

MAGAZINE



Nel mondo dei sogni

TEST FERRARI

Zampieri, Zipoli e Sanchez
a Jerez ha esordito

la Nouvelle Vague griffata dalla Rossa
e dalla Csaì. Ora bisogna continuare



La foto della settimana

Felipe II

I coniugi Massa mostrano orgogliosi l'erede, che porta il nome del babbo nato il 30 novembre nell'ospedale Albert Einstein di San Paolo, in Brasile.

Qualche burlone aveva mostrato un finta ecografia in cui Felipinho ancora nel pancione si esercitava mimando le cambiate di un'automobile, e vista la quantità di figli d'arte che approdano in F.1 non è difficile pronosticargli un futuro da pilota. Acelera, Felipe!



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



Direttore responsabile:

Massimo Costa
(info@italiaracing.net)

Redazione:

Stefano Semeraro
Marco Minghetti
Marco Cortesi

Collaborano:

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

*Sanchez, Zampieri
e Zipoli
in posa con
Luca Baldisserri,
"angelo custode"
per un giorno*



Un sogno che



Marco Cortesi
Photo 4

Si è svolto a Jerez il tanto atteso test con la Ferrari di F.1 di Daniel Zampieri, Marco Zipoli e Pablo Sanchez, i primi tre classificati della F.3 Italia. Dopo la prima esperienza del 2008, condotta in condizioni climatiche difficili a Fiorano da Mirko Bortolotti, Edoardo Piscopo e Salvatore Ciatelli, è arrivato un test corposo, su un tracciato di livello internazionale e con in più la presenza dei migliori talenti del panorama internazionale. "Il test di oggi è stato ovviamente diverso rispetto a quello dello scorso anno", ha spiegato Luca Baldisserrì, "Ci si trovava su una pista più impegnativa rispetto a Fiorano, e con altre sette squadre che giravano in pista. Abbiamo notato come il livello dei tre piloti sia stato più equilibrato rispetto al 2008, quando uno dei tre si elevò sopra gli altri. I ragazzi si sono sicuramente divertiti, ma hanno anche dimostrato di essere professionali. Abbiamo visto come il livello dei giovani in Italia stia crescendo, tutti hanno lavorato bene in pista ma anche nella fase di briefing sia qui a Jerez sia a Maranello, oltre che con il simulatore". Fondamentale, visto la natura del test, mettersi alle spalle un'esperienza ed un metodo di lavoro, evitando confronti con i piloti schierati dagli altri team, che contavano su background più vasti e su un alto numero di giri a disposizione. "Quando c'è il confronto con altri si corre sempre il rischio che ci si metta in competizione, cosa che non è avvenuta anche perché abbiamo spiegato chiaramente che la cosa importante per noi era l'approccio e la qualità del lavoro". Un lavoro che - da solo - non ha prezzo, perché permetterà ai tre, pur non essendo prevista una continuazione con la casa di Maranello, un'apertura mentale superiore e fasi di start-up più semplici in tutte le categorie della carriera. Baldisserrì apre a future collaborazioni con la Federazione. "C'è un progetto, che non è però ancora ufficiale, di coinvolgere dei giovani nelle nostre metodologie di lavoro, in cui la CSAI sarà coinvolta. La qualità e l'assenza di errori di tutti i piloti in pista ha mostrato che la F.1 ha bisogno dei giovani, e quale sia la direzione da seguire." Impensabile, pretendere di portare un pilota in Formula 1, magari in Ferrari, ogni anno, specie con il quasi totale divieto di test. Possibile però, grazie alle risorse di una squadra a livelli di eccellenza, far crescere e sviluppare talenti con i giusti requisiti per proporsi al livello dei vari Jules Bianchi e Daniel Ricciardo. Una sfida importante, che dovrà riguardare, oltre al lato tecnico, fisico e atletico, lo sviluppo di un adeguato approccio ai media, e delle esperienze all'estero, irrinunciabili per competere nel mondo reale dal quale in passato i talenti tricolori sono stati spesso tenuti distanti.

non si compra

MARCO ZIPOLI**1'21"725**

Sorteggiato come primo pilota ad entrare in pista, Zipoli ha girato al mattino, utilizzando un approccio metodico che gli ha permesso di compensare la mancanza di esperienza su vetture di alta potenza. Segnato un ottimo crono con gomme dure, è incappato in un testacoda alla variante appena montate coperture morbide, che gli ha impedito di sfruttare appieno il maggior potenziale della miscela più performante. Dei tre però, considerando che non aveva mai guidato vetture più potenti di una F3 e che non ha potuto girare con gli pneumatici soft, è stato quello più convincente. "Per me è stato un bel salto, non avevo mai guidato vetture di livello superiore alla Formula 3. Occorre del tempo anche solo per rendersi conto di quanto la macchina stia giù, e freni molto più di quanto sia abituato. Trovare il limite è difficilissimo anche per questo..."



RAFFAELE GIAMMARIA

"Oltre a non aver mai portato in pista una vettura di alta potenza, era sfavorito dall'essere il primo, è una cosa che sicuramente genera molta emozione. Ha fatto un ottimo turno, mi ha sorpreso, e fatto segnare un gran tempo anche con le gomme dure...".

LUCA BALDISSERRI

"Era il meno esperto, l'unico che veramente è passato da una vettura da 220 cavalli ad un mezzo da oltre 700. E' stato il più 'progressivo', ha cercato dall'inizio di capire il limite della macchina...".



DANIEL ZAMPIERI**1'21"279**

Arrivato a Jerez in veste di campione italiano F3, Daniel Zamperio è entrato in pista nella parte centrale della giornata, quando una leggera pioggia aveva reso l'asfalto umido. Affrontata la prima parte dei suoi giri con gomme intermedie, Daniel ha poi abbassato velocemente i suoi tempi, mostrandosi veloce anche a gomma dura. Sul finale, è stato frenato da un problema fisico che gli ha impedito di mostrare con un tempo in graduatoria tutto il suo potenziale. "E' stata un'esperienza fantastica, ma mi sono anche divertito, in particolare quando pioveva e la macchina era davvero difficile da controllare. E' stato positivo averne visto anche il comportamento nei 10 giri in condizioni di pista bagnata, provando i diversi tipi di gomma. La frenata è incredibile. Alla prima staccata vera non ho fatto in tempo a pensare a nulla, e mi sono ritrovato tutto in avanti con la testa quasi nelle ginocchia".

RAFFAELE GIAMMARIA

"Daniel ha mostrato grandi prestazioni. Aveva già conosciuto la pista, ed è fresco di esperienze con GP2 e World Series, ma è stato penalizzato da un problema alla schiena dovuto alla postura... sono sicuro che si sarebbe migliorato, e di molto, come già stava facendo nell'ultimo giro prima del rientro".

LUCA BALDISSERRI

"Ha sicuramente mostrato grande talento, ma deve lavorare molto e questa giornata gli servirà per migliorarsi. Il talento non si compra, il resto lo si costruisce. Spero che questa consapevolezza gli dia lo stimolo per migliorarsi sempre, sia a livello di carattere sia dal punto di vista della guida...".





PABLO SANCHEZ**1'21"068**

Ultimo dei tre a scendere in pista, nel pomeriggio, Sanchez si è trovato in ottime condizioni quando il tracciato, appena asciugatosi, è tornato a gommarsi e a vedere il sole. Penalizzato dalla presenza di traffico veloce nei suoi giri di acclimatamento, e da due bandiere rosse che hanno ridotto il suo stint finale, ha segnato il miglior tempo all'ultimo passaggio, sotto la bandiera a scacchi. "E' veramente un sogno che si avvera per me e ha anche un significato per il mio paese, visto che era dai tempi di Pedro Rodriguez, quarant'anni fa, che un messicano non saliva su una Ferrari. Tutto è veloce con la monoposto di F.1, anche a livello fisico, la macchina reagisce così velocemente che quando muovi le mani, ti trovi con la testa in un posto diverso da quello che ti aspetteresti!"



RAFFAELE GIAMMARIA

"Pablo aveva alle spalle l'esperienza di una stagione intera in World Series disputata nel 2008. Però è stato molto veloce anche se si è trovato ad avere il proprio turno interrotto due volte dalle bandiere rosse, e ha fatto un ottimo tempo...".

LUCA BALDISSERRI

"All'inizio pensavo che mi stampasse la macchina contro un muro, alla fine ha fatto segnare un gran tempo, mi ha sorpreso".



“La Ferrari deve cercare il meglio che c'è su scala mondiale, non accontentarsi solamente di quello che può offrire l'Italia. Noi dovremo cercare di entrare in questo mercato e, chi dimostrerà di essere veramente forte si metterà nella posizione di cogliere delle opportunità”.

Angelo Sticchi Damiani



“Seguiremo i piloti più bravi”

Massimo Costa

Presente a Jerez per il test Ferrari organizzato per i primi tre classificati della F.3 Italia, il presidente CSAI Angelo Sticchi Damiani ha voluto precisare alcuni punti riguardanti il programma giovani che la Federazione nazionale sta allestendo. Una sua dichiarazione rilasciata ad Autosprint, nella quale lasciava intendere che solamente i piloti che avrebbero partecipato alla F.Abarth e alla F.3 tricolore sarebbero stati seguiti dalla CSAI, aveva suscitato un vespaio di polemiche. Sticchi Damiani ha quindi specificato che: “Seguiremo tutti i nostri piloti impegnati nelle varie categorie nazionali ed europee. E' nostro dovere farlo e ci occuperemo ovviamente di coloro che dimostrano di avere capacità. L'obiettivo è quello di permettere ai ragazzi italiani di raggiungere la F.1 e quindi non possiamo chiudere la ricerca dei talenti ai soli campionati della Federazione. L'idea è quella di accorciare la filiera, portare sulle monoposto i kartisti quando hanno 16 anni. Con il mondo del karting miglioreremo il rapporto, per creare una migliore integrazione con le nostre categoria. Per esempio, dall'1 gennaio i licenziati Karting saranno anche licenziati CSAI. La Formula Abarth è il terreno ideale per ospitarli, poi c'è il successivo passaggio in F.3. Ed è qui che i piloti devono far vedere le loro qualità e lasciare la categoria cadetta il più presto possibile. Se altri faranno questo lavoro in serie come la F.BMW Europe, l'Eurocup F.Renault o altro ancora, ne saremo felici. Non a caso abbiamo Giancarlo Minardi, una grande risorsa per noi, che ha una notevole sensibili-

tà nel capire le qualità dei piloti”.

Qualcosa sta cambiando nella CSAI. Sticchi Damiani, Minardi, Marco Ferrari, Raffaele Giammaria, stanno finalmente spingendo i bottoni giusti per creare veramente qualcosa che in Italia non si era mai visto prima. Un programma Junior supportato dalla Federazione. Ultimamente si è creata un po' di confusione tra il lavoro che sta svolgendo la CSAI e la svolta verso i giovani piloti della Ferrari. Sono due cose diverse ovviamente, ma che potrebbero trovare un punto d'incontro. Spiega Sticchi Damiani: “Il test di Jerez con la Ferrari per i primi tre della F.3 è una cosa stupenda che, mi auguro, diventi consuetudine. Ma non ci dobbiamo fermare a questo, bensì continueremo a lavorare. Siamo solamente all'inizio del progetto. Dopo la F.3, è importante sostenere i piloti migliori affinché seguano un percorso che li porti verso la F.1. Ci sono dei passaggi da compiere e la CSAI è pronta per fare la sua parte. Abbiamo tante belle idee che vanno concretizzate, ma voglio precisare che non ci saranno promesse e proclami se dietro non vi sarà un progetto serio e sostenibile. I programmi CSAI e Ferrari sono certamente distinti, ma non incompatibili. La Ferrari deve cercare il meglio che c'è su scala mondiale, non accontentarsi solamente di quello che può offrire l'Italia. Noi dovremo cercare di entrare in questo mercato dopo di che, chi dimostra di essere veramente forte si metterà nella posizione di cogliere delle opportunità. Sarà nostro compito far crescere i piloti non solo dal punto di vista agonistico. Sono tanti i fattori, come apprendere la lingua inglese, sapere come comportarsi con i media e altri particolari”.

Aria nuova

Marco Cortesi
Photo 4

Anche un regolamento discutibile può avere lati positivi. Se l'idea di limitare in maniera assoluta i test nel mondiale di Formula 1 è apparsa, a conti fatti, tutt'altro che sensata in particolare nell'impedire ai debuttanti di prendere contatto con le vetture, settimane come quella di Jerez rilanciano un concetto, quello del rookie test collettivo, che ha mostrato, accanto a collaudatori esperti come Gary Paffett, un'infornata di nuovi nomi che hanno stupito per velocità ed affidabilità in pista. Primo tra tutti, favorito dalla possibilità di guidare la sua Red Bull-Renault in tutte le sessioni, Daniel Ricciardo, che ha segnato il miglior tempo dell'anno sul tracciato andaluso, battendo il record che era stato di Kazuki Nakajima ad inizio stagione ed impressionando gli addetti ai lavori per l'assenza - tota-

le - di errori. Se l'australiano è stato perfetto, un ottimo lavoro è stato portato avanti da tutti gli altri, Paul Di Resta in primis con la Force India-Mercedes. Il contatto contro le protezioni di Brendon Hartley è rimasto un caso isolato, e si è apprezzata l'assenza pressoché totale di bandiere rosse a causa di errori di guida. I team si sono concentrati sul collaudo di nuove parti aerodinamiche, e sulla simulazione delle condizioni di alto carico che, con la proibizione dei rifornimenti in gara, diventeranno cruciali. Tali prove hanno reso ancor più difficile l'attendibilità dei risultati dal punto di vista competitivo. Solo l'ultimo giorno, e solo ad opera di Ricciardo, l'unico tempo sotto quota 1 minuto e 18 secondi. I prossimi test collettivi, in febbraio, vedranno scendere in pista solo i piloti titolari. In attesa di più chance per i giovani e, visto il risultato delle compagini "primavera", l'esperienza sembra tutta da proseguire.

I tempi del 1° giorno martedì 1 dicembre 2009

- 1 - Andy Soucek (Williams-Toyota) - 1'19"158 - 87 giri
- 2 - Paul Di Resta (Force India-Mercedes) - 1'19"369 - 46
- 3 - Gary Paffett (McLaren-Mercedes) - 1'19"426 - 54
- 4 - Daniel Ricciardo (Red Bull-Renault) - 1'19"534 - 112
- 5 - Jules Bianchi (Ferrari) - 1'19"626 - 91
- 6 - Mike Conway (Mercedes GP) - 1'19"920 - 58
- 7 - Alexander Rossi (BMW) - 1'20"227 - 82
- 8 - Marcus Ericsson (Mercedes GP) - 1'20"333 - 50
- 9 - Bertrand Baguette (Renault) - 1'20"511 - 105
- 10 - JR Hildebrand (Force India-Mercedes) - 1'20"537 - 49
- 11 - Oliver Turvey (McLaren-Mercedes) - 1'20"856 - 27
- 12 - Brendon Hartley (Toro Rosso-Ferrari) - 1'21"325 - 69

I tempi del 2° giorno mercoledì 2 dicembre 2009

- 1 - Gary Paffett (McLaren-Mercedes) - 1'18"718 - 80
- 2 - Nico Hulkenberg (Williams-Toyota) - 1'19"184 - 94
- 3 - Daniel Ricciardo (Red Bull-Renault) - 1'19"243 - 94
- 4 - Paul Di Resta (Force India) - 1'19"411 - 58
- 5 - Esteban Gutierrez (Sauber-BMW) - 1'20"190 - 68
- 6 - Mike Conway (Mercedes GP) - 1'20"222 - 83
- 7 - Marcus Ericsson (Mercedes GP) - 1'20"440 - 37
- 8 - JR Hildebrand (Force India) - 1'20"517 - 50
- 9 - Jules Bianchi (Ferrari) - 1'20"586 - 113
- 10 - Lucas Di Grassi (Renault) - 1'20"898 - 55
- 11 - Ho-Pin Tung (Renault) - 1'21"492 - 67
- 12 - Mirko Bortolotti (Toro Rosso-Ferrari) - 1'21"761 - 79

I tempi del 3° giorno giovedì 3 dicembre 2009

- 1 - Daniel Ricciardo (Red Bull-Renault) - 1'17"418 - 77
- 2 - Paul Di Resta (Force India-Mercedes) - 1'18"736 - 53
- 3 - Gary Paffett (McLaren-Mercedes) - 1'18"746 - 59
- 4 - Mike Conway (Mercedes GP) - 1'19"096 - 77
- 5 - Nico Hulkenberg (Williams-Toyota) - 1'19"226 - 106
- 6 - Bertrand Baguette (Sauber BMW) - 1'19"356 - 70
- 7 - Oliver Turvey (McLaren-Mercedes) - 1'19"358 - 32
- 8 - Marcus Ericsson (Mercedes GP) - 1'19"382 - 49
- 9 - Lucas Di Grassi (Renault) - 1'19"602 - 123
- 10 - JR Hildebrand (Force India-Mercedes) - 1'19"873 - 41
- 11 - Pablo Sanchez (Ferrari) - 1'21"068 - 39
- 12 - Daniel Zampieri (Ferrari) - 1'21"279 - 42
- 13 - Marco Zipoli (Ferrari) - 1'21"725 - 41
- 14 - Brendon Hartley (Toro Rosso-Ferrari) - 1'22"493 - 50
- 15 - Mirko Bortolotti (Toro Rosso-Ferrari) - 1'23"271 - 34

Daniel Ricciardo
il più veloce
della tra giorni spagnola



L'uomo in Rosso

Miglior tempo 1 dicembre - 1'19"626

Totale Giri - 204

“Se da un lato essere legati per diverse stagioni può dare la certezza di lavorare con gente che ha fiducia in te, c'è la necessità di essere sempre al meglio. Anche nella preparazione fisica c'è molto lavoro da fare, perché in F1 devi essere sempre al massimo”.

Jules Bianchi

Marco Cortesi

Jules Bianchi è veloce. Occorre ricordarlo perché, nel panorama italiano del motorsport e nella testa dei migliori dietrologi, non sembra ancora essere un concetto chiaro. Dopo aver vinto la WSK International Series ICC nel 2006, è passato alle monoposto, conquistando il campionato francese di Formula Renault per l'SG Formula di Stéphane Guerin, e facendo contestualmente il suo debutto nell'Eurocup F.Renault. Nel 2008, buttandosi senza timore nel panorama internazionale, è passato in Formula 3 Euro Series, una delle categorie più impegnative sia dal punto di vista tecnico sia da quello pragmatico e mediatico. Prima di chiudere al quarto posto, miglior debuttante, è arrivata la vittoria al Masters di Zolder, davanti a gente come Nico Hulkenberg. Quest'anno poi, il titolo, con nove vittorie e sei pole position. A Jerez De La Frontera, un nuovo obiettivo centrato. "Il test è andato bene, ma sono soprattutto contento soprattutto perché la squadra è soddisfatta". Jules è contento, ma è anche tranquillo, e concentrato. E' un vero professionista, si vede e si è visto dal-

l'assenza totale di errori in un approccio intelligente, graduale, e da professionista vero è già impegnato a pensare allo step successivo. "Se da un lato essere legati per diverse stagioni può dare la certezza di lavorare con gente che ha fiducia in te, c'è la necessità di essere sempre al meglio. Anche nella preparazione fisica c'è molto lavoro da fare, perché in Formula 1 devi essere sempre al massimo. La mattina del secondo giorno mi faceva male il collo, domani sarà ancora peggio e dovrò sicuramente lavorare su alcuni aspetti".

La decisione di casa Ferrari di lavorare su stint corti, massimo 12 giri, può avergli evitato ulteriori problemi fisici. Nel lavoro generale, Bianchi ha seguito alla lettera le indicazioni del team. Punto fondamentale per un debuttante, la capacità rispondere alle necessità di molti comparti, e di tradurre il feeling in qualcosa di interpretabile per ingegneri e tecnici; gli uomini in gli hanno affidato una F60, già di suo rinomata per essere non facile da domare, caricata di zavorra per simulare le condizioni di un gran premio-tipo della stagione 2010, senza rifornimento. "Non serve a nulla cercare di strafare all'inizio, meglio partire pia-

no, migliorando gradualmente e rispettando il programma indicato dalla squadra. Ho fatto degli errori, ovviamente, ma nulla di particolarmente grave". L'impressione che si ricava dalle due giornate, è quella che Jules sia già inglobato a tutti gli effetti nella struttura Ferrari, uomo di fiducia su cui, a dispetto dell'età, si possa già contare per lo sviluppo dell'arma del riscatto 2010. Una chance unica, quella di capitare nel neonato programma giovani di Maranello che è già alla ricerca di un altro ragazzo d'oro del karting, Nyck De Vries. Gestito da un uomo di indubbia capacità come Nicolas Todt, Bianchi ha, indipendentemente dal nome del suo manager, tutte le caratteristiche per essere un vincente, un leader, l'unica cosa che conti quando si tratta di competere a certi livelli. Ed assicurarsi qualcuno che possa vincere è l'unica cosa che, in una squadra che punti al successo come la Ferrari, occorra fare. "Per me la priorità è continuare la mia carriera in GP2, e far bene lì. Con Ferrari resteremo insieme un po' di anni, e si valuteranno i risultati. Non so se e quando ci saranno altri test". Come i migliori, con la testa già in avanti...



Dall'album di famiglia



Lucien Bianchi (Cooper BRM F.1 - 1968)



Mauro Bianchi (F.3 - 1964)

Nato a Nizza il 9 agosto 1989, Jules Bianchi vanta un pedigree familiare niente male. Il pro-zio Lucien fu un grande pilota, eclettico come usava a quei tempi, che spaziava dalla F.1 ai rally, passando per le gare di endurance dove colse la vittoria più prestigiosa a Le Mans nel 1968. E, tragicamente, proprio sul circuito della Sarthe, perse la vita l'anno successivo contro un palo a Mulsanne, mentre stava provando un'Alfa Romeo 33T. Anche il nonno Mauro, del resto fu un bravo pilota e, curiosamente, anche lui terminò la carriera a seguito di un grave incidente a Le Mans nel 1969



Esame superato

Miglior tempo 1 dicembre - 1'21"761

Totale Giri - 113

"E' ovvio che a tutti piaccia mettere a segno il tempo, ma siamo qua per fare un lavoro. Sono contento dei risultati, e la squadra sa esattamente quali erano le condizioni di assetto durante i miei stint"

Mirko Bortolotti





Marco Cortesi

Dopo una stagione in Formula 2 condizionata dalle problematiche di un campionato ancora nella fase di start-up, Mirko Bortolotti è tornato a combattere in quello che, finora, si è mostrato il suo ambito preferito, con la stessa determinazione che nel finale di stagione 2008 ha lasciato di stucco addetti ai lavori nazionali ed internazionali: la F.1. A Jerez, dopo un buon inizio con la Toro Rosso, un problema tecnico gli ha impedito di cercare tempi da classifica, poi si è dedicato al lavoro programmato dalla squadra. Anche nella giornata conclusiva, grazie all'opportunità di prendere parte alla sessione mattutina inizialmente non pianificata, è mancato il crono, stavolta a causa della pioggia, che ha tolto di mezzo eventuali possibilità di un run con un minor carico. Bortolotti si è messo a disposizione del team, dote ricercata e sicuramente apprezzata dagli uomini di casa Toro Rosso, mostrando un buon adattamento. Fortunatamente, i dati parlano più chiaramente di una classifica che ha visto il tracciato essere al suo picco nell'ultimissima parte dell'attività di test, ed il pesante intervento di fattori esterni. "E' ovvio che a tutti piaccia mettere a segno il tempo, ma siamo qua per fare un lavoro. Sono contento dei risultati, e la squadra sa esattamente quali erano le condizioni di assetto durante i miei stint". La professionalità prima di tutto, perché per una settimana si ha la

possibilità di essere in Formula 1 ed è un'occasione da affrontare con la serietà che la Formula 1 merita. "Alla fine, è a questo che servono i test. E' certo meglio che il problema sia successo a me qui che non al team in gara durante la prossima stagione. Nella prima giornata, era molto importante completare il programma del pomeriggio, in cui si provavano svariate soluzioni per l'anno prossimo, e abbiamo terminato il lavoro, provando anche diverse partenze". Si chiude con molto di guadagnato la prima esperienza da Formula 1 dopo il test 'premio' di Fiorano, ottimo nel dare una preziosa base per gli approcci successivi: "Non esiste una vera e propria differenza rispetto al test in Ferrari, perché si tratta sempre di salire in macchina con la determinazione di fare bene. Questa occasione è stata però fondamentale, e diversa da quella dell'anno scorso perché c'era da portare a termine un lavoro, con un programma ben preciso e con la necessità di collaborare con il team per raggiungere l'obiettivo. Non l'avevo mai fatto e credo che sia una cosa importantissima da imparare". Per il futuro, se non ci saranno scossoni con la possibilità di aggiungere alla coppia Hartley-Ricciardo una terza vettura nella World Series Renault, o aperture verso la GP2, si profilano chance per un ritorno in F.2. "Se mi verrà data l'opportunità di correrci ancora, lo farò al massimo, sperando di contare su una vettura che mi dia la possibilità di essere costantemente in lotta per la vittoria..."





Baguette nell'olimpo

Miglior tempo 1 dicembre - 1'20"511

Totale Giri - 105



“Il modo di guidare è diverso, soprattutto arrivi più veloce ovunque, ogni cosa è più veloce e devi imparare ad adattarti”.

Bertrand Baguette



Marco Cortesi

Ricompensa cercata, conquistata e messa in atto quella di Bertrand Baguette, che dopo aver dominato la stagione 2009 della World Series Renault ha incassato il debutto assoluto in Formula Uno, portando in pista la Renault R29 ex Fernando Alonso nei test collettivi di Jerez. "Ho dormito benissimo, fortunatamente non ho mai avuto problemi in questo! Mi sono allenato molto ed ero concentrato su quello che dovevo fare. Ovviamente, quando entri nella prima curva l'impressione è... wow. La velocità in curva e il livello di grip lasciano di sasso. Però, quando c'è un programma da rispettare, la concentrazione prevale...". Chiamato, come tutti i giovani impiegati nella tre giorni andalusa, a portare avanti i primi sviluppi delle vetture in pista per la stagione 2010, Bertrand ha svolto il compito diligentemente, con l'obiettivo di evitare errori e di finire fuori dalle righe nell'occasione che può valere un futuro. "Il primo giorno è qualcosa di speciale, tanto atteso, una giornata importante. La mattina, l'obiettivo principale era non commettere il più piccolo errore, cercando di avere una prima presa di contatto con la F.1 e di portare avanti il lavoro assegnato dal team. Siamo partiti con un assetto standard, cercando poi di adattarlo al mio stile di guida. Avevamo anche a disposizione la telemetria dei precedenti test di Fernando Alonso. La cosa nuova, rispetto alle mie esperienze passate, non è comprendere i dati, è il fatto di doverne discutere con così tante persone. E' importante la relazione, il feeling con gli ingegneri."

Nel pomeriggio, con pista più gommata, meno abrasiva sulle gomme, i tempi si sono abbassati, e Bertrand, sul finale, ha avuto la possibilità di spingere, montando anche pneumatici nuovi. "La cosa principale era completare il programma prefissato, lasciando la ricerca della prestazione in un secondo momento. Avrei voluto mettere a segno un tempo migliore, ma sono soddisfatto perché sento di aver fatto un buon lavoro. In particolare con gli ingegneri, ma in generale è importante anche l'approccio alla Formula 1. Il modo di guidare è diverso, soprattutto arrivi più veloce ovunque, ogni cosa è più veloce e devi imparare ad adattarti." Raggiungere un feeling con la tecnica e la mentalità necessaria per la guida di una Formula 1 è indispensabile, in quanto permette di costruire delle fondamenta su cui basare le proprie future esperienze, per essere veloci da subito. Penso di essere uscito da questa giornata più forte, ho imparato sia dal punto di vista della guida sia da quello del metodo". Con Baguette, si completa una cinquina che ha visto negli anni i campioni World Series Renault porre un primo gradino nella scalata al grande successo, aggiungendo una nuova promessa ad una lista che comprende i nomi di Robert Kubica, Alx Danielsson, Alvaro Parente e Giedo Van Der Garde. "La World Series Renault è secondo me un ottimo ponte per poter arrivare alla Formula 1. Il livello, tecnico e di piloti, è molto alto e, come dimostrato da Vettel, Kubica e Alguersuari, può addirittura permettere il salto diretto nel campionato del mondo. Ora l'obiettivo è poter esserci già dal prossimo anno. E' difficile, si sa, ma faremo il possibile".







*Lucas Di Grassi,
il più veloce tra i piloti
a salire sulla
monoposto francese*

Renault

Di Grassi al ballo dei debuttanti

Ancora avvolto da nubi circa il futuro, il team Renault ha condotto con la consueta professionalità il lavoro in pista, effettuando test in vari ambiti: freni, aerodinamica, sospensioni, e simulando situazioni di alto e basso carico. Molti i giri completati. Insieme all'esperto Lucas Di Grassi, per la prima volta impegnato con gomme non scolpite, si sono visti due debutti, quelli di Bertrand Baguette ed Ho-Pin Tung. Il pilota belga ha incassato il premio come campione World Series Renault 3.5 con buoni risultati nonostante abbia sofferto per problemi di sottosterzo. Prima assoluta anche per Tung, rimasto quest'anno fuori dalla GP2 e impegnato in Superleague. Mentre le voci su una possibile cessione del team, con offerte da più parti, vedono tra i nomi accreditati, David Richards con la sua Prodrive e Genii Capital, fondo di Gerard Lopez, tra le altre cose manager proprio di Tung. Il team a Jerez ha ricevuto la visita di Robert Kubica.

Alan Permane

"Abbiamo completato tutti gli obiettivi, acquisendo una mole di dati che saranno utili nello sviluppo della nuova vettura. Sono stato impressionato da Tung. Il suo stile di guida si adatta molto bene ad una F.1. Usa bene le gomme, ha avuto un buon approccio e ci ha dato un feedback preciso".

1° GIORNO

9° Bertrand Baguette - 1'20"511 - 105

2° GIORNO

10° Lucas Di Grassi - 1'20"898 - 55

11° Ho-Pin Tung - 1'21"492 - 67

3° GIORNO

9° Lucas Di Grassi - 1'19"602 - 123



*Daniel Ricciardo
al top a Jerez*

Red Bull-Renault



Ricciardo sfiora la perfezione

In Red Bull si è scelta la continuità, portando in pista per tutti e tre i giorni Daniel Ricciardo, conducendo prove ad alto carico e di set-up, concentrandosi anche sui freni. Il pilota australiano di origini calabresi è stato semplicemente perfetto nel proprio compito. Finora impiegato solo per prove aerodinamiche in rettilineo, si è mostrato all'altezza del compito sotto tutti i punti di vista, proponendosi con decisione. Unica defaillance della squadra di Milton Keynes, un problema tecnico nell'ultima parte del terzo giorno.

Christian Horner

"Avremo solo un'altra opportunità di test prima della stagione, a febbraio, e volevamo la massima continuità. Da qui la scelta di utilizzare lo stesso pilota. Daniel è un pacchetto completo: velocità, forma fisica, feedback, intelligenza e istinto."

1° GIORNO

4° Daniel Ricciardo - 1'19"534 - 112

2° GIORNO

3° Daniel Ricciardo - 1'19"243 - 94

3° GIORNO

1° Daniel Ricciardo - 1'17"418 - 77



Soucek si fa notare

In attesa di poter mettere le mani sui nuovi motori Cosworth, il team di Grove ha condotto, come gli altri team, prove finalizzate a simulare il carico di carburante necessario per un intero GP. In pista si è visto Andy Soucek che, nonostante un testacoda, ha concretizzato con la leadership al termine della prima giornata il premio per il successo nella Formula 2 2009. Per il resto delle prove, ha preso il volante Nico Hulkenberg, unico pilota in pista ad essere sicuro di un volante per la prossima stagione. Veloce quando ne ha avuto la possibilità, Hulkenberg ripreso contatto con la vettura, e iniziato a acclimatarsi con il ruolo di team leader.

Sam Michael

"Andy ha fatto uno splendido lavoro nella prima giornata, mostrando come sia in grado di correre in F.1. Hulkenberg ha principalmente lavorato con alte quantità di carburante".

1° GIORNO

1° Andy Soucek - 1'19"158 - 87 giri

2° GIORNO

2° Nico Hulkenberg - 1'19"184 - 94

3° GIORNO

5° Nico Hulkenberg - 1'19"226 - 106

Williams-Toyota



*Niko Hulkenberg
unico pilota in pista
ad essere già sicuro
di un sedile per il 2010*

Di Resta buon esordio

Con entrambi i posti di titolare già assegnati a Vitantonio Liuzzi e Adrian Sutil, il team di Vijay Mallya è sceso in pista con l'americano JR Hildebrand, neocampione Indy Lights, e Paul Di Resta determinato ad accaparrarsi il posto da pilota di riserva nel 2010. I due sono stati selezionati tramite una giornata di prove al simulatore in cui è stato coinvolto un gruppo di piloti. Buone prove per entrambi. Da segnalare un testacoda del campione di F.3 Euro Series 2006, definitivamente fermato nel finale del terzo giorno da un guao elettrico.

Dominic Harlow

"Abbiamo completato molti giri, concentrandoci su prove aerodinamiche, misurazioni e modifiche al sistema di alimentazione. Ci siamo poi dedicati a studiare gli effetti delle regole 2010, e le prove hanno dato risultati interessanti. Entrambi i piloti hanno fatto un buon lavoro, aiutandoci nel costruire una base per gli sviluppi 2010".

1° GIORNO

2° Paul Di Resta - 1'19"369 - 46

10° JR Hildebrand - 1'20"537 - 49

2° GIORNO

4° Paul Di Resta - 1'19"411 - 58

8° JR Hildebrand - 1'20"517 - 50

3° GIORNO

2° Paul Di Resta - 1'18"736 - 53

10° JR Hildebrand - 1'19"873 - 41

*JR Hildebrand
novità a stelle
e strisce*



Force India-Mercedes





Mercedes GP

Ericsson la promessa di Svezia

Ancora con il vestito Brawn GP in attesa del passaggio di consegne con la casa di Stoccarda, il team britannico ha portato in pista Mike Conway, impegnato nel 2009 in IndyCar Series, e la promessa svedese Marcus Ericsson. Obiettivi principali, lo sviluppo dell'aerodinamica e del set-up anche in condizioni di alto peso, portati avanti principalmente dal britannico, in attesa di conoscere il suo futuro oltreoceano. Per lo svedese, seguito in pista dal manager ex pilota Kenny Brack, un'ottima familiarizzazione con la vettura che ha visto una buona progressione di tempi durante l'arco delle tre giornate.

Ross Brawn

"Conoscevamo Mike dai test che aveva condotto precedentemente, ed il suo feedback è stato, come di consueto, di alto livello. Marcus ha debuttato su una F.1, mostrando un'eccezionale maturità nell'approccio e nella comunicazione".

1° GIORNO

6° Mike Conway - 1'19"920 - 58 giri

8° Marcus Ericsson - 1'20"333 - 50

2° GIORNO

6° Mike Conway - 1'20"222 - 83

7° Marcus Ericsson - 1'20"440 - 37

3° GIORNO

4° Mike Conway - 1'19"096 - 77

8° Marcus Ericsson - 1'19"382 - 49

*L'inglese Mike Conway
in arrivo dagli ovali d'oltreoceano*



Gutierrez sorprende gli osservatori

Con l'acquisizione della totalità delle quote del team, e la conferma di uno slot al via per la prossima stagione, il team ora di Peter Sauber (che passerà ai motori Ferrari il prossimo anno) si è presentato a Jerez ancora con le sembianze e i colori BMW e con due diciottenni, vincitori del premio ricevuto per i risultati in F.BMW. Il primo giorno, è stato il turno dell'americano Alexander Rossi. Campione F.BMW 2008 e vincitore di 4 gare nella F.Master 2009, Rossi ha viaggiato sugli stessi tempi dei piloti di pari esperienza, vincendo il "duello" con Marcus Ericsson. Sorprendente Esteban Gutierrez, che il secondo giorno ha colto il quinto tempo precedendo nomi più esperti come Mike Conway, mentre Bertrand Baguette, passato in casa degli svizzeri il terzo giorno, si è mantenuto nella stessa posizione tenendo, con un carico di carburante medio, il ritmo dei migliori. Ancora nessuna idea sui piloti 2010, anche se sembra avvicinarsi una possibilità per Giancarlo Fisichella

1° GIORNO

7° Alexander Rossi - 1'20"227 - 82

2° GIORNO

5° Esteban Gutierrez - 1'20"190 - 68

3° GIORNO

6° Bertrand Baguette - 1'19"356 - 70



BMW-Sauber



*Esteban Gutierrez
stupefacente prima volta*

Paffett da vero collaudatore

E' stato il team che ha compiuto la settimana di test più "normale", potendo disporre di Gary Paffett, da lungo tempo parte dello staff di collaudatori di Woking pur senza avere mai preso parte ad un Gran Premio. E' stata anche la squadra che meno ha comunicato con i media, lavorando su un 2010 che la vedrà perdere in parte il supporto economico della Mercedes, ma guadagnare un campione del mondo, Jenson Button. Oltre a Paffett ha girato anche Oliver Turvey, classe 1987, vincitore del premio del British Racing Drivers' Club come giovane più promettente del 2006. In pista il primo giorno, è stato poi riproposto nella giornata conclusiva con buoni riscontri.

1° GIORNO

3° Gary Paffett - 1'19"426 - 54 giri

11° Oliver Turvey - 1'20"856 - 27

2° GIORNO

1° Gary Paffett - 1'18"718 - 80

3° GIORNO

3° Gary Paffett - 1'18"746 - 59

7° Oliver Turvey - 1'19"358 - 32



McLaren-Mercedes



*Gary Paffett
si è dimostrato
molto efficace
e concreto*

Quello che mi diverte è constatare come le cose siano girate: per almeno sei mesi si è fatto un gran parlare dell'interesse di Loeb per la F.1 e, alla fine, è un campione iridato della F.1 che ha scelto i rally. Curioso, no?"

Olivier Quesnel



Benvenuto Kimi



**Kimi Raikkonen
con il suo
navigatore
Kaj Lindholm
al Finland 2009**

Guido Rancati

Dal grande boss della Citroen che lo avrà in squadra al navigatore di Sébastien Loeb, da Markku Alen a Fabrizio Tabaton, abbiamo interpellato un qualificatissimo "panel" di esperti sulle prospettive dell'ex ferrarista nei rally. Tutti sono concordi nel dire che farà bene. Più difficile capire quanto bene, e quanto in fretta...

Olivier Quesnel: "Non solo uno spot"

"Una cosa va chiarita subito: non è la F.1 che ha respinto Kimi, ma è Kimi che ha scelto di impegnarsi in una specialità che lo appassiona". Mette i puntini sulle i, Olivier Quesnel. Abile manager e uomo franco, il direttore di Citroen Racing ammette di non aver avuto un ruolo da gran protagonista nella trattativa che ha portato il finlandese alla sua corte. E conferma che tutto è partito dalla voglia di Iceman di impegnarsi a tempo pieno almeno per un anno nel mondiale rally e dai successivi contatti intercorsi fra lui e la Red Bull. "Era una buona opportunità per noi e per tutto il movimento, non potevo lasciarmela scappare", conferma. Aggiunge: "Comunque, proprio per la passione che Kimi ha dimostrato e dimostra di avere, sono certo che non si tratterà solo di uno spot comunque fantastico per il Campionato del Mondo". Quesnel sorride e spiega: "Quello che mi diverte è constatare come le cose siano girate: per almeno sei mesi si è fatto un gran parlare dell'interesse di Loeb per la F.1 e, alla fine, è un campione iridato della F.1 che ha scelto i rally. Curioso, no?".

Daniel Elena: "Imparerà in fretta"

Pilotare è un'arte, ma anche un mestiere che si impara giorno dopo giorno. Daniel Elena lo ha sempre saputo e, se mai lo avesse dimenticato, se ne è ricordato l'altro fine settimana al Rallye du Var. Al volante di una Citroen C2 R2, l'amico, il complice di Sébastien Loeb non se l'è neppure cavata male e s'è messo dietro diversi equipaggiati anche meglio di lui. Pur se nelle prime prove ha sofferto parecchio. Per una scelta non felice di gomme e per mancanza di abitudine a sentire le note. "Anche Iceman avrà i suoi problemi", osserva il pluridecorato copila

lota del Principato di Monaco. Ma aggiunge: "Comunque sono convinto che imparerà più in fretta di quanto oggi siano in molti a pensare. Perché è un campione e perché i rally gli piacciono sul serio. Del resto, di saperci fare l'ha dimostrato soprattutto l'estate scorsa al Rally di Finlandia: non solo non è stato ridicolo, ma spesso i suoi tempi erano molto vicini a quelli di Juho Hanninen che conosceva assai meglio le prove e che, fra l'altro, disponeva di un'auto più performante della sua".

Come si piacerà l'ex-ferrarista nel prossimo mondiale, è una domanda alla quale Elena non sa trovare una risposta precisa: "Sono convinto che farà bene, resta da vedere quanto bene. Intanto prendo nota che con la sua decisione conferma che per un pilota i rally sono più interessanti della F.1 e anche per questo la sua presenza sarà positiva per tutti".

Markku Alen: "Troverà molte difficoltà"

"Questo bene bene per rally e male male per Formula 1". Che Kimi Raikkonen abbia scelto di dedicarsi anima e core alle corse su strada era ormai nell'aria e non sorprende Markku Alen. Ma il vecchio campione non nasconde le sue perplessità: "Sicuro i gran premi perdono un grande protagonista, uno dei tre più veloci del momento, ma io non sa quanto Kimi possa essere veloce nei rally. In Finlandia, la scorsa estate, ha fatto molto bene, ma credo che nelle altre gare per lui sarà decisamente più difficile. Anche se mi pare che adesso, nel mondiale, ci siano cinque o sei piloti molto forti e gli altri siano un po'... turisti".

Juha Piironen: "Gli serve più tempo"

Juha Piironen la pensa più o meno allo stesso modo del "Flying Finn" più amato dagli italiani: "Per i rally è una ottima notizia: almeno per qualche mese, grazie a Kimi, televisioni, radio e giornali parleranno di più del mondiale di quanto non facciamo abitualmente e penso che anche gli spettatori saranno più numerosi", osserva l'ex-copilota. Che aggiunge: "Dire come se la caverà è più difficile, però faccio fatica a pensare che possa essere grande protagonista nel prossimo mondiale. È vero che in pista era uno dei più veloci, ma un conto è imparare un cir-

cuito e un altro è andare davvero forte in prova speciale. E la storia insegna che per battersi al vertice nel mondiale ci vogliono almeno due o tre anni. A prescindere dalle doti individuali...”.

Juha Kankkunen: “Manca d'esperienza”

“Da qualche giorno me lo chiedono tutti...”. Sentirsi chiedere cosa potrà fare Kimi Raikkonen nel mondiale non sorprende Juha Kankkunen. Il quattro volte iridato è preparato e non ha bisogno di pensarci su: “Kimi – dice – è chiaramente un pilota molto bravo e di conseguenza farà bene. Ma passare dalle F.1 ai rally non è comunque semplice ed è chiaro che avrà bisogno di un po' di tempo per imparare il mestiere, per costruirsi”. Già, ma l'accordo di Iceman con la Citroen – e la Red Bull – per ora è limitato a una sola stagione. Basterà? Kankkunen non ha la sfera di cristallo, ma ha l'esperienza necessaria per provare a rispondere: “Per uno che come lui ha poca esperienza specifica alle spalle, un anno mi pare un po' poco, almeno per vincere. Però è bene non dimenticare che si sta parlando di uno dei piloti più veloci del mondo e che per questo potrebbe stupire tutti. Anche se penso che, ragionevolmente, potrà posizionarsi con una certa regolarità dal quinto al terzo posto”. Riguardo agli effetti che l'arrivo di Raikkonen avrà sul mondiale, il veterano di Laukaa ha le idee molto chiare: “E' molto popolare e almeno per i primi tre o quattro rally della prossima stagione, tanti parleranno di lui e di conseguenza del campionato del mondo. Poi l'effetto-novità sparirà e lo spazio che i media gli dedicheranno sarà conseguente ai suoi risultati”.

Fabrizio Tabaton: “Farà bene, ma...”

Ha seguito un plotone di promesse vere e presunte. Con auto della sua Grifone hanno corso, fra gli altri, campioni Gilles Panizzi, Juha Kankkunen, Harri Rovampera, Didier Auriol e Marcus Gronholm. Una Toyota Corolla curata e assistita dalla sua struttura è stata la prima World Rally Car di Sébastien Loeb. Conosce la materia, Fabrizio Tabaton. Ma riguardo a Kimi Raikkonen

sta abbottonato. “E' un campione assoluto, è chiaro. Ma i rally sono diversi da ogni altro tipo di corse e oltre ad amarli bisogna anche impararli e, francamente, non so quanto tempo impiegherà il finlandese a farlo. Certo: non sarà ridicolo. Certo: andrà più forte di quanto non abbia fin qui fatto Valentino Rossi. Però è molto difficile dire adesso se sarà bravo, bravissimo o solo bravino”.

Gabriele Favero: “Un ottimo acquisto”

Lui li conosce bene, molto bene. Mente e braccio del Moting Club Sernaglia, Gabriele Favero ha da sempre un rapporto speciale con i finlandesi volanti. Negli anni, ne ha seguiti tantissimi: tifoso speciale prima di Henri Toivonen, poi di Juha Kankkunen e Tommi Mäkinen, l'appassionatissimo trevigiano che insieme a un manipolo di amici ha finito per creare una squadra, ha fatto gareggiare Mikko Hirvonen, Jari-Matti Latvala e Teemu Arminen. E ovviamente è stato vicino a Kimi Raikkonen quando, la scorsa primavera, venne nel Belpaese per disputare il Marca Travigiana con la Punto Super2000. Non ha dubbi: “Farà bene”, sentenza deciso. Spiega: “Per il mondiale rally, si tratta di un ottimo acquisto e non solo per il ritorno mediatico che la sola sua presenza garantirà a tutta la specialità. Iceman ha passione, ha talento ed ha l'intelligenza necessaria per imparare in fretta. Del resto, di andare forte nei rally mi pare che l'abbia già fatto vedere ad agosto in Finlandia”. Già, sui tassi di quello che era il 1000 Laghi, l'ex-ferrarista non se la cavò per niente male: prima di posteggiare la due porte torinese in un fosso, in diciotto speciali, solo cinque volte fu più di un secondo al chilometro più lento di Juho Hanninen che è pur sempre una referenza. E in diverse occasioni, gli alitò sul collo, beccando meno di mezzo secondo ogni mille metri. Non così, invece, sull'asfalto del Marca. “Ma quella è una gara che non può fare testo”, incalza Favero. Che aggiunge: “Già allo shakedown ci furono problemi con la trasmissione e, in corsa, dopo pochi chilometri si ritrovò con soltanto due ruote motrici. Anche per questo finì per pizzicare una ruota”.

Al Finland 2009 il suo esordio

	Loeb (Citroen C4 Wrc)	Hanninen (Skoda Fabia Super 2000)	Raikkonen (Punto Abarth Super 2000)
PS1 (km 2.06)	1'20"3	1'24"7	1'26"7
PS2 (km 22.29)	10'39"1	11'35"3	11'57"2
PS3 (km 13.51)	6'37"0	7'06"0	7'16"5
PS4 (km 13.64)	6'42"2	7'18"2	7'33"0
PS5 (km 13.92)	7'06"7	7'43"8	7'50"1
PS6 (km 22.29)	10'26"8	11'20"9	11'34"1
PS7 (km 13.51)	6'24"7	6'59"4	7'11"3
PS8 (km 13.64)	6'37"0	7'12"9	7'17"5
PS9 (km 13.92)	7'01"6	7'39"9	7'42"4
PS10 (km 2.06)	1'20"2	1'24"8	1'28"6
PS11 (km 21.35)	10'07"0	11'13"0	11'45"2
PS12 (km 20.94)	10'33"1	11'34"3	11'59"2
PS13 (km 14.95)	8'05"2	8'42"5	9'02"9
PS14 (km 21.35)	10'05"0	10'56"5	11'14"0
PS15 (km 20.94)	10'48"9	11'27"1	11'53"8
PS16 (km 14.95)	8'03"0	8'35"5	8'59"3
PS17 (km 12.75)	5'59"9	6'24"1	6'33"1
PS18 (km 10.35)	5'11"5	5'29"3	5'32"6

Un po' per gioco un po' per curiosità, siamo andati a rivedere come era andata la prima apparizione di Kimi Raikkonen su un palcoscenico iridato nel Finland Rally 2009. Per comodità abbiamo preso i tempi delle speciali disputate dall'ex ferrarista e li abbiamo messi a confronto con quelli del campione del mondo Sébastien Loeb (secondo all'arrivo) e, paragone molto più significativo, con quelli di Juho Hanninen anche lui in gara con una vettura Super2000

**Bandiere al vento
i tifosi finlandesi non hanno fatto
mancare il sostegno a Raikkonen
anche nella sua prima apparizione**

Pieno assicurato

Potrebbero essere una trentina le monoposto al via del campionato italiano di F.3. La serie tricolore è ormai definitivamente decollata. Per il 2010 vi saranno tre nuovi team: Dueppi, JD Motorsport, Ombra. Mentre Europa Corse è atteso al rientro, stanno valutando la possibilità di debuttare nella categoria anche TP Formula e Trident. E' un paddock che si sta arricchendo sempre più e che sembra essere tornato quello della fine degli anni Ottanta, primi anni Novanta. Merito della CSAI che finalmente ha messo tutte le proprie energie per far rinascere la F.3 nazionale e, ovviamente, del Gruppo Fiat, che fornisce i motori e crede nella categoria. Nel 2010 vi saranno due appuntamenti all'estero, Hockenheim e un tracciato ancora da definire e che potrebbe essere o Brno, in

concomitanza con il WTCC il primo weekend di agosto, o a Spa col GT Open a fine agosto. Se tutti i tasselli andranno nella giusta casella, si potrebbero avere sugli schieramenti di partenza anche trenta monoposto. Un record eccezionale. Per il momento, i piloti già sicuri del posto sono Alex Fontana (ex F.Azzurra) unitosi con Corbetta, Giulio Glorioso con Gloria, Stephane Richelmi con Lucidi e il campione della Azzurra Alberto Cerqui che ha firmato con Ombra. Nel 2010 potremmo trovare Cesar Ramos, che sta parlando con BVM Target ed ha corso nella F.3 Euro Series, Federico Scionti (F.Renault) che sta svolgendo test con Dueppi, Samuele Buttarelli (European F3 Open) che ha provato con Prema di recente. Angelo Comi è vicino ad Alan Racing come l'americano Barrett Mertens.

Alan Racing (Mygale)
BVM Target (Dallara)
Corbetta (Dallara)
Dueppi (Mygale)
Europa Corse (Dallara)
Ghinzani (Dallara)
Gloria (Dallara)
JD Motorsport (Mygale)
Lucidi (Dallara)
Ombra (Dallara)
Prema (Dallara)
RC Motorsport (Dallara)

Team da confermare
TP Formula (?)
Trident (?)







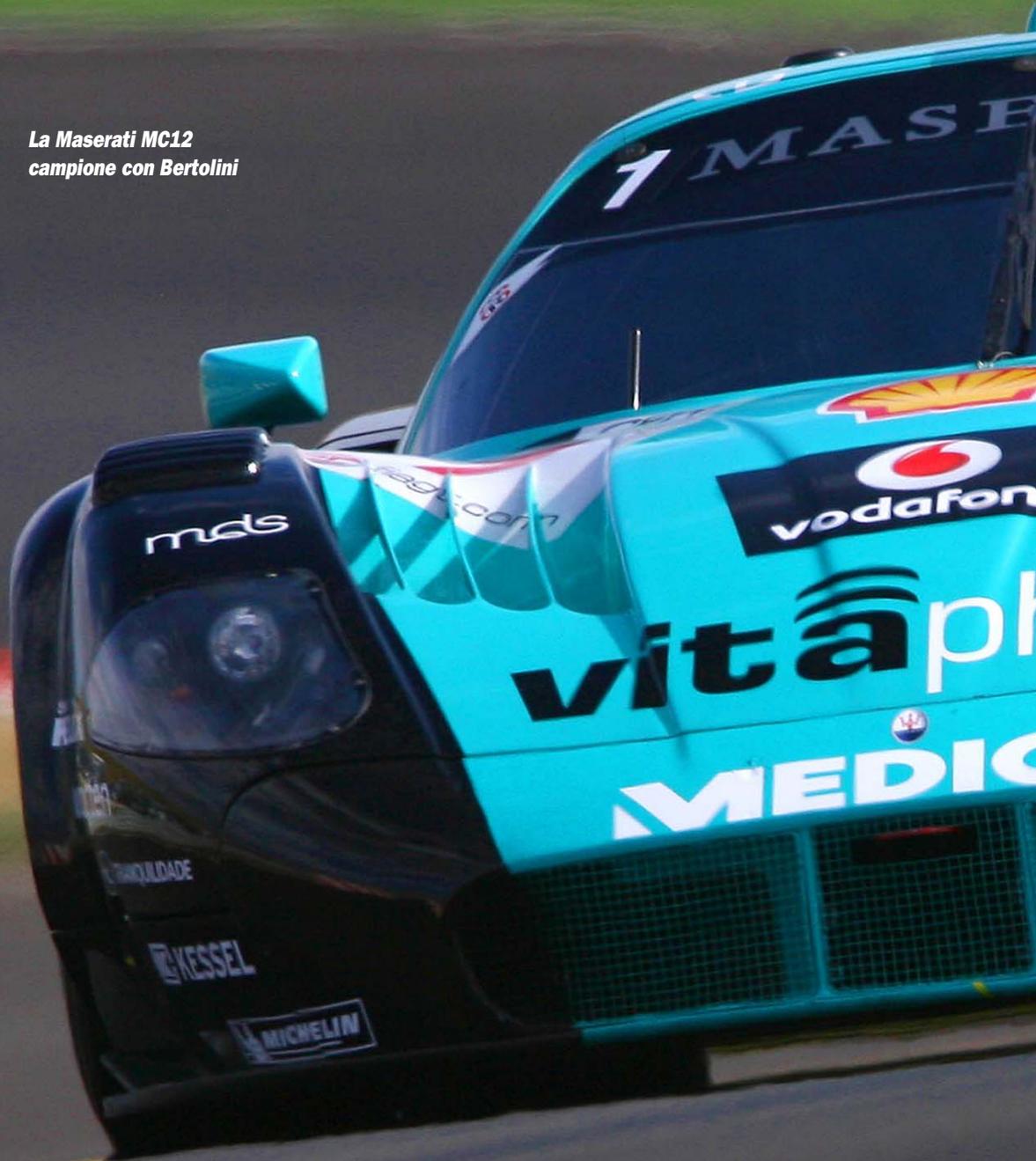
Il futuro Csai parte da qui

Sabato 5 dicembre, nell'area Paddock del Motor Show di Bologna, è stata svelata la nuova formula addestrativa Acì Csai Abarth, la monoposto che dal 2010 al 2014 farà crescere i giovani talenti per proiettarli verso le serie maggiori, raccogliendo così il testimone dalla Formula Azzurra. Un testimone, quello raccolto dalla nuova Formula ACI CSAI Abarth, che arriva però da molto più lontano e da progenitrici come la Formula Italia o la Formula Fiat Abarth. La nuova monoposto-scuola di Acì Csai e Abarth è stata realizzata dalla Tatuus su un telaio in fibra di carbonio, motore FPT Racing 1.4 Fire Turbo da 180 CV già impiegato nel Trofeo 500 Abarth e trasmissione Sadev con cambio sequenziale a sei velocità. Il motore 1.4 Turbo prodotto dalla divisione Racing di FPT -Fiat Powertrain Technologies è proposto in un'inedita versione a carter secco strutturale in alluminio. Si tratta di un 4 cilindri in linea sovralimentato mediante turbocompressore, capace di erogare una potenza massima di 180 CV a 5.500 giri/min e una coppia massima di ben 250 Nm a 3.500 giri/min. Tra le specificità di questo esclusivo motore, da segnalare la pompa di recupero olio a due stadi e il volante di tipo racing con frizione a doppi dischi sinterizzati. Nazionale. Il pacchetto tecnico, sportivo e promozionale sfornato da ACI CSAI, Abarth, Tatuus ed FPT Racing si è mostrato d'altra parte subito appetibile. A partire dalla monoposto, di nuovissima concezione e studiata per esaltare le doti del motore e garantire i più alti standard di sicurezza. Valori, quest'ultimi, espressi dalla scocca realizzata con gli stessi requisiti di omolo-

gazione previsti per la Formula 3, abitacolo predisposto per il collare Hans, cavi di ritenzione alle ruote di ultima generazione, roll-bar elaborato su standard severissimi anche per altezza ed infine massima resistenza del corpo vettura in caso di urti laterali e verticali oltre che frontali attraverso il crash-box anteriore.

Sul fronte sportivo la Formula Acì Csai Abarth si articolerà su sette appuntamenti in gara doppia della durata di 23 minuti + 1 giro e tutti come sempre seguiti dal programma di tutoraggio previsto da ACI-CSAI attraverso la Scuola Federale CSAI Velocità con la presenza del direttore Cristiano del Balzo e del pilota-istruttore Raffaele Giammaria. Con riguardo ai criteri di ammissione il Campionato Italiano, Trofeo Michele Alboreto, sarà aperto a piloti che abbiano compiuto 15 anni di età e massimo 19enni (nati dopo il 31/12/1990, per l'edizione 2010), mentre i piloti nati dopo il 31/12/1990 e massimo 23enni (nati dopo il 01/01/1987) concorreranno al Trofeo Nazionale CSAI. Fatta eccezione per eventuali casi valutati discrezionalmente dalla federazione, non saranno inoltre ammessi i piloti classificati nelle prime tre posizioni finali di campionati formula monomarca 2.000 cc e piloti che abbiano già gareggiato in campionati nazionali di F.3. Sul fronte promozionale, il montepremi finale prevederà 50.000 euro per il 1° classificato, n.1 motore F3 e n.2 set di gomme a gara per il campionato italiano Formula 3 per il 2° classificato ed infine n.2. set di gomme a gara sempre di F.3 per il terzo classificato al quale andrà anche l'iscrizione gratuita al campionato.

*La Maserati MC12
campione con Bertolini*





Italian Style



Bertolini e Bartels



Bruni-Vilander



Hezemans



Leopoldo Canetoli

Quando i campionati si decidono solo all'ultima gara, beh allora sono divertenti. E bisogna dire che questo FIA GT, da un paio di anni, rimane apertissimo fino alla gara conclusiva, e questo è un bene per la serie. Che dalla prossima stagione, come è noto, avrà una validità Mondiale, con un calendario (che verrà presentato al Consiglio Mondiale dell'11 dicembre) che comprenderà gare su tre continenti. Ancora una volta è stata la Maserati la vettura da battere, e alla lunga, la MC12 ha ancora trionfato. Per essere onesti, è bene dire subito che la MC12 è una GT per modo di dire...nel senso che era stata pensata, costruita e sviluppata come una berlinetta da corsa. Avrebbe dovuto far parte di una serie riservata delle "Super GT" che non è andata in porto per mancanza di concorrenti. E così, per farla correre assieme a delle granturismo di serie, è stata "castrata", tagliata, accorciata, "parzializzata" in tutti i modi, fino a ridurla addirittura meno potente delle concorrenti. Ma l'abilità di Andrea Bertolini, pilota collaudatore della Casa del Tridente, e una organizzazione più professionale del team Vitaphone, hanno fatto la differenza su tutte le Corvette che hanno tentato di batterla. E se la volata, nella classe GT1, c'è stata fino alla finale di Zolder, bisogna ricordare che anche in GT2 tutto si è concluso all'ultima prova. Con la beffa, possiamo ben dirlo, per la coppia Bruni-Vilander e la Ferrari F430 battute di due soli punti dal britannico Westbrook e dalla sua Porsche. Anche in

questa categoria c'è stata una squadra molto meglio organizzata delle altre come la AF Corse che ha dominato la serie (e lo fa da tre edizioni di fila). Ma il supporto di questo superteam non è bastato a due professionisti del calibro di Bruni e Vilander, incappati nell'ultima gara in un treno di gomme non performante, per aggiudicarsi il titolo. Ed è un vero peccato che AF Corse abbia deciso di abbandonare il FIA GT2 (che rimarrà europeo, e con uno scarso appeal...) per schierarsi nella LM Series l'anno prossimo.

10 Maserati MC12

Era la macchina da battere, la più bilanciata, affidata a tre coppie di piloti di grande spessore, schierata dalla squadra più professionale. E non ha mancato all'attesa, regalando a Bertolini e Bartels il titolo piloti e alla Vitaphone quello a squadra.

9 Andrea Bertolini

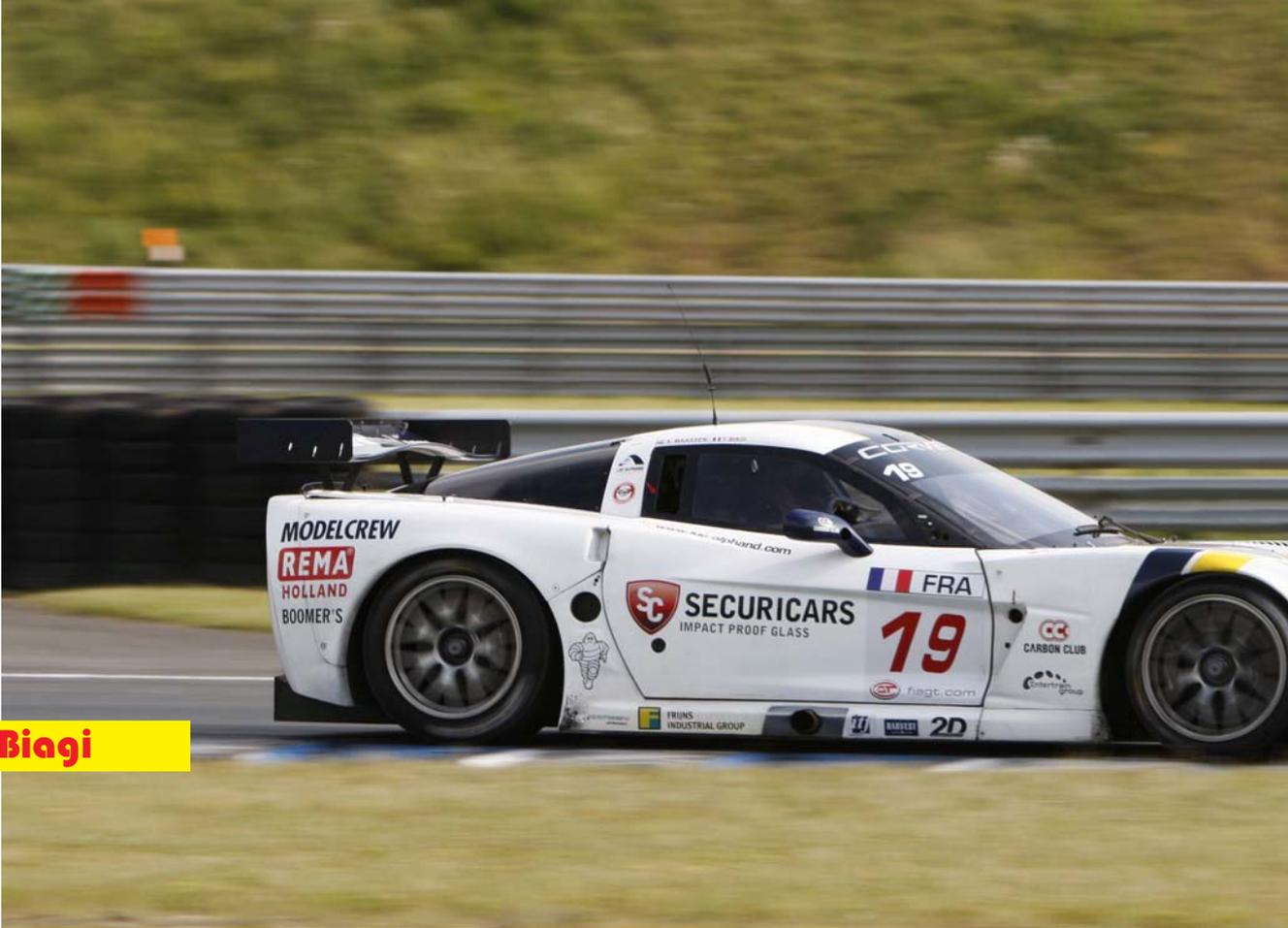
E' stato ancora una volta il pilota di riferimento, quello che alla fine è riuscito a far funzionare meglio la sua Maserati, quello che aveva scelto i pneumatici migliori, quello che ha saputo terminare anche l'ultima corsa con un febbre da cavallo.

8 Pierguidi & Bobbi

Lasciarli finalmente correre a briglie sciolte, e vincere meritatamente a Zolder, è stata una decisione saggia, dopo che diverse volte, al di là della sfortuna, per economia della squadra sono stati "rallentati" prima della bandiera a scacchi.



Matteo Bobbi



Maassen-Biagi



Ford versione 2010



Stephane Ratel





8 AF Corse

Pochi errori, auto sempre al top, gestione veramente professionale. Amato Ferrari ha sofferto molto durante la stagione, ma il team piacentino ha sempre dato il massimo. I maligni sostengono che la Ferrari, Michelotto e la Michelin abbiano sempre avuto un occhio di riguardo per questa squadra. Sarà per questa ragione che, quando si è trattato di dare loro una mano per vincere a Zolder, di "amici" non se ne sono più visti...

7.5 Mike Hezemans

Sempre sotto la lente dei commissari tecnici che più di una volta si sono trovati in verifica una Corvette "particolare", il giovane olandese seguito da papà Toine si è battuto da leone portando a casa uno splendido risultato alla 24 Ore di Spa.

7 Thomas Biagi

Aveva debuttato su una Corvette ai test di inizio anno al Ricard, convincendo il team manager che poi gli ha preferito un altro pilota pagante. Ma il bolognese non si è perso d'animo ed ha ottenuto un volante, da professionista, dal team Luc Alphand. E con questa Corvette è stato spesso più veloce del compagno.

7 Gianmaria Bruni

Se Bertolini è stato ancora una volta il miglior pilota-collaudatore in GT1, Gimmi lo è stato in GT2 con la Ferrari. Ed è per questa ragione che tutti lo vogliono, in tutti i campionati, per questo suo

feeling con la F430 che ha sviluppato al meglio, e che conosce meglio di chiunque.

6 Scuderia Italia

Gestire due auto diverse in GT2, Ferrari e Porsche, non deve essere stato facile. Comunque Malucelli e Ruberti se la sono cavata bene, come il giovane Lucchini, gentleman generoso, che ha comunque imparato molto dal giovane professionista Porsche che gli è stato messo al fianco.

5 Karl Wendlinger

Vincendo la prima gara a Silverstone sembrava potesse riproporsi come un protagonista. Ma forse la colpa non è tutta sua, quanto della vecchia Saleen della quale disponeva, e di una squadra non sempre al top dell'organizzazione e gestione.

5 Nissan e Ford

Si sono presentate in questo campionato già nella veste 2010, ma hanno faticato a terminare le gare. La Nissan è persa a corto di preparazione (e di prestazioni), la Ford non abbastanza potente e sempre con un sacco di guai...

4 Stephane Ratel

Biondo dispotico organizzatore della serie, ha passato tutto il campionato a litigare con le squadre e con i circuiti dove si è presentato. Ma soprattutto, sta varando un Mondiale 2010 senza una prova in Italia, senza una copertura televisiva sull'Italia, in una serie che, per auto e piloti, parla per la maggioranza la lingua italiana.



Malucelli-Ruberti

Hirvonen gradisce la Fiesta

Camillo Centofuochi

Questione di feeling. E quello fra Mikko Hirvonen e la Fiesta Super2000 è già buono. Il campione finlandese s'è messo ai comandi di quella che da qui a un anno e poco più sarà l'arma assoluta della Ford nel mondiale per la prima volta martedì 1 dicembre a Mézilhac, nell'Ardeche, a un tiro di schippo da Valence, e gli sono bastati pochi chilometri per intuirne il potenziale. Per apprezzarne la "sincerità" delle reazioni che è sempre una gran bella credenziale per un'auto da corsa.

Il Pallido di Jyväskylä ha fatto sapere che è soprattutto una certa "docilità" ad averlo colpito favorevolmente. Oltre, ça va sans dire, alla competitività che pur in assenza di un confron-

to diretto con altre due litri a trazione integrale gli è parsa subito elevata. Interrotta da pochi stop necessari ai tecnici della M-Sport per rimediare ai piccoli e inevitabili problemi di gioventù, la sessione di prove su un asfalto molto, molto simile a quello delle prime frazioni del Montecarlo, i test sono andati avanti a ritmo intenso.

Sono state provate diverse soluzioni di assetto e anche gli pneumatici che la Pirelli ha approntato per la prima gara del prossimo Intercontinental Rally Challenge. Sui furgoni sono rimasti solo quelli da neve, ma l'alternanza delle condizioni atmosferiche ha dato a Hirvonen l'occasione di usare sia quelli da asciutto, sia quelli da bagnato. Ed entrambi gli sono piaciuti assai.







*La Citroen DS21
dei francesi Daunat-Chriqui
affronta un insidioso tratto
della savana keniota
per la gioia dei fotografi*

Mzungo Mzee
foto McKlein

Perché i fiori appassiscono e le cose belle come loro finiscono? Se lo chiedeva Aldo Tagliapietra, mille anni fa. E alla festa in spiaggia che ha chiuso l'East African Safari Classic Rally se lo sono chiesti in tanti, con la stessa tristezza della storica voce de Le Orme. Con lo stesso senso di vuoto che ti scende addosso tutte le volte che qualcosa finisce. E' andata, anche la terza edizione del lungo viaggio nella savana è pronta per l'archivio. I riflettori si sono spenti, i ricordi restano. Indelebili. Quelli di Ian Duncan che ha vinto, quelli di Bjorn Waldegard che è arrivato secondo e per la dura legge delle corse, della vita, avrebbe perso. Invece no, non è così: a sessanta-

sei anni suonati, il leone svedese s'arreso al meno stagionato keniota, ma ha aggiunto qualche altra pagina a un romanzo, il suo, iniziato tantissimo tempo fa. S'è battuto, ha spremuto la Porsche affidatagli come pochi altri avrebbero saputo fare. Ha distribuito tonnellate di emozioni sulle piste di terra un po' rossa e un po' nera. S'è divertito.

In dieci giorni di gara, tutti si sono divertiti. Anche quelli che, avvolti in nuvole di polvere o nel fango fino ai ginocchi, prima o poi si sono chiesti chi mai glielo avesse fatto fare di impegnarsi in un'impresa difficile e faticosa. Anche Erik Comas che saltando qualche controllo selettivo, beccandosi tonnellate di penalità, ce l'ha comunque fatta a vedere il traguardo con la sua Alpine A 110. Ulti-

mo, ma il risultato non è poi sempre così importante. A volte, quello che conta è davvero partecipare. E l'ex-formulista ha partecipato. Ha sofferto per sè, per la sua berlinette e per le altre due curate nella sua struttura francese. Anche Stefano Rocca, italiano trapiantato in Kenya, ha sofferto con la sua Datsun 280 Z. Ha smoccolato come tutti, però è arrivato alla fine. "E - spiega - non è stato facile, senza servosterzo...". E' una bella storia, la sua. Una delle tante ambientate sulle strade intorno all'equatore. Sono tutte belle le storie snocciolate sera dopo sera. Altre se ne aggiungeranno perchè i fiori appassiscono, ma poi le piante tornano a germogliare e altri sui schiudono. Altrettanto belli, altrettanto colorati. Altrettanto profumati.



UN TUFFO NELLA SAVANA

Duncan, l'eclettico

Corre da una vita, Ian Duncan. E non ha nessuna voglia di smettere, pur se lo scorso 23 giugno ha festeggiato il suo quarantottesimo compleanno. In carriera ha vinto un'edizione mondiale del Safari, quella del '94 con una Toyota Celica Twin Cam Turbo, e ha collezionato sei o sette titoli kenioti. Rally e rallycross, anche corse con i quad evoluti, quelli con il volante. E' un eclettico. E' uno che ama le sfide, pure quelle che sembrano impossibili: l'ultima serie nazionale l'ha disputata con una Nissan Patrol, l'ultimo East African Safari Classic l'ha corso – e vinto (nella foto) – con una Ford Mustang...

I top ten all'arrivo

1. Duncan-Slatch (Ford Mustang) in 18.09'02
2. Waldegard-Sagoo (Porsche 911) in 18.18'54"
3. Perez-Parmander (Datsun 260Z) in 19.19'09
4. Marcy-Prevot (Porsche 911) in 19.44'35"
5. Flohr-Breton (Porsche 911) in 20.34'51"
6. Alexander-Runnalls (Datsun 260Z) in 21.01'55"
7. Troman-Cooledge (Porsche 911) in 21.13'32"
8. Mondron-Erculisse (Porsche 911) in 21.15'05"
9. Jarry-Andreoli (Porsche 911) in 21.17'48"
10. Bell-Challen (Datsun 180B) in 21'47"47







C'era una volta il Safari...

Qualche migliaio di chilometri di piste nella savana. Tratti veloci – e velocissimi (nella foto l'Alpine A110 di Charles Firmenich e Jean-Pierre Martin) – e tratti lenti con guadi e pietraie. Un rally, insomma. Il Safari era così. Era una sfida vera, totale. Con scenari magici, con l'incognita degli animali a moltiplicare le attenzioni. Ad accrescere le difficoltà. Altri tempi, irripetibili. Tutto cambia e pure il Safari è cambiato. Il viaggio è un po' meno lungo, le tappe sono meno massacranti. Le strade sono, più o meno, chiuse al traffico locale. Ma per quanto abbiano provato a uniformarsi al nuovo verbo, gli organizzatori kenioti non ce l'hanno fatta a conservare l'etichetta iridata. E non è bastato il sincero, accorato appello di Colin McRae, l'ultimo a fare il pieno di punti mondiali a Nairobi. "E' una gara magica", diceva il Ragazzaccio. Spiegava che la ricetta per vincere era legata alla capacità di un pilota a cambiare di continuo ritmo e proponeva soluzioni per abbassare le medie, per renderlo meno pericoloso: "E' vero – ammetteva – si viaggia spesso a velocità un po' folli, ma basterebbe allungare i tratti selettivi e ridurre le assistenze per costringerci ad alzare il piede". Non gli diedero retta. Perché il parco assistenza scelto da quei geni dell'Isca di David Richards non era sufficientemente confortevole, perché c'era da far entrare nel giro gli amici e gli amici degli amici. Il Safari comunque non è morto. E' stato una prova dell'Intercontinental Rally Challenge e continua ad essere un appuntamento chiave del Campionato Africano. Al rally per così dire normale si è aggiunto il Classic. Non è poco, è moltissimo. Ma il bello, forse, deve ancora arrivare. Arriverà, se i grandi capi di North Television ce la faranno a riportare la grande classica nel campionato del mondo. Ci stanno pensando. Seramente.





Un pilota con... turbante

“Ancora una settimana e avrei imparato a parlare swahili”. Denis Giraudet pensa alle tante, troppe soste che lui e il suo pilota hanno dovuto fare nella savana aspettando che la loro assistenza arrivasse a metter mano alla Ford Escort Mk 1 che dividevano. “In dieci giorni – racconta – ci hanno sostituito quattro alternatori, ma va bene lo stesso...”. Voleva esserci, il decano dei copiloti in servizio permanente effettivo. C'è stato. Ma non con Thomas Flohr come aveva pensato qualche mese fa, quando pareva che anche Fedric Dor ci avrebbe riprovato. “A mettermi in contatto con quello che avrebbe dovuto essere il mio pilota era stato Didier Breton. Poi Dor ha rinunciato e il minimo che potevo fare era cedere il mio sediola a Didier”. S'è guardato intorno, ha parlato con questo e con quello e alla fine s'è accordato con Hardev Singh Sira, un po' inglese, un po' keniota e un po' indiano. Non uno velocissimo, ma uno di quelli che corrono per vedere l'effetto che fa. Con le scarpette ignifughe, ma in “sottana” e maglietta. E, in testa, al posto del casco, un turbante.





Quei parchi poco chiusi

Partenza al mattino, arrivo nel primo pomeriggio. Dopo qualche centinaio di chilometri di controlli selettivi che sono poi in tutto e per tutto prove speciali. Poi qualche ora di neutralizzazione per dare modo a piloti, copiloti e meccanici di rimediare ai problemi di giornata e di cercare di prevenire possibili altri guai. E infine, ristorante e letto per gli uomini e parco chiuso per le vetture. Più o meno chiuso: di solito delimitato da qualche centinaio di metri di fettuccia. Tanto, nella storia delle gare africane, l'unico furto resta quello subito dalla Peugeot di Jean Todt a una Dakar... I locali si avvicinano un po', danno un'occhiata e tornano a casa. Gli animali, invece, si fanno meno problemi. Alle Taita Hills, un branco di giraffe ha trovato buona la plastica e s'è pappato la recinzione. Ad Amboseli a far cena sono state le iene: attratte, pare, dall'odore dell'olio dei freni, hanno divorato i tubi dei freni dell'aereo da turismo di Aslam Khan. In gara con un'Escort del tempo che fu. Che non s'è scomposto: "Volevo approfittare del giorno di sosta per volteggiare su qualche parco, lo farò un'altra volta..."



Push money

Piove nella Rift Valley e i corsi d'acqua si gonfiano. Chi conosce bene la zona, esce dai guadi senza troppi problemi (sotto, Thomas Flohr e Didier Breton con una Porsche 911), gli altri restano a mollo. E i masai si organizzano proprio come facevano tanti anni fa, quando il Safari era un rally mondiale. Una mano la danno a tutti, ma in cambio di una manciata di scellini, di qualche spicciolo. Hanno un certo senso pratico e fanno in fretta a redigere un ordine di preferenza non casuale: i primi ad essere aiutati sono quelli che offrono di più. Perché anche nella savana chi più spende, meno spende.





Padri e figli

Undicesimo Jonathan Savage insieme a Gavin Laurence su una Datsun 260 Z (nella foto). Tredicesimi, Quinten e Russel Savage con una meno competitiva Datsun 180 B. Tutti felici e contenti. Anche e soprattutto i due figli del veterano delle piste kenote: "E' stata una gran bella esperienza", osservano. Aggiungono: "Il risultato ci va benissimo e poi, mica potevamo finire davanti al nostro... sponsor!".

Patricia Bussolini



Aslam Khan





Juchault-Funk con una Peugeot 504 Coupé



Jean-Pierre Mondron



L'inossidabile Bjorn Waldegard



Erik Comas con il suo navigatore Ravi Soni, ultimi al traguardo



Una scultura

Nuova Audi A8



con le ruote



Si può definire un'automobile una vera opera d'arte? Questa la sfida che si è posta Audi per la terza generazione dell'ammiraglia A8. Una sfida vinta nei contenuti e anche nelle forme seppur non rivoluzionarie. 5 metri e 14 cm: questa la lunghezza della nuova A8. In vendita dalla prossima primavera, con un V8 4.2 a iniezione diretta di benzina da 372 CV e un turbodiesel 4.2 da 350 CV con ben 800 Nm di coppia, è tutta nuova e se fuori non stupisce molto dentro coinvolge come nessun'altra. Tutta d'alluminio come tradizione, ha un **cambio automatico** a otto marce con una innovativa leva che abbina l'emozione nel movimento ridotto e nella forme simile all'acceleratore di un motoscafo alla funzionalità in quanto forte della sua forma a T sbilanciata permette di appoggiarvi sopra la mano. L'**abitacolo** raffinatissimo e curato nei più piccoli dettagli, svela pure un navigatore così sofisticato da interagire con i fari a led, prima volta per un'automobile di larga produzione. Sempre il sistema di navigazione MMI ha un'altra impor-



tante innovazione: un touchpad permette di scrivere e quindi agire direttamente con il sistema di scrittura. Costruita in modo maniacale, con finiture fino ad oggi mai viste su una vettura seppur di classe elevata, aperta la portiera colpiscono la **plancia** non più con inserti pregiati ma con materiali strutturali, il pannello-porta con poggiatesta che cela un pratico vano come sulle 911, sedili grandi, comodi e dotati di infinite funzione dal massaggio alla ventilazione. Queste ultime due le hanno già altre automobili ma sulla nuova A8 sono di una qualità che definire superlativa appare quasi riduttivo. Lo stile ricorda quello della A4 ma ciò può essere anche un grosso vantaggio in quanto la fa apparire meno imponente di quello che è, per una sensazione di dinamismo anche quando la vettura è ferma, complice la linea a mezza cintura definita a tornado.

Nuova Audi A8



- Motori TDI e benzina, tutti a iniezione diretta, da 250 CV a 372 CV
- 3.0 TDI 204 CV, emissioni di CO2 pari a 159 grammi al chilometro
- Consumi ridotti fino al 22% con incremento delle prestazioni
- Sistema di recupero dell'energia di serie; 3.0 TDI anche con sistema Start & Stop
- Nuovo tiptronic a otto rapporti di serie, comando shift by wire
- Trazione integrale quattro di serie, differenziale sportivo a richiesta (di serie per la A8 4.2 TDI)



Nuova Audi A8



Nel tempo ai due otto cilindri si aggiungeranno dei sei e poi dovrebbe arrivare anche una versione **ibrida**, dedicata per lo più al mercato americano che ancora il diesel non lo digerisce non capendo che è molto più ecologico ed economico del complesso elettrico-benzina. Per quanto riguarda i prezzi, dovrebbero essere simili a quelli del modello che sostituisce. Egger, capo design di Audi Group la definisce una scultura con le ruote, Hatz capo motopropulsori sottolinea l'incredibile coppia del V8 diesel; Stadler, numero uno di Audi afferma che la nuova A8 è la reale dimostrazione della perfezione. A tutti e tre non si può dire che non abbiano ragione. In Italia, ne verranno commercializzate circa **1000 all'anno** secondo Michele Migliorini, responsabile marketing dei quattro anelli.



Bentornata Giulietta

Si chiama Giulietta e altro non è che la nuova Alfa 147. In vendita dalla prossima primavera, quando il marchio del Biscione festeggerà i cento anni di vita, porta al debutto una nuova piattaforma da cui nasceranno molte automobili del Gruppo Fiat. Lunga 435 centimetri, larga 180 e alta 146 centimetri, sigla di progetto 940, ha dimensioni davvero importanti se si considera che rispetto alla già grande Golf è più lunga di ben 15 centimetri. Rispetto alla concorrenza, VW Golf, Audi A3, la carrozzeria può essere solo a cinque porte per non andare a sottrarre clienti alla MiTo. Al lancio saranno disponibili 4 motori turbo, tutti omologati

Euro5 e con sistema "Start&Stop" per la riduzione dei consumi e delle emissioni: due benzina (1.4TB da 120 CV e 1.4TB MultiAir da 170 CV) e due turbodiesel (1.6 JTDM da 105 CV e 2.0 JTDM da 170 CV, entrambi appartenenti alla seconda generazione dei propulsori JTDM). A questi si aggiungerà il 1750 TBI da 235 CV abbinato all'allestimento Quadrifoglio Verde. Di serie: VDC (Vehicle Dynamic Control), DST (Dynamic Steering Torque), differenziale elettronico Q2, selettore Alfa DNA. Decisamente grande nelle dimensioni, la base meccanica della Giulietta dovrebbe servire in un futuro abbastanza ravvicinato, due anni, anche per una spider

e forse una coupé così da riprendere in pieno la tradizione Giulietta degli anni Sessanta. Da un punto di vista di stile colpisce la fiancata molto alta e la conseguente ridotta superficie vetrata. Tra gli optional sfiziosi si segnala un doppio tetto in cristallo e i cerchi in lega le cui forme ricordano quelle di una turbina.



Alfa Romeo Giulietta



13 centimetri in più di lunghezza rispetto alla 147

105 il minimo dei cavalli disponibili

235 il massimo dei cavalli disponibili



IN CITTÀ "ACCENDE" IL SUO LATO MIGLIORE



Ai raggi X - CHEVROLET SPARK

Fuori è small

Per capire che nel prossimo futuro ne vedremo sfrecciare parecchie per le nostre strade di Spark basta un colpo d'occhio. La linea è compatta e gradevole, le dimensioni sono l'ideale per chi abita in città ma allo stesso tempo permettono di offrire tanto spazio interno e non per niente la Spark è omologata cinque posti. Lunga 3,64 metri, alta 1,52 metri, la carrozzeria è caratterizzata da vistose nervature e parafranghi sporgenti che ne sottolineano il carattere aggressivo: il salto in avanti rispetto alla Matiz è notevole.

Dentro è large

Gli interni sono realizzati con materiali di buona qualità e lo spazio non manca soprattutto se si viaggia in quattro. La strumentazione è di ispirazione motociclistica con a sinistra un elemento rotondo che visualizza il tachimetro a lancetta e alcune spie, mentre a destra troviamo un elemento rettangolare con al centro un grande schermo digitale che visualizza contagiri, carburante residuo, ora e dati del computer di bordo. I portaoggetti sparsi per l'abitacolo, soprattutto nella parte anteriore, sono numerosi e capienti e l'ergonomia è molto curata, peccato manchi un appoggio per il piede sinistro quando non è impegnato con il pedale della frizione.

Ha un hi-fi da primato

La consolle centrale prevede la radio - dotata di lettore cd, uscite Aux e Usb - e il climatizzatore che può essere sia manuale sia automatico. Questo è uno tra i migliori impianti sul mercato. Ha un

flusso d'aria potente e una facile regolazione in più il compressore per l'aria fredda assorbe poca potenza. Attenzione se scegliete di acquistare la versione base, perché il climatizzatore non è previsto nemmeno a pagamento. La radio ha un'ottima resa acustica con una sintonizzazione delle stazioni rapida.

Scegliete: ha due motori Euro 5...

I motori sono un 1.0 da 68 cavalli e un 1.2 da 81 cavalli, entrambi possono essere scelti con la doppia alimentazione benzina/Gpl spendendo 2.000 euro in più. Entrambi sono omologati Euro5 e hanno ridotte emissioni di Co2 (119 g/km). La Spark 1.0 raggiunge i 154 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 15,5 secondi; la 1,2 litri è più brillante, raggiunge i 164 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 12,1 secondi.

...per due usi diversi

Chi usa l'auto prevalentemente in città può scegliere senza indugio l'1.0 che permette di risparmiare qualcosa, ma chi si spinge più di qualche volta in percorsi extraurbani non potrà rinunciare all'1.2 che offre maggiori doti di spunto in autostrada e soffre meno le salite. Agile con una buona visibilità e una immediata percezione degli ingombri la Spark piace per la leggerezza di tutti i comandi e per il notevole comfort anche nel traffico più caotico. Le carreggiate larghe, le ruote da 14 pollici e una taratura delle sospensioni ben sviluppata garantiscono una buona tenuta di strada e avvertono per tempo il guidatore se si è raggiunto il limite lasciando quindi ampi margini di manovra per eventuali correzioni. Tutto è sempre molto progressivo. In autostrada si mette in evidenza per la stabilità e per la ridotta sensibilità al vento. Un bel passo in avanti nel settore delle ultra compatte.





La base costa 8.950 euro

Il listino prevede 4 allestimenti: base, Plus, LS ed LT per un totale di 10 versioni con prezzi di 8.950 euro per la 1.0 base priva di aria condizionata e di 14.050 euro per la 1.2 LT EcoLogic benzina/gpl. L'allestimento l'LS comprende: cerchi da 14 pollici, paraurti e spoiler posteriore in tinta, fendinebbia e barre porta tutto, alzacristalli e specchietti elettrici, chiusura centralizzata con telecomando, computer di bordo, climatizzatore manuale e impianto audio con CD, presa aux universale per mp3 e comandi audio su volante. La differenza tra le versioni con il mille e il mille e due è di 400 euro.



Il confronto - SPARK VS MATIZ



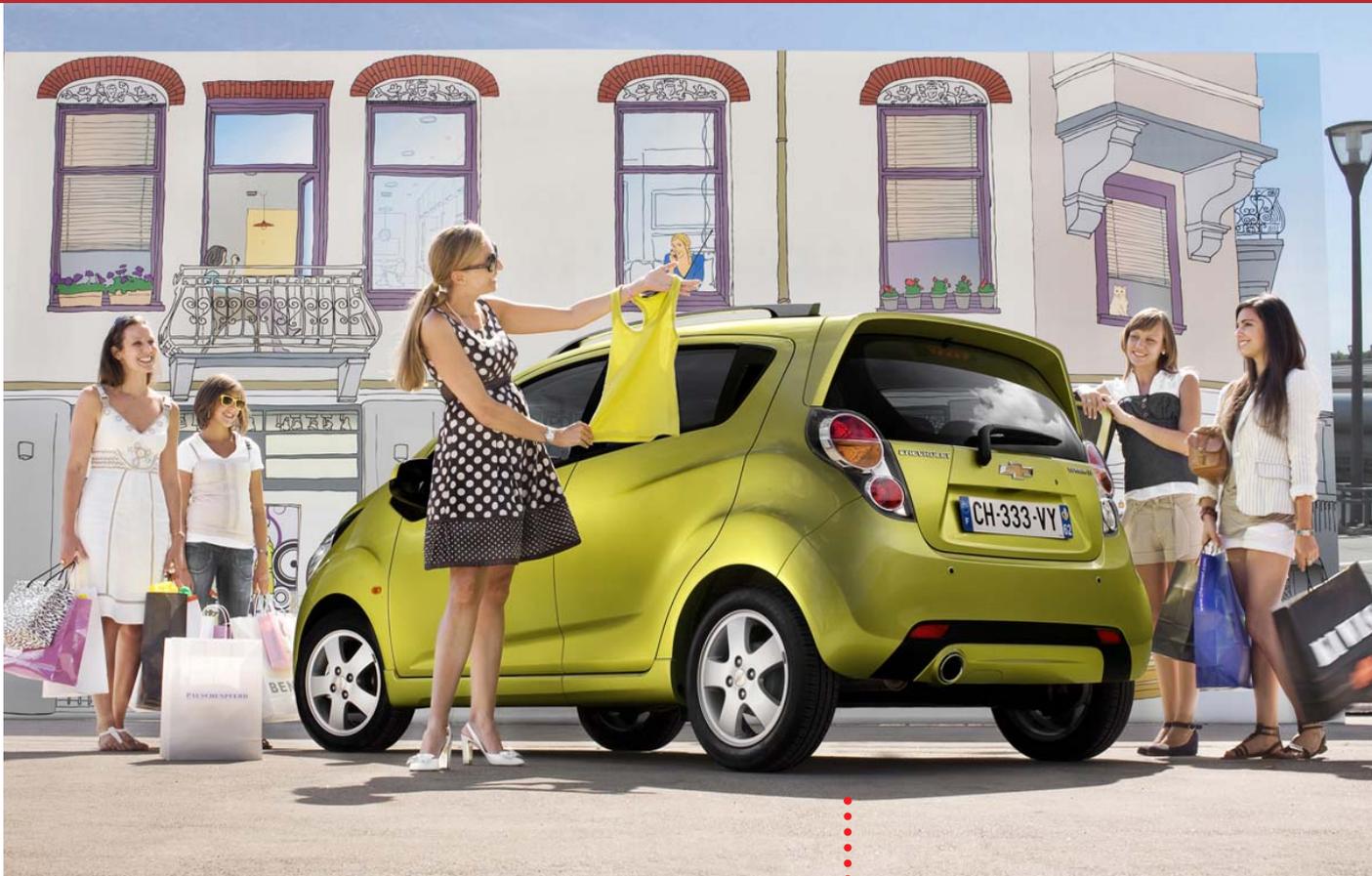
Più grande, ma "gira" meglio



Matiz rappresenta attualmente il 63,7% delle vendite Chevrolet in Italia, questo la dice lunga sull'importanza che avrà Spark per la marca americana. Non si tratta di un semplice restyling al quale, forse troppo spesso, ci hanno abituato le Case costruttrici, ma di una vera e propria rivoluzione. Le dimensioni esterne sono aumentate notevolmente: da 3,50 a 3,64 metri in lunghezza, da 1,50 a 1,60 metri in larghezza e da 1,50 a 1,52 metri in altezza. La capacità del bagagliaio è rimasta uguale con i sedili in posizione eretta (170 litri) mentre è diminuita con i sedili ribaltati (da 845 a 568 litri). La sicurezza attiva è passata dai soli airbag frontali della Matiz ai sei che la Spark offre di serie anche sull'allestimento base (airbag frontali, laterali e a tendina). La gamma motori presenta, per la Matiz, un 800 cc da 51 CV che consuma 5 litri ogni 100 km (CO₂ 119 g/km) e un 1.0 da 65,5 CV che consuma 5,6 litri ogni 100 km (CO₂ 133 g/km); entrambi sono omologati Euro4, entrambi sono a benzina e disponibili anche con la doppia alimentazione benzina/Gpl. La Spark, invece, viene proposta con un 1.0 da 68 CV e un 1.2 da 81 CV; entrambi sono a benzina ma disponibili anche con la doppia alimentazione benzina/Gpl, omologati Euro5 e hanno un consumo di 5,1 litri ogni 100 km (CO₂ 119 g/km). Importante sottolineare, per una city car, che il raggio minimo di sterzata è passato dai 9,2 metri della Matiz ai 5 metri della Spark. La versione base di Matiz ha un prezzo chiavi in mano di euro 6.420 mentre la Spark parte da euro 8.950². I due modelli convivranno fino a giugno 2010, dopodiché Matiz si godrà la meritata pensione.

¹ I dati sono quelli forniti da Chevrolet e fanno riferimento ai modelli 0.8 Smile e 1.0 Energy per Matiz, 1.0 e 1.2 Spark. A seconda degli allestimenti alcuni dati potrebbero essere leggermente differenti.

² I presenti prezzi non tengono conto degli incentivi rottamazione e Gpl.



James Trucksis
direttore GM
Global
Mini Car

“Per essere “cool” oggi contano funzionalità ed ecologia”

Un giro in auto sulla strada panoramica che da Glyfada (la Beverly Hills di Atene) porta verso sud è stata l'occasione ideale per un confronto con James Trucksis, direttore del settore mini car di General Motors. Per Trucksis la Spark rappresenta un vero punto di svolta perché è stata costruita in funzione delle nuove esigenze dei clienti. Secondo Trucksis il mondo dell'auto è fortemente cambiato negli ultimi anni. I desideri dei giovani sono mutati: mentre la sua generazione sognava una Mustang o una Ferrari, la generazione dei suoi figli (18 e 21 anni) guarda alla funzionalità, a quanto consuma e quanto inquina. Il design rimane importante, ma non è più vero l'assioma per il quale se hai una macchina piccola non vieni considerato mentre se usi una sportiva sei cool. Così si infervora parlando delle prestazioni e si domanda a cosa serve un'auto che fa i 300 km/h se poi quando la usiamo possiamo, nella migliore delle ipotesi, raggiungere solamente i 130 km/h? Da questo incontro si evince che un altro manager importante del mondo dell'auto vede in atto una trasformazione. Fino a pochi anni fa la domanda ricorrente “era quanto fa” oggi questa viene considerata sempre da meno persone. Molti puntano sul design, sulla funzionalità. L'automobile tutta prestazioni o iper tecnologica sembra relegata a una minoranza, o a una specie in via di estinzione. La scintilla ha acceso un fuoco che potrebbe davvero cambiare il mondo dell'auto e far trovare molte Case impreparate. Non è però questo il caso di Chevrolet che con i suoi prodotti semplici ma ricchi di contenuti, con un prezzo interessante, è oggi sicuramente in una posizione vantaggiosa.



Jay Cooney
vicepresidente
Corporate Affairs
GM Daewo

“L'Oriente un'opportunità”

Cosa significa per un occidentale lavorare in un Paese asiatico? La domanda sorge spontanea conoscendo la storia di Jay Cooney. E trova piena giustificazione considerando quanto l'Oriente sia diventato un mercato fondamentale per l'automobile del XXI secolo. Si pensi alla Cina. Jay Cooney prima di andare in Corea del Sud aveva già lavorato a Singapore e a Shanghai. L'oriente lo definisce stimolante, nel quale si vive bene, basta avere lo spirito giusto ed essere aperti ai cambiamenti. “Per quanto riguarda la lingua, questo rappresenta un problema - continua Cooney - perché mentre i cinesi utilizzano la nostra stessa struttura per comporre una frase, il coreano è completamente diverso e molto più difficile. Ci sono molte stranezze per noi occidentali, come i bar che aprono ad orari assurdi o i voli che partono alle 2 o alle 3 del mattino ma una volta fatta l'abitudine tutto sembra normale”.



“Jules è più veloce di Vettel”

Theophile Gouzin,
ingegnere di pista
di Bianchi

“Non pensavo tanto al fatto di guidare una F.1, ma di guidare una Ferrari”

Jules Bianchi

“Laddio di Kimi? E' un momento triste per la F.1”

Giancarlo Fisichella

“Raikkonen?

Se un pilota sa guidare in F.1, è in grado di farlo anche nei rally”

Sébastien Loeb

“Il ritorno di Schumi? Sarebbe magico. Ma se fossi in lui io non lo farei”

Bernie Ecclestone

“Vorrei che la MotoGP tornasse ai 1000 cc

di cilindrata e che eliminasse

il 70 per cento dell'elettronica”

Valentino Rossi

“Una possibilità per il futuro è far correre la Dakar parte in Africa parte in America del Sud”

Etienne Lavigne,
direttore
della gara

(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



PEUGEOT FINANZIARIA

EVO Corse
FONDMETAL

Miss Italia racing



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

Il graffio di Baffi

Caro Babbo Natale...

DALLA LOTUS CHIEDONO
2 PILOTI E DALLA USF1
2 MONOPOSTO.



BAFFI