corso negli ultimi due anni Anton Nebilitskiy e Daniil Move, ma senza particolari risultati. Nebilitskiy è appoggiato dal solito miliardario russo, Dimitri Sapgir, che ha creato un team sempre in World Series Renault, gestito da francesi e che ha chiamato KMP, dal nome dell'agenzia viaggi e di business che dirige. Ha come sponsor Norilsk Nickel, gruppo che ricava il nickel in Siberia. Poi c'è Sergey Afanasiev, protagonista dell'Auto GP 2011 e da anni appoggiato da Lukoil. In Italia circola il giovanissimo Sergey Sirotkin, targato Lukoil anche lui, che ha vinto la F.Abarth European con il team di Sospiri e sembra promettere molto bene. Altri nomi: Nikolay Martsenko, che ha corso nella F.3 tedesca, ed intenzionato a debuttare nella World Series Renault. Ivan Lukaschenko e Maxim Zimin che si dibattono in GP3. Poi Roman Mavlanov, seguito anche lui da Sapgir, che ha corso nella Eurocup e ALPS F.Renault 2.0, ma con pochi risultati. Infine, il più forte di tutti: Daniil Kvyat, che fa parte del programma Junior Red Bull e a 17 anni è già tra i grandi protagonisti della Eurocup F.Renault (fra l'altro cresciuto motoristicamente in Italia, parla bene la nostra lingua e vive a Roma). Dalla Russia con furore. Si tratta però di una generazione ancora acerba, che potrebbe anche non maturare in tempo per il grande debutto del 2014. Vitaly invece è un prodotto magari di non assoluta qualità, ma già testato e opportunamente "oliato". In una F.1 che al momento vive di difficili equilibri(smi), sospesa come è fra crisi economica e ricerca spasmodica di nuovi mercati, il sospetto è che ci sia bisogno di uno come lui.

I connazionali che scalpitano

Mikhail Aleshin – GP2

Daniil Move – WSR 3.5

Anton Nebilitskiy – WSR 3.5

Sergey Afanasiev – Auto GP

Nikolay Martsenko – F.3 Tedesca

Maxim Zimin – GP3

Ivan Lukaschenko – GP3

Daniil Kvyat – Eurocup F.Renault

Roman Mavlanov – Eurocup F.Renault

Sergey Sirotkin – F.Abarth

LA FEDE DI CREDERCI



Stefano Semeraro

La fede è un vizio di famiglia. Zio Ayrton ne aveva tantissima nell'Onnipotente, il nipotino Bruno non perde in fretta quella in se stesso: vuole continuare a correre in F.1 ed è convinto di farcela anche nel 2012. Anche lui è in ballo per un posto alla Williams e alla HRT, con la quale ha debuttato nel 2010, e va detto che l'idea di vederlo in pista con quel casco e nuovamente con quel team un po' di brividi li mette lungo la schiena. Come Vitaly Petrov, Senna è stato giubilato dalla Lotus ex-Renault, dove era arrivato a stagione in corso sostituendo il disastroso Nick Heidfeld, e come il russo ha un

patrimonio da spendere nel tentativo di non uscire dal paddock più blasonato dell'automobilismo. Il russo può contare soprattutto sulla valigia, Senna anche su un cognome che, in F.1, è destinato a finire inevitabilmente in cartellone. «Non so ancora quale sarà il mio futuro», ammette. «Ma le prospettive sembrano decisamente più rosee rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Tutto può accadere, ma di sicuro la Lotus resterà sempre nel mio cuore. Perché mi ha dato una chance di correre in F.1 (e guadagnare i suoi primi punti a Monza, ndr), di dimostrare che posso farcela e che se ho a disposizione una macchina veloce posso essere com-

petitivo». Con gli altri piloti brasiliani in crisi – Rubens Barrichello out e Felipe Massa all'ultima spiaggia in Ferrari -, il suo "appeal" potrebbe crescere ancora, anche perché si sa quanto Bernie Ecclestone sia sensibile a certi fattori. L'uscita del bellissimo documentario sulla vita e la carriera di zio Ayrton ha riacceso il fuoco della nostalgia, e anche se il cinismo del Circus, dove oggi più che mai oltre al talento contano i danè, lascia sempre meno spazio alla poesia. Vederlo finalmente in pista per una stagione completa dopo i due mezzi "stint" con HRT e Renault avrebbe il suo fascino. L'importante, come direbbe Ayrton, è avere fede.



UNA QUESTIONE DI GOMME



PIRELLI

NE



Numero complessivo di pneumatici da gara forniti per la stagione 2011

24.000 dry
4.600 wet
6.000 pneumatici per test

Numero complessivo di pneumatici usati

21.100 dry
2.900 wet

Chilogrammi complessivi di gomma depositata in pista nel 2011

10.200

Numero di pneumatici riciclati durante il 2011

28.600 pneumatici da gara più 6.000 per i test

Durata media di uno pneumatico dry durante la stagione

120 chilometri



CIRCUITI E GARE

Circuiti che sottopongono a maggiore stress lo pneumatico per chilometro (forza laterale, frenata, trazione, ecc)
Barcellona e Suzuka

Circuito che sottopone a minor stress lo pneumatico per chilometro (forza laterale, frenata, trazione, ecc)
Monza

Maggiore input continuo cui è sottoposto uno pneumatico
Istanbul (Curva 8)

Circuito con le curve più "facili" in termini di pneumatici
Montreal

Gara più lunga dell'anno
Montreal in 4.04'39"537

Gara più corta dell'anno
Monza in 1.20'46"272

Record sul giro battuti in stagione nelle pole
11

Record sul giro battuti in stagione in gara
2

Maggior numero di giri al comando su pneumatici Pirelli
739 (Sebastian Vettel)

Maggior velocità raggiunta da uno pneumatico P Zero F1
349,2 km/h (Sergio Perez durante le qualifiche a Monza)



Fernando Alonso
sotto il diluvio di Montreal

PITSTOP

Numero complessivo di pit-stop nell'anno
1.111 (di cui 22 Drive Through e 4 penalità stop-go)

Numero medio di soste per gara
58,4, ovvero 2,25 per pilota

Maggior numero di pit-stop in una singola gara
Ungheria (88 – di cui 3 Drive Through)

Minor numero di pit-stop in una singola gara
Italia (35)

Pit-stop più veloce
2"82 (Mercedes nel Gran Premio della Cina)

SORPASSI

Numero di sorpassi
1.120 (record nella storia della F.1)

Maggior numero di sorpassi durante gara asciutta
126 nel Gran Premio di Turchia 2011 (record assoluto)

Maggior numero di sorpassi durante gara sul bagnato
125 nel Gran Premio del Canada 2011 (record assoluto)



DI TUTTO UN PO'

Numero complessivo di piloti di F.1 che hanno guidato sulle mescole P Zero 57 (inclusi terzi piloti e giovani piloti)

**Pilota più anziano ad aver guidato sugli pneumatici P Zero F1
Martin Brundle (51 anni)**

**Pilota più giovane ad aver guidato sugli pneumatici P Zero F1
Kevin Ceccon (18 anni)**

**Pista più fredda/temperatura asfalto su cui hanno girato gli pneumatici Pirelli P Zero
Germania, con 13 gradi
Record assoluto ai test invernali a Valencia, con 6 gradi**

**Pista più calda/temperatura asfalto su cui hanno girato gli pneumatici Pirelli P Zero
Abu Dhabi con 43 gradi
Record assoluto nei test giovani piloti ad Abu Dhabi, con 49 gradi**

**Peso complessivo degli pneumatici che ogni fitter maneggia durante una stagione
16.389 kg**

**Tempo medio impiegato da un fitter Pirelli per preparare uno pneumatico partendo da zero
2'30"**

**Tempo impiegato da Vettel per preparare uno pneumatico partendo da zero
5'13"**

Cambio gomme sulla Red Bull di Vettel in Germania l'asfalto più freddo della stagione 2011



«HO STUDIATO DA LEADER»

Ben integrato nel team Sauber, il pilota giapponese racconta i motivi per cui dopo un ottimo avvio di campionato i risultati nella parte centrale della stagione sono scemati



Team

TO

FORMULA 1
KAMUI KOBAYASHI





Kamui, come riassumeresti la tua stagione?

«I test invernali erano stati promettenti e abbiamo iniziato bene il 2011, c'erano tutti i motivi per essere soddisfatti. Poi, direi dal GP di Gran Bretagna in avanti, abbiamo iniziato a soffrire a causa delle decisioni che sono state prese sulle regole, oltre che per colpa del nostro sviluppo. Non abbiamo più seguito la strada dei diffusori soffiati e non siamo riusciti a colmare il distacco rispetto agli altri team, dovuto al fatto che non disponevamo della stessa tecnologia. Posso essere contento di essere andato a punti negli ultimi due GP: date le circostanze, è stato un ottimo risultato».

Hai dovuto sobbarcarti un ruolo da leader anche se eri soltanto alla seconda stagione in F.1: quanto è stato duro per te?

«Di sicuro non è stato facile. Ho dovuto migliorarmi in parecchi settori. Non solo nella guida, ma anche nel prendere decisioni insieme agli ingegneri. Per me avere a che fare con le gomme Pirelli, che erano molto diverse da quelle a cui ero abituato, è stata una sfida. Era importante capire quali avrebbero reso meglio in gara e come gestire le qualifiche. C'era una grande differenza fra il sabato e la domenica, in quanto a performance. Credo di aver iniziato a capire molte cose durante la stagione, e ora ho le idee molto più chiare in vista della prossima».

Quali sono stati i momenti migliori?

«Sicuramente le gare in Canada e a Monaco sono state buone. A Monaco mi sono qualificato 13esimo, che non era un granchè. Ma in gara grazie a una buona strategia mi sono piazzato quinto, dopo un weekend parecchio difficile per tutto il team. In Canada siamo andati molto bene sul bagnato. Non appena la pista si è asciugata non sono riuscito a difendere la seconda posizione e ho chiuso settimo. Un po' di pioggia in più ci avrebbe aiutato, ma la considero lo stesso una gara positiva».

Parliamo dei momenti meno belli?


«E' stata dura quando sapevamo che stavamo soffrendo per via dell'indirizzo tecnico che avevamo imboccato. Specialmente la poca consistenza in qualifica non è sempre stata facile da digerire».

Che influenza ha avuto su di te la situazione drammatica in Giappone?

«Difficile dirlo. Mi sono sentito molto triste, e ho capito subito che avrei dovuto fare qualcosa. Data la natura del mio lavoro non ho potuto passare molto tempo a casa, ma ero conscio che lavorando in F.1 avevo l'opportunità unica di mandare segnali al mondo intero, e ho cercato di essere più d'aiuto possibile. Certo, ho sentito anche la pressione. Il weekend di gara a Suzuka è stato molto speciale per me».

Come passerai il Natale e il Capodanno?

«Prima di Natale mi sposterò dal Giappone in Svizzera dove sono in programma parecchie riunioni. Dopo non ho fatto programmi specifici. Spero di potermi riposare fra Natale e Capodanno, non mi interessa tanto dove, basta che sia un posto tranquillo dove potermi rilassare».



L'ANGELO CUSTODI VA IN PENSIONE

DE





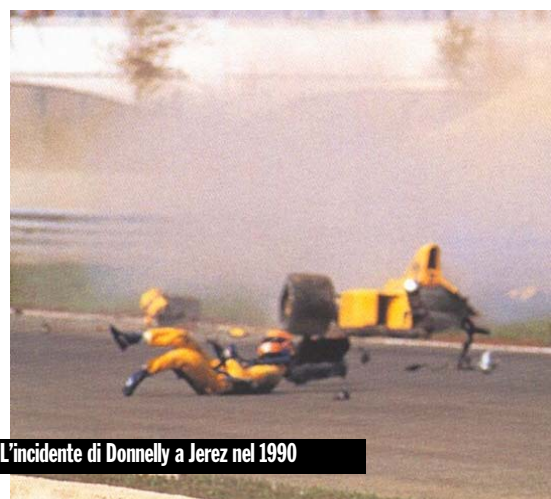
L'incidente di Pironi a Hockenheim nel 1982

Stefano Semeraro

E' l'uomo che ha visto l'anima di Ayrton Senna scivolarli fra le mani e che ha staccato la spina a Gilles Villeneuve in un freddo ospedale belga, lo sciamano buono che ha resuscitato Gerhard Berger e Mika Hakkinen. Sid Watkins, il "Prof", l'angelo custode della F.1, l'8 dicembre a 83 anni ha lasciato l'incarico di direttore del FIA Institute. Per più di trent'anni, dal 1978 al 2005, è stato il suo volto da inglese appassionato e gentile quello che i campioni hanno visto riaprendo gli occhi dopo un incidente. «Di piloti ai mie tempi ne moriva uno al mese», ha detto Jackie Stewart. «Così io alla fine decisi di ritirarmi. Poi, per fortuna è arrivato Sid, e le cose sono cambiate». Figlio di un ex minatore di Liverpool diventato proprietario di una ditta di engineering motoristica, a otto anni Watkins junior aveva già deciso di diventare neurochirurgo. «Mio padre mi disse: quando avrai 14 anni ci sarà già un posto pronto per te», ha raccontato Watkins a Manish Pandey, il produttore del bellissimo documentario su Ayrton Senna. «Io gli risposi di no, che avrei fatto il medico, e che avevo intenzione di comunicarlo al preside. Okay, mi rispose ma da me non avrai un penny. E così fu. Era un tipo tosto, mio padre». Durante la guerra il giovane medico Sid studiò lo stress cerebrale dei carristi di Montgomery impegnati nel deserto contro i panzer di Rommel. Tornato civile, nel 1956 iniziò a salvare la vita ai piloti di kart ricoprendo i paletti piantati attorno al circuito di Brands Hatch. Divenne responsabile dei servizi medici a Silverstone, poi per otto anni collaborò con il RAC. Nel '78 Ecclestone lo volle con lui. «Mi offrì 35mila sterline per 16 GP e a me sembrarono un sacco di soldi, visto che all'epoca come

consulente di un ospedale ne guadagnavo trecento al mese. Poi scoprii che ci rimettevo perché dovevo pagarmi vitto, alloggio e viaggi...». Il caro, vecchio Bernie si era assicurato insomma a prezzi stracciati i servizi di un mago del pronto soccorso. Va detto, però, che negli anni successivi Ecclestone lottò con tutta la sua abilità per mantenere il posto a Watkins, compresa la volta in cui ebbe una piccola discussione con Hushke von Hanstein, il rappresentante della FIA che ad Hockenheim voleva affiancargli un medico tedesco. «Mettetevi d'accordo con il dottor Watkins e poi fatemelo sapere», disse Bernie. E se non ci mettiamo d'accordo cosa succede con le 80mila persone che ci sono al circuito?», disse quello. «Be', per me possono anche fottersi». L'accordo fu trovato in cinque minuti.

Subito il Prof si trovò immerso nel dramma di Peterson a Monza, in quella terribile giornata di settembre del 1978: «Ronnie non aveva ferite mortali, anche se le sue gambe erano mese male (27 fratture, ndr), ma ci fu una confusione terribile, i Carabinieri impedirono a me e agli altri soccorsi di intervenire, formando un muro umano. Un membro del team Surtees fu addirittura colpito alla testa. Fu James Hunt a soccorrerlo per primo, l'ambulanza arrivò solo 18 minuti dopo. Morì a causa di un'embolia: roba da età della pietra. Chi lo operò ha delle responsabilità». Al GP successivo Watkins si trovò infilato in una rudimentale medical car senza sedili posteriori, con addosso una tuta ignifuga prestata da Jody Scheckter e l'anestesista, che la tuta l'aveva presa recuperata da Hunt, sdraiato sul pavimento della vettura e sballottato qua e là insieme agli strumenti. Un mezzo molto lontano dalla attrezzatissima Mercedes



L'incidente di Donnelly a Jerez nel 1990

500 station Wagon che solo molti anni dopo Watkins sarebbe riuscito ad allestire. Fra i tanti autisti d'eccezione che il Prof ha avuto c'è anche Niki Lauda. «L'unica cosa che non sopportavo di Sid è che voleva fumare il sigaro mentre io ero alla guida», ricorda Niki, che però pilotò personalmente un aereo della sua compagnia per accompagnare Watkins e altri amici dall'Europa a Cuba ad acquistare i più famosi fra i sigari.

Nell'82, a Zolder, fu il Prof a soccorrere per primo Villeneuve: «C'erano pezzi di Ferrari ovunque, Gilles respirava ancora e muoveva le pupille. Lo intubai e iniziai a farlo respirare. Lo trasportammo a Liegi in elicottero e lì ci accorgemmo che la frattura al collo era fatale. Feci entrare sua moglie, le spiegai la situazione. Poi spegnemmo il respiratore». Sempre quell'anno fu Sid a lottare 30 minuti per salvare un agonizzante Didier Pironi - che lo pregava di non amputargli le gambe - dopo l'orrendo incidente di Hockenheim. E poi Senna. Senza Watkins, che nell'85 lo guarì dalla sindrome di Bell's Palsy che gli



Sid Watkins con Ayrton Senna alla vigilia dell'incidente fatale di Imola



I soccorsi ad Hakkinen nel 1990 ad Adelaide

aveva paralizzato metà faccia, Ayrton forse non si sarebbe mai trasformato in un mito delle corse. «Aveva un occhio che non si chiudeva più, così decisi di curarlo con degli anti-infiammatori. Lui tornò in Brasile dove interruppero la cura, e la sua faccia tornò a peggiorare. Quando tornò finalmente da me a Londra gli dissi di mettersi insieme a tutti gli altri pazienti e di fare il bravo». I due diventarono come padre e figlio. Andavano a pescare insieme, a visitare musei dell'automobile in Scozia, e soprattutto a cenare in un piccolo ristorante cinese nell'east end di Londra. «La gente ci vedeva e diceva: quello non può essere Senna. Non qui».

Quando Eric Comas ebbe un incidente a Spa nel '91 fu proprio Ayrton che Sid trovò sul luogo del dramma. «Era curvo sull'abitacolo e stava tenendo il collo di Comas in una posizione perfetta. Ho cercato di fare quello che fai tu, Prof, mi disse, per evitargli guai peggiori. Sei stato magnifico, gli risposi, ora però lascia fare a me». Un angelo che al momento giusto

sapeva tirare fuori artigli dalle ali: nell'87 aveva minacciato di dimettersi se avessero lasciato correre Nelson Piquet dopo un'uscita di pista a 200 all'ora a Imola. «E per fortuna tenne duro», spiega il brasiliano «perché non ero proprio in condizioni di farlo». Nell'89 aveva rischiato di bruciare vivo insieme a Gerhard Berger, scattando in pista per intubarlo quando la benzina ardeva tutt'intorno. «Quando riaprii gli occhi vidi Sid seduto sul mio petto che tentava di intubarmi», ricorda Berger. «E' stato lui a salvarmi la vita». L'anno seguente il Prof rimise miracolosamente insieme anche Martin Donnelly dopo il botto terrificante che l'aveva ridotto un manichino disarticolato sulla pista di Jerez e nel '95 ad Adelaide sarebbe riuscito a strappare due volte alla morte Mika Hakkinen, con un massaggio cardiaco e una tracheotomia eseguita in pista. Ma nel '94, al Tamburello di Imola, non riuscì a fare nulla per il ragazzo che considerava suo figlio: «Mentre tentavo di rianimarlo Ayrton fece un sospiro profondo. Io non sono credente, ma cre-

do che l'anima lo abbia abbandonato in quel momento».

Da allora, anche grazie al lavoro di prevenzione e sicurezza voluto da Max Mosley e portato avanti da Watkins, in F.1 non è morto più nessuno. Sono state migliorate le cinture di sicurezza, gli elmetti, le protezioni dell'abitacolo, del cambio e del piantone dello sterzo, oltre che quelle lungo la pista, ed è stato introdotto il collare HANS. Molte di queste innovazioni Watkins ha contribuito a crearle quando era ormai alla fine della carriera, ma non certo alla fine della sua passione. Amore per la vita e per le corse, e un inossidabile understatement britannico. Quando nell'86 Frank Williams si schiantò nel sud della Francia con la sua auto, Watkins saltò sull'aereo e appena cinque ore dopo l'incidente era in sala operatoria. Riuscì a salvargli la vita, non le gambe. «Non ti ho mai ringraziato abbastanza, Sid - riconobbe Williams otto anni dopo - senza di te non ce l'avrei fatta». Watkins si limitò a sorridergli: «Va bene così».

È LOEB IL SECCHIONE DEL 2011



Grande conoscitore della specialità, Guido Rancati ha analizzato per noi la stagione appena andata in archivio stilando una personale pagella di fine anno.

Se il migliore non poteva che essere l'otto volte campione del mondo le sorprese non mancano...



RALLY

IL PAGELLONE DI FINE ANNO





Sébastien LOEB 9

Possibile e financo probabile che non sia stata la stagione più spumeggiante dell'Extraterrestre. Ma alla fine l'ha spuntata ancora lui vincendo altri cinque rally iridati e superando pure Markku Alen nella classifica dei più veloci in prova speciale. E facendolo ha ritrovato la voglia di continuare ancora a cacciare successi e primati sulle strade del mondiale.

Sébastien OGIER 8,5

Qualche errore di troppo, anche e soprattutto una serie di prestazioni da urlo. L'altro Seb del rallismo è stato protagonista di un'annata strepitosa che neppure qualche atteggiamento (e varie esternazioni) sopra le righe possono sminuire. Di certo ha le doti del fuoriclasse, se ha anche la lucidità per diventare un leader si vedrà.

Jari-Matti LATVALA 8

Si mette presto in condizione di dover portare borracce al compagno di squadra, il finlandese con la faccia da studente. Lo fa molto diligentemente e senza rinunciare mai all'idea di mettersi in evidenza: mica poco.

Paolo ANDREUCCI 8

Vince (quasi) tutto quello che c'è da vincere, il garfagnino, e chiude con largo anticipo i giochi tricolori. Quando non vince, poi, riesce comunque a dare la netta impressione che, se lo avesse davvero voluto, ce l'avrebbe fatta. Chapeau.

Andreas MIKKELSEN 8

Il più giovane ad aver vinto una prova speciale nel mondiale e ora anche il più giovane ad aver vinto l'Intercontinental Rally Challenge. E tanto basta per avere la certezza che il vichingo non è solo il più ambito dalle ragazzine di ogni latitudine: è proprio forte e sarebbe bello che se ne accorgessero anche quei pochi che hanno la possibilità di scegliere su chi puntare.

Thierry NEUVILLE 8

Uno che vince in Corsica e a Sanremo non sarà mai uno dei tanti. E' un talento vero, il belga. E' uno che butta il cuore oltre l'ostacolo e l'ha ricordato a tutti nella Golden Stage cipriota.

Mikko HIRVONEN 7,5

In risalita rispetto a un anno fa, il Pallido di Jyvaskyla ha centrato un altro paio di successi e di riffa o di raffa, con qualche aiutino da parte della squadra, ce l'ha fatta a tenere sotto pressione l'insaziabile e inimitabile asso della Citroen fino all'ultimo. Guadagnandosi un contratto con la Doppia Spiga per gli anni a venire, non più da prima guida e tuttavia vantaggioso pure sul piano economico.

Mads OSTBERG 7,5

Rivelazione in Svezia, il norvegese colleziona una serie di risultati ampiamente sufficiente a convincere di aver pieno diritto di cittadinanza nella serie iridata.

Loeb-Elena

Malcolm WILSON 7,5

Non ce la fa a regalare al Grande Ovale Blu un altro mondiale costruttori. Ma tiene la barca in linea di galleggiamento e una volta ancora riesce a intuire chi, fra i giovani di belle speranze, ha doti sufficienti per fare strada. Un grande team manager, insomma.

Dani SORDO 7,5

Entra nella storia portando per la prima volta sul podio la voluminosa Mini John Cooper Works. Completa l'opera conquistandosi la fiducia di una squadra, quella di David Richards, nella quale erano in pochi, all'inizio, a credere in lui.

Giovanni BERNACCHINI 7,5

E' l'unico italiano ad avere un posto stabile nel mondiale e già per questo meriterebbe un monumento. Non l'avrà mai perché i federalotti del Bel Paese sono troppo affaccendati in altre faccende per occuparsi anche di chi fa sventolare il tricolore in giro per il globo, ma la almeno ha la gratitudine di chi – pochi o tanti che siano – riesce ancora a guardare oltre confine.

Juho HANNINEN 7,5

Tre centri nell'Intercontinental Rally Challenge e altrettanti nel mundialito Super2000. Il finlandese è uno vero, uno di quelli che dovrebbe avere un posto fisso sul palcoscenico più scintillante.

Simone CAMPEDELLI 7

Non sbaglia una mossa. Sa che quella offertagli dalla Citroen Italia è (forse) l'ultima occasione che ha per fare un balzo in avanti e la sfrutta in pieno: il titolo Junior è la ciliegina sulla gustosissima torta che si confeziona con una bella serie di prestazioni.

Ott TANAK 7

Mette per tre volte in riga tutti i protagonisti del mundi alito Super2000, si fa notare da Malcolm Wilson e dà più di ogni altro il senso all'operazione Pirelli Star Driver. Bene, molto bene.

Loriano NORCINI 7

Senza squilli di tromba, senza manco prendere in considerazione l'idea di fare il fenomeno, l'organizzatore toscano ripropone una serie ben consegnata. L'IRCup piace e il suo successo dovrebbe far riflettere quelli che per un motivo o per l'altro hanno un posto nella stanza dove si decidono le sorti del rallismo italiano.

Giandomenico BASSO 6,5

La Satria è quello che è, più zucca che carrozza. Giando prova a non farci caso e la sprema agli stramassimi perché, razza Piava, è uno di quello che va all'attacco senza badare troppo all'armamento di cui dispone.



Attiyah-Bernacchini



RALLY

IL PAGELLONE DI FINE ANNO



Petter SOLBERG 6,5

Qualche luce e varie ombre. Hollywood non molla e per continuare a fare ciò che più gli piace rompe pure il salvadanaio, ma perde le poche occasioni che il destino gli offre di dare una lucidata a un palmarés sempre più ossidato dal tempo.

Umberto SCANDOLA 6,5

Terzo scomodo nella corsa al tricolore, il veronese non riesce a dare la zampata vincente. Comunque si rende protagonista un po' ovunque, tranne che sull'asfalto del Sanremo che per la prima volta interpreta maluccio.

Craig BREEN 6,5

Esce bene dall'Academy, l'irlandese. A impressionare, più del titolo, è il gran numero di volte in cui è più veloce del gruppo di assatanati con le Fiestine.

Loris BALDACCI 6,5

Il sammarinese è concreto assai e i risultati che ottiene con una Mit-su sempre meno fresca nell'ambito di Raceday sono lì a dimostrarlo. Sarebbe bello che corresse di più.

Freddy LOIX 6,5

L'errore sanremese gli costa quasi certamente il titolo e proietta qualche ombra sulla sua stagione. Poche, comunque: il veterano fiammingo ripaga la fiducia con l'ennesima vittoria a Ypres.

Michele TASSONE 6,5

Il monarca dell'Abarth non è il più frequentato del reame, ma offre l'opportunità a chi lo frequenta di affrontare gare vere e il giovanissimo cuneese ne approfitta per imporsi all'attenzione di chi ancora cerca talenti nel panorama desolante del Bel Paese.

Luca ROSSETTI 6

In qualche modo prova a fare il solletico a Ucci ed è già qualcosa. Vince la serie continentale per la terza volta e il titolo lo ripaga delle scoppole prese nello Stivale, ma il successo non cancella il ricordo del brutto taglio di percorso del Salento.

Kris MEEKE 6

Perde il confronto con il compagno di squadra, ma il bilancio della sua stagione con la Mini resta positivo. Anche e soprattutto grazie a un più che buon finale di stagione.

Haydon PADDON 6

Conquista l'insipido mundialito Produzione ed è meglio di niente. Ma è comunque meno di quanto probabilmente avrebbe meritato di fare.

Luca BETTI 6

Fare la parte di Davide che si batte contro Golia lo esalta sempre. Non vince, però lotta fino alla fine e contribuisce in maniera determinante a tenere viva la sfida continentale.

Michele
Tassone

Luca PEDERSOLI 6

Chi vince ha (quasi) sempre ragione e Pede vince la sfida fra gentleman con i macchinoni. Bene, bravo. Ma un minimo di realismo dovrebbe consigliargli di non dare al suo titoletto un valore che non ha.

Olivier QUESNEL 5

La Citroen mette in bacheca un altro alloro iridato e il bilancio è salvo. Ma il modo in cui viene gestito il rapporto con i due galletti non è esattamente il migliore possibile, pur se il più giovane dei due Seb alla sua corte non è facile da gestire.

Andrea CRUGNOLA 5

Poco in evidenza nelle incursioni mondiali e quasi mai veramente convincente sulle strade italiane. E' giovane, il varesino e ha ancora tempo per riscattarsi. Ma deve darsi una bella mossa.

Jan KOPECKY 5

La spunta in un paio di occasioni ed è già qualcosa. Ma malgrado il chiaro appoggio dei vertici Skoda, è ancora battuto nella corsa al titolo intercontinentale. E gli anni passano.

Bryan BOUFFIER 4,5

Con un colpo di poker firma il Monte ed è un gran bel modo di cominciare la stagione. Poi si perde e rastrella solo delusioni.

Henning SOLBERG 4

Questa o quella per lui pari sono: ai margini delle zone calde sia con la Fiesta vuerreci che con la Super2000, il fratellone d'arte consuma un altro anno senza squilli. Lottando sia pure con un certo successo con i tanti, troppi, piloti veloci come Creso che frequentano il mondiale.

Kimi RAIKKONEN 3

Progressi: zero virgola. Strano, ma non sciocco, Iceman si rende conto che non è nei rally che si può togliere qualche gioia e ben prima che la stagione si chiuda prepara il suo ritorno in F.1. Spiazzando solo quei (pochi) osservatori che, abbagliati dal nome, hanno seguitato a descriverlo come l'uomo della provvidenza delle corse su strada.

Matthew WILSON 2

Un anno dopo l'altro, la vita se ne va. Diceva bene quel Luigi Tenco in una canzone che pare cucita addosso al figlio del padrone della M-Sport: i sogni sono ancora sogni e l'avvenire ormai quasi passato.

CSAI 1

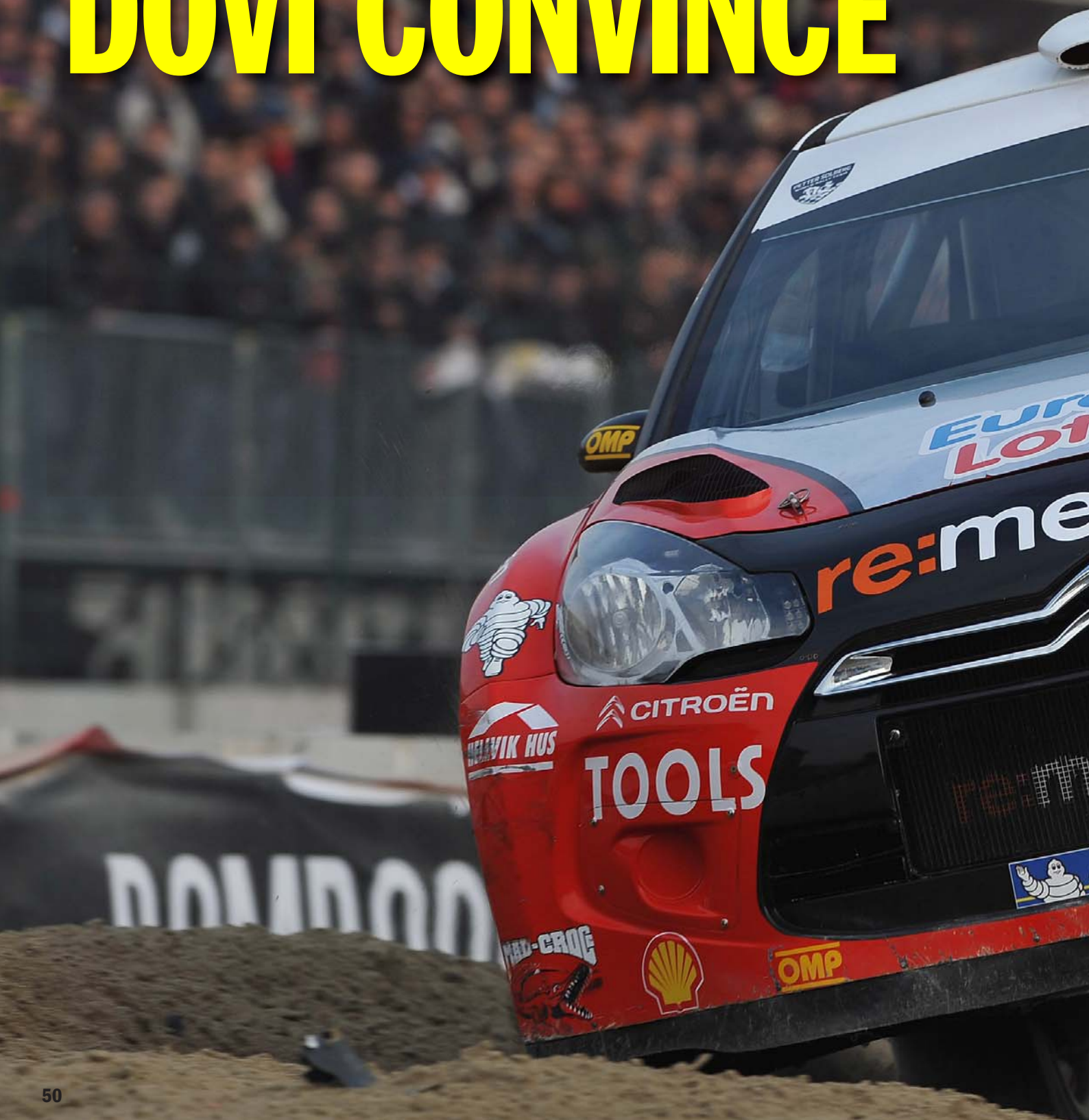
L'automobilismo da corsa tricolore sprofonda sempre più e gli inquilini del palazzo non trovano di meglio che litigare sul dove organizzare il prossimo Rally d'Italia. Facendo finta di non capire che ospitare il mondiale non serve a ridare slancio a un settore nel quale gli italiani sono ormai pallide comparse.



Jan
Kopecky



SOLBERG ESALTA DOVI CONVINCINE







Andrea Dovizioso

Marco Cortesi

Si è consacrato con un grande successo l'amore incondizionato tra Petter Solberg ed il Motor Show. Al termine di una sensazionale sfida con Andrea Dovizioso, pilota Moto GP e rivelazione di questa edizione, il norvegese ha conquistato la propria prima affermazione al Memorial Bettega, esplodendo in una gioia incontenibile che ha contagiato i tifosi dell'Area 48 al termine di una vera battaglia. Un affetto illimitato quello a lui rivolto, ricambiato in grande abbraccio una serie di folle delle sue. "Amo questo posto. E' uno spettacolo splendido e gli spettatori sulle tribune sono straordinari. Posso garantire che tornerò", ha spiegato prima di porgere i propri ringraziamenti al marchio del double chevron, che lascerà con la nuova stagione. Da rimarcare ovviamente anche la prestazione di Dovizioso che, partito forte sin da subito, è riuscito a migliorare le proprie prestazioni in

un gran crescendo lasciando tutti di stucco: per la prima volta in diverse stagioni, la finalissima è stata decisa alla "bella", che si è addirittura dovuta ripetere causa il dechappamento dell'anteriore destra montata sulla Citroen DS3 di Solberg. Trovatosi estremamente a suo agio al volante di una Fiesta ufficiale, il venticinquenne centauro della MotoGP ha sorpreso tutti, arrivando a battere tra gli altri il compagno di colori e professionista del WRC Jari-Matti Latvala e protraendo la sfida decisiva fino alla quinta manche. Giunto allo scontro conclusivo, a Dovi sono costati cari un paio di errori. per lui comunque, i complimenti di tutti e anche del team, già forse pronto ad accoglierlo per un possibile debutto mondiale.

"Andrea mi ha sorpreso, è dannatamente veloce è ha talento, probabilmente anche più di Rossi", ha certificato Solberg. Un talento che, dopo il debutto del Rally di Monza, è emerso alla grande: "Sono andato

come mai mi sarei aspettato e viste le prestazioni ottenute fin all'inizio ho capito che potevo solo migliorare. Oggi è andata bene e ho vinto tutte le sfide, anche quelle con i migliori, e solo in finale non sono stato impeccabile, commettendo alcuni errori. Fare altri rally? Di esperienze come questa ne farei tutti i giorni, però non so se sarei così competitivo, in un rally vero...". A completare lo spettacolo è stato il terzo posto del nordirlandese Kris Meeke, aggressivo portacolori del marchio Mini. Al podio della domenica si è affiancata la vittoria ottenuta nella manche notturna di sabato, prima affermazione della squadra ufficiale Prodrive che, dopo le prime esperienze di quest'anno, si affaccerà a tempo pieno al Mondiale. Quarto e sconfitto nella finalina per il terzo posto Latvala, piuttosto scocciato a testimonianza della tensione che l'arena di Bologna può generare. Anche lui si è però detto determinato a rifarsi quanto prima.

“Dovizioso mi ha sorpreso, è dannatamente veloce è ha talento, probabilmente anche più di Rossi”
PETTER SOLBERG

PRESENTE PASSATO FUTURO DEI DUE PROTAGONISTI DEL BETTEGA

IL PASSATO

Solberg

Alla quarta stagione con la sua Citroen DS3 "autogestita", Petter Solberg ha completato il 2011 con due podi in tasca. Probabilmente meno di quanto si aspettasse anche se, con una vettura ufficiale, la storia sarebbe stata probabilmente diversa.

Dovizioso

Portacolori ufficiale Honda, Andrea Dovizioso è stato uno dei nomi più in crescita nella stagione appena trascorsa in MotoGP. Incassati sette podi che l'hanno portato a chiudere davanti al blasonato compagno Dani Pedrosa, si è regalato un gran finale a quattro ruote.

IL PRESENTE

Solberg

Determinato ad incassare il primo successo assoluto al Bettega, Solberg ha dato ai fan quello che si aspettavano: una guida oltre ogni limite. Non si discute. E' lui la vera anima del Motor Show.

Dovizioso

Dopo avere sconfitto gente come Meeke e Latvala nella fase a gironi, Dovizioso ha affrontato la finalissima con Solberg. Riuscito a recuperare una situazione di svantaggio andando sul 2 a 2, si è portato alla partenza della "bella" con la tranquillità di chi non aveva nulla da dimostrare. Il talento puro di Solberg non ha però ammesso repliche.

IL FUTURO

Solberg

In molti - giornalisti in testa - speravano di strappare a Petter qualche informazione sul suo 2012. Ford, budget dell'ovale blu permettendo, o Volkswagen. Il futuro è ancora in forse.

Dovizioso

Per Mark Wilford, media manager Ford e comandante in carica della pattuglia ufficiale a Bologna, Dovizioso potrebbe meritare a breve una chance nel Mondiale Rally. Magari addirittura a Monte Carlo. A patto che non nevichi...

Kris Meeke
vincitore con la Mini
della gara in notturna
svoltasi il sabato



Idolo indiscusso del pubblico è stato, insieme al celebre papà, il piccolo Oliver Solberg (sopra). Tormento dei commissari, impegnati ad inseguirlo mentre scorrazzava su e giù per il paddock, il biondissimo Oliver si è anche messo al volante di un buggy per un giro della Mobil 1 Arena. Non era la sua prima volta e, così come per Kalle Rovanpera, ha lasciato di stucco molte persone. "Va molto forte, ha spiegato Petter, e se va avanti così sarà lui che mi manderà in pensione!"

Come e a tratti più dei protagonisti del Bettega, a mandare in visibilo le tribune è stato Miki Biasion, esibitosi in una serie di tonfi e traversi, ai limiti delle leggi della fisica, a bordo del camion con cui disputerà la Dakar 2012. A conferma del fatto che la classe non conosce limite...



MOTORI E CAMBI PESANTI PER LA NUOVA DW12



Marco Cortesi

Impegnato a resettare tutti i propri parametri dopo il tragico finale di stagione a Las Vegas, il circus dell'IndyCar Series procede nel proprio recupero tecnico, sportivo e soprattutto psicologico verso la stagione 2012. Con un'investigazione tuttora in corso - e che ha portato il tracciato del Nevada fuori dal calendario - team e piloti sono impegnati sia nel mosaico di motori e partnership sia nello sviluppo della nuova Dallara DW12. Velocissima sulle piste stradali, la nuova vettura è ora in fase di collaudo sugli ovali: il lavoro procede per migliorare i rilievi cronometrici, attualmente penalizzati dal maggiore peso di cambi e motori rispetto ai valori attesi che hanno creato grattacapi in termini di distribuzione tra anteriore e posteriore. Scremando alcune, sterili polemiche nei confronti dell'azienda italiana - incomprensibili sia considerato l'investimento in termini di strutture e posti di lavoro sia perché provengono da un ambiente che sulla carta dovrebbe essere più aperto rispetto a quello delle stock-car - si prosegue nel lavoro, consapevoli del fatto che tutti i motoristi, com'è ovvio che sia, si presenteranno con unità sempre più performanti. Forti delle prime quattro gare in calendario, tutte su tracciati stradali, gli addetti ai lavori stanno procedendo verso una soluzione che bilanci la voglia di segnare nuovi record, che richiederebbe componenti più leggere nel comparto della trasmissione, e la necessità di tenere i costi su livelli accettabili per tutti. Nel frattempo, il mercato procede con le ultime novità che hanno visto la conferma del neocampione Indy Lights Josef Newgarden da Sarah Fisher e di Simon Pagenaud in casa Schmidt. Se a breve sono attesi gli arrivi di Alex Tagliani da Bryan Herta ed Oriol Servia dal 'duro' AJ Foyt, i posti più ambiti sono quelli all'Andretti Autosport (con Wilson in predicato per un sedile) e Dreyer&Reinbold che con ogni probabilità vestirà i colori ufficiali Lotus. Dal punto di vista dei motori, fanno gola le forniture Honda liberate dalla "dipartita" del team Newman-Haas. A beneficiarne potrebbe essere Dale Coyne, intenzionato a schierare anche nel 2012 due vetture, ma potrebbe trovare spazio il nuovo team di Ed Carpenter, gestito da Derrick Walker.





Motori Chevrolet

Andretti - Ryan Hunter-Reay
Andretti - Marco Andretti
Andretti - Justin Wilson?
Andretti - Mike Conway?
KV Racing - Tony Kanaan
KV Racing - Vitor Meira?
KV Racing - Ernesto Viso?
Panther - JR Hildebrand
Penske - Helio Castroneves
Penske - Ryan Briscoe
Penske - Will Power

Motori Lotus

Herta - Alex Tagliani?
HVM - Simona de Silvestro
D&R - Tomas Scheckter?
D&R - Justin Wilson?
Shank - Paul Tracy?

Motori Honda

Sam Schmidt - Simon Pagenaud
Ganassi - Dario Franchitti
Ganassi - Scott Dixon
Ganassi - Graham Rahal
Ganassi - Charlie Kimball
Foyt - Oriol Servia?

Senza Costruttore

Ed Carpenter? - Lotus? - Ed Carpenter
Fisher - Honda? - Josef Newgarden
Coyne - Honda? - ?

IL MIO GIAPPONE

di Andrea Caldarelli

“TIFONI E... MACCO CHE VOLANO”



CHINE



IL MIO GIAPPONE

di Andrea Caldarelli

Cari amici di Italiaracing, ben ritrovati. L'ultima volta in cui vi ho scritto era piena estate ed ero in partenza per il Giappone dopo aver trascorso qualche giorno in Italia. In quel periodo doveva svolgersi la gara di Suzuka, che però non c'è stata. Dopo l'esperienza del terremoto ad inizio agosto, in settembre ho vissuto per la prima volta sulla mia pelle un tifone, che ha appunto costretto alla cancellazione della corsa. Ho passato il tempo senza poter guidare, ma ho toccato con mano la grande passione dei tifosi giapponesi. Per tutti e due i giorni infatti, seppur le macchine non siano mai scese in pista, gli spettatori sono rimasti sugli spalti e sono poi stati invitati in sala stampa dove li abbiamo incontrati, affrontando vari temi che andavano anche oltre quello sportivo. Nessuna gara, ma tanta

esperienza. In quell'occasione, nei dintorni di Suzuka ci sono stati dei danni a dei paesi ed anche, purtroppo, qualche vittima. Ho visto come questo paese lavora in situazioni di emergenza e ho avuto anche un po' di timore data la violenza e la forza delle perturbazioni. Al rientro in Europa, l'aereo per circa un'ora ha continuato ad essere soggetto a turbolenze, niente di allarmante, ma sintomo della potenza di quel tifone. Sono così tornato in pista a Sugo il 26 settembre, quando per la prima volta ho portato con me in trasferta anche un amico italiano. È stato divertente rivedere qualcuno alle prese con il primo contatto della cultura giapponese, ma i risultati sono stati positivi. Quella di Sugo è stata la mia miglior gara. Ero stato molto veloce nelle prove libere e dopo la tredicesima piazzola sulla griglia ho

rimontato sino al nono posto, a pochi secondi dalla zona punti che è stato l'obiettivo di tutta la stagione.

In ottobre invece, sono sceso in pista durante il GP di F.1, a Suzuka, con la mia F.Nippon per una dimostrazione, e ho potuto ritrovare gli amici del paddock europeo. Alla fine di quel mese ho continuato a lavorare con il team Corbetta come coach driver, conquistando insieme ad Alex Fontana il titolo di campione nella Formula 3 European Open. È stato un bel momento per la squadra di Angelo Corbetta che ha così potuto festeggiare nel migliore dei modi il ventennale della sua fondazione, riprendendo una titolazione dopo quella nel F.3 Italia del 2005. In quei giorni mi è inoltre arrivata la conferma da parte della FIA di essere stato





selezionato dall'Institute Young Driver Excellence Academy, primo italiano a ricevere questo privilegio. Le selezioni si sono svolte dal 14 al 18 novembre, dove sono stato accettato e messo alla prova dal punto di vista fisico, mentale ed attitudinale. Prima però, ho concluso la mia stagione in Nippon, con le gare di Motegi e Fuji. Nella prima corsa sono venuti mia sorella Francesca ed il suo ragazzo, Tonio Liuzzi. Mi ha fatto molto piacere avere la mia famiglia accanto, ed anche Tonio si è divertito molto in un contesto di alto livello come la Nippon, simile per molti aspetti alla Formula 1. A Motegi purtroppo sono stato vittima di due incidenti, uno di questi tra i più brutti della mia carriera. Già in Formula Renault a Vallelunga mi capotai, ma questa volta mi è letteralmente salita in testa una monoposto. In regi-

me di safety-car Kunimoto non si è avveduto delle bandiere gialle ed ha coinvolto ben cinque vetture, con Hirate che è rimasto ferito ad un piede. Per me nulla di grave, solo tanta paura ed uno strappo muscolare, che mi sono poi portato avanti nella Sprint Cup del Fuji e nelle selezioni FIA.

Vi sto scrivendo queste pagine da Edimburgo, dove c'è il primo stage della seconda edizione del FIA Academy, e la settimana prossima tornerò nuovamente in Giappone dove definiremo insieme a Toyota i piani per il 2012. Queste pagine del Diario mi hanno dato la possibilità di ripercorrere con un po' di calma i momenti salienti della mia stagione, permettendomi di mantenere un contatto con i miei supporter italiani che continuano a seguirmi grazie ai report di Italiaring ed alla mia pagina Facebook.





I TERRIBILI FRATELLI BUS



SCH



Marco Cortesi

SKurt e Kyle Busch, bad boy dell'automobilismo americano, sono chiamati ad una svolta. Il fratello più giovane, Kyle, è stato sospeso per una gara e ha scampato il licenziamento di pochissimo dopo aver spedito volontariamente a muro Ron Hornaday in Truck Series. Sarà osservato speciale nel 2012. Per Kurt, campione Sprint Cup 2004 le cose non si sono messe così bene. Protagonista di episodi increpabili che l'hanno visto insultare a più riprese i giornalisti che tentavano di intervistarlo, è stato appiedato dal team Penske e si trova a meno di due mesi dallo start della stagione senza un posto di lavoro. Freddi, scostanti e beffardi nei confronti di un pubblico che notoriamente non perdona nulla, i due Busch si sono visti coinvolti in un vortice di cattive

ria del quale sono stati in buona parte artefici. Dotati di un talento indiscutibile e che pone entrambi ai livelli più alti della categoria, Kyle e Kurt hanno raggiunto il limite, mai valicato, almeno nel periodo recente. E se vorranno restare nel mondo dorato delle stock-car dovranno cambiare. Nato nel 1985, Kyle è considerato da buona parte di colleghi e addetti ai lavori un vero campione, forse il più talentuoso pilota della serie. Capace di guidare su ritmi inarrivabili, ha chiuso il campionato al vertice dello speciale Driver Rating della NASCAR, creato aggregando una serie di parametri statistici. Maggior numero di sorpassi, maggior numero di giri in testa e di giri più veloci, miglior posizione media in pista. Un Caterpillar dal carattere impossibile. Uno che si è soprannominato (da solo) "Rowdy", come il cattivo del film

"Giorni di Tuono". A salvarlo è stato il fatto che, nella stagione-no del Joe Gibbs Racing, sia stato l'unico lampo di luce in un buio totale, con una vittoria e ben 14 piazzamenti in top-5. Per il 2012, la storia sarà forse diversa. Sembrato il fantasma di sé stesso nelle ultime due gare, si troverà davanti ad un bivio. Sfondare quella barriera che lo separa dall'essere uno dei migliori di sempre o restare su una strada che potrebbe portarlo ai margini. Perché se è forse vero che uno così non resterà mai a piedi, il successo è tutto un'altra cosa. Classe 1978, Kurt è stato l'ultimo pilota a portare al successo il marchio Ford ed il Roush Racing, compagine che nonostante budget e piloti stellari si è trovata spesso a dover soccombere. Passato in casa Penske, Busch ha riportato alla vittoria la mitica vettura numero 2 dopo un lungo digiuno e,



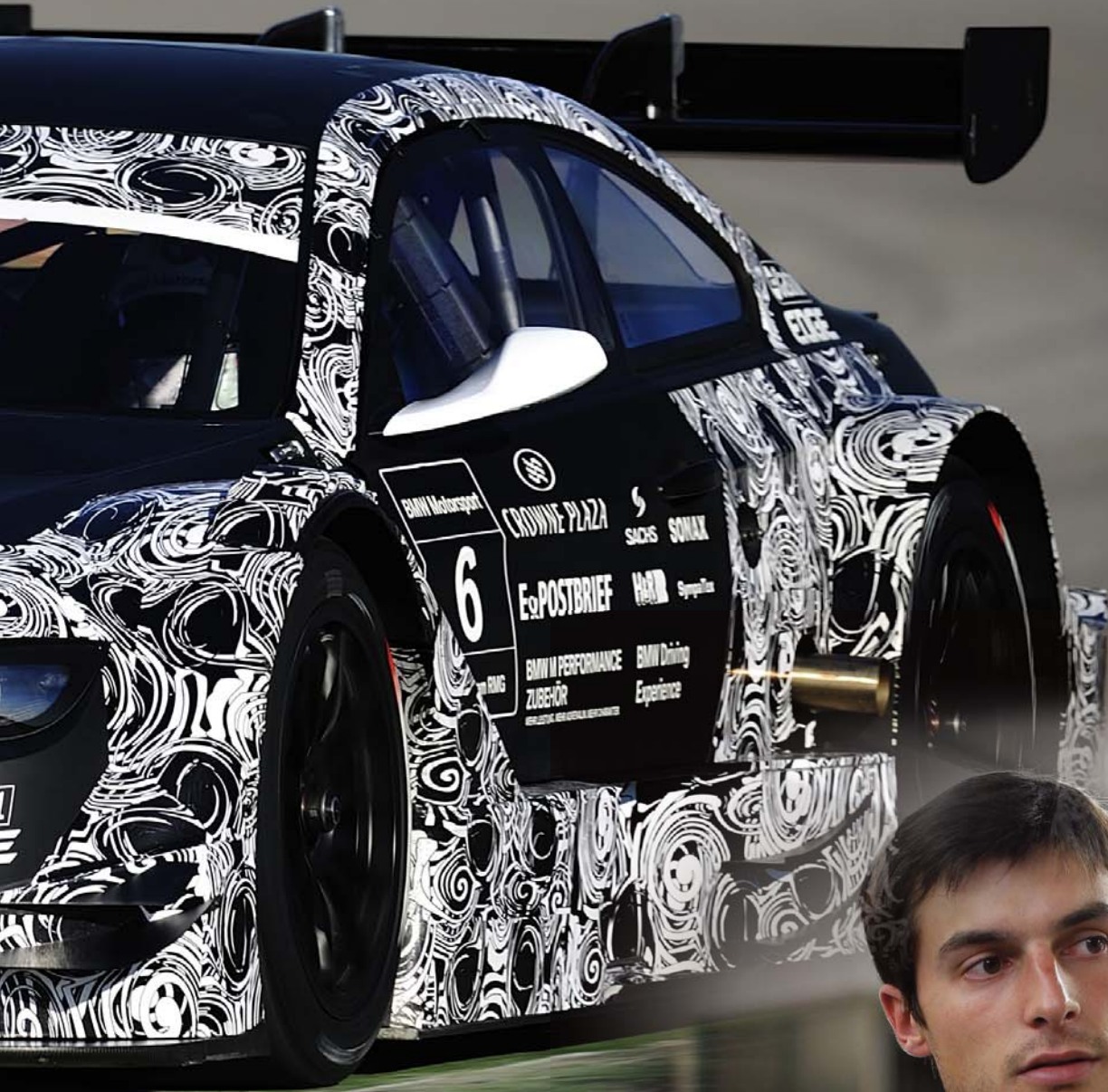
A destra,
Kyle Busch
sale la scaletta
dalla direzione gara,
a sinistra,
mentre festeggia
una vittoria
nella serie Truck

sacrificando le proprie chance, ha condotto il Capitano ed il compagno Ryan Newman alla prima affermazione nella 500 Miglia di Daytona. Se però i risultati non sono mai mancati, Busch ha trovato sulla sua strada un giovane di talento, ma soprattutto dalle incredibili doti di leader, come Brad Keselowski. Quinto classificato quest'anno davanti a Jimmie Johnson, il giovane Keselowski è diventato il nuovo pilota di riferimento per la squadra, mettendo il compagno nelle condizioni di poter essere estromesso senza troppi rimpianti. Anche se, c'è da scommetterci, Kurt potrà dire la sua anche per un team minore. E non è detto che, alla fine, sia proprio lui a stare davanti. In cura presso uno psicologo dello sport, è ancora sul mercato. Chiunque lo raccoglierà, a prezzo scontato, farà comunque un ottimo affare.





**“ERA IL M
DI CA**



**MOMENTO
CAMBIARE”**



Bruno Spengler sta scrivendo una nuova pagina della sua carriera in DTM. Il ventottenne canadese, protagonista della serie dal 2005 come pilota Mercedes, nel 2012 affiancherà per la debuttante BMW Martin Tomczyk, Andy Priaulx ed Augusto Farfus. Un passaggio di marca che ha destato scalpore

Quali sono le tue impressioni dopo il tuo primo giorno di lavoro in BMW?

“Il primo contatto con la squadra avvenne a Montebianco per il primo test, dove non nascondo che ero abbastanza nervoso. Stavo per incontrare per la prima volta una squadra completamente nuova, ma il test mi ha pienamente soddisfatto. È stato fantastico vedere la grande motivazione che c'è nel personale coinvolto nel progetto DTM di BMW”.

Quali sono state le ragioni che ti hanno convinto a passare in BMW?

“Con Mercedes ho vinto tanto, ottenendo pole position e sfiorando il titolo per ben quattro volte. Devo ringraziare la casa di Stoccarda per il sostegno che mi ha dato negli ultimi anni e per l'opportunità di iniziare una carriera in DTM. Tuttavia, passare in BMW per me rappresenta una nuova sfida. Sarò parte di un nuovo gruppo sin dall'inizio, lavorando con una delle case automobilistiche più grandi al mondo, sfida sicuramente molto interessante. Questo è stato il motivo che mi ha portato a optare per BMW. Mi sono inoltre trovato mol-

to bene con il direttore del Motorsport, Jens Marquardt, e non vedo l'ora che arrivi il momento di rappresentare questa casa in pista”.

Hai già disputato alcune sessioni di test con la BMW M3 DTM. Cosa pensi della macchina?

“In generale, le vetture del 2012 saranno diverse da quelle che abbiamo guidato sino ad ora. Per esempio, producono molto meno carico aerodinamico ed hanno un telaio differente. La prima impressione sulla M3 è positiva, anche se abbiamo molto lavoro che ci aspetta. Abbiamo ancora un paio di sessioni di test previsti prima dell'inizio della stagione. Lavoreremo duramente per essere sicuri di arrivare pronti alla prima gara, anche se dobbiamo fare un passo alla volta”.

Hai avuto modo di conoscere i tuoi compagni di squadra in BMW, che racchiude esperienza in DTM, nel Mondiale Turismo e nelle corse GT. Come valuti questo connubio?

“Augusto Farfus è stato uno dei migliori piloti nel WTCC e Andy Priaulx ha vinto il titolo ben tre volte. Il DTM è però una cosa diversa, ma credo che non avranno grossi problemi a raggiungere il giusto feeling con questa vettura. Inoltre c'è Martin Tomczyk, ottimo pilota nonché campione in carica della serie che fa di noi un'ottima formazione. Ciò nonostante è ancora presto per giudicare il nostro potenziale in rapporto alle

altre squadre. Dovremo lavorare duramente e poi vedremo”.

Tomczyk è stato il tuo principale rivale al titolo la scorsa stagione, ora è il tuo compagno di squadra. Non trovi sia una strana situazione?

“Se ad inizio anno qualcuno mi avesse detto che io e Martin avremmo guidato la prossima stagione per lo stesso marchio, gli avrei difficilmente creduto, non me lo sarei mai aspettato a quei tempi, ma sono lieto che entrambi siamo ora sotto il tetto BMW. Ci conosciamo da anni, corriamo insieme nel DTM dal 2005, e ancora prima nella F.3. Ha un grande bagaglio di esperienza ed è bello averlo in squadra. Per me non c'è molta differenza, l'importante è lavorare insieme per la squadra”.

Hai detto “insieme”. Siete tutti top driver, prevarrà tra di voi gioco di squadra o rivalità?

“Penso che sarà un mix di situazioni. Ci vuole una certa rivalità che sproni i piloti a dare il meglio di loro per ottimizzare la vettura e le prestazioni. In questo modo ci stimoliamo a raggiungere nuovi obiettivi e spostare in avanti il limite, tuttavia è altrettanto importante lavorare insieme alla squadra, ma è giusto che ci sia un po' di pressione e di battaglia, sempre però nel rispetto reciproco e soprattutto per il lavoro del team”.

Quale sarà il tuo contributo per



riportare la BMW al successo nel DTM?

“Sono sempre molto cauto nelle aspettative e mi piace tenere i piedi per terra. Farò semplicemente del mio meglio sin dal primo momento, ma ho grande fiducia nel marchio BMW da sempre impegnato con grande successo nel motorsport. Tutti sono incredibilmente motivati e vogliamo andare avanti per cercare di vincere dei campionati”.

Solo vittorie o anche il titolo nelle ambizioni del 2012?

“Ogni team ed ogni pilota vorrebbe sempre vincere il più possibile e pur avendo sempre questo in mente sappiamo che sarà difficile lottare per le zone di alta classifica sin dall'inizio del campionato. Speriamo però di poter già ambire al podio e di poter lottare per metà stagione per la vittoria. Prima di fare pronostici dobbiamo però concentrarci sui nostri obiettivi e poi dovremo analizzare molte cose. La squadra non ha ancora molta esperienza coi pit-stop o con le strategie di gara, che sono ovviamente aspetti nuovi che si svilupperanno solo col tempo”.

Che titolo vorresti leggere in un articolo su di te e la BMW?

“Incredibile rimonta della BMW”.

Hai già una vettura BMW?

“Ho una BMW X5 4Litri Diesel, con il kit M Performance. È molto divertente da guidare, una gran macchina”.

PO



DE VRIES DI IL NULLA

Gabriel Samarago

Non possiamo iniziare se non parlando di lui, Nick de Vries. Il giovane talento tanto "contestato" per la supremazia messa in pista. De Vries ha dominato in lungo ed in largo il mondiale CIK di KF1, vincendo, perdendo e facendosi anche squalificare. Ha sempre tenuto lui in mano le redini del gioco e per questo, ma anche per alcuni suoi atteggiamenti, non si è fatto amare dal paddock. L'olandese ha talento e lo si vede, nel 2010, al suo primo anno nella categoria top del karting ha battagliato e battuto i guru del karting, vedi Ardigò, Convers, Kozlinky & C. Sfrattati i senatori dalla KF1 per scelte politico-sportive, Nick, nel primo mondiale dell'era moderna, disputatosi su cinque prove, ha fatto polpette dei suoi giovani avversari. Che si chiamano Alex Albon, Flavio Camponeschi, Karol Basz ed Ignazio D'Agosto. WSK Master e secondo Campionato del Mondo sono arrivati in successione per de Vries e ora, via verso una nuova sfida, le monoposto.

NON CI E' PIACIUTO

Il mondiale KF1 su cinque prove è affascinante e va ripetuto, a patto che la CIK ed i costruttori lavorino sul pacchetto per offrire griglie più consistenti di quelle viste nel 2011. Pessima è stata la formula delle quattro gare a weekend. Due gare al sabato e due alla domenica, francamente, ci sono parse tante ed hanno contribuito ad annacquare un evento già succube della popolare e spettacolare KZ1.



Il Campione del mondo Nick De Vries. L'olandese ha vinto il secondo titolo iridato consecutivo, adesso è atteso dalle monoposto. Sarà di scena nella F. Renault 2.0 Eurocup?

Foto CIK/KSP

KZ1 THONON E DREEZEN SONO GLI IMPERATORI

E' stata la categoria più interessante della stagione. Farcita forzatamente di plurititolati, la classe con il cambio non ha tradito le attese e si è imposta come la categoria più spettacolare e combattuta del karting internazionale. Qui i piloti contano e la lotta è durissima. La zampata vincente l'ha data Jonathan Thonon (Crg-Maxter), capace di prendersi la quarta Coppa del Mondo a Genk, in Belgio, infilzando alla penultima curva dell'ultimo giro Yanik De Brabander, crollato psicologicamente. Un altro belga, Rick Dreezen (Tony Kart-Vortex) si è messo in tasca l'altro titolo che conta, quello della WSK Euro Series. Dreezen ha messo in difficoltà tutti i blasonati rivali, in primis il compagno di squadra Ardigo, e si è preso un posto tra i top driver della categoria.

Paolo De Conto (Enrgy-Tm) è stato uno dei due italiani a prendersi un titolo, esattamente quello europeo. De Conto ha vinto con merito, approfittando dello stop di Ardigo, tradito dalle discusse e discutibili gomme Dunlop. De Conto ha anche vinto la serie nazionale della WSK, la Master Series. Bas Lammers (Intrepid-Tm) si è accontentato della gara spot WSK Final Cup, in una stagione in cui non è mai riuscito ad entrare realmente in partita come ci saremmo attesi. Buone notizie nella classe con il cambio arrivano da due giovani che hanno corso in KZ1, Fabian Federer (Crg-Tm) e Mirko Torsellini (Crg-Maxter).

Il primo ha vinto l'Europeo ed il secondo si è imposto nella WSK Final Cup ed ha sfoggiato prestazioni in crescendo per tutta la stagione.



Loris Spinelli su Tony Kart-Vortex del team Morsicani Racing scatta davanti a tutti verso la Coppa del Mondo di KF2



Stefano Cucco. Il campione della WSK Euro Series si è dimostrato uno dei migliori talenti del karting internazionale, solido ed umile. Per il 2012 meriterebbe un supporto ufficiale

Fabian Federer si è imposto nell'Europeo di KZ2 davanti all'altro italiano Torsellini ed allo svedese Johansson. Sono questi tre i mattatori della categoria, assieme al vincitore della Coppa del Mondo Joey Hanssen



KF2 SPINELLI E CUCCO FOLLIA ED EQUILIBRIO

La Coppa del Mondo l'ha vinta Loris Spinelli (Tony Kart-Vortex), un abruzzese tutto genio e sregolatezza, bravo, ma non sempre capace di frenare una istintiva irruenza. L'europeo a Zuera se l'è portato a casa con bravura e fortuna Luka Sami (Enrgy-Tm). A Zuera, sotto la bandiera a scacchi in prima posizione c'è passato l'asiatico Sathienthirakul (Tony Kart-Tm), ma quest'ultimo è poi stato penalizzato giustamente per una partenza scorretta. Gli italiani non sono andati affatto male, Stefano Cucco (Birel-BMB) ed il suo privatissimo Team MGM hanno fatto cose egregie, vincendo l'Euro WSK e mancando di un soffio la

Master WSK. L'atteso Giovanazzi non ha sventato come ci si attendeva, anche se il pugliese è sempre stato veloce ed ha fatto vedere buone cose, per lui è arrivato il titolo di consolazione della Master Series WSK, vinto proprio davanti a Cucco. Con un pugno di mosche è rimasto il valido pilota russo Orudzhev (Tony Kart-Vortex), capace di vincere e lottare sempre al vertice, ma a secco di titoli. Per Ippolito (Kosmic Kart-Vortex), Fiorvanati (Tony Kart-Vortex) ed il poleman dell'europeo Ercoli (Tony Kart-Vortex), l'anno è stato di apprendistato, nonostante qualche fiammata i tre sono da rivedere nel 2012.



A sinistra, il cannibale, Jonathan Thonon, esulta dopo aver vinto la sua quarta Coppa del Mondo CIK di KZ1. Alle sue spalle un "ingenuo" De Brabander, fattosi infilzare a pochi metri dalla bandiera a scacchi



Il podio del Campionato Europeo di KF3. Il vincitore George Russel (GB) è al settimo cielo dopo la splendida vittoria ottenuta sulla pista spagnola di Zuera. Felicissimi, sono anche, Robin Hansson (Svezia – a sinistra della foto), ed il terzo Connor Jupp (GB)



KF3 L'ANNO DI LECLERC VERSTAPPEN COSÌ COSÌ

E' stato l'anno di Charles Leclerc (Intrepid-Tm). Il monegasco si è portato a casa una fantastica Coppa del Mondo ed ha sempre corso con testa e piede, doti che, unite al management (Nicolas Todt) di cui dispone, ne fanno uno dei giovani più interessanti. Il monegasco ha vinto anche il titolo Academy CIK, a dimostrazione che il ragazzino non teme il confronto, in qualsiasi terreno. Max Verstappen (Crg-Iame) era il favoritissimo della vigilia, colui che doveva fare polpette degli avversari.

L'olandese è stato bravo ed ha vinto la WSK Euro, ma negli altri appuntamenti è stato sotterrato dalla pressione e, soprattutto, da avversari emergenti come il già citato Leclerc, O'Keeffe, Scott, Olsen, Silvest, Hansson, Jupp, Roussel, Nielsen (vincitore della WSK Final Cup e dell'Asia Pacific) e l'italiano Fuoco (vincitore della WSK Master Series). Anche nell'Europeo di Zuera per i nostri c'è stata poca gloria ed a vincere nettamente è stato il british George Russell (Intrepid-Tm).



Scintille tra De Conto (n.20) e Ardigò (51), al via della finale europea di KZ1. Alla fine la spunterà De Conto, grazie alle pessime gomme Dunlop che lasceranno l'alfiere Tony Kart a terra...

PRODOTTO
MCLAREN MP4-12C

3.8 V8 BITURBO

600 CV

330 | KM/H DI VELOCITÀ MASSIMA

3"1 DA 0 A 100 KM/H

204.700 EURO PREZZO MINIMO

304.580 EURO PREZZO FULL OPTIONAL

ALLARME ROSSO

Le prestazioni sono da prima della classe e il divertimento che si prova nel guidarla è il suo asso nella manica. E' il terzo modello stradale tutto made by McLaren in sessant'anni di storia ma è soprattutto il primo modello del costruttore inglese con le carte in regola per attaccare il mito Ferrari e Porsche





Marco Marelli

Entrare non è facile. Anche perché, per il momento, le portiere non si possono sbloccare a distanza con la chiave. Bisogna quindi avvicinarsi, sfiorare con la mano il bordo dello sportello, aspettare che la serratura elettrica si sblocchi e la portiera come per magia si sollevi. Se così non si fa, dentro non si va. E pure accomodarsi sul sedile non è facile. Perché il brancardo è alto e anche un po' largo. Insomma salire non è questione di un attimo e non è il massimo della comodità. Una volta dentro, ennesimo sforzo per raggiungere la portiera per tirarla verso di sé e quindi chiuderla. Fatto tutto ciò si respira un attimo e ci si guarda intorno. Tutto è scarno, c'è poco da studiare, così... dito sul tasto che da' vita.

Non passano eterni secondi come sulle Ferrari che dovevano lavare con la benzina

na i cilindri, ma un secondo e qualche decimo in più scorre, prima che gli otto pistoni si mettano in moto.

Piede sul freno, dito sulla pulsantiera del cambio (drive, folle, retro) quindi finalmente dentro la marcia. La prima cosa a colpire è la posizione di guida molto avanzata. Subito dopo la reattività dei principali comandi è la seconda cosa a colpire: sterzo, acceleratore e pedale del freno sono perfetti. Si azzarda un po' di più e colpisce il tiro del motore a qualsiasi regime.

La MP4 concede confidenza in poco tempo e così si regolano le due piccole manopole sul tunnel per la gestione dell'assetto e del motore. Nella posizione normale c'è un po' di lentezza di risposta sul volante. Non piace. Mentre convince il comfort: le sospensioni filtrano bene le asperità incontrate dalle ruote grazie agli ammortizzatori adattativi. Le strade della campagna inglese sono strette e con un asfalto

tutt'altro che ben tenuto ma non lo si sente perché la MP4 è leggera e con sospensioni ben sviluppate. Si percorrono una cinquantina di chilometri fino a quando non si raggiunge un vecchio aeroporto dismesso. Cinque curve dai vari raggi, due rettilinei lunghi, le piste. Di più non c'è. Ma è sufficiente per mettere la MP4 sotto torchio. L'acceleratore viene portato contro il pavimento e lì rimane. Mani sul volante e dita sui paddle. Si inizia a girare forte, sempre di più. L'uscita da una curva in terza, il rettilineo dove si scaricano due marce. La staccata effettuata a oltre 220 km/h con l'uscita dell'ala posteriore...i freni che non deludono mai. Si continua, si stacca l'elettronica. La MP4 mette in mostra un comportamento neutro. Ama essere guidata pulita. In modo preciso. E non poteva essere altrimenti pensando alla perfezione delle sue sorelle da corsa. Va davvero forte e non incute grande soggezione. Il motore è



stupendo per come tira, i freni sono efficaci come quelli delle rivali, la tenuta di strada è spettacolare perché permette di andare sempre così vicino al limite da stupire ogni volta. Si decide per una sosta. Si riflette sulle prestazioni mentre si gira intorno all'auto avendo l'accortezza di non appoggiarsi sulla parte posteriore resa incandescente dagli scarichi alti. Si osserva la buona qualità della verniciatura, l'assenza di appendici vistose, la pulizia della linea ma soprattutto che non c'è un particolare preso da altri modelli. Non c'è insomma come su una Aston Martin la chiave o il devolucchi Ford. Unica nelle forme, sensazionale nella guida di Lei non si può dire altro che bene. E a chi guida auto con il cavallino sul volante un consiglio: "Quando vedrete una MP4 nello specchietto, lasciatela andare con noblesse oblige, perché semmai vi venisse la voglia di un confronto non sarebbe per voi felice."

LO SCERIFFO DETTA LE REGOLE

Antony Sheriff, Il numero 1 della McLaren Automotive ha idee chiare: la MP4 è solo l'inizio. E c'è da credergli perché quello che ha costruito è qualcosa di eccezionale

L'abbiamo conosciuto quando lavorava in Fiat Auto, ormai tanti anni fa. E alle nostre critiche serrate sui modelli di allora diceva con una smorfia d'insofferenza: "L'auto è sempre figlia di compromessi." Lasciata la Fiat Auto più di cinque anni fa, lo rivedevamo esclusivamente ai saloni dell'auto in giro per il mondo a studiare i prodotti dei migliori. Ogni volta, a domanda quando arriverà il momento del suo progetto McLaren la risposta era: "Manca ancora un po' ma quando vedrete, avrete di che scrivere. E ricordate che McLaren crede nel prodotto e non negli show." Di anni e saloni ne sono passati e ora che abbiamo toccato con mano la McLaren Automotive e si è potuto vedere il grande lavoro fatto da questo ingegnere tanto riservato quanto determinato c'è da convenire che ha fatto davvero le cose in grande. Perché grazie a Ron Dennis, il fondo Mumtalakat del Bahrain e monsieur Ojjeh, ha realizzato una fabbrica

ad hoc, una rete di fornitori (circa 200) specifici, un modello, la MP4 che non ha nulla da invidiare a Porsche e Ferrari. Anzi. Nella nuova fabbrica McLaren Automotive, a pochi metri da dove escono anche le F.1, abbiamo interrogato Sheriff per capire meglio cosa ci si deve aspettare ancora da McLaren Automotive.

- Quali novità dopo la MP4?

"Avremo una lunga serie di nuovi modelli grazie all'investimento di 1 mld di euro che abbiamo stanziato per la prima generazione di modelli".

- E quanti saranno?

"Almeno quattro".

- Quale sarà il ciclo vita della MP4?

"Al momento non è stato deciso".

- Scocca costruita in Austria, cambio in Italia...la MP4 si può dire che sia un prodotto Cee?

"Assolutamente sì. Mi piace ricordare che tutto è nuovo ed è stato appositamente svi-

luppato per questa vettura grazie a investimenti pesanti e nessuno scambio con altri modelli. L'approccio è quello della F.1 che ricordo è a 15 metri da noi!"

- Quante auto avete costruito ad oggi?

"Più di 200. Negli USA abbiamo già 600 ordini."

- E il mercato Ccinese?

"Al momento non abbiamo dealer. Bisogna tenere presente che siamo partiti da zero e per fare un marchio occorrono almeno dieci anni".

Quanti dipendenti ha McLaren Automotive?

"Seicento".

E la capacità produttiva?

"Quattromila automobili l'anno".

Perché la portiera della Mp4 non si può aprire con un telecomando a distanza?

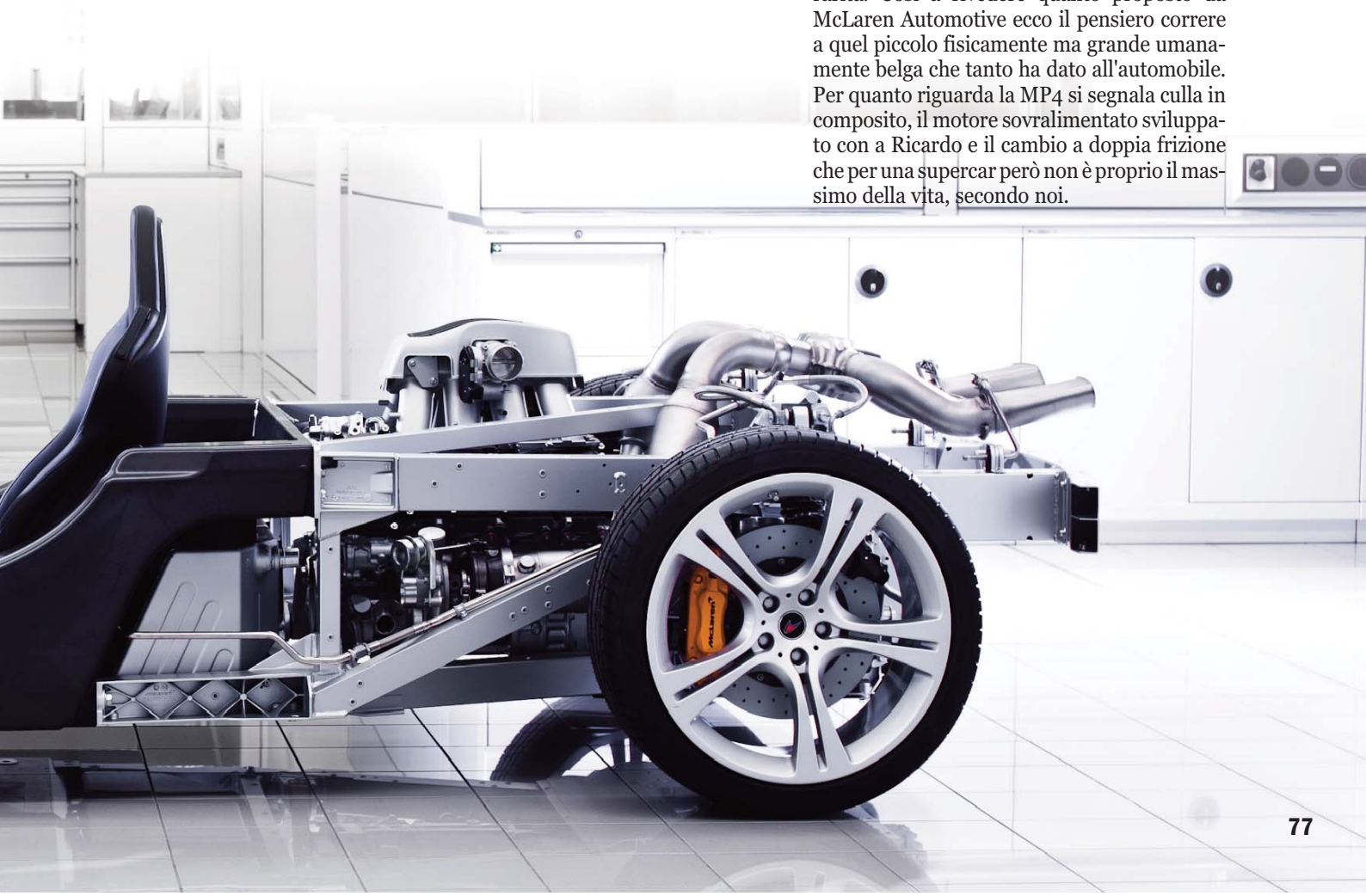
"Perché ha visto i primi modelli. Siamo già intervenuti."





UNA CULLA IN CARBONIO

"A vederle non si sa mai cosa si nasconde sotto la carrozzeria. Questo vale per tutte le automobili. Noi però siamo fortunati perché abbiamo accesso a informazioni che altri non hanno e possiamo andare oltre al dire è bella o brutta". Queste le parole di Paul Frère, pilota prima e giornalista poi davanti a una Ferrari un po' di anni fa. Con lui dopo quell'incontro passammo parecchio tempo insieme ai saloni e non solo a parlare di automobili, la nostra passione. E proprio in queste occasioni stabilimmo che le Case più serie erano quelle che fornivano gli spaccati e le foto dettagliate, una rarità. Così a rivedere quanto proposto da McLaren Automotive ecco il pensiero correre a quel piccolo fisicamente ma grande umanamente belga che tanto ha dato all'automobile. Per quanto riguarda la MP4 si segnala culla in composito, il motore sovralimentato sviluppato con a Ricardo e il cambio a doppia frizione che per una supercar però non è proprio il massimo della vita, secondo noi.



PRODOTTO
TOYOTA GT86

IN JAP È GIÀ



MITO





È appena stata svelata al salone di Tokyo ed è già oggetto del desiderio. In Europa arriverà la prossima estate

Marco Marelli

Volante dal diametro ultra ridotto: 365mm. Simil BMW M3. Strumentazione a tre orologi. Simil Porsche 911. Motore boxer simil anzi made in Subaru da 200 cavalli. Trazione posteriore. Si chiama Toyota GT86 ed è la nuova coupé che fa letteralmente impazzire i giapponesi perché dicono i ben informati che da guidare sia uno spasso. Merito della leggerezza ma anche delle raffinate sospensioni oltre che per il baricentro basso e la gommatura non esagerata che permette "traversi" degni di tale nome. Lunga 4240 mm, alta 1285 mm, la nuova coupé di Toyota ha misure simili a quelle della Nissan 350 Z e dell'Audi TT ma rispetto a questa ha una distribuzione dei pesi 53:47. Il cambio è manuale a sei marce oppure automatico. Sarà in vendita sul finire della prossima primavera.





NUOVO MONDO



Prodotti riusciti come le nuove Ka, Fiesta e Focus; strategie indovinate come OneFord: la Casa americana va e andrà ancora più forte. Anche perché dal prossimo anno si annunciano importanti novità come la rivoluzionaria B-MAX

Marco Marelli

Va forte Ford. I prodotti piacciono e la strategia globale si è rivelata vincente. I risultati finanziari dei primi nove mesi indicano un utile pre tasse di 7,6 miliardi con un margine operativo del 6,2%. Tanto per avere un'idea la General Motors ha fatto rispettivamente nelle stesse materie 5,8 miliardi e 5,2%. A fronte di questi risultati anche il credit rating è nettamente migliorato passando da Caa3 del 2008 a Ba1 per Moody's mentre per Standard & Poor's è ora BB+. Tutto ciò permette di guardare al futuro con serenità anche perché il prossimo anno ci saranno tantissimi nuovi modelli: ben dieci. In Europa debutterà la B-MAX, in Russia la nuova Focus, in tutto il mondo la Fiesta MCA, poi la Focus ST quindi il Transit e la Nuova Fiesta in India, la Focus elettrica, la Fusion, l'Escape/Kuga e il nuovo Ranger. Quindi inizio anno relativamente calmo ma dalla seconda metà fuochi d'artificio. Le novità per il 2012 della Casa americana anche sul nostro mercato sempre più povero non saranno poche e soprattutto di non trascurabile importanza. Subito arriverà un pick up, quindi la Focus ST, poi la B-Max in contemporanea con il restyling della Fiesta e buon ultimo un nuovo commerciale. L'auto sicuramente più innovativa è la B-MAX. In quattro metri Ford ha messo sul piatto un'automobile diversa e trasversale, che può colpire generazioni di consumatori agli antipodi, grazie alla funzionalità assicurata dall'inedito sistema di apertura delle portiere che, non avendo montante centrale, faciliterà non poco la vita. La B-MAX sarà un'auto rivoluzionaria anche nei motori con una nuova generazione Ecoboost mille a tre cilindri con potenze da 80 a 100 cavalli che faranno cambiare idea a molti perché oltre a consumi davvero contenuti, grazie alla cilindrata ridotta, permetteranno un risparmio sull'assicurazione, a confronto con un diesel, di almeno 500 euro l'anno. Ma la trasversale B-MAX non sarà il solo asso di Ford per il 2012. Sempre nel terzo trimestre è atteso il restyling della Fiesta con nuovi motori e importanti migliorie estetiche e poi arriverà nel quarto trimestre il Transit in una versione dalle grosse potenzialità di vendita.





L'AUTOMOBILE INTELLIGENTE

La B-MAX rappresenta una nuova visione per i veicoli compatti: un'innovativa vettura dotata di alcune soluzioni inedite che ne garantiscono un'eccezionale abitabilità. L'assenza del montante B in posizione tradizionale, integrato nelle speciali porte posteriori scorrevoli appositamente progettate, permette infatti un comodo accesso all'abitacolo della monovolume, lunga poco più di 4 metri (solo 11cm in più di una Fiesta e ben 32cm in meno rispetto alla C-MAX). La flessibilità della B-MAX garantisce un comfort senza precedenti per una monovolume compatta, permettendo di salire e scendere dal veicolo, caricare pacchi, montare seggiolini per bambini, accedere ai sedili posteriori, con una praticità senza precedenti per un'auto di questo segmento. La B-MAX monta il nuovo motore EcoBoost di cilindrata 1.0, tre cilindri turbo, un rivoluzionario motore compatto ma entusiasmante, caratterizzato da un'eccezionale efficienza nei consumi. Esaltante per brillantezza e risposta, il nuovo EcoBoost 1.0 è stato progettato in Europa ed è il risultato di anni di ricerca nei centri di sviluppo tedeschi di Ford.





5 domande a... **GAETANO THOREL**

I suoi occhi sono come il ghiaccio: gelidi. I suoi modi, quando è contento, l'esatto contrario. Nato a Catania, nel 1967, laureato in ingegneria meccanica a Roma, si chiama Gaetano Thorel, ed è il signor Ford Italia. Un presidente fortunato se si considera che durante il suo mandato iniziato a settembre 2007 si sono viste auto importanti come la nuova Fiesta e la nuova Focus. Ma anche un presidente indefesso nel lavoro e da anni dedito agli straordinari per dare luce a quell'Ovale Blu che tanto gli sta a cuore, attraverso anche una mirata collaborazione con i propri partner.

Uomo di conti e numeri, presidente attento a prevenire per non trovarsi mai spiazzato, Thorel sa che il momento non è felice per nessuno, in particolar modo in Italia. E quindi proprio dal mercato partiamo. Come vede il 2012 in Italia?

“Quest'anno nel nostro Paese siamo tornati al livello del 1995. Anche l'anno prossimo le stime prevedono un mercato non prospero con 1.650.000 unità. Oltre ai numeri bisogna considerare che nel 1995 c'erano meno competitors e le km 0 non esistevano: fattori da valutare attentamente per capire la difficoltà attuale e prevenire un ulteriore aggravamento”.

E quello europeo?

“Da mal di testa perché se Germania e Russia vanno bene altrettanto non si può dire di Spagna e Italia”.

Allora, viene da dire, per fortuna che c'è il mondo?

“Oasi allegre rimangono gli Stati Uniti e l'area dell'Asia. Proprio grazie a queste aree Ford ha messo a segno importanti profitti, così da poter compensare le difficoltà del Vecchio Continente che ormai difficilmente tornerà ai 15 milioni di pezzi l'anno, in tempi brevi.”

Lo scorso anno ha lanciato il Big Change Plan: quali i risultati ottenuti?

“Nel 2010 Ford vendeva il 65% di small car. Quest'anno la quota è scesa al 55% e le medium e large sono salite del 10% per un 45% del totale. Questo programma ha permesso di aumentare il fatturato e quindi gli utili, creando un ombrello che si è rivelato provvidenziale con la crisi che ha colpito il mercato. E anche nel 2012 continueremo su questa strada puntando al 50% tra small e medium-large, insomma un perfetto balance”.

Cosa chiede ai suoi concessionari-partner?

“Per l'immediato futuro la necessità di fare squadra: dobbiamo stare tutti molto uniti e vicini”.





UN CAMBIO N

Gli ultimi modelli Subaru non sono stati tra i più fortunati. Un po' per lo stile anonimo, un po' per le finiture troppo spartane. Così faticavano non poco a tenere il passo della concorrenza. Ora con la XV si volta pagina

Marco Marelli

Si chiama XV. E' lunga 4,4 metri, alta 1,57 e larga 1,78. E altro non è che l'ennesima SUV compatta. Questa volta firmata Subaru. Quindi trazione integrale permanente e motori boxer. Entry level un benzina 1.6i/114 Cv/150 Nm per 179 km/h e 6,5 l/100 km; appena sopra il noto 2.0i/150 Cv/196 Nm per 187 km/h e 6,6 l/100 km; top di gamma il turbodiesel 2.0D/147 Cv/350 Nm per 198 km/h e 5,6 l/100 km. Tra i tre nessuno va male e piace anche l'1.6 se si utilizzerà l'auto prevalentemente in città. Cambio solo manuale a 6 marce per la diesel, a richiesta automatico Lineartronic (CVT) sui benzina con funzione selezione marce manuale per il motore più potente. Alla guida convincono tenuta di strada, motori e sterzo. Non i freni sia per resistenza sia per la taratura dell'ABS. Buono il comfort a livello sospensivo meno quello acustico. In vendita dal 21 gennaio, la gamma si compone delle seguenti versioni: 1.6i Comfort/Trend: 22.990/25.990 euro; 2.0i Trend: 27.990 euro; 2.0D Comfort/Trendy/Exclusive: 26.990/29.990 e 31.990 euro. Per il 2012, il direttore commerciale Subaru Italia, Armando Pachera - prevede di venderne in Italia 2.500.

XV E le rivali

Audi Q3 ma soprattutto Nissan Qashqai. Queste le rivali della XV. Rispetto alla prima soffre un po' per le finiture meno curate, rispetto alla seconda per il prezzo d'ingresso più alto (22.900 la XV contro i 19.150 della Nissan). Detto ciò e valutandole complessivamente l'ipotetico podio vede per noi sul gradino più alto la Q3, poi la XV e quindi la Nissan. E attenzione: se non fosse per l'impianto frenante e un leggera rumorosità alle alte velocità oltre all'indisponibilità di un cambio automatico per la diesel, la nuova Subaru avrebbe preso il posto dell'Audi.



NECESSARIO



I VINCITORI DELLE GA

FORMULA 1

27 marzo - Melbourne Sebastian Vettel
 10 aprile - Sepang Sebastian Vettel
 17 aprile - Shanghai Lewis Hamilton
 8 maggio - Istanbul Sebastian Vettel
 22 maggio - Barcellona Sebastian Vettel
 29 maggio - Montecarlo Sebastian Vettel
 12 giugno - Montreal Jenson Button
 26 giugno - Valencia Sebastian Vettel
 10 luglio - Silverstone Fernando Alonso
 24 luglio - Nurburgring Lewis Hamilton
 31 luglio - Budapest Jenson Button
 28 agosto - Spa Sebastian Vettel
 11 settembre - Monza Sebastian Vettel
 25 settembre - Singapore Sebastian Vettel
 9 ottobre - Suzuka Jenson Button
 16 ottobre - Yeongam Sebastian Vettel
 30 ottobre - Nuova Delhi Sebastian Vettel
 13 novembre - Abu Dhabi Lewis Hamilton
 27 novembre - San Paolo Mark Webber

MONDIALE RALLY

10-13 febbraio - Svezia Hirvonen-Lhetinen
 3-6 marzo - Messico Loeb-Elena
 24-27 marzo - Portogallo Ogier-Ingrassia
 13-16 aprile - Giordania Ogier-Ingrassia
 5-8 maggio - Italia Loeb-Elena
 26-29 maggio - Argentina Loeb-Elena
 16-19 giugno - Grecia Ogier-Ingrassia
 28-30 luglio - Finlandia Loeb-Elena
 18-21 agosto - Germania Ogier-Ingrassia
 8-11 settembre - Australia Hirvonen-Lhetinen
 29 settembre-2 ottobre - Francia Ogier-Ingrassia
 20-23 ottobre - Spagna Loeb-Elena
 10-13 novembre - Gran Bretagna Latvala-Anttila

IRC

18-22 gennaio - Monte Carlo Bouffier-Panseri
 14-16 aprile - Canarie Hanninen-Markkula
 13-15 maggio - Tour de Corse Neuville-Gilsoul
 2-4 giugno - Prime Yalta Hanninen-Markkula
 23-25 giugno - Ypres Loix-Miclote
 14-16 luglio - Azzorre Hanninen-Markkula
 26-28 agosto - Barum Kopecky-Stary
 9-11 settembre - Mecsek Kopecky-Stary
 22-24 settembre - Sanremo Neuville-Gilsoul
 7-9 ottobre - Scozia Mikkelsen-Floene
 3-5 novembre - Cipro Mikkelsen-Floene

MOTO GP

20 marzo - Losail Casey Stoner
 3 aprile - Jerez Jorge Lorenzo
 1 maggio - Estoril Dani Pedrosa
 15 maggio - Le Mans Casey Stoner
 5 giugno - Barcellona Casey Stoner
 12 giugno - Silverstone Casey Stoner
 25 giugno - Assen Ben Spies
 3 luglio - Mugello Jorge Lorenzo
 17 luglio - Sachsenring Dani Pedrosa
 24 luglio - Laguna Seca Casey Stoner
 14 agosto - Brno Casey Stoner
 28 agosto - Indianapolis Casey Stoner
 4 settembre - Misano Jorge Lorenzo
 18 settembre - Alcaniz Casey Stoner
 2 ottobre - Motegi Dani Pedrosa
 16 ottobre - Phillip Island Casey Stoner
 23 ottobre - Sepang n.d.
 6 novembre - Valencia Casey Stoner

GP2

8 maggio - Istanbul Grosjean / Coletti
 22 maggio - Barcellona Pic / Leimer
 29 maggio - Montecarlo Valsecchi / Pic
 26 giugno - Valencia Grosjean / Gutierrez
 10 luglio - Silverstone Bianchi / Grosjean
 24 luglio - Nurburgring Filippi / Grosjean
 31 luglio - Budapest Grosjean / Coletti
 28 agosto - Spa Vietoris / Filippi
 11 settembre - Monza Filippi / Vietoris

GP2 ASIA

12 febbraio - Abu Dhabi Bianchi / Coletti
 27 marzo - Imola Grosjean / Clos

F.NIPPON

15 maggio - Suzuka Andre Lotterer
 5 giugno - Autopolis Kazuki Nakajima
 17 luglio - Fuji Andre Lotterer
 7 agosto - Motegi Joao Paulo De Oliveira
 4 settembre - Suzuka n.d.
 25 settembre - Sugo Andre Lotterer
 6 novembre - Motegi Lotterer / Lotterer
 14 novembre - Fuji Joao Paulo De Oliveira

INDYCAR

27 marzo - St Petersburg Dario Franchitti
 10 aprile - Birmingham Will Power
 17 aprile - Long Beach Mike Conway
 1 maggio - San Paolo Will Power
 29 maggio - Indianapolis Dan Wheldon
 11 giugno - Fort Worth Franchitti / Power
 19 giugno - West Allis Dario Franchitti
 25 giugno - Newton Marco Andretti
 10 luglio - Toronto Dario Franchitti
 24 luglio - Edmonton Will Power
 7 agosto - Lexington Scott Dixon
 14 agosto - Loudon Ryan Hunter-Reay
 28 agosto - Sonoma Will Power
 4 settembre - Baltimora Will Power
 18 settembre - Motegi Scott Dixon
 2 ottobre - Sparta Ed Carpenter
 16 ottobre - Las Vegas n.d.

SUPERLEAGUE

5 giugno - Assen Burman / Tappy / Dolby
 17 luglio - Zolder Dolby / Martin / Vervisch

AUTO GP

15 maggio - Monza Venturini / Onidi
 5 giugno - Budapest Cecon / Afanasiev
 19 giugno - Brno Filippi / Buttarelli
 17 luglio - Donington Lancaster / Buttarelli
 31 luglio - Oschersleben Afanasiev / Venturini
 4 settembre - Valencia Afanasiev / Haryanto
 2 ottobre - Mugello Tambay / Carroll

FORMULA RENAULT 3.5

17 aprile - Alcaniz Rossi / Korjus
 1 maggio - Spa Wickens / Vergne
 15 maggio - Monza Korjus / Ricciardo
 29 maggio - Montecarlo Ricciardo
 19 giugno - Nurburgring Wickens / Korjus
 3 luglio - Budapest Vergne / Vergne
 21 agosto - Silverstone Wickens / Wickens
 18 settembre - Le Castellet Vergne / Rossi
 9 ottobre - Barcellona Wickens / Costa

ARE 2011

GP3

8 maggio - Istanbul Zanella / Zanella
22 maggio - Barcellona Melker / Sims
26 giugno - Valencia Quaife Hobbs / Calado
10 luglio - Silverstone Muller / Williams
24 luglio - Nurburgring Haryanto / Bottas
31 luglio - Budapest Bottas / Haryanto
28 agosto - Spa Bottas / Stanaway
11 settembre - Monza Bottas / Da Costa

F.2

17 aprile - Silverstone Bortolotti / Monras
15 maggio - Magny Cours Zanella / Zanella
26 giugno - Spa Bratt / Bortolotti
3 luglio - Nurburgring Bortolotti / Bortolotti
24 luglio - Brands Hatch Clarke / Pineiro
28 agosto - Zeltweg Pineiro / Pineiro
2 ottobre - Monza Marinescu / Bortolotti
30 ottobre - Barcellona Bortolotti / Bortolotti

TROFEO INTERNAZIONALE F.3

22 maggio - Pau Marco Wittmann
14 agosto - Zandvoort Felix Rosenqvist
20 novembre - Macao Daniel Juncadella
27 novembre - Yeongam

F.3 EURO SERIES

3 aprile - Le Castellet Melker / Merhi / Juncadella
1 maggio - Hockenheim Merhi / Juncadella / Merhi
15 maggio - Zandvoort Melker / Sato / Wittman
5 giugno - Zeltweg Merhi / Merhi / Juncadella
3 luglio - Norisring Melker / Wittman / Wittman
7 agosto - Nurburgring Merhi / Merhi / Juncadella
11 settembre - Silverstone Merhi / Sorensen / Wittman
2 ottobre - Valencia Melker / Wittman / Merhi
23 ottobre - Hockenheim Merhi / Rosenqvist / Merhi

F.3 ITALIA

15 maggio - Franciacorta Mancinelli / Maisano
5 giugno - Misano Liberati / Marciello
17 luglio - Imola Liberati / Giovesi
7 agosto - Spa Lewis / Campana
4 settembre - Adria Marciello / Jousse
18 settembre - Vallelunga Campana / Maisano
2 ottobre - Mugello Lewis / Giovesi
16 ottobre - Monza Lewis / Guerin

BRITISH F.3

16 aprile - Monza Nasr / Svendsen-Cook / Nasr
25 aprile - Oulton Park Foresti / Christodoulou / Nasr
15 maggio - Snetterton Magnussen / Foresti / Magnussen
19 giugno - Brands Hatch Foresti / Tinknell / Nasr
3 luglio - Nurburgring Magnussen / Harvey / Nasr
17 luglio - Le Castellet Nasr / Buller / Nasr
30 luglio - Spa Merhi / Magnussen / Merhi
4 settembre - Rockingham Fantin / Pye / Magnussen
25 settembre - Donington Svendsen-Cook / Bottas / Magnussen
9 ottobre - Silverstone Magnussen / Sims / Huertas

FORMEL 3

24 aprile - Oschersleben Stanaway / Stanaway
7 maggio - Spa Bachler / Stanaway
15 maggio - Sachsenring Stanaway / Bachler
5 giugno - Assen Stanaway / Stanaway
12 giugno - Zolder Stanaway / Blomqvist
14 agosto - Zeltweg Stanaway / Stanaway
4 settembre - Lausitzring Sorensen / Stanaway
18 settembre - Assen Bachler / Stanaway
2 ottobre - Hockenheim Stanaway / Stanaway

EUROPEAN F.3 OPEN

17 aprile - Valencia Jokinen / Fernandez
15 maggio - Magny Cours Correa / Jokinen
26 giugno - Spa Gamberini / Fontana
24 luglio - Brands Hatch Ilyas / Correa
18 settembre - Portimao Fumanelli / Cunha
2 ottobre - Monza Fumanelli / Fontana
16 ottobre - Jerez Fumanelli / Jammal
30 ottobre - Barcellona Amberg / Fumanelli

JAPAN F.3

15 maggio - Suzuka Yasuda / Yamauchi
12 giugno - Fuji Sekiguchi / Yasuda
17 luglio - Fuji Sekiguchi / Yasuda
7 agosto - Motegi Sekiguchi / Sekiguchi
28 agosto - Okayama Yasuda / Yamauchi
25 settembre - Sugo Yamauchi / Sekiguchi / Sekiguchi

EUROCUP F.RENAULT

17 aprile - Alcaniz Sainz / Stevens
1 maggio - Spa Sainz / Kvyat
19 giugno - Nurburgring Frijns / Kvyat
3 luglio - Budapest Frijns / Hansen
21 agosto - Silverstone Frijns / Frijns
18 settembre - Le Castellet Chatin / Frijns
9 ottobre - Barcellona Tarancon / Riberas

F.RENAULT ALPS

27 marzo - Monza Gibbin / Zimmer
8 maggio - Imola McKee / McKee
22 maggio - Pau Tarancon / Tarancon
12 giugno - Zeltweg McKee / Hansen
3 luglio - Budapest Tarancon / Chatin
18 settembre - Le Castellet Chatin / Chatin
2 ottobre - Spa Riberas / Riberas

F.RENAULT NEC

10 aprile - Hockenheim Kvyat / Sainz / Sainz
1 maggio - Spa Sainz / Kvyat
14 maggio - Nurburgring Sainz / Sainz
5 giugno - Assen Sainz / Frijns / Wiman
31 luglio - Oschersleben Ellinas / Sainz
14 agosto - Zandvoort Sainz / Sainz
28 agosto - Most Kvyat / Sainz
25 settembre - Monza Kvyat / Kvyat / Kvyat

F.ABARTH EUROPEAN SERIES

8 maggio - Valencia Niederhauser / Sirotkin
5 giugno - Misano Barrabeig / Visoiu
7 agosto - Spa Sirotkin / Niederhauser
28 agosto - Zeltweg Sirotkin / Niederhauser
2 ottobre - Mugello Sirotkin / Niederhauser
16 ottobre - Monza Sirotkin / Niederhauser
30 ottobre - Barcellona Sirotkin / Visoiu

F.ACI-CSAI ABARTH

17 aprile - Vallelunga Niederhauser / Heche
22 maggio - Varano Niederhauser / Complesse
5 giugno - Misano Barrabeig / Visoiu
17 luglio - Imola Niederhauser / Heche
7 agosto - Spa Sirotkin / Niederhauser
2 ottobre - Mugello Niederhauser / Complesse
16 ottobre - Monza Sirotkin / Niederhauser

CHALLENGE F.RENAULT ITALIA

27 marzo - Monza Mancinelli / Boffo
8 maggio - Imola Ciccagliani / Mancinelli
28 maggio - Mugello Mancinelli / Mambretti
12 giugno - Zeltweg Boffo / N. De Val
24 luglio - Misano Mancinelli / Boffo
25 settembre - Varano Mancinelli / S. De Val

2000 LIGHT

20 marzo - Imola Calamia / Von Grunigen
10 aprile - Franciacorta Frisone / Frisone
1 maggio - Imola Pellitteri / Pellitteri
22 maggio - Varano Pellitteri / Viero
2 luglio - Imola Pellitteri / Pellitteri
4 settembre - Adria Pellitteri / Curatolo
2 ottobre - Monza Spiga / Coppi

3000 LIGHT

10 aprile - Franciacorta Marco Betti
 1 maggio - Magione Marco Betti
 10 luglio - Adria
 31 luglio - Pergusa
 4 settembre - Adria

24 ORE DI LE MANS

12 giugno Treluyer-Lotterer-Fassler

LE MANS SERIES

3 Aprile - Le Castellet Collard-Tinseau-Jousse
 8 maggio - Spa Collard-Tinseau-Jousse
 3 luglio - Imola Belicchi-Boullion
 11 settembre - Silverstone Belicchi-Boullion
 25 settembre - Estoril Collard-Tinseau-Jousse

ILMC

19 marzo - 12 Ore di Sebring Panis-Lapierre-Duval
 8 maggio - 6 Ore di Spa Gené-Wurz-Davidson
 11 giugno - 24 Ore di Le Mans Treluyer-Lotterer-Fassler
 3 luglio - 6 Ore di Imola Bourdais-Davidson
 11 settembre - 6 Ore di Silverstone Bourdais-Pagenaud
 1 ottobre - Petit Le Mans Montagny-Sarrazin-Wurz
 12 novembre - Cina Bourdais-Davidson

FIA GT1

26 marzo - Abu Dhabi Piccione-Dusseldorp
 10 aprile - Zolder Winkelhock-Basseng
 8 maggio - Portimao Luhr-Krumm
 15 maggio - Sachsenring Hohenadel-Piccini
 5 giugno - Silverstone Luhr-Krumm
 3 luglio - Navarra Pastorelli-Schwager
 17 luglio - Le Castellet Luhr-Krumm / Luhr-Krumm
 4 settembre - Ordos Martin-Makowiecki
 11 settembre - Pechino Turner-Mucke
 6 novembre - San Luis Pastorelli-Buurman

ENDURANCE SERIES

17 aprile - Monza Ruberti-Roda-Giammaria
 22 maggio - Navarra Bartels-Kechele-Verdonk
 31 luglio - Spa Ekstrom-Franchi-Scheider
 27 agosto - Magny Cours Ekstrom-Franchi-Scheider
 9 ottobre - Silverstone Leinders-Palttala-Martin

GT OPEN

1 maggio - Imola Frezza-Lopez / Ceccato-Barba
 15 maggio - Magny Cours Montermini-Moncini / Frezza-Lopez
 26 giugno - Spa Montermini-Moncini / Frezza-Lopez
 24 luglio - Brands Hatch Palttala-Martin-Leinders
 28 agosto - Zeltweg Ceccato-Barba / Gattuso-Bontempelli
 18 settembre - Portimao Giammaria-Ramos / Ayari-Camathias
 2 ottobre - Monza Peter-Broniszewski / Montermini-Moncini
 30 ottobre - Barcellona Ayari-Camathias / Pier Guidi-Lopez

SUPER GT JAP

1 maggio - Fuji Motoyama-Treluyer
 22 maggio - Okayama Matsuda-Oliveira
 19 giugno - Sepang Kogure-Duval
 31 luglio - Sugo Quintarelli-Yanagida
 21 agosto - Suzuka Kogure-Duval
 11 settembre - Fuji Tachikawa-Hirate
 2 ottobre - Autopolis Motoyama-Treluyer
 16 ottobre - Motegi Motoyama-Treluyer
 13 novembre - Fuji Quintarelli / Izawa

DTM

1 maggio - Hockenheim Bruno Spengler
 15 maggio - Zandvoort Mike Rockenfeller
 5 giugno - Zeltweg Martin Tomczyk
 19 giugno - Lausitzring Martin Tomczyk
 3 luglio - Norisring Bruno Spengler
 7 agosto - Nurburgring Mattias Ekstrom
 4 settembre - Brands Hatch Martin Tomczyk
 18 settembre - Oscherleben Mattias Ekstrom
 2 ottobre - Valencia Mattias Ekstrom
 23 ottobre - Hockenheim Jamie Green

WTCC

20 marzo - Curitiba Huff / Menu
 24 aprile - Zolder Huff / Tarquini
 15 maggio - Monza Huff / Huff
 5 giugno - Budapest Menu / Muller
 19 giugno - Brno Huff / Muller
 3 luglio - Porto Menu / Huff
 17 luglio - Donington Muller / Muller
 31 luglio - Oscherleben Muller / Engstler
 4 settembre - Valencia Muller / Muller
 23 ottobre - Suzuka Menu / Coronel
 6 novembre - Cina Menu / Muller
 20 novembre - Macao Huff / Huff

GRAND AM

29 gennaio - 24 Ore di Daytona Hand-Pruett-Rahal-Rojas
 5 marzo - Homestead Pruett-Rojas
 9 aprile - Birmingham Pruett-Rojas
 14 maggio - Virginia Barbosa/Borcheller/France
 30 maggio - Lime Rock Angelelli / Taylor
 4 giugno - Watkins Glen Angelelli / Taylor
 25 giugno - Road America Pruett-Rojas
 9 luglio - Laguna Seca Fogarty-Gurney
 24 luglio - Milville Pruett-Rojas
 13 agosto - Watkins Glen Angelelli / Taylor
 20 agosto - Montreal Fogarty-Gurney
 17 settembre - Mid-Ohio Dalziel-Potolichio

ALMS

16 marzo - Sebring Lapierre-Panis-Duval
 16 aprile - Long Beach Graf/Luhr
 9 luglio - Lakeville Dyson-Smith
 24 luglio - Mosport Graf/Luhr
 6 agosto - Lexington Graf/Luhr
 21 agosto - Elkhart Lake Graf/Luhr
 4 settembre - Baltimora Al Masaood-Kane
 17 settembre - Laguna Seca Fernandez-Primat-Mucke

NASCAR

20 febbraio - Daytona Trevor Bayne
 27 febbraio - Phoenix Jeff Gordon
 6 marzo - Las Vegas Carl Edwards
 20 MARZO - BRISTOL Kyle Busch
 27 marzo - Fontana Kevin Harvick
 3 aprile - Martinsville Kevin Harvick
 9 aprile - Fort Worth Matt Kenseth
 17 aprile - Talladega Jimmie Johnson
 30 aprile - Richmond Kyle Busch
 7 maggio - Darlington Regan Smith
 15 maggio - Dover Matt Kenseth
 29 maggio - Charlotte Kevin Harvick
 5 giugno - Kansas Brad Keselowski
 12 giugno - Pocono Jeff Gordon
 19 giugno - Sonoma Denny Hamlin
 26 giugno - Sonoma Kurt Busch
 2 luglio - Daytona David Ragan
 9 luglio - Kentucky Kyle Busch
 17 luglio - Loudon Ryan Newman
 31 luglio - Indianapolis Paul Menard
 7 agosto - Pocono Brad Keselowski
 14 agosto - Watkins Glen Marcos Ambrose
 21 agosto - Michigan Kyle Busch
 27 agosto - Bristol Brad Keselowski
 4 settembre - Atlanta Jeff Gordon
 10 settembre - Richmond Kevin Harvick
 18 settembre - Chicago Tony Stewart
 25 settembre - Loudon Tony Stewart
 2 ottobre - Dover Kurt Busch
 9 ottobre - Kansas Jimmie Johnson
 15 ottobre - Charlotte Matt Kenseth
 23 ottobre - Talladega Clint Bowyer
 30 ottobre - Martinsville Tony Stewart
 6 novembre - Fort Worth Tony Stewart
 13 novembre - Phoenix Kasey Kahne
 20 novembre - Miami Tony Stewart

SUPERSTARS

10 aprile - Monza Pigoli / Cerruti
 8 maggio - Valencia Bertolini / Palma
 22 maggio - Portimao Biagi / Biagi
 5 giugno - Misano Ferrara / Pigoli
 19 giugno - Donington Bertolini / Bertolini
 10 luglio - Misano Cerqui / Rangoni
 7 agosto - Spa Bertolini / Bertolini
 25 settembre - Mugello Cerqui / Cerqui
 9 ottobre - Vallelunga Bertolini / Bertolini

GT SPRINT SUPERSTARS

10 aprile - Monza Mugelli / Palma
 22 maggio - Portimao Cirò / Barri
 10 luglio - Misano Cressoni / Cirò
 7 agosto - Spa Cadei / Cressoni
 25 settembre - Mugello Cressoni / Cressoni
 9 ottobre - Vallelunga Cirò / Solieri

GT ITALIA

- 17 aprile - Vallelunga Bonanomi-Sonvico / Bonanomi-Sonvico
- 5 giugno - Misano Cordoni-Ruberti / Livio-Piccini
- 19 giugno - Magione Cordoni-Ruberti / Bonanomi-Sonvico
- 17 luglio - Imola Di Benedetto-Merendino / Capello-Cicognani
- 31 luglio - Mugello Di Benedetto-Merendino / Bonanomi-Sonvico
- 18 settembre - Vallelunga Di Benedetto-Merendino / Geri-Cioci
- 2 ottobre - Mugello Fornaroli-Mastronard / Kruglyk-Basov
- 16 ottobre - Monza Amos-Kox / Kox-Amos

FERRARI CHALLENGE

- 10 aprile - Monza Gai / Gai
- 11 giugno - Le Mans Philip Baron
- 10 luglio - Misano Bontempelli / Malucelli
- 4 settembre - Zeltweg Gay / Bontempelli
- 25 settembre - Mugello Malucelli / Malucelli
- 9 ottobre - Vallelunga Malucelli / Malucelli

TROFEO MASERATI

- 1 maggio - Imola Baldi / Baldi
- 15 maggio - Monza Shirrazzuoli / Gai
- 5 giugno - Hungaroring Kiss / Kiss
- 26 giugno - Spa Catsburg / Shirrazzuoli
- 17 luglio - Donington Shirrazzuoli / Ardagna
- 4 settembre - Valencia Piancastelli / Baldi
- 18 settembre - Vallelunga Pier Guidi / Pier Guidi
- 2 ottobre - Mugello Pier Guidi / Bertolini

TROFEO LAMBORGHINI

- 17 aprile - Monza Amos / Amos / Leimer
- 5 giugno - Silverstone Amos / Babini-Zucchi / Babini-Zucchi
- 17 luglio - Le Castellet Babini-Zucchi / Sladicka/Tweraser / Sladicka/Tweraser
- 31 luglio - Spa Babini-Zucchi / Janiš-Knoll / Janiš-Knoll
- 2 ottobre - Hockenheim Babini-Zucchi / Babini-Zucchi / Leimer
- 30 ottobre - Barcellona Delhez/Enjalbert / Leimer / Sladicka/Tweraser

EUROMEGANE TROPHY

- 17 aprile - Alcaniz Comini / Comini
- 1 maggio - Spa Comini / Comini
- 19 giugno - Nurburgring Comini / Comini
- 3 luglio - Budapest Nalio / Comini
- 21 agosto - Silverstone Comini / Comini
- 18 settembre - Le Castellet Schothorst / Comini
- 9 ottobre - Barcellona Comini / Nalio

EUROCUP CLIO

- 1 maggio - Spa Milan / Milan
- 19 giugno - Nurburgring Milan / Verschuur
- 18 settembre - Le Castellet Pedalà / Milan
- 9 ottobre - Barcellona Milan / Duenas

CLIO CUP ITALIA

- 27 marzo - Monza Nogues / Marchetti
- 8 maggio - Imola Nogues / Nogues
- 29 maggio - Mugello Rinaldi / Nogues
- 12 giugno - Zeltweg Nogues / Marchetti
- 24 luglio - Misano Nogues / Zanini
- 25 settembre - Varano Nogues / Nogues

ENDURANCE CHAMPIONS CUP

- 27 marzo - 4 Ore di Monza Perazzini-Cioci
- 15 maggio - 500 Miglia di Imola Invernizzi-Venturi-Maino
- 23 luglio - 6 Ore di Misano Perazzini-Cioci-Casè
- 20 novembre - 6 Ore di Vallelunga

TURISMO SERIE

- 17 aprile - Adria Toby / Toby
- 15 maggio - Imola Tramontozzi
- 12 giugno - Zeltweg Piatasi / Tramontozzi
- 3 luglio - Magione Iatsiuk-Zhuarviev / Nember
- 24 luglio - Misano Ferri / Menapace-Caramaschi
- 25 settembre - Varano Tramontozzi / Nember
- 23 ottobre - Vallelunga Menapace-Caramaschi / Ceccato

COPPA ITALIA

- 17 aprile - Adria Mengozzi / Romano
- 8 maggio - Imola Bianco / Pasquinelli
- 29 maggio - Mugello Necchi / Piatasi
- 12 giugno - Zeltweg Necchi / Finco
- 3 luglio - Magione Necchi / Finco
- 24 luglio - Misano Bianco / Cappello
- 25 settembre - Varano Mengozzi / Cacciari
- 23 ottobre - Vallelunga Romani / Cappello

CITE

- 17 aprile - Vallelunga Necchi / Bacci
- 15 maggio - Franciacorta Necchi / Necchi
- 5 giugno - Misano Meloni / Necchi
- 19 giugno - Magione Rangoni-Mulacchiè / Rangoni-Mulacchiè
- 17 luglio - Imola Bacci / Bacci
- 31 luglio - Mugello Rangoni-Mulacchiè / Rangoni-Mulacchiè
- 4 settembre - Adria Rangoni-Mulacchiè / Rangoni-Mulacchiè
- 2 ottobre - Monza Necchi / Meloni

PORSCHE CARRERA CUP

- 1 maggio - Imola
- 15 maggio - Franciacorta
- 5 giugno - Misano
- 26 giugno - Nurburgring
- 31 luglio - Mugello
- 18 settembre - Vallelunga
- 16 ottobre - Monza

PORSCHE TARGA TRICOLORE

- 3 aprile - Imola
- 8 maggio - Misano
- 22 maggio - Zeltweg
- 3 luglio - Monza
- 11 settembre - Mugello
- 9 ottobre - Adria
- 30 ottobre - Vallelunga

ITALIANO RALLY

- 24-27 marzo - Ciocco Andreucci-Andreussi
- 17 aprile - 1000 Miglia Andreucci-Andreussi
- 8 maggio - Costa Smeralda Andreucci-Andreussi
- 5 giugno - Targa Florio Andreucci-Andreussi
- 19 giugno - Salento Andreucci-Andreussi
- 14-16 luglio - San Crispino Andreucci-Andreussi
- 4 settembre - Alpi Orientali Rossetti-Chiarocci
- 18 settembre - S. M. di Castrozza Andreucci-Andreussi

TROFEO RALLY ASFALTO

- 1 maggio - Aosta Pedersoli-Romano
- 29 maggio - Marca Re-Bariani
- 12 giugno - Lanterna Re-Bariani
- 26 giugno - Appennino Reggiano Michelini-Perna
- 28 agosto - Proserpina Pedersoli-Romano
- 25 settembre - Sanremo Pedersoli-Romano
- 23 ottobre - Como Virag-Pozzi

TROFEO RALLY TERRA

- 3 aprile - Adriatico Navarra-Fedeli
- 8 maggio - Costa Smeralda Trentin / De Marco
- 3 luglio - San Marino Mikkelsen-Floene
- 17 luglio - San Crispino Aghini-Cerrai
- 2 ottobre - Azzano Mikkelsen-Floene
- 30 ottobre - Conca d'Oro Arminen-Nikkola

Test F.1

7-9 febbraio – Jerez
21-24 febbraio – Barcellona
1-4 marzo – Barcellona
1-4 maggio – Mugello

Test GP2

28-29 febbraio-1 marzo – Jerez
6-7-8 marzo – Barcellona

Test WSR

13-14 marzo – Le Castellet
3-4 aprile – Barcellona
18-19 aprile – Alcaniz

Test F.3 Euro Series

17-18 marzo – Valencia
21-22 marzo – Barcellona

Test GP3

21-22 febbraio – Estoril
12-13 marzo – Barcellona
11-12 aprile – Silverstone

22 gennaio

Mondiale Rally a Monaco

29 gennaio

Grand Am a Daytona

12 febbraio

Mondiale Rally in Svezia

26 febbraio

IRC alle Azzorre
Nascar a Daytona

4 marzo

Nascar a Phoenix

11 marzo

Mondiale Rally in Messico
WTCC a Monza
Auto GP a Monza
Nascar a Las Vegas

18 marzo

F.1 a Melbourne
World Endurance a Sebring
ALMS a Sebring
Nascar a Bristol
IRC alle Isole Canarie

25 marzo

F.1 a Sepang
GP2 a Sepang
Indycar a St. Petersburg
Nascar a Fontana
F.Renault ALPS a Monza
Challenge Renault a Monza
Clio Cup a Monza

1 aprile

Mondiale Rally in Portogallo
Indycar a Barber
Auto GP a Valencia
WTCC a Valencia
F.3 Italia a Valencia
F.Abarth a Valencia
Superstars a Monza
Le Mans Series a Le Castellet
BTCC a Brands Hatch
Grand Am a Birmingham
Nascar a Martinsville

7 aprile

IRC in Irlanda
F.3 inglese a Oulton Park

15 aprile

F.1 a Shanghai
Moto GP a Losail
Indycar a Long Beach
Auto GP a Marrakech
WTCC a Marrakech
BTCC a Donington
F.2 a Silverstone
F.3 inglese a Monza
Blancpain GT Endurance a Monza
F.3 tedesca a Oschersleben
Adac F.Masters a Oschersleben
ALMS a Long Beach
Nascar a Fort Worth
CITE a Imola
Prototipi Italia a Imola
2000 Light a Imola

22 aprile

F.1 ad Al Sakhir
GP2 ad Al Sakhir
Superstars a Imola
Nascar a Kansas

29 aprile

Moto GP a Jerez
Mondiale Rally in Argentina
Indycar a San Paolo
GP2 ad Al Sakhir
F.3 Euro Series a Hockenheim
DTM a Hockenheim
GT Open a Portimao
F.2 a Portimao
European F.3 Open a Portimao
BTCC a Thruxton
Grand Am a Birmingham
Nascar a Richmond
Prototipi Italia a Varano
2000 Light a Varano

6 maggio

Moto GP a Estoril
Auto GP a Budapest
WTCC a Budapest
F.3 Italia a Budapest
F.Abarth a Budapest
Renault 3.5 ad Alcaniz
Eurocup Renault 2.0 ad Alcaniz
Megane ad Alcaniz
World Endurance a Spa
F.3 Euro Series al Lausitzring
DTM al Lausitzring
Nascar a Talladega
GT Italia a Vallelunga
CITE a Vallelunga

13 maggio

F.1 a Barcellona
GP2 a Barcellona
GP3 a Barcellona
IRC in Corsica
F.3 Internazionale a Pau
F.3 inglese a Pau
F.Renault ALPS a Pau
F.3 tedesca a Zandvoort
Adac F.Masters a Zandvoort
Grand Am a Millville
ALMS a Laguna Seca
Nascar a Darlington

20 maggio

Moto GP a Le Mans
WTCC a Salisburgo
Le Mans Series a Zolder
DTM a Brands Hatch
Superstars a Donington
CITE a Pergusa
Prototipi Italia a Pergusa
2000 Light a Pergusa

27 maggio

F.1 a Monaco
GP2 a Monaco
Renault 3.5 a Monaco
Mondiale Rally in Grecia
Indycar a Indianapolis
Nascar a Charlotte
F.3 inglese a Rockingham
GT Open al Nurburgring
F.2 al Nurburgring
European F.3 Open al Nurburgring
F.Renault ALPS a Imola
Challenge Renault a Imola
Clio Cup a Imola

3 giugno

Moto GP a Barcellona
IRC in Ungheria
Indycar a Detroit
Renault 3.5 a Spa
Eurocup Renault 2.0 a Spa
Megane a Spa
Auto GP a Estoril
WTCC a Estoril
F.3 Euro Series a Spielberg
DTM a Spielberg
Blancpain GT Endurance a Silverstone
Superstars al Mugello
Grand Am a Detroit
Nascar a Dover

10 giugno

F.1 a Montreal
F.3 Italia al Mugello
F.Abarth al Mugello
GT Italia al Mugello
Prototipi Italia al Mugello
F.3 tedesca al Sachsenring
Adac F.Masters al Sachsenring
BTCC a Oulton Park
Grand Am a Lexington
Nascar a Pocono

17 giugno

24 Ore di Le Mans
Moto GP a Silverstone
Nascar a Michigan

24 giugno

F.1 a Valencia
GP2 a Valencia
GP3 a Valencia
Mondiale Rally in Nuova Zelanda
IRC in Belgio
Indycar a Iowa
F.3 inglese a Brands Hatch
GT Open a Spa
F.2 a Spa
European F.3 Open a Spa
F.3 tedesca a Spa
F.Renault ALPS a Spa
BTCC a Croft
Grand Am a Elkhart Lake
Nascar a Sonoma
2000 Light a Franciacorta

1 luglio

Moto GP a Assen
Renault 3.5 al Nurburgring
Eurocup Renault 2.0 al Nurburgring
Megane al Nurburgring
F.3 inglese a Le Castellet
Blancpain GT Endurance a Le Castellet
F.3 Euro Series al Norisring
DTM al Norisring
Superstars a Budapest
Grand Am a Watkins Glen
Nascar a Kentucky

8 luglio

F.1 a Silverstone
GP2 a Silverstone
GP3 a Silverstone
Moto GP a Hockenheim
IRC a San Marino
Indycar a Toronto
WTCC in Argentina
F.3 Italia a Misano
F.Abarth a Misano
GT Italia a Misano
CITE a Misano
Prototipi Italia a Misano
ALMS a Lakeville
Nascar a Daytona

15 luglio

Moto GP al Mugello
Renault 3.5 a Mosca
Eurocup Renault 2.0 a Mosca
Megane a Mosca
Le Mans Series a Donington
GT Open a Brands Hatch
F.2 a Brands Hatch
European F.3 Open a Brands Hatch
Adac F.Masters al Nurburgring
Superstars a Spa
Nascar a Loudon

22 luglio

F.1 a Hockenheim
GP2 a Hockenheim
GP3 a Hockenheim
IRC in Romania
Indycar a Edmonton
Auto GP a Curitiba
WTCC a Curitiba
Challenge Renault a Misano
Clio Cup a Misano
GT Open a Le Castellet
F.2 a Le Castellet
European F.3 Open a Le Castellet
ALMS a Mosport
CITE a Magione
Prototipi Italia a Magione
2000 Light a Magione

29 luglio

F.1 a Budapest
GP2 a Budapest
GP3 a Budapest
Moto GP a Laguna Seca
F.3 inglese a Spa
Blancpain GT Endurance a Spa
Grand Am a Indianapolis
Nascar a Indianapolis

5 agosto

Mondiale Rally in Finlandia
Indycar a Lexington
F.3 inglese a Snetterton
F.3 Italia a Spielberg
F.Abarth a Spielberg
GT Italia a Spielberg
F.3 tedesca ad Assen
ALMS a Lexington
Nascar a Pocono

12 agosto

F.3 tedesca a Spielberg
Adac F.Masters a Spielberg
BTCC a Snetterton
Grand Am a Watkins Glen
Nascar a Watkins Glen

19 agosto

Moto GP a Indianapolis
Indycar a Qingdao
F.3 al Nurburgring
DTM al Nurburgring
Grand Am a Montreal
ALMS a Elkhart Lake
Nascar a Michigan

26 agosto

Moto GP a Brno
Mondiale Rally in Germania
Indycar a Sonoma
Nascar a Bristol
Renault 3.5 a Silverstone
World Endurance a Silverstone
F.3 Euro Series a Zandvoort
DTM a Zandvoort
BTCC a Knockhill

2 settembre

F.1 a Spa
GP2 a Spa
GP2 a Spa
IRC in Repubblica Ceca
Indycar a Baltimora
F.Renault ALPS a Spielberg
Challenge Renault a Spielberg
Clio Cup a Spielberg
F.3 Italia a Imola
F.Abarth a Imola
GT Italia a Imola
F.3 tedesca al Lausitzring
Adac F.Masters al Lausitzring
ALMS a Baltimora
Nascar ad Atlanta

9 settembre

F.1 a Monza
GP2 a Monza
GP3 a Monza
F.3 inglese a Silverstone
Le Mans Series a Brno
GT Open a Budapest
F.2 a Budapest
European F.3 Open a Budapest
Grand Am a Laguna Seca
Nascar a Richmond

16 settembre

Moto GP a Misano
Mondiale Rally in Gran Bretagna
IRC in Ucraina
Indycar a Fontana
Nascar a Chicago
Renault 3.5 a Budapest
Eurocup Renault 2.0 a Budapest
Megane a Budapest
F.3 Euro Series a Oschersleben
DTM a Oschersleben
F.3 Italia a Vallelunga
F.Abarth a Vallelunga
Prototipi Italia a Vallelunga
F.3 tedesca al Nurburgring
Adac F.Masters al Nurburgring
World Endurance a San Paolo
Superstars a Portimao

23 settembre

F.1 a Singapore
GP2 a Singapore
Auto GP a Sonoma
WTCC a Sonoma
Nascar a Loudon
Blancpain GT Endurance al Nurburgring
Challenge Renault a Vallelunga
Clio Cup a Vallelunga
GT Italia al Mugello
CITE al Mugello
BTCC a Rockingham

30 settembre

Moto GP a Alcaniz
IRC in Bulgaria
Renault 3.5 a Le Castellet
Eurocup Renault 2.0 a Le Castellet
Megane a Le Castellet
GT Open a Monza
F.2 a Monza
European F.3 Open a Monza
Prototipi Italia a Monza
2000 Light a Monza
F.3 Euro Series a Valencia
DTM a Valencia
F.3 inglese a Donington
World Endurance ad Al Sakhir
Grand Am a Lime Rock
Nascar a Dover

7 ottobre

F.1 a Suzuka
Mondiale Rally in Francia
F.Renault ALPS al Mugello
Challenge Renault al Mugello
Clio Cup al Mugello
Superstars a Vallelunga
BTCC a Silverstone
Nascar a Talladega
Adac F.Masters a Hockenheim

14 ottobre

F.1 a Yeongam
Moto GP a Motegi
IRC in Italia
World Endurance al Fuji
Nascar a Charlotte
Prototipi Italia ad Adria
2000 Light ad Adria

21 ottobre

Moto GP a Sepang
Mondiale Rally in Italia
Renault 3.5 a Barcellona
Eurocup Renault 2.0 a Barcellona
F.Renault ALPS a Barcellona
Megane a Barcellona
F3 Euro Series a Hockenheim
DTM a Hockenheim
F3 Italia a Monza
F.Abarth a Monza
GT Italia a Monza
CITE a Monza
WTCC a Suzuka
BTCC a Brands Hatch
ALMS a Braselton
Nascar a Kansas

28 ottobre

F1 a New Delhi
Moto GP a Phillip Island
Nascar a Martinsville

4 novembre

F1 ad Abu Dhabi
IRC a Cipro
Le Mans Series a Portimao
WTCC a Shanghai
Nascar a Fort Worth

11 novembre

Mondiale Rally in Spagna
Moto GP a Valencia
World Endurance in Cina
GT Open a Barcellona
European F3 Open a Barcellona
Superstars a Sentul
Nascar a Phoenix

18 novembre

F1 ad Austin
WTCC a Macao
F3 Internazionale a Macao
Nascar a Homestead

25 novembre

F1 a San Paolo

Servizi editoriali
per tutte le esigenze

INPAGINA

ON-LINE publishing

InPagina crea e gestisce italiaracing.net, la testata on-line che ha cambiato le regole dell'informazione sullo sport motoristico

EDITORIAL services

InPagina è in grado di fornire una vasta gamma di servizi editoriali, dalla semplice redazione alla fornitura di prodotti finiti

RACING pr service

Pacchetti di gestione PR dedicati a piloti e team InPagina è in grado di offrire contenuti di alto livello a costi accessibili

STORIE di sport

Lo sport vero, quello che emoziona e fa battere il cuore, raccontato da chi della passione ha fatto una scelta di vita



www.inpagina-bo.com

info@inpagina-bo.it