

MAGAZINE

FORMULA 1

Liuzzi è stato confermato dalla Force India: in attesa di sapere il destino di Trulli e Fisichella l'Italia tira un sospiro di sollievo

Un piede in F1



La foto della settimana



Registrazione al tribunale Civile di Bologna
con il numero 4/06 del 30/04/2003



Family feeling

Separatosi per una volta dal fido Daniel Elena, Sébastien Loeb si è concesso un fine settimana "rilassante" con Séverine, la sua dolce metà. Una spa di un albergo di lusso? Ma neanche per sogno. La coppia ha trascorso tre giorni a bordo della Citroen C4 campione del mondo in gara al Rallye du Var, e il risultato finale non poteva essere più scontato: la vittoria

Direttore responsabile:

Massimo Costa
(info@italiaracing.net)

Redazione:

Stefano Semeraro
Marco Minghetti
Marco Cortesi

Collaborano:

Carlo Baffi
Leopoldo Canetoli
Samanta Capacini
Antonio Caruccio
Marco Cortesi
Valerio Faccini
Alfredo Filippone
Dario Lucchese
Alessio Morgese
Claudio Pilia
Guido Rancati
Francesco Satta

Produzione:

Nicola Desiderio
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



Liuzzi c'è

Massimo Costa
Photo 4

L'allarme che avevamo lanciato nello scorso numero del Magazine di Italiaracing, nessun pilota italiano al via del mondiale 2010, è fortunatamente rientrato. La Force India ha confermato Vitantonio Liuzzi. Il pilota abruzzese sarà al via del prossimo campionato con la monoposto di Vijay Mallya e sarà affiancato da Adrian Sutil, ormai presenza costante in questa squadra. Il tedesco vi è entrato quando si chiamava Midland, poi Spyker, infine Force India. Liuzzi si è guadagnato la fiducia di Mallya dopo gli ottimi Gran Premi disputati quando è stato promosso a pilota ufficiale, dal ruolo di collaudatore che ricopriva, per sostituire Giancarlo Fisichella, emigrato alla Ferrari. Liuzzi ha

corso un eccezionale GP d'Italia e solo un ritiro gli ha tolto il quarto posto finale. Poi, si è sempre mantenuto in linea con le prestazioni di Sutil. Liuzzi rientra quindi a pieno titolo nel mondiale F.1 dopo che vi aveva debuttato nel 2005 con la Red Bull dividendo la vettura con Christian Klien. Poi, il passaggio alla Toro Rosso nel 2006 e 2007, e un rapporto con Gerhard Berger che non ha mai funzionato. Liuzzi è così uscito dal gruppo Red Bull e si è dovuto arrangiare trovando sistemazione alla Force India. Resta ora da definire la posizione di Giancarlo Fisichella, terzo pilota Ferrari ma con chance per entrare nel nuovo team di Peter Sauber (che potrebbe avere i motori di Maranello), e di Jarno Trulli che a giorni annuncerà dove correrà nel 2010.



Wale

Stefano Semeraro

Quelli che “Valentino ha scocciato”. Quelli che “Valentino corre i rally e l’endurance solo per farsi pubblicità”. Quelli che non sono mai contenti, gli snob delle corse con la puzza sotto il naso. Sbuffano, mugugnano, non sanno vedere oltre il loro recinto. Non si rendono conto che Valentino è un faro puntato su tutto ciò che è motore, passione, velocità, che se il Doctor ieri si butta in un rally Mondiale, oggi corre la 6 Ore di Vallelunga e domani sogna di correre la 24 Ore di Le Mans fa solo del bene all’automobilismo. L’hanno capito da tempo quelli veri, i piloti come lui. Che non lo invidiano, che ne riconoscono la serietà, la voglia di misurarsi con nuove sfide. “Ben venga Valentino”, dice Dindo Capello. “Ogni volta che decide di correre in macchina è un favore che fa a tutto l’ambiente. “Rossi è un esempio”, ha detto Gabriele Tarquini. “per la serietà che mette in quello che fa è una lezione per tutti, compresi i tanti piloti di F.1 che non fanno che lamentarsi”. Sì, perché Vale è uno che ama le sfide, che non ha paura di confrontarsi con quello che non conosce. Chiaro: è uno dei quattro o cinque sportivi più famosi del mondo, e magari se deve correre un rally punta subito al palcoscenico più illuminato. E se vuole sognare la F.1 lo fa usando la Ferrari come passepartout. Vogliamo fargliene una colpa?

Valentino è una star, la gente vuole sapere tutto di lui, logico (e inevitabile) che i media lo inseguano, mettendo sotto la lente ogni sua parola, ogni suo gesto. Forse anche lui, giovanissimo gallinaccio di 31 anni, preferirebbe un po’ più di privacy, di silenzio sulle sue uscite. Ma ha capito che non è possibile, e così dei criticoni, di chi non si è mai neppure sognato di vincere un millesimo di quello che ha vinto lui, se ne frega. E’ uno che non si accontenta, uno abituato a uscire dal cortile e sfidare il mondo, a divertirsi e divertire. E’ un pilota vero, almeno noi che amiamo le corse trattiamolo come merita.

Guido Rancati

Quelli che “Valentino è un campione cosmico”. Quelli che “Valentino illumina d’immenso”. Quelli che “Valentino è il Dottore che cura con la sua sola presenza tutti i mali”. Quelli che arrivano nei parchi assistenza di qualche rally o nel paddock di qualche autodromo dove non ci sono moto e sembrano contenti di confrontarsi con tirapiedi e gorilla che di solito non ci sono. Eh già, perché Rossi si muove con un seguito da rockstar e non è che tutti i suoi cortigiani possano sempre sapere cosa fare e cosa non fare. Così, nel dubbio, fanno sbarramento. Dappertutto, anche, per dire, a Hamilton, Nuova Zelanda profonda, dove di ragazzini a caccia di una foto e di un autografo ce n’erano proprio pochi. Dove di cronisti in fila per sentirsi dire che nei rally la sveglia suona troppo presto e che le strade erano scivolose, ce n’erano una decina appena.

Vabbé, Valentino “fa notizia”. Sempre e comunque. La gente vuol sapere tutto di lui e i media lo seguono e lo inseguono. Ne scrutano i gesti, ne annotano le parole. Chiedono in giro pareri e ovviamente ottengono le risposte che si aspettano. Perché come non si parlava male di Garibaldi, non si parla male del Fenomeno di Tavullia. “Con due o tre stagioni di esperienza, potrebbe far bene anche nel mondiale”, dice Malcolm Wilson. E non pare, non è, un gran complimento. Ma tutto fa brodo, tutto va bene per celebrare le gesta dell’Eroe. Anche un tempo mediocre nella gimkana all’interno del Millennium Stadium di Cardiff, esaltato sui giornali perché comunque migliore di quello realizzato da Jari-Matti Latvala: il finlandese era senza frizione, ma nessuno lo scrisse. Quello che non serve alla causa, si omette. Non si dice che, sempre in Nuova Zelanda, nella sua penultima comparsata nella serie iridata, una ragazzina di sedici anni con una Gruppo N più carica d’anni che di gloria gli alitò sul collo. Non si dice che ancora becca, quando va bene, due secondi al chilometro dai migliori.

Rossi sta al gioco, fa finta di credere a chi intinge la penna nell’incenso e si lascia andare a proclami eccessivi, sconsiderati. Come quando butta lì che fra qualche anno potrebbe lasciare la MotoGP per il Mondiale Rally. O l’Endurance. O la F.1. Ed è quello, che dà fastidio.

SÌ O NO?



*Ride Raikkonen.
Forse conosce già l'esito
della trattativa che
lo vede, stringere
tra le mani, il volante
di una Citroen C4 Wrc.
Pur se consapevole
delle difficoltà
che si troverà
a dover
fronteggiare*

Guido Rancati

C'è chi l'amore lo fa per noia, c'è chi lo sceglie per professione. Bocca di Rosa né l'uno, né l'altro lei lo faceva per passione... Con i rally è un po' la stessa cosa: ci sono i ragazzini ricchi che li fanno per non annoiarsi, ci sono quelli che invece ci si guadagnano da vivere. E ci sono quelli che invece si mettono un casco in testa e si avventurano in prova speciale per soddisfare le proprie voglie. Come Stéphane Sarrazin, uno che la F.1 l'ha assaggiata quando ancora era un ragazzino e che poi è diventato una stella con le giti e i prototipi. Come Robert Kubica. Come Kimi Raikkonen.

Il polacco e il finlandese sono, in ordine di tempo, gli ultimi pistaioli attratti più o meno fatalmente dal fascino delle corse su strada. Le hanno assaggiate e ci hanno preso gusto. Uno, quello dell'est, appena s'è liberato dai lacci della Bmw, ha affrontato in rapida successione, con una Clio R3, l'asfalto di Taormina, quello bergamasco della Ronde Città dei Mille e quello francese del Rallye du Var. L'altro, quello finlandese, ha cominciato lo scorso inverno all'Arctic Rally con una Punto Super2000, ha continuato al Vaakuna, al Prealpi Trevigiane e a quello che era il 1000 Laghi. E adesso che quelli di Maranello lo hanno scaricato, pensa seriamente ad affrontare tutto il mondiale che verrà. Con una Citroen C4 simile, molto simile a quella che userà Sébastien Loeb per dare la caccia al settimo titolo iridato. Sono partiti dal basso, i due. Ci hanno messo la

faccia e non hanno avuto bisogno di gazzette compiacenti per non perderla. Scoprire quanto sa di sale lo pane altrui non li ha sorpresi perché, uomini intelligenti, sapevano ancor prima di cominciare che in una specialità diversa da quella in cui sono stabilmente grandi protagonisti, avrebbero fatto fatica. Tanta fatica.

“L'esperienza, nei rally, è fondamentale”, conferma Kubica alla fine della sua terza esperienza in coppia. Dopo aver sofferto e dopo averne prese il giusto da Manu Guigou, da Pierre Campana e da Eric Mauffrey. E' più o meno quello che aveva bisbigliato Raikkonen dopo aver finito in anticipo il Finland Rally, dopo esser stato dietro a Juho Hanninen e ad Anton Alen. Com'era giusto che fosse perché anche fare il pilota da rally è un mestiere e va imparato giorno dopo giorno. Sbagliando, soffrendo, accumulando esperienza. E' così e vien da sorridere a sentire chi già profetizza che il Gran Taciturno brucerà i tempi. Ha talento, certo, e ha pure una gran passione. Ma questa e quello non bastano. Ci vuole tempo, quello che insieme alla paglia fa maturare le nespole. Ce ne vuole per capire dal colore del fondo fino a che punto le ruote morderanno con profitto la strada. Ce ne vuole per abituarsi alle note fino a non considerare la voce del copilota uno fastidioso ronzio. “In questo, Kimi sta migliorando di gara in gara, ma ha ancora qualche problema”, ammette Kaj Lindstrom che gli è stato accanto e conosce la materia. Imparerà, se continuerà ad applicarsi come ha fatto fin qui.

A scuola di note



*Schumacher e Massa
in piena bagarre sui kart
a Florianopolis*

**“Vengo
anch’io?”**



Max Pachora

Uno è tornato, l'altro ci pensa. Intanto si sono sfidati in kart, con la stessa "cattiveria" che mettevano e metteranno – uno di certo, l'altro chissà – in F.1 con la Ferrari.

Quattro mesi dopo l'incidente dell'Hungaroring Felipe Massa ha ricominciato a vincere qualcosa, nella fattispecie la "Sfida delle Stelle", la gara da lui stesso organizzata a Florianopolis, in Brasile, e ha vinto battendo il più illustre dei suoi compagni di squadra, Michael Schumacher, e mettendosi alle spalle altri avversari mica male come Barrichello, Liuzzi e il pilota della Indy Vitor Meira.

Il ferrarista di oggi e di domani, quello che nel 2010 dovrà sfidare Mercedes & soci fianco a fianco a Fernando Alonso è parso completamente recuperato, almeno per quanto riguarda il tono agonistico. "Chi dubitava del mio recupero dopo l'incidente è servito", ha detto il brasiliano dopo la gara. "Michael andava più veloce, ma sono riuscito a stargli davanti. E

ora punto a fare un grande campionato con Fernando e la Ferrari l'anno prossimo".

Il ferrarista di ieri, che secondo alcune voci potrebbe diventare il pilota Mercedes di domani, non si è tirato indietro. Ha vinto la prima gara, ha ceduto a Massa nella seconda ("ma non l'ho fatto passare, è stato bravo lui"). Ha spinto, ha lottato, rispolverando la grinta dei bei tempi. Il problema al collo che gli aveva impedito di sostituire Felipe dopo l'incidente pare ormai dimenticato, e anche a parole, oltre che nel fisico, il campionissimo, sembra recuperato. Pronto per un colpo di scena che comunque nello sport – vedi i casi di Michael Jordan, di Bjorn Borg o di Niki Lauda – non sarebbe certo inedito: "Io in F.1? Per ora mi diverto con il kart", ha sorriso sornione Schumi. "Ma chissà, tutto può succedere...". Ma ce lo vedreste, voi, a 40 anni suonati, Michael avversario della Rossa su una pista di F.1?



Tocca a loro. Ai rookie. O quasi. In ogni caso, per tre giorni, a Jerez gireranno solamente piloti che non hanno mai partecipato a un Gran Premio. E' la prima volta che accade in F.1. Colpa, o merito (dipende dai punti di vista), di un regolamento singolare che non permette a chi ha corso nel 2009 di presenziare ai test. La F.1 diventa, come più volte abbiamo sottolineato, il primo sport al mondo nel quale è proibito allenarsi. Non saranno prove fine a se stesse. Le squadre presenti porteranno sui modelli visti nel 2009 una serie di novità tecniche importanti, rivolte al 2010. Quindi, per

i giovani non mancherà il lavoro e gli ingegneri avranno modo di valutare con attenzione le capacità dei loro piloti. Ci saranno debuttanti assoluti e altri che hanno già avuto l'occasione di guidare una monoposto di F.1. Tra questi, i più "vecchi" sono senz'altro Lucas Di Grassi e Nico Hulkenberg, che hanno potuto percorrere già un buon numero di chilometri negli ultimi due anni. Tre gli italiani presenti. Mirko Bortolotti proverà per due giorni la Toro Rosso mentre vi sarà l'occasione unica per Daniel Zampieri e Marco Zipoli di salire sulla Ferrari.



I tre giorni dei rookie

Sono 11 i debuttanti assoluti

Bertrand Baguette

Jules Bianchi

Marcus Ericsson

Esteban Gutierrez

JR Hildebrand

Daniel Ricciardo

Alexander Rossi

Pablo Sanchez

Oliver Turvey

Daniel Zampieri

Marco Zipoli





Mike Conway (GB)

19-8-1983

2009: 17° Indycar

2008: 12° GP2

2007: 14° GP2

2006: 1° F.3 inglese

2006: 1° Macao F.3

2005: 3° F.3 inglese

2004: 1° F.Renault inglese

2003: 4° F.Renault inglese

2002: 4° F.Ford inglese



Marcus Ericsson (S)

2-9-1990

2009: 1° F.3 giapponese

2008: 5° F.3 inglese

2007: 1° F.BMW inglese



Mercedes GP



Programma

1 dicembre

Mattino: Conway

Pomeriggio: Ericsson

2 dicembre

Mattino: Conway

Pomeriggio: Ericsson

3 dicembre

Mattino: Conway

Pomeriggio: Ericsson





Daniel Ricciardo (AUS)

1-7-1989

2009: 1° F.3 inglese

2008: 1° WEC F.Renault

2008: 2° Eurocup F.Renault

2007: 6° F.Renault Italia

2006: 3° F.BMW Asia

Red Bull



Programma

**1-2-3 dicembre
Ricciardo**





Oliver Turvey (GB)

1-4-1987

2009: 4° World Series Renault

2008: 2° F.3 inglese

2007: 9° F.Renault Italia

2007: 8° Eurocup F.Renault

2006: 2° F.BMW inglese

2005: 8° F.BMW inglese

2004: 7° F.BMW inglese

McLaren



Programma

Da stabilire





Programma

1 dicembre
Bianchi

2 dicembre
Bianchi

3 dicembre
Zampieri
Zipoli
Sanchez



Ferrari



Jules Bianchi (F)

3-8-1989

2009: 1° F.3 Euro Series

2008: 3° F.3 Euro Series

2008: 1° Master Zolder F.3

2007: 1° F.Renault francese



Daniel Zampieri (ITA)

22-5-1990

2009: 1° F.3 Italia

2008: 9° F.Renault Italia

2008: 12° Eurocup F.Renault

2007: 15° F.Renault Italia

2007: 21° Eurocup F.Renault

2006: Eurocup F.Renault

2006: F.Renault Italia



Marco Zipoli (ITA)

16-6-1990

2009: 2° F.3 Italia

2008: 6° F.3 Italia

2007: 2° F.Azzurra



Pablo Sanchez (MEX)

9-2-1990

2009: 3° F.3 Italia

2008: 17° World Series Renault

2008: 12° F.Master

2007: 3° F.3 Italia

2007: 3° F.Master

2006: 16° F.Renault Italia

2005: 14° Skip Barber



Esteban Gutierrez (MEX)

5-8-1991

2009: 9° F.3 Euro Series

2008: 1° F.BMW Europe

2007: 2° F.BMW USA



Alexander Rossi (USA)

25-9-1991

2009: 4° F.Master

2008: 1° F.BMW World Final

2008: 1° F.BMW USA

2007: 3° F.BMW USA

2006: 3° Skip Barber



BMW



Programma

1 dicembre
Rossi

2 dicembre
Gutierrez





Bertrand Baguette (B)

23-2-1986

2009: 1° World Series Renault
2008: 7° World Series Renault
2007: 17° World Series Renault
2006: 4° Eurocup F.Renault
2006: 9° F.Renault francese
2005: 8° Eurocup F.Renault
2005: 11° F.Renault francese
2004: 3° F.Renault 1600 belga



Lucas Di Grassi (BR)

11-8-1984

2009: 3° GP2
2008: 3° GP2
2007: 2° GP2
2006: 17° GP2
2005: 3° F.3 Euro Series
2005: 1° Macao F.3
2004: 8° F.3 inglese
2003: 2° F.3 sudamericana
2002: 2° F.Renault brasiliana



Ho Pin Tung (CHI/NL)

4-12-1982

2009: Superleague
2008/2009: A1 GP
2008: 18° GP2
2007/2008: 21° GP2 Asia
2007: 24° GP2
2006/2007: A1 Grand Prix
2006: 1° F.3 tedesca
2005: 3° F.3 tedesca
2004: 7° F.3 tedesca
2003: 1° F.BMW Asia
2002: 15° F.BMW iberica

Renault



Programma

1 dicembre
Baguette

2 dicembre
Di Grassi

3 dicembre
Tung



Niko Hulkenberg (D)

19-8-1987

2009: 1° GP2

2008/2009: 6° GP2 Asia

2008: 1° F.3 Euro Series

2007: 3° F.3 Euro Series

2007: 1° Master Zandvoort F.3

2006/2007: 1° A1 GP

2006: 5° F.3 tedesca

2005: 1° F.BMW tedesca



Andy Soucek (E)

14-6-1985

2009: 1° F.2

2008: 14° GP2

2008: Superleague

2007: 16° GP2

2006: 4° World Series Renault

2005: 1° F.3 spagnola

2004: 4° F.3 spagnola

2003: 4° F.3 spagnola

2002: 8° F.3 spagnola

2001: 8° F.Novis

Williams



Programma

1 dicembre
Soucek

2 dicembre
Hulkenberg

3 dicembre
Hulkenberg



Brendon Hartley (NZ)

10-11-1989

2009 – 11° F.3 Euro Series
2009 – 15° World Series Renault
2008 – 3° F.3 inglese
2007 – 1° Eurocup F.Renault
2007 – 3° F.Renault Italia
2006 – 10° NEC F.Renault
2006 – 13° Eurocup F.Renault
2005 – 1° F.Toyota
2004 – 2° F.Ford
2003 – 8° F.First



Mirko Bortolotti (ITA)

10-1-1990

2009 – 4° F.2
2008 – 1° F.3 Italia
2007 – 4° F.3 Italia
2006 – 2° F.Azzurra

Toro Rosso



Programma

1 dicembre

Hartley

2 dicembre

Bortolotti

3 dicembre

Bortolotti





Paul Di Resta (GB)

16-4-1986

2009 – 3° DTM

2008 – 2° DTM

2007 – 5° DTM

2006 – 1° F.3 Euro Series

2006 – 1° Master Zandvoort F.3

2005 – 10° F.3 Euro Series

2004 – 3° F.Renault inglese

2003 – 7° F.Renault inglese



JR Hildebrand (USA)

3-1-1988

2009 – 1° Indy Lights

2008 – 5° Indy Lights

2007 – 7° F.Atlantic

2006 – 1° F.Ford 2000

2005 – 2° F.Pacific 2000

2004 – 1° F.Russell

Force India



Programma

1 dicembre

Mattina: **Hildebrand**

Pomeriggio: **Di Resta**

2 dicembre

Mattina: **Di Resta**

Pomeriggio: **Hildebrand**

3 dicembre

Mattina: **Di Resta**

Pomeriggio: **Hildebrand**



Il talent scout

Carlo Baffi

La BMW ha raggiunto nella giornata di giovedì 26 novembre un accordo definitivo con Peter Sauber per quanto riguarda la vendita del team di Formula 1. Il contratto è soggetto alla condizione che la squadra dovrà avere un posto nel mondiale 2010. Klaus Draeger, manager della BMW, ha detto che si tratta della miglior soluzione per il futuro del team. Sauber ha aggiunto: "Sono molto sollevato per aver trovato uno sbocco. Questo significa che manteniamo viva la sede di Hinwil. Sono convinto che avremo un buon futuro in Formula 1 grazie anche all'abbassamento dei costi che aiuta le piccole realtà". L'accordo BMW-Sauber significa che la vendita alla Qadbak Investment Ltd, inizialmente annunciata, non è stata completata per la mancanza di garanzie economiche da parte di tale gruppo. Tra l'altro, la FIA non aveva ancora accettato l'iscrizione della ex BMW proprio per la incertezza offerta da Qadbak. Non sarà comunque una "passeggiata" per Sauber il quale ora dovrà ridimensionare il personale, che passerà dalle attuali 388 unità alle 250 previste. Quindi, è atteso un taglio di 138 posti di lavoro. Un passo inevitabile nella ristrutturazione del team e che nel futuro potrebbe comportare ulteriori licenziamenti. Ora non resta che aspettare la decisione della FIA, che ancora non ha confermato l'iscrizione della Sauber. E così Peter Sauber è tornato al timone del suo team, dopo oltre quattro anni. Ovvero da quel 23 giugno 2005, quando i vertici della BMW, annunciarono l'acquisizione della maggioranza della scuderia elvetica. Sauber però rimase sempre presente nei box, non potendo restare lontano dalla sua creatura nata nel 1970, anno in cui pilotò lui stesso il modello C1 motorizzato Ford nelle cronoscalate del campionato svizzero. Con la C5 BMW 2 litri, il team partecipò al Campionato Interserie e alle 24 Ore di Le Mans del '77 e '78. Nei due anni successivi, la

compagine svizzera vinse la F2 con due Lola (1979) e preparò le BMW M1 ('79-'80). Un passo avanti significativo avvenne nel 1982, con la partecipazione al Mondiale Sport Prototipi, che dal 1985 segnò il sodalizio con la "Stella a Tre Punte". Le Sauber-Mercedes conquistarono nel biennio '89-'90 sia l'iride sia la 24 Ore di Le Mans. Il programma endurance fece capolinea nel 1991, con la prospettiva del grande salto in F1. Esordio che ebbe luogo nel 1993 con una monoposto spinta da un 10 cilindri Ilmor e guidata da Karl Wendlinger e J.J. Lehto, a cui si aggiunsero Frentzen e De Cesaris l'anno dopo, quando arrivarono anche i motori Mercedes. Un accordo che però durò solo un campionato. A Stoccarda scelsero infatti di equipaggiare la McLaren e ad Hinwil si videro costretti a riparare sul V8 Ford Zetec R fino al 1996, anno in cui la maggioranza del team venne acquisita da Dietrich Mateschitz, il proprietario della Red Bull, l'emergente bevanda energetica. Nel 1997 venne siglato l'accordo con Maranello per avere i motori Ferrari dell'anno prima e poi ribattezzati col nome del munifico sponsor malese Petronas. Purtroppo però, in tutta la permanenza nel Circus, la Sauber non fece mai registrare grandi exploit, nemmeno una vittoria e come miglior piazzamento in classifica un 4° posto nel 2001. A Sauber va riconosciuto il merito di aver fatto debuttare molte giovani promesse. Tanto per fare dei nomi Heinz Harald Frentzen, Kimi Raikkonen, Felipe Massa oltre ad avere riportato Jacques Villeneuve in F1 dopo un anno sabbatico. Era il 2005 quando la continua crescita dei costi cominciò a gravare notevolmente sul bilancio dell'azienda. Dopo le voci di un possibile arrivo della Volkswagen, spuntò la BMW. Dapprima venne rilevato 1/3 del pacchetto azionario facente capo a Peter Sauber; il resto, detenuto dal Credit Suisse sarebbe stato acquisito entro il 2008. Un'operazione stimata complessivamente nell'ordine dei 100 milioni di euro.

I piloti lanciati da Sauber

- Heinz-Harald Frentzen
- Karl Wendlinger
- Kimi Raikkonen
- Felipe Massa

Il miracolo Red Bull

A close-up photograph of a Red Bull energy drink can. The can is silver with a red bull logo on the top. In the foreground, there is a large, metallic cutout of the Red Bull logo, which is a stylized bull's head. The background is blurred, showing more cans and a blue object. The text 'Il miracolo Red Bull' is overlaid on the image in large, bold, yellow and red letters.



Leggenda vuole che Mateschitz, stordito dal fuso orario thailandese, e consigliato da un barista, beve una bevanda dal nome Krating Daeng, che significa toro rosso. Si riprende così velocemente, che in testa gli scatta l'idea...

Massimo Costa

Si parla sempre dei grandi costruttori, ma si tende a trascurare quello che è il vero fenomeno, addirittura potremmo definirla una anomalia, che da anni sta travolgendo il mondo delle corse. E non ci fermiamo alla sola F.1, ma a tutto ciò che ha quattro e anche due ruote. E, spostandoci più in là, anche a tutti gli altri sport, dal calcio al ciclismo, dallo snowboard all'alpinismo, dall'atletica alla vela, per non parlare di quelle folli gare per aeroplani. Ci riferiamo alla Red Bull, un'azienda che produce bevande energetiche e che ha trovato nel motorsport un canale unico ed inesauribile. Dapprima come mezzo per aiutare i migliori giovani, poi come primo attore con ben due squadre di F.1. Inutile aggiungere che a Dieter Mateschitz sarebbe indispensabile costruire un monumento. Red Bull è al primo posto della classifica degli sponsor che investono nello sport. Nel 2008 sono stati spesi due miliardi e centosei milioni di euro. Sì, avete letto bene. Di questi, almeno 200 sono finiti nelle casse dei team di F.1, Red Bull e Toro Rosso. Non male per una azienda che si sostiene con la vendita di quelle lattine grigioblu presenti in 130 Paesi del globo. Dove si trovano? Ovunque: nei bar, al supermercato, nelle drogherie, nelle macchinette per bibite, nelle discoteche. Secondo gli ultimi dati, la Red Bull negli Stati Uniti è riuscita a scalzare la Coca Cola dal trono di lattina più venduta nel 2008.

Tutto nasce in Thailandia

Ma quando è iniziata la scalata mondiale della Red Bull? Tutto comincia nel 1987 quando mister Mateschitz, dirigente di una azienda internazionale, si trova in Thailandia. Stordito dal fuso orario, consigliato da un barista, beve una bevanda dal nome Krating Daeng, che significa toro rosso. Mateschitz si riprende velocemente, si sente un leone, e in testa gli scatta l'idea. Si informa sugli ingredienti e su tutto il resto, trova un partner locale per la commercializzazione, recupera qualche chimico che rende la bevanda più gradevole, perché il Krating Daeng aveva un sapore orribile, peggiore di quello di un medicinale. Il primo Paese dove Mateschitz porta le sue lattine è l'Ungheria. Un test. Che funziona. E allora, si passa subito in Austria e Germania, con i primi passi nel motorsport. Lo sbarco in America avviene nel 1997, in California prima, nel resto della nazione poi. E' un successo totale e in breve Red Bull diventa famoso in tutto il mondo. La bevanda che ti dà forza, che non ti fa dormire, che ti allunga le giornate. La bevanda che in discoteca viene mischiata ad alcolici per mix terrificanti. Mateschitz diventa miliardario e può permettersi di costruire la carriera di Sebastian Vettel, di Sebastien Buemi e Jaime Alguersuari, i suoi tre prodotti migliori essendo riuscito a portarli in F.1 dopo averli sostenuti fin dalle formuline. Acquisisce due team di F.1. Un record perché nessuno ha mai gestito due squadre nel campionato del mondo. Si butta nel motociclismo dove tra l'altro è lo sponsor principale del GP degli USA a Laguna Seca.

Red Bull proibita in Francia e Danimarca

Insomma, nulla sembra fermare la Red Bull. Ed è curioso vedere come BMW, Honda e Toyota siano crollate mentre chi vende lattine con dentro una bevanda bomba è ormai il padrone della F.1. Ma attenzione. Non tutto è oro quel che luccica. In Francia e Danimarca, per esempio, Red Bull è proibita perché analisi chimiche hanno ritenuto che gli ingredienti, un mix tra carboidrati, aminoacidi, vitamine, siano dannosi per il nostro fisico. Si dice che tale mix possa provocare l'infarto e causare problemi al fegato. Secondo ultimissimi controlli effettuati in Germania, pare siano state trovate anche tracce di cocaina. Fantascienza? Campagne denigratorie? Red Bull non se ne cura. E prosegue col segnare record di vendita e di investimenti nel mondo dello sport.



Così Red Bull nel 2009



A sinistra, la Citroën C4 campione del mondo rally con Sébastien Loeb. Sotto, Sebastian Vettel con Helmuth Marko consulente molto apprezzato di Dieter Mateschitz

Team di F.1
Red Bull
Toro Rosso

Team Rally
Citroën

Piloti F.1
Sebastian Vettel
Sébastien Buemi
Jaime Alguersuari

Piloti WSR
Brendon Hartley
Jaime Alguersuari

Piloti F.2
Mirko Bortolotti
Robert Wickens
Mikhail Aleshin

Piloti F.3 Euro Series
Brendon Hartley
Mika Maki

Piloti F.3 inglese
Daniel Ricciardo

Piloti F.Renault
Jean-Eric Vergne

Piloti F.BMW
Felipe Nasr
Daniel Juncadella



Appuntamento al 2012

I costruttori scappano, la crisi economica e i poco convincenti risultati ottenuti hanno bloccato l'avventura in F.1 di Honda, Toyota e BMW. C'è chi grida che non può esistere un mondiale senza i grandi nomi, senza chi le auto che guidiamo tutti i giorni le costruisce, dimenticando forse com'era la F.1 solo 15 anni fa. E nei precedenti 45. Per molti, tornare a spese più sane può significare un certo mal di testa per i soldi che ci perderà. Inutile far finta di non sapere che nei budget delle ultime stagioni erano incluse spese decisamente extra. Se dunque l'epoca dei conti in banca gonfiati sta per concludersi, forse se ne sta per aprire un'altra. Quella dei... costruttori. La Volkswagen infatti, sta per considerare seriamente l'ipotesi di entrare nel mondiale a partire dal 2012. Ma non con una propria squadra, bensì solo come motorista. Sarebbe un importante segnale perché dietro al marchio VW ci sono altri loghi di grande spessore nel motorsport, come Audi e Seat. A spiegarlo è l'ex pilota di F.1 Hans Stuck, e per anni validissimo protagonista delle gare

Turismo, che oggi rappresenta nel mondo la Volkswagen dopo aver trascorso un lungo periodo con BMW. Stuck ha dichiarato: "Due anni fa si raccontava che Volkswagen potesse acquistare il team Red Bull, ma non è andata così. Non siamo interessati alla gestione di una squadra, è troppo impegnativo e costoso. E poi, perché legarsi a un solo team quando potremmo vendere i nostri motori a diverse formazioni. No, ritengo che la via migliore sia quella di limitarsi a fornire i propulsori. Ho seguito le vicende BMW, le difficoltà incontrate, i soldi spesi. Quando vedevo uno schieramento di partenza F.1, con sole venti macchine, mi chiedevo quale poteva essere la via per tornare a griglie più complete, con trenta vetture, come avveniva quando correvo io. Bene, questo sta per accadere. Nel 2010 ci saranno ventisei monoposto e magari fra qualche anno trenta. Volkswagen è un grande costruttore e stiamo guardando con molto interesse a questa nuova F.1". Appuntamento al 2012 allora, magari con altri nuovi compagni di avventura.

“Quando vedevo uno schieramento di partenza F.1, con sole venti macchine, mi chiedevo quale poteva essere la via per tornare a griglie più complete, con trenta vetture, come avveniva quando correvo io. Bene, questo sta per accadere”

Hans Stuck

Volkswagen nel motorsport

Motorista F.3
Rally Raid
Scirocco Cup
Polo Cup
Adac Cup

I risultati 2009

Prima nella Dakar col Touareg
Campione F.3 inglese
Campione F.3 tedesco
Vincitore F.3 a Macao



ti sei a



CSAI accorta di Mortara?

Massimo Costa

Non è da tutti vincere il Grand Prix de Macau F.3. E soprattutto nella maniera in cui lo ha fatto Edoardo Mortara. Senza regali, non per pura fortuna, non per ritiri altrui. Un italiano sul podio, sul gradino più alto, non lo si vedeva da un ventennio. Eppure, poco sembra essere cambiato per Mortara. Ai complimenti ricevuti nel paddock, non ha fatto seguito granché. Almeno fino al momento in cui scriviamo queste righe. Nessuna telefonata che ti può cambiare la carriera, ma soprattutto, nessuna chiamata da parte della Federazione Italiana. Che si dice tanto attenta ai piloti italiani, ma non si è accorta di Mortara, neanche per un semplice e banale “grazie”. Possibile? Possibilissimo, non avendo il ragazzo di Ginevra corso nei campionati Azzurra e F.3 tricolore, che pare essere l'unico requisito per essere notati, come ha incredibilmente dichiarato il presidente CSAI al settimanale Autosprint, suscitando un più che giusto vespaio di polemiche. “Sai, corro da quattro anni e non ho mai sentito nessuno della CSAI. I casi sono due: o non mi considerano italiano o non sono bene informati”, dice con una punta di ironia Mortara. Che vive a Ginevra, ma è dei nostri da sempre. Ed è anche stato l'unico italiano ad avere ottenuto il secondo posto nella F.3 Euro Series, nel 2008. Mortara ha disputato un difficile anno in GP2: “Un vero inferno, ne sono uscito demolito”. Il team Arden non lo ha mai seguito come avrebbe dovuto: “Poi mi sono perso anch'io, ma quando vedi che la squadra non lavora per te, perdi grinta e fiducia. Per questo ho accettato l'invito di Volkswagen e Signature per correre a Macao. Era la mia ultima occasione per dimostrare al mondo che so ancora guidare”. E l'esito è stato eccezionale. Da vero campione. Cosa farà quindi Mortara nel 2010? “Difficile da dire. Ci sono piloti la cui carriera è tracciata fin dall'inizio. Vanno nei team migliori, dove tutto è predisposto per vincere, e in un attimo finiscono in F.1”, dice con amarezza Edoardo guardando ciò che gli capita intorno. “Potrei rifare la GP2, ma per un contratto particolare sono legato al team Arden e o corro con loro o con nessun altro. Ma visto come è andata quest'anno, occorre che vi siano garanzie ben precise. Altrimenti, prenderò in seria considerazione l'opportunità di tornare in F.3 Euro Series perché la Volkswagen mi vuole”.

“Corro da quattro anni e non ho mai sentito nessuno della CSAI. I casi sono due: o non mi considerano italiano o non sono bene informati...”

Edoardo Mortara

Talento da difendere

Antonio Caruccio

Andrea Caldarelli nato il 14 febbraio 1990 a Pescara ha iniziato la sua carriera in monoposto con la Formula Azzurra nel 2006 ed è poi subito passato in Formula Renault, prima con un apprendistato nell'italiano, poi nell'Eurocup entrando a far parte del Toyota Driver Program. Nel 2008 conquista la medaglia di bronzo nell'Eurocup e nel WEC oltre ad essere promosso dal costruttore giapponese al ruolo di Test Driver, provando lo scorso inverno la vettura di F1. Poi il ritiro dalla massima serie della Toyota sembra aver fortemente compromesso il suo futuro, ma Caldarelli non si rassegna e lotta con le unghie e con i denti per realizzare il suo sogno...

Analizziamo insieme questa tua stagione 2009 che ti ha visto protagonista di una difficile avventura nella Formula 3 Euroseries.

“È stata una stagione di alti e bassi. Abbiamo avuto delle difficoltà a trovare il giusto assetto della macchina nelle prime gare, oltre ad aver riscontrato alcuni problemi tecnici, anche se a tre appuntamenti dalla conclusione, da Barcellona abbiamo iniziato ad ingranare la giusta marcia, cogliendo una prima fila, il terzo posto e il giro più veloce. Poi, a Digione è arrivato un altro buon risultato, la quarta posizione, riuscendo così a dare il giusto valore ad una annata di apprendistato in Formula 3”.

segue a pag 40





Facciamo un piccolo passo indietro al 2008 quando nell'Europcup e nel WEC hai ottenuto la terza posizione in campionato. Era il tuo secondo anno all'interno del Toyota Driver Program e sei stato nominato Tester per la Toyota F1; sentivi che il tuo obiettivo era stato raggiunto?

"In parte sì perché il 2007 era stato un anno molto difficile e per questo non pensavo di poter avere la riconferma. Invece, è arrivata una seconda stagione di Formula Renault, con SG Formula, che è stata veramente straordinaria perché ho concluso al terzo posto sia l'Europcup sia il WEC, cogliendo il podio in tutte le gare disputate, tranne una".

Poi il test in Bahrain lo scorso dicembre: com'è stato prendere contatto con una monoposto di Formula 1 per la prima volta?

"Al termine del 2008 mi hanno comunicato che avrei fatto un test di due giorni in Bahrain con la vettura di F.1. In quell'occasione, Toyota aveva già girato alcune giornate con Timo Glock, anche se l'imprevedibilità del vento rendeva il circuito spesso insidioso. Arrivavo da una stagione in F.Renault e alcuni test in F.3 posso assicurarvi che la differenza è stata davvero enorme. Mi sono però trovato a mio agio con questo "mostro" di potenza realizzando in simulazione di gara il tempo di 1'33", mentre Jarno Trulli in qualifica aveva fermato il cronometro su 1'32". Tutto il team rimase molto soddisfatto del mio comportamento data la mia poca esperienza precedente e infatti mi chiamarono anche per svezzare in pista la vettura 2009 a gennaio. La cosa più difficile è stata abituarsi alla tanta elettronica presente e l'utilizzo del volante, cosa che io mai avevo provato prima".

Come ti sei preparato fisicamente ad affrontare questa prova che solitamente per i piloti giovani rischia di essere molto dura?

"Grazie alla Toyota sono rimasto tutto l'anno sempre allenato e pronto per ogni eventualità, anche se già un mese prima mi era stato comunicato che avrei preso parte al test e ho potuto incrementare l'allenamento del collo, che viene messo molto sotto sforzo. Lì ho percorso ben 125 giri senza avere il benché minimo problema".

Poi però è arrivato l'annuncio del ritiro dalla F.1 di Toyota e ti sei trovato fortemente in difficoltà...

"Sapevamo da qualche tempo che Toyota era stata colpita dalla crisi mondiale economica in modo pesante e che la sede centrale in Giappone era in difficoltà. Ci era però stato detto che la decisione non sarebbe stata così drastica. Ho appreso del ritiro attraverso il comunicato stampa di inizio novembre. È stato un duro colpo anche perché ricominciare è difficile visto che negli ultimi anni stando con loro avevo perso i contatti diretti e doversi trovare a ricostruire tutto dall'inizio è molto difficile. Toyota probabilmente ci darà un piccolo supporto per provare a continuare, ma sarà veramente molto dura".

Quali sarebbero stati i tuoi piani se il TDP avesse continuato la propria attività?

"Per quanto riguarda il programma F.1 avrei dovuto fare i test di Jerez riservati ai giovani piloti e mi sarebbe stato affidato il ruolo di terzo pilota per il 2010 visto il passaggio di Kamui Kobayashi a pilota titolare. Mentre per la mia formazione propedeutica alla massima formula avrei certamente rifatto un altro anno in F.3 Euro Series. Devo però ringraziare ugualmente Toyota che mi ha regalato questi ultimi tre anni stupendi, perché senza di loro non sarei riuscito nem-

meno a correre ed è per me motivo di orgoglio che non siano stati loro a scartarmi, ma purtroppo il sogno si è infranto per cause di forza maggiore".

Quindi come stai agendo per il prosieguo della tua carriera?

"Per il momento purtroppo non c'è ancora niente di sicuro. Mio padre si sta tanto impegnando per cercare di trovare uno sbocco, ma per continuare a correre serve un grande budget che al momento non abbiamo. Sto cercando qualcuno che mi supporti per sistemarmi al più presto perché al momento ci sono poche possibilità di poter continuare".

Hai partecipato a un test in GP2 poche settimane fa, raccontaci questa esperienza?

"Ho fatto il test con Coloni soddisfacendo la mia curiosità e il mio interesse di provare la vettura GP2. Mi sono trovato molto bene sia con la monoposto Dallara sia con il team, anche se ho fatto solo due giorni di test rispetto ad altri piloti che ne hanno fatti tre, quindi penso di poter ancora migliorare il mio limite. Avendo provato una vettura di F.1 si può pensare che la GP2 sia una macchina più facile dal punto di vista atletico, ma così non è. Sforzi molto le braccia perché deve essere guidata fisicamente, mentre in F.1 è il collo la parte maggiormente sollecitata. Il primo giorno è stato di assestamento dovendo imparare la pista di Le Castellet ed il comportamento della macchina, ma riscontrando ugualmente un buon passo con gomme usate. Nella seconda giornata ho potuto montare un treno di gomme nuove al mattino conquistando il decimo tempo, tornando poi nel pomeriggio a fare una simulazione di gara che ha soddisfatto sia me che il team".

Hai anche potuto fare a Monza il commentatore del F.BMW con Sky. Che voto diamo al Caldarelli commentatore?

"Mi sono divertito molto con Lucio Rizzica, e sono stato ingaggiato last minute per fare anche la Porsche Supercup. È stata una bellissima esperienza che magari potrò ripetere in futuro. Un voto? Lucio mi diede un 10 in diretta, ma sono più modesto e penso che un sette sia abbastanza realistico per la mia prima esperienza dietro un microfono".

Cosa fai nella tua vita oltre correre?

"Fino al 4 novembre facevo la vita del pilota, e quando ero a casa mi allenavo per arrivare pronto alle gare. Poi, in questo ultimo mese, è un po' tutto cambiato, mi sono persino iscritto all'università presso la facoltà di Scienze Manageriali, anche se la carriera dello studente è decisamente meno eccitante di quella del pilota".





“Per continuare a correre serve un grande budget che al momento non ho. Sto cercando qualcuno che mi supporti per sistemarmi al più presto perché al momento ci sono poche possibilità di poter continuare”
Andrea Caldarelli

La zampata del Leone

Guido Rancati

E' finita come è finita, con l'esclusione di Kris Meeke dalla classifica di un rally, quello scozzese, che aveva dominato. Colpa di una "culla" sottopeso in una gara in cui, per via del fango, lui e gli altri hanno corso trenta o quarantachili sovrappeso... Ma la legge è legge. E ai commissari sportivi non dev'essere parso vero di prendere al volo l'occasione di fare la voce grossa, di giudicare con quella inflessibile severità che nel mondiale non possono usare. Non almeno con Citroen e Ford. La storia, brutta, non basta comunque a svilire la vittoria del nordirlandese nell'Intercontinental Rally Challenge e neppure a scolorire la sua strepitosa stagione con la Super2000 del Leone Rampante in un campionato che di meriti ne ha tanti. Anche quello di costringere i federali a darsi una mossa per evitare che la serie iridata affondi.





RALLY-IRC.COM

Rally 05
Czech Republic

TAU

207

KRONOS
RACING

PEUGEOT UK



Jan KOPECKY



MEEKE E VAN DALEN



LOTTI con Beto Richa il sindaco di Curitiba





9 Kris MEEKE

Possibile e financo probabile che la 207 non sia più la più bella del reame. Ma il Rosso non ci fa caso e ne sprema tutto quello che c'è da spremerne: vince più gare e più prove speciali – quarantatre – di tutti e permette alla Peugeot di conservare il titolo costruttori. Più che abbastanza per farsi perdonare la divagazione monegasca.

9 Jan KOPECKY

Anche lui commette un errore, a Sanremo. Ma il perdono, preventivo, se l'era già guadagnato con le due vittorie conquistate al Barum e al Principe de Asturias, con i tre secondi posti collezionati alle Azzorre, a Ypres e in Russia e pure con il quarto posto del Montecarlo. Viaggiando alla media di sette punti a gara.

8.5 Marc VAN DALEN

E' lui a convincere quelli della Peugeot UK a offrire una chance a Meeke e già questo basterebbe a chiarire i suoi meriti. Monsieur Kronos comunque non si accontenta e gara dopo gara fa vedere come si gestisce un team di primo livello.

8 Giandomenico BASSO

Non ha tutto il necessario per vincere la guerra, ma non si arrende mai. Va all'attacco un po' ovunque e una battaglia, quella sull'asfalto madeirense, la vince. Altre le perde di poco e comunque è l'unico a ricordare che la Punto non è un ferro vecchio. Anche quando resta a mani vuote o quasi.

8 Marcello LOTTI

La scommessa di creare un campionato intelligente l'aveva già vinta. Ma l'ex-copilota è un giocatore e questa volta punta molto forte sulla possibilità di portare l'Intercontinental Rally Challenge in Brasile. L'intuizione è quella giusta: la gara sulla terra intorno a Curitiba è promossa.

7.5 Guy WILKS

E' grande e grosso ed ha il piede pesante. E prima di infilarsi nell'abitacolo di una Fabia, lo conferma sulla terra russa sfiorando il podio con la Proton della Mem che un fulmine di guerra proprio non è, non ancora.

7.5 Frédéric HENRY-BIABAUD

La BFGoodrich non fa figli e figliastri e già non è poco. In più, continua a offrire a vari piloti la possibilità di essere protagonisti nella propria nazione con una top car: non tutti la sfruttano a dovere, ma Sébastien Ogier vince a Montecarlo e Thery Neuville si fa notare a Ypres.

7 Nicolas VOUILLOZ

Qualche lampo qui e là. E qualche tuono che lascia il segno sulla carrozzeria della 207 e, soprattutto, sul suo morale. Il primattore della passata stagione cede il titolo con un certo anticipo e chiude l'annata senza arrampicarsi neppure una volta sul gradino più alto del podio.



Giandomenico BASSO



François DUVAL



Nicolas VOUILLOZ



HANNINEN e ALÉN





6.5 **Freddy LOIX**

Vari piazzamenti – il migliore al Monte – e nulla più. Un po' poco per uno che di esperienza ne ha da vendere, per uno sul quale la Peugeot Be-Lux contava parecchio. Ma gli anni passano per tutti, anche per il fiammingo.

6 **Juho HANNINEN**

Sfiora il colpaccio al Montecarlo, ma lo manca. Per eccesso di precipitazione. E si ripete alle Azzorre. Poi, però, si esalta in Russia dove agli altri lascia solo poche briciole e chi si prende la briga di far due conti scopre che solo Meeke ha firmato più piezze di lui.

6 **Franz WITTMANN**

Gli dicono di fare esperienza, di macinare chilometri, e il figlio d'arte austriaco lo fa. Senza squilli, pur se di tanto in tanto qualcosa raccatta. Insomma, con la Mitsu fa quel che può. Aspettando il bello che forse verrà.

5 **Luca ROSSETTI**

C'era una volta "Mister cento per cento". E si parlava di vittorie. In questa incompleta e non felice stagione nella serie parallela, il friulano rischia invece di fare il pieno di ritiri e non basta

l'argento sanremese a salvare il suo bilancio.

5 **Anton ALEN**

La sua stagione finisce in Russia, con un sesto posto che resta il suo unico risultato utile. I due disastri brasilieri pesano come macigni, ma non può essersi dimenticato come si maneggia un'auto da corsa e non può essere solo colpa sua se il raccolto è davvero scarso. Non si uccidono così i cavalli. E nemmeno i giovani piloti.

4.5 **François DUVAL**

Okay: sbagliare è umano. Ma quello che il vallo- ne commette a Ypres volando definitivamente fuori alla prima, vera staccata è un erroraccio difficile da perdonare e pure da dimenticare. Difatti il ricordo lo accompagna anche sulle strade del Sanremo dove, pur se a stopparlo è il motore, il suo avvio è esageratamente prudente.

4 **Nicola GULLINO**

Non è lui a dover indirizzare i tecnici dello Scorpione e non dispone di un budget enorme. Ma è lui a decidere chi mandare in campo e più che azzardare, certe scelte, da Bernd Casier a Miguel Fuster, si dimostrano suicide.



Freddy LOIX

Fiesta con... Hirvonen



Guido Rancati

Piccole bombe crescono. E da Cockermonth fanno sapere che la Fiesta Super2000 sta pure crescendo bene. Esauriti test di affaticamento ai quali l'ha sottoposta Matthew Wilson e sgrossata da Markko Martin, da qui a qualche giorno toccherà anche a Mikko Hirvonen cominciare a fare amicizia con l'auto dalla quale deriverà l'arma fordista nel mondiale del 2011. Una presa di contatto non fine a sé stessa quella che il finlandese avrà con l'ultima creatura di Christian Lorieaux: Malcolm Wilson pare infatti deciso a sfruttare la sempre luccicante vetrina del Monte-Carlo affidandone una proprio al Pallido di Jyvaskyla. Per un confronto con le Peugeot 207 e le Skoda Fabia, con il non tanto segreto obiettivo di convincere quanti ancora esitano ad acquistare le piccoline del Grande Ovale Blu realizzate nella sua factory inglese.



Lo slogan distribuiva certezze: Falqui, basta la parola. Non era così per il lassativo, non può essere così per la Fiesta Super2000 realizzata dalla M-Sport. Ma il fatto che a progettare l'arma futura della Ford nel mondiale rally sia stato Christian Lorieaux è comunque una bella garanzia: il geniale ingegnere belga che ha disegnato le ultime, efficacissime versioni della Focus World Rally Car, aveva pensato e sviluppato anche l'ultima Impreza in grado di essere protagonista nella serie iridata. Ora Malcolm ha in mente un'idea meravigliosa: venderne almeno una cinquantina prima dell'estate 2010. A sinistra, Matthew Wilson e Scott Martin hanno avuto l'onere e l'onore di portare la Ford Fiesta S2000 all'esordio assoluto come apripista del recente Rally of Scotland

Un Dindo da record





Dindo Capello è ora l'unico pilota ad aver vinto a Monza con ben quattro vetture diverse. Nel 2000 con la Subaru Impreza Wrc, nel 2004 e 2005 con la Skoda Fabia, nel 2008 con la Ford Focus e quest'anno con la Citroen C4





Fabio Babini



Marcus Gronholm

Alessandro De Giorgi

Valentino sarà anche il Dottore, ma contro Dindo Capello non ha ancora trovato la cura efficace. Al Rally di Monza la vera star, con buona pace del nove volte campione mondiale e per la quinta volta consecutiva infatti è stato il tricampione della Le Mans.

Che proprio grazie alla vittoria di domenica ora detiene in solitaria il record di centri nella kermesse lombarda, avendo lasciato a quota quattro Federico Ormezzano.

35 mila spettatori in tre giorni – nonostante la pioggia – un duello gradevole fra due grandi personaggi, comunque uno spot per l'automobilismo italiano. Anche se di rally, nel Rally di Monza ce n'è rimasto ormai ben poco. Gara sì, ma soprattutto, come usa dire oggi, evento. “Il Rally di Monza e la presenza di Valentino sono comunque cose positive – ribadisce Capello – perché danno un po' di visibilità a tutto quello che non è F.1, in un momento in cui pare che mediaticamente esista solo il Circus. Io mi sono divertito, anche se nella prima prova, come è tradizione, ho avuto un problema con il bottone che innesca la procedura di partenza, che era stato spostato sul freno a mano. Sono partito e per nove secondi sono andato avanti con il freno a mano tirato, tanto che avevo pensato di aver rotto il motore. Nella prova notturna invece ho recuperato e nella seconda Gran Prix ho detto al mio navigatore: qui si decide la gara. E così è stato. Valentino alla fine ha provato a rimontare, ha avuto un problema, ma recuperare i 20' di distacco che aveva sarebbe stata comunque duro. Ora mi godo il record, le cinque vittorie che fra l'altro ho ottenuto con quattro macchine diverse: 1 con la Subaru, 2 con la Skoda, 1 con la Ford e 1 con la Citroen”.

Rossi si è tolto la soddisfazione di ottenere il miglior tempo di speciale, e di mettersi dietro Babini, Navarra e il campione mondiale Gronholm nella classifica finale, ma ha di nuovo chiuso secondo dietro Dindo il Master Show, la gara finale a eliminazione diretta, nella quale aveva eliminato nei quarti il “collega Simoncelli”. Alla fine il Dottore si è concesso un po' di autocelebrazione: “Il livello di questa gara si è alzato molto grazie alla mia presenza, come attrazione, non come pilota. Ormai partecipano un sacco di rallisti, io ho fatto qualche errore stupido, e invece qui gli errori non puoi permetterteli”. Ma l'errore più grave, anche se commesso in buona fede e con tutte le attenuanti del caso, è quello di confondere il Rally di Monza con i rally veri.

Valentino Rossi



(CAMPIONI D'ITALIA RALLY)²



PEUGEOT VINCE IL CAMPIONATO ITALIANO RALLY PER IL SECONDO ANNO CONSECUTIVO.

PEUGEOT RACCOMANDA **TOTAL** **800 900 901** Pronto Peugeot Valori massimi: ciclo combinato l/100 km 7,2; emissioni CO₂ g/km 171.



Peugeot si laurea, per il secondo anno consecutivo, Campione d'Italia Piloti e Costruttori, con Paolo Andreucci e Anna Andreussi. Trionfi a cui si aggiungono i titoli Piloti e Costruttori vinti nell'Intercontinental Rally Challenge. Un grazie speciale va a tutti gli equipaggi, al team di tecnici e agli sponsor. Questo grande successo è frutto del know-how tecnologico Peugeot, lo stesso che ritrovi ogni giorno nella tua 207.

207





L'ACO snobba

Alfredo Filippone

Compiendo il primo passo formale verso l'edizione 2010 della 24 Ore di Le Mans, l'ACO ha stilato la lista di invitati, cioè l'elenco delle vetture cui è garantita un'iscrizione, in base ai risultati conseguiti nella stagione precedente nei

vari campionati internazionali di sport e GT. Sono 29 (tra cui due sole vetture italiane, le Ferrari GT2 della Scuderia Italia e dell'AF Corse) e la lista contiene anche qualche sorpresa. Non si sono guadagnate il privilegio, nonostante i risultati ottenuti, né le Audi né le Corvette ufficiali, per aver corso poche gare nel

2009 (ma basterà chiedere l'iscrizione per rientrare dalla finestra e accedere alla lista dei 55), mentre altre vetture che anch'esse si erano qualificate d'ufficio sono state depennate per altri motivi, come lo scarso livello della categoria in cui hanno corso (è il caso della Saleen Larbre, 2° in GT1 nell'LMS) o non-con-

Le 29 vetture prescelte (e la loro provenienza)

LMP1

- Peugeot Sport Total (Peugeot 908 HDi FAP) - 24 Heures du Mans 2009
- Team Peugeot Total (Peugeot 908 HDi FAP) - 24 Heures du Mans 2009
- Peugeot Sport Total (Peugeot 908 HDi FAP) - Petit Le Mans
- Patron Highcroft Racing (Acura ARX-02a) - ALMS
- Aston Martin Racing (Lola Aston-Martin B09/60) - Le Mans Series
- Pescarolo Sport (Pescarolo-Judd) - Le Mans Series
- SORA Racing (Pescarolo-Judd) - Asian Le Mans Series

LMP2

- Team Essex (Porsche RS Spyder) - 24 Heures du Mans
- Speedy Racing Sebah (Lola B08/80) - 24 Heures du Mans
- Lowe's Fernandez Racing (Acura ARX-01b) - American Le Mans Series
- Quifel ASM Team (Ginetta-Zytek 09S) - Le Mans Series
- Speedy Racing Sebah (Lola B08/80) - Le Mans Series
- Speedy Racing Sebah (Lola B08/80) - Michelin Green X Challenge
- OAK Racing (Pescarolo-Mazda) - Asian Le Mans Series

GT1

- Corvette Racing (Corvette C6.R) - 24 Heures du Mans
- Luc Alphand Aventures (Corvette C6.R) - 24 Heures du Mans
- Luc Alphand Aventures (Corvette C6.R) - Le Mans Series
- Vitaphone Racing Team (Maserati MC12) - FIA GT
- Peka Racing (Corvette C6.R) - FIA GT
- JLOC (Lamborghini Murcielago) - Asian Le Mans Series

GT2

- Risi Competizione (Ferrari F430GT) - 24 Heures du Mans
- BMS SScuderia Italia (Ferrari F430GT) - 24 Heures du Mans
- Risi Competizione (Ferrari F430GT) - Petit Le Mans
- Flying Lizard Motorsports (Porsche 997 GT3 RSR) - ALMS
- Team Felbermayr Proton (Porsche 997 GT3 RSR) - Le Mans Series
- JMW Motorsport (Ferrari F430GT) - Le Mans Series
- AF Corse (Ferrari 430GT) - FIA GT
- Prospeed Competition (Porsche 997 GT3 RSR) - FIA GT
- Hankook Team Farnbacher (Ferrari F430GT) - Asian Le Mans Series

Audi

formità con il regolamento tecnico dell'ACO (è il caso della Lola-Mazda Dyson che ha vinto la classe LMP2 nell'ALMS). Al loro posto, entrano L'Acura del Lowe Fernandez Racing e una seconda Lola Speedy, in virtù della vittoria nel Michelin Green Challenge istituito all'interno della LMS.

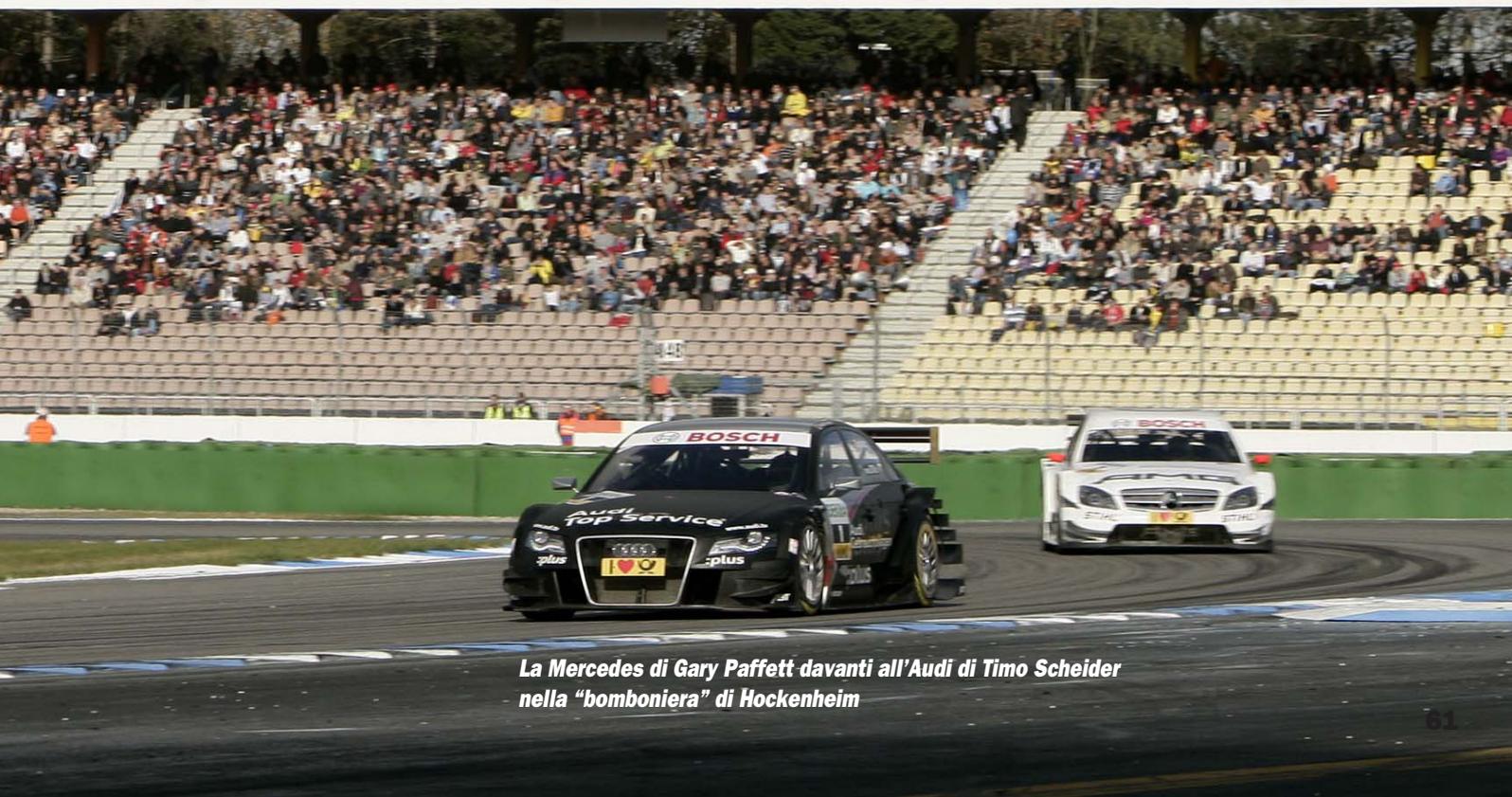
Cercasi un terzo

Claudio Pilia

Un'altra scoppiettante stagione del DTM si è chiusa, con una rinnovata certezza: Timo Scheider. Un pilota sopra la media, contro il quale è stato difficile lottare. Mattias Ekstrom e Gary Paffett hanno provato a mettergli il sale nella coda. Invano. Ma facciamo il punto di un'annata comunque spettacolare ed emozionante della serie teutonica.



incomodo



*La Mercedes di Gary Paffett davanti all'Audi di Timo Scheider
nella "bomboniera" di Hockenheim*

10 e lode

Gli organizzatori della serie tedesca dal respiro europeo fanno quasi concorrenza agli statunitensi che allestiscono la Nascar o la IndyCar. Il pubblico viene coinvolto, lo spettacolo è dentro e fuori la pista, con tanto di fuochi d'artificio. Anche in ambito sportivo e tecnico altri dovrebbero imparare: congelano lo sviluppo per contenere i costi e dare il tempo a eventuali nuovi Costruttori (leggi: BMW) di entrare dal 2011, attuano un sistema di zavorre mai sbilanciato e i regolamenti sono chiari. Nulla da aggiungere, se non un grande plauso.

10 Timo Scheider

Mai mollare. Partito deciso, rischiando di vincere il primo appuntamento di Hockenheim, per il campione 2008 il podio è stato un miraggio per alcune gare, prima di riassaporare lo champagne sul circuito di Oschersleben, lo stesso che lo lanciò nella corsa al titolo lo scorso anno. Lo stesso che lo ha (ri)lanciato in questa stagione.

9.5 Gary Paffett

Se la Mercedes è riuscita a tenere botta fino alla fine è (quasi) tutto merito del collaudatore della McLaren, che si è impegnato a fondo, rastrellando pure quattro vittorie. Provando ad indossare la corona di alloro fino alla fine.

9 Audi e Mercedes

La Casa dei quattro anelli si presenta ai nastri di partenza con una vettura migliore rispetto al Costruttore di Stoccarda, ma è capace anche di buttare al vento delle vittorie consolidate come quella del Norisring. In casa. Mercedes, dalla sua, non ha mai abbandonato una rincorsa che man mano si faceva sempre più vertiginosa, chiudendo con l'inutile successo di Paffett a Hockenheim. Un nove anche perché grazie a loro e soltanto a loro, il DTM esiste.

8.5 Mattias Ekstrom

Costante e oculato, seppure non vincendo nessuna gara, è rimasto in lotta per il titolo per due terzi del campionato, collezionando dall'inizio della stagione sei podi consecutivi e un quinto posto a Brands Hatch. Ma poi ha dovuto confrontarsi con il circuito di Barcellona, dove ha perso il treno per la corsa al titolo. Così come lo scorso anno; evidentemente non è la sua pista preferita.

8.5 Jamie Green

La perla conquistata in mezzo ai centotrentamila del circuito cittadino allestito a Norimberga vale un'intera stagione per un pilota che dispone di una vettura vecchia di un anno.

8 Oliver Jarvis e Alexandre Prémat

Diligenti apprendisti. Fanno i bravi ragazzi di bottega, portano a casa buoni punti quando ne hanno la possibilità. Quando non possono, cercano di portare la vettura al traguardo e di non ingrassare il conto in banca del carrozziere.

7- Paul Di Resta

Due podi e una vittoria giustificano un buon voto, ma non cancellano il resto della stagione non proprio eccellente.

6.5 Tom Kristensen

Nonostante fosse la sua ultima stagione nel DTM, il pilota danese non si è risparmiato, agguantando una vittoria e un podio, ma anche alcuni ritiri nati dopo emozionanti bagarre in pista. Mancherà a più che qualcuno nel paddock.

6.5 Martin Tomezyk

Una lunga ascesa iniziata con due ritiri, conclusa con la pesante vittoria al Nurburgring. Ragion per cui, la stagione di Tomezyk è stata un po' come un'altalena. Dai ritiri alle vittorie, dai podi alle retrovie. Degna di nota, comunque.

6+ Bruno Spengler

Dopo essersi consolidato come vice-campione nel 2006 e nel 2007, il canadese della Mercedes, autore di una stagione sottotono nel 2008, non si è riportato nelle posizioni di vertice a cui qualche stagione or sono ci aveva abituato.

6.5 Tomas Kostka

Sempre attento a quanto accadeva davanti alla sua Audi A4 2007, del trio del team Kolles è quello che ha saputo sfruttare meglio le occasioni offerte dalle concitate situazioni di gara, finendo, in più di un'occasione, davanti a piloti con mezzi ben più prestanti e chiudendo la stagione con una gara splendida, terminata ai margini della top-ten.

6 Markus Winkelhock e Maro Engel

I due piloti sponsorizzati dalle riviste indirizzate al pubblico maschile non fanno grandi cose, brancolano nelle retrovie e di tanto in tanto ottengono qualche punto. Per dare un senso alla stagione.



Martin Tomezyk





6 Christian Bakkerud

All'esordio nel DTM, dopo due anni di GP2, impegnato anche nella LMS, ha cercato di rimanere il più possibile in pista, evitando talvolta la bagarre e quindi il rischio di dover guardare la gara appoggiato sul cofano della sua Audi. Studia, si applica, ma potrebbe dare di più...

6 Susie Stoddart

Ha il merito di aver tenuto costantemente alle sue spalle la Legge, piazzandosi due volte anche in top-ten.

4.5 Katherine Legge

Scesa dalle monoposto Champ Car e ancor prima dalla Minardi (solo per un test, in quest'ultimo caso), dopo un apprendistato di una stagione nel 2008, la ragazza d'Oltremarica ha convinto ben poca gente finora.

4 Mike Rockenfeller

Quasi sempre fuori dai primi dieci, talvolta spettatore privilegiato appoggiato ai guard-rail dei circuiti. La classifica finale di campionato (4 punti in tutto) rispecchia il suo andamento, finendo davanti al solo Mathias Lauda.

3 Mathias Lauda

Imbarazzante come pochi se ne vedono di giro, il figlio del tre volte iridato di Formula 1 Niki ne ha combinato ormai troppe. Fino alle ultime curve, coinvolgendo nelle sue folli manovre anche un Tom Kristensen agli ultimi scampoli di carriera. Dopo quattro stagioni complete e 3 punti raccolti nell'arco di tre stagioni, il bilancio è (decisamente) in rosso. Ma il budget, che ogni anno porta in dote e il nome che porta gli permettono – almeno per ora – di stare ancora in carrozza...

3.5 Ralf Schumacher

L'ex Formula 1 di Kerpen – quello meno famoso – non ha fatto quasi nulla per salire alle cronache, anzi si è impegnato a rendersi protagonista in negativo. Come ad Oschersleben, dove si è beccato pure una bandiera bianco/nera. Quasi espulso.

s.v. Johannes Seidlitz

Il suo programma stagionale part-time non gli ha permesso di stare molto sulla Audi A4 versione 2007 del team Kolles, ma in quel poco tempo in cui è salito in macchina non ha dimostrato grandi cose. Dalla sua c'è la giovane età...



Ralf Schumacher



Timo Scheider



Bruno Spengler



Paul Di Resta





Alfredo Filippone

La mediatizzata partecipazione di Valentino Rossi alla 6 Ore di Vallelunga ha portato sotto i riflettori anche Andrea Ceccato, compagno d'avventura del Dottore e uno dei piloti italiani di ruote coperte più promettenti. Vallelunga a parte, Andrea ha brillato di suo in questo 2009, conquistando il terzo posto finale in LMP2 nella Le Mans Series, con la Lola-Judd della Racing Box condivisa con Giacomo Piccini e Filippo Francioni, pur avendo mancato l'ultima gara. Quattro podi e una pole in quattro gare e la soddisfazione di aver battuto la vettura gemella dei più blasonati A.Piccini-Biagi-Bobbi sono davvero un bilancio positivo per uno che affrontava la sua prima stagione vera in LMS, dopo essersi messo in mostra nel GT Open e nel FIA GT3 ed aver corso già nelle più prestigiose gare di 24 Ore: Daytona, Spa e un ... assaggio di Le Mans. Davvero non male, per uno che ha appena compiuto 23 anni. Fosse nato in Germania, uno come lui sarebbe già nel vivaio di qualche grande Casa; invece il futuro del vicentino è tutto un'incognita... ►

segue a pag 64

Tanta voglia di Le Mans

A Vallelunga, con Valentino Rossi e Uccio Salucci, una storia da raccontare...

“Un’esperienza bellissima, che non scorderò, ma che poteva andar meglio, visto che abbiamo dominato nella prima parte della gara. Poi, è successo quello che è successo, il motorino dell’avviamento si è rotto e lo scarico è esploso, ma abbiamo potuto salvare il terzo posto...”.

Tu, che lo hai visto più da vicino di nessun altro in questa 6 Ore, puoi davvero dire se Vale in auto ... vale davvero?

“Posso solo dire che ci piglia veramente, eccome! Tecnicamente è fortissimo, in pista ha un bell’andare ed è uno che s’impegna sempre seriamente in quello che fa, che qualunque cosa faccia, la fa per vincere. Anche una gara come questa, che in fondo era una domenica di divertimento con gli amici. Quando siamo arrivati a Vallelunga, non sapevo se sarei stato più veloce io o se mi avrebbe dato la paga lui. Poi, in prova è andato più forte lui, di 8 decimi, mentre in gara ero davanti io di una quindicina di decimi. Considerando che praticamente non conosceva la macchina, questo ti dà il senso di quanto sia forte su qualsiasi mezzo. Mi ha impressionato anche la sua capacità di analizzare la telemetria e discutere degli assetti, la precisione delle sue sensazioni e delle sue indicazioni. Come persona, è uno simpatico, piacevole, che non si dà arie nonostante sia il campione che è. Nei momenti di relax, eravamo nel motrhome a guardare la TV, ridere e scherzare come semplici amici. Ma quando c’è da lavorare, è uno estremamente serio”.

E tu, come sei capitato in quest’avventura al cospetto di un mito?

“E’ cominciato tutto tre anni fa, quando ho conosciuto Vale e Uccio, suo amico d’infanzia e uomo di fiducia, a un test con la Maserati MC12 della Racing Box a Misano. Poi, sono rimasto in contatto, soprattutto con Uccio, anche lui appassionatissimo di corse, con cui ho corso un paio di gare nel GT Open negli ultimi due anni. Quest’anno ho avuto modo di accompagnarli a qualche prova della MotoGP fra cui anche la Malesia, dove Vale ha vinto il nono titolo, e poi Uccio ha avuto l’idea di questa gara, noi tre insieme. Vale e i suoi amici sono davvero persone stupende, una compagnia affiatatissima”.

Vallelunga è stato un bel colpo, ma la tua stagione in LMS ancora più eclatante. Bilancio positivo, no?

“Certamente, perchè correre con un prototipo è il massimo e perchè ho avuto la possibilità di mettermi in evidenza in un campionato che conta. Ma un pizzico di rim-

pianto per il forfait all’ultima gara rimane, perchè eravamo secondi in campionato e ancora matematicamente in lizza per il titolo; visto come sono poi andate le cose a Silverstone, una bella carta da giocare l’avevamo davvero. Purtroppo, le corse sono così, se il budget finisce non si va da nessuna parte... Detto questo, il bilancio è più che positivo: ad inizio stagione, quando avevamo fatto appena una ventina di giri di test privati, non mi sarei mai sognato dei risultati così importanti, alla prima stagione in una serie così competitiva, dove devi gestire tanti parametri, come la lunghezza delle gare e la differenza di prestazioni fra le vetture di quattro classi diverse. Mi sono trovato molto bene con la Lola e con Giacomo e Filippo abbiamo formato un trio molto affiatato ed equilibrato. Sul giro secco, Piccini è un pelo più forte, ma in gara eravamo tutti e tre sullo stesso ritmo”.

Un 2009 che ripaga delle amarezze del 2008, quando la Racing Box è stata penalizzata dalle mille vicissitudini legate all’omologazione della Lucchini-Judd modificata?

“Diciamo che il 2008 è stata un’annata di transizione. All’inizio, ero sul programma GT Open, dove la Racing Box schierava due Lamborghini Gallardo GT3. Insieme a Marco Visconti, ho vinto tre delle prime quattro gare, poi il team mi ha proposto di passare al programma sport con la Lucchini, che però è stata rifiutata a Le Mans e in varie gare LMS per il problema della mancata omologazione. Col senno di poi, ovviamente, è facile dire che sarebbe stato meglio restare nel GT Open e vincere il titolo GTS, ma un’opportunità come quella, alla mia età, non si può rifiutare e posso solo essere grato alla Racing Box di avermela data. Preferisco pensare che il 2008 mi è servito per fare chilometri con una sport...”.

Però dev’essere stato frustrante accarezzare il sogno di correre la 24 Ore di Le Mans, partecipare alle pre-prove e poi essere rifiutati alle verifiche...

“Sì, è stata una bella mazzata per tutto il team e anche per me, perchè la 24 Ore di Le Mans è davvero il sogno della mia vita, specie ora che ho assaggiato il circuito e l’atmosfera. La prima volta che ho girato nella Sarthe, durante le pre-prove, è stata un’esperienza impressionante. Non c’è immagine TV, playstation o racconto che possa rendere cosa veramente si prova. Sai che è un circuito dove ci vuole fegato, con quel rettilineo e i curvoni veloci, ma dopo il primo giro che fai, specie se c’è traffico e piove, come capitato a me, ti vien solo da pensare « non sono fatto per stare qui

» ! Poi, poco a poco, ti abitui, trovi i punti di riferimento e vai... Anche quest’anno, Le Mans era in programma, poi la Racing Box ha potuto iscrivere solo una macchina, peccato. Mi è veramente rimasta la voglia e spero proprio che Le Mans, per me, non sia stregata...”.

Se ci riuscirai nel 2010, sarai ancora in tempo per un bel record: aver corso, a soli 23 anni, nelle tre 24 Ore più prestigiose, visto che hai già Daytona e Spa nel tuo carriera...

“Sì, mi rendo conto che non ce ne sono tanti che possano dire altrettanto a 23 anni. La 24 Ore di Spa, che ho disputato nel 2007 con una Porsche dell’Ebmotors, giungendo 4° in GT2, è stata emozionante, un gran bel circuito, di notte incute rispetto. A Daytona ho corso con una Ferrari privata, e ci siamo ritirati dopo otto ore. E’ una gara molto diversa, che sembra più alla mano, forse per l’ambientazione tutta americana. Quando ripenso ai primi approcci col banking, mi vien da sorridere: qualsiasi traiettoria provassi, sembrava che la macchina dovesse cascar giù...”.

Programmi per il 2010?

“Eh, programmi... A me piacerebbe continuare in LMP2 o con le GT, mi sto guardando attorno, ho contatti interessanti, ma ovviamente dipende tutto dal budget che si potrà trovare. Non ho alle spalle una famiglia ricca o grandi sponsor. Mi piacerebbe che questa mia passione potesse trasformarsi in professione vera e propria, che mi prendesse una grande Casa, ma per ora devo arrangiarmi. Andrò sino dove potrò arrivare, altrimenti finisco gli esami, mi laureo e andrò a lavorare nell’azienda di orificeria dei miei genitori, che han già fatto persino troppi sacrifici per me”.

Il tuo percorso, all’inizio, è stato piuttosto tradizionale: kart e formula. Come mai sei arrivato così presto alle ruote coperte?

“Semplicemente perchè non si son più trovati i soldi necessari per correre in monopenza. Come tutti, anch’io sognavo la F.1, ma forse ho capito prima di altri che non basta andar forte, ci vogliono tante altre cose, che non ho o non ho trovato. Sono già felice di essere arrivato dove sono, e ringrazio chi mi ha aiutato, come Alberto Maioli, che purtroppo non c’è più. E ho capito anche che l’automobilismo non è solo la F.1, ci sono tante altre belle categorie. Non mi pento delle scelte che ho fatto: preferisco correre con le Sport e le GT in gare prestigiose piuttosto che dannarmi per essere in F.3000 o in GP2 in condizioni disperate».



Ceccato in pillole

Nato il 23 novembre 1986 a Bassano del Grappa (VI)

1994-2002 Kart

2003-2004 F.Renault 1.6 & 2.0

2005 12° Italiano GT (Maserati GT3): 4 vittorie
3° 6 Ore di Vallelunga (Viper)

2006 3° FIA Euro GT3 (Viper) – 2 vittorie

3° (GT2) 6 h Vallelunga (Viper Racing Box)

2007 4° (GT2) 24 h Spa (Porsche Ebimotors)

24 Ore Daytona (Ferrari Mastercard GT2)

8° Porsche Carrera Cup Italia

2008 6° (GTS) GT Open (Lambo Racing Box) – 3 vittorie

Qualificato alla 24 h Le Mans (Lucchini Racing Box)

2009 3° (LMP2) LMS (Lola Racing Box) – 4 podi

3° (GT2) 6 h Vallelunga (Ferrari Kessel)

Sopra, Ceccato scambia il sedile con Valentino Rossi nella recente 6 Ore di Vallelunga. Sotto, la Porsche GT2 con la quale il veneto si è piazzato al quarto posto alla 24 Ore di Spa del 2007





Le Case non mollano



Un occhio al 2011

Ford, Subaru e Toyota preparano il terreno

L'introduzione dei motori da 1,6 litri sovralimentati darà nuova linfa alla serie. Già certa è la presenza della Ford, altrettanto probabile quella di Subaru. Una delle richieste formulate dalla Casa americana per impegnarsi nella serie era la disputa di una tappa negli USA, ed in quest'ottica va vista la già certa gara di Laguna Seca nel calendario 2011. Mentre in Giappone qualcuno piangeva per il ritiro della Toyota dalla F.1, qualcun altro, tra Modena e Parigi (città sede di Kso e Eurosport Events, promoter ed organizzatori del campionato) si fregava le mani, pronto ad accogliere a braccia aperte il maggior costruttore mondiale di automobili. In una recente riunione tra i costruttori del Paese del Sol levante, tenuta a Tokyo, tra il presidente della Commissione costruttori della FIA Gabriele Cadringer, era presente anche Marcello Lotti, al fine di presentare e proporre il proprio campionato.

Valerio Faccini

Marcello Lotti, dominus del World Touring Car Championship, era stato un po' troppo prudente, lo scorso inverno, quando aveva dichiarato, in un'intervista ad Autosprint: "La crisi economica attuale? A me preoccupa molto di più quella del biennio 2009-'10, che quella del 2008-'09. Voglio vedere chi, tra i Costruttori, avrà il coraggio di imbastire un budget per l'impegno agonistico 2010 con i risultati di vendita che avranno nel 2009". In realtà, la paventata assenza di costruttori ufficiali nel Mondiale Turismo 2010, è stata sventata. Un calo, tra le vetture ufficiali, di sicuro ci sarà: impensabile avere al via della prossima stagione le 16 auto viste quest'anno. Ma, nella peggiore delle ipotesi le Marche rappresentate saranno tre (e non più quattro), con otto vetture. Ma, più probabilmente BMW, Chevrolet, Lada e Seat saranno di nuovo della partita, schiarendo complessivamente dalle dieci alle dodici macchine ufficiali.



CHEVROLET Tre il numero perfetto

Come al solito, il primo Costruttore ad annunciare i propri programmi 2010 è stata la Chevrolet. Tre, numero perfetto, è il numero delle vetture azzurre che saranno schierate anche la prossima stagione, una costante dal 2005 anno del debutto del marchio americano nel Mondiale Turismo. Con Nicola Larini orientato verso altri, meno stressanti impegni (nella LMS), Eric Neve non si è fatto sfuggire l'opportunità d'ingaggiare Yvan Muller. Annunciando l'ingaggio del francese vincitore del WTCC 2008 al termine della gara di Macao, la Chevrolet ha indispettito la Seat, rovinandole la festa, in programma la sera stessa, per la conquista dei due titoli, costruttori e piloti, ad opera, quest'ultimo di Gabriele Tarquini. La Chevrolet è l'unica Casa che non ridurrà il proprio impegno nel 2010. Anzi, la sua presenza si allargherà al Trofeo Indipendenti. Al team ufficiale di Ray Mallock si aggiungerà infatti una squadra privata con due Lacetti. Uno dei piloti sarà Paul Vaulkhard (anche proprietario del team), proveniente dal BTCC.

BMW Solo due le auto ufficiali



BMW annuncerà a Monaco, sabato 5 dicembre nell'ambito della festa per la consegna degli Sportstrophy, che il programma WTCC è ridotto a due vetture, gestite in Belgio dal team RBM di Bart Mampaey, per Andy Priaulx ed Augusto Farfus. Il destino di Alessandro Zanardi non è ancora deciso. Il bolognese, che da quando si è impegnato nel Turismo lo ha fatto con l'appoggio di BMW Italia, ha obiettivi diversi da quello della filiale del Bel Paese della Casa di Monaco. Zanardi vorrebbe proseguire nel WTCC, confrontandosi ad alto livello "Perchè quest'anno abbiamo dimostrato che quando eravamo in condizione ce la siamo giocata alla pari con gli altri, vedi a Brno, vedi qui a Macao, dove non con piazzamenti a podio, ma come tempi sul giro in prova e passo di gara erano quelli dei primissimi" s'è un po' sfogato "Zanna" nei box di Macao a fine gara. Non è un mistero che quest'anno il budget del team BMW Italy Spain fosse ridotto all'osso, tanto da potersi permettere solo un paio di test durante la stagione. Guarda caso, uno dei collaudi è stato svolto tra le gara di Okayama e quella di Macao: proprio in coincidenza con un cambio di passo delle vetture numero 9 e 10 (costantemente nelle retrovie in Giappone, ben più competitive nell'ex colonia portoghese). "Mi piacerebbe pertanto riuscire a disputare una stagione col team ufficiale, coprendo lo stesso numero di km di prove degli altri piloti, per potermi confrontare ad armi pari con i più veloci. Io credo di poter dire la mia e di sicuro ho molta voglia di farlo. Ma non so se sarà possibile, in quel caso potrei considerare altri impegni agonistici". ha chiosato Alessandro. Bmw Italia vuole investire per avere un ritorno direttamente nel nostro Paese, e perciò ha dirottato il team Roal nella Superstars. Il team Schnitzer, così come Jorg Muller, abbandonerà il Mondiale Turismo per dedicarsi allo sviluppo in gara della M3 GT2 nella serie VLN in Germania ed alla 24 Ore del Nurburgring.

SEAT

Parola d'ordine: ridimensionamento

La vittoria di entrambi i titoli ha fatto un gran bene a Seat che, forte dell'imballabilità da due stagioni a questa parte, ha qualche speranza in più di proseguire nella serie. Gli spagnoli, che tra le altre cose hanno chiesto agli organizzatori una più massiccia promozione del campionato in Europa, hanno sempre annunciato i loro programmi in gennaio, difficile che in una situazione incerta come non mai possano cambiare abitudine. Le ultime voci darebbero due-tre Leon Tdi in gara nel 2010, con uno dei volanti garantito per Tarquini. Possibile che l'eventuale secondo pilota sia il giovane talento ungherese Norbert Michelisz, fortemente appoggiato dalla filiale del suo Paese.



LADA

Serve un team più competitivo

Il costruttore il cui impegno non avrebbe dovuto essere in discussione, la Lada, ha in realtà qualche punto interrogativo tuttora pendente. I russi della Lada, un po' come i giapponesi, si sa, sono un po' lenti nel prendere decisioni e lo fanno in base a logiche impercettibili. Per far fare alle Priora un deciso salto di competitività è necessaria una profonda riorganizzazione della squadra, volentosa sì, ma non all'altezza dei costruttori avversari, in termini di esperienza e di rapidità operativa sul campo. L'incidente occorso a Ladygin nel corso delle prove libere della tappa di Macao, alla curva Mandarin, che la squadra aveva giudicato letale per la sua vettura, era a detta di molti tecnici dell'ambiente perfettamente riparabile, considerando il giorno e mezzo di tempo a disposizione sino alla gara. Questo è uno degli esempi della situazione su esposta. Il costruttore russo, dietro precisa proposta di un'integrazione della squadra con gente esperta, disponibile a costi bassissimi, si è riservato un mese di tempo per rispondere. Strano perché per essere pronti per la prima gara del 2010, il 7 marzo a Curitiba, le squadre dovrebbero già oggi essere impegnate nella costruzione delle auto da impiegare in gara nella prossima stagione. Di sicuro, Jaap Van Lagen ha ancora una stagione di contratto con Lada, mentre la riconferma di James Thompson è vincolata, da parte dell'inglese, alla riorganizzazione del team.



E con ques





sta sono 6





Nuova BMW Serie 5



Torna la plancia rivolta verso il guidatore, nella nuova BMW Serie 5, giunta alla sesta edizione. Come nelle prime generazioni. Aumenta il passo per migliorare l'abitabilità. Ha un avantreno a doppi bracci e dietro può avere le ruote sterzanti, per migliorare l'agilità. E' più leggera perchè ora anche le portiere sono in alluminio. Lunga 490 centimetri, ha emissioni e consumi inferiori del 20% rispetto alla generazione che va in pensione. I motori sono delle evoluzioni: tutti euro 5, spicca un 2 litri turbodiesel da ben 184 cavalli oltre ai già noti 2 litri biturbo sempre a gasolio da 204 cavalli e il 3 litri da 245 cavalli. La gamma motori benzina, tutti a iniezione diretta, è composta da un 3 litri con due livelli di potenza: 204 cv per la 525i e 258 CV per la 528i al quale si aggiunge il 3 litri con basamento in alluminio, distribuzione Valvetronic e turbo twin scroll della 535i da 306 cv e il già noto V8 4 litri biturbo della 550i con 407 CV e 600 Nm con la quale la Serie 5 scatta da 0 a 100 km/h in 5 secondi netti e ha di serie il cambio automatico a 8 rapporti. Ricca di innovazioni, molte derivate dalla 7, come storia BMW insegna, arriverà anche con carrozzeria station wagon e poi la stessa base meccanica servirà pure la seconda generazione della Serie 6. Nel tempo arriverà anche la versione M5 che dovrebbe abbandonare il V10 per un V8 con due turbo per una potenza prossima ai 600 cavalli. Tra le peculiarità utili si segnala la possibilità di ribaltare il divano per il trasporto di bagagli ingombranti quando non si viaggia in cinque e un sistema dedicato all'iPhone. Il suo arrivo nelle concessionarie è atteso nei primi mesi del 2010 e il prezzo dovrebbe differire assai poco rispetto al modello attuale nato poco più di sei anni fa.



Una "granturismo" sopra le righe

Abito blu con due righe bianche: torna la firma storica di Amedeo Gordini in Renault. E torna partendo dalla più piccola di Casa, la Twingo. Paraurti, alloggiamenti dei fari fendinebbia, retrovisori, cerchi in lega da 17 pollici specifici sono gli ulteriori dettagli che fanno la differenza. Aperta la portiera si notano sedili avvolgenti, pannelli delle porte rivestiti in pelle blu, volante in pelle e pomello del cambio con il logo Gordini al centro. Blu anche per la grafica della strumentazione. Sotto il vestito la meccanica della Twingo RS:

motore quattro cilindri 1.6 aspirato da 133 CV, sospensioni e telaio sviluppati anche per un utilizzo esasperato. Tra una Gordini e una RS cambia la dotazione: la Gordini vanta climatizzatore automatico, tetto apribile, fari automatici, cruise control con limitatore e regolatore di velocità, collegamento Bluetooth, impianto stereo da 80W con comandi al volante, ingressi audio per connettere lettori digitali e sedili posteriori scorrevoli. Insomma è più granturismo. Quando si potrà acquistare? Dal prossimo anno.



Renault Twingo Gordini





Per chi la vuole



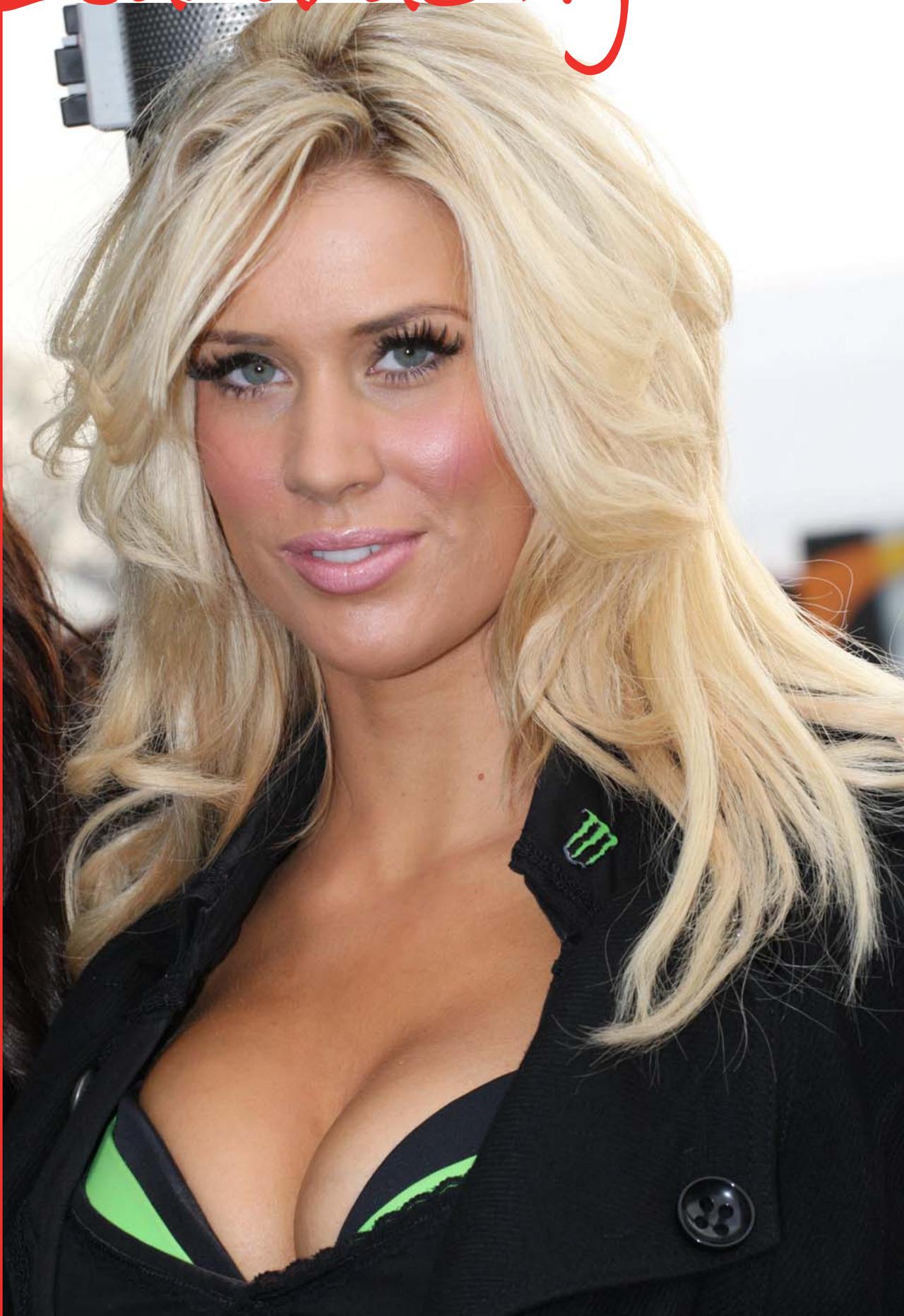


e chic

Da 14.470 euro. Questo il prezzo d'ingresso della DS3, sofisticata variante a tre porte della C3. Rivale per eccellenza di sua maestà Mini. Meno di quattro metri di lunghezza, uno sterzo con un raggio di 10,2 metri per una agilità fuori dal comune, arriva in questi giorni nelle concessionarie per conquistare chi cerca esclusività ma anche contenuti e funzionalità, capacità bagagliaio inclusa. Tre gli allestimenti: Chic, So Chic e Sport Chic. L'allestimento Chic è quello d'ingresso ed è riservato alla 1.4 VTi da 95 CV. La più dotata So Chic è disponibile con i motori 1.6 VTi 120 CV sia con cambio automatico sia manuale; 1.6 HDi 92 CV FAP. I prezzi: 16.770 euro per la benzina, 17.870 euro la diesel. La SoChic si riconosce per il tetto in tinta differente, i vetri posteriori oscurati, i LED nelle prese d'aria e i cerchi in lega da 16 pollici. La Sport Chic ha sotto il cofano l'1.6 Turbo 155 CV e l'1.6 HDi 112 CV FAP. Con prezzi rispettivamente di 19.070 e 20.170 euro.



Miss *Italiana* racing



IMPERDIBILE!

Si intitola "Dindo Capello: Il mestiere di vincere" la biografia del grande pilota piemontese scritta da Carlo Coscia e Stefano Semeraro e illustrata dalle più belle immagini della carriera del driver Audi tre volte vittorioso a Le Mans. Il volume è edito da Pendragon-InPagina e per acquistarlo prenotatelo presso le principali librerie italiane o direttamente all'editore all'indirizzo che trovate in basso

Carlo Coscia
Stefano Semeraro

Dindo Capello

Il mestiere
di vincere

Dindo Capello. Il mestiere di vincere

Coscia - Semeraro

 Pendragon
INPAGINA

 Pendragon

Prenotatelo qui
<http://www.pendragon.it>



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