

Italiaracing  
.net

n. 66 - 14 dicembre 2009

# MAGAZINE

**Schumacher**

**Torna in F.1 a 41 anni  
con la Mercedes Gp.**

**Montezemolo lo snobba**

**Ecclestone lo applaude. E voi...**

# Lo rivolete?

# La foto della settimana

## Alessandro il grande

Alex Zanardi non lo si tiene. Mai.

Giovedì scorso a Monza è salito su una Bmw HP2 Sport bicilindrica boxer da 133 cv, appositamente modificata nei comandi per consentirgli di azionare anche il cambio con le mani.

Sotto le protesi alle gambe aveva due sostegni che gli permettevano di "piegare", ed al primo giro era già a tutto gas, raggiungendo i 260 all'ora in rettilineo.

"Io in pista ho un interruttore, o non vado o vado al massimo. La sensazione del vento addosso

è stata bellissima, ma il piacere è anche quello di sapersi emozionare, a 43 anni e dopo una vita come la mia".

Un grande. Anzi:  
il più grande.



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

di **Stefano Semeraro**

Ma perché i grandi campioni, a volte, hanno voglia di rovinare tutto? Di spezzare l'incanto, di sporcarsi il vestito per un eccesso di vanità, per un calcolo mal fatto? Di cambiare, in peggio, un finale perfetto e già scritto? Michael Schumacher è stato uno dei due o tre piloti più grandi della storia, ha vinto sette titoli mondiali, cinque con la Ferrari. Ha 41 anni, apparentemente una vita piena e felice. Perché deve guastare tutto tornando a correre? Quando smise, nel 2006, nessuno gliel'aveva chiesto. Ha tolto lui le mani dal volante. Quando da Maranello quest'anno gli è stato chiesto il favore di sostituire Massa, ha fatto una prima figuraccia, tenendo tutti sulla corda fino all'ultimo e svelando poi gli acciacchi dovuti all'età e a una lunga, logorante carriera, e costringendo la Ferrari a trovare una soluzione di ripiego. Schumi è un mito, intoccabile nella memoria dei suoi trionfi. Se tornerà a correre con la Mercedes si troverà addosso gli occhi impietosi della critica. Pronti a crocifiggerlo al primo testacoda, al primo sorpasso incassato. Le macchine con cui si correrà nel 2010 sono ben diverse dalla sua ultima F.1, i suoi riflessi saranno quelli di un ultraquarantenne, i suoi pensieri quelli di un padre. Quando l'anno scorso ha provato a fare da consigliere in pista a Raikkonen, ha sbagliato la scelta delle gomme. Non il massimo, in fatto di lucidità. La Ferrari era la sua fortezza, la Mercedes un regno tutto da conquistare. Difficilmente potrà aggiungere un capitolo alla propria leggenda. Facilissimamente potrà intaccarla. Senza contare che per tutti i tifosi della Rossa, per tutti i fan cui fino all'altro ieri aveva ripetuto "sarò ferrarista per sempre", si trasformerà all'istante in un traditore. Certo, gli è venuta la voglia, il prurito, di vincere anche con una monoposto di casa sua. Ma già in Germania qualcuno ha iniziato ad alzare il sopracciglio. La Mercedes GP pare voglia sottoporlo ad un check-up completo, il suo medico di fiducia, Johannes Peil, ancora non gli ha dato il nullaosta. Ed Erich Klemm, il capo del consiglio di fabbrica della Daimler-Mercedes, davanti alla prospettiva di uno stipendio da favola (10 milioni di euro) ha già dichiarato che "In momenti nei quali nelle nostre fabbriche si rigira tre volte un centesimo, una decisione del genere sarebbe difficile da capire". Come ben sa Bjorn Borg, e come Tiger Woods ha imparato in due giorni, a sfregiare il ricordo di anni di trionfi basta un solo passo falso, un piccolo peccato di orgoglio. Ripensaci, Michelino.

# Ripensaci Michelino



di Max Pachora

Era ora. Ci era mancato. Tantissimo. Se n'era andato da sconfitto, battuto dal pivello Alonso, un'uscita di scena non degna del suo talento. Se Michael Schumacher sarà davvero al via della F.1 2010 bisognerà solo battergli le mani. Per il coraggio e la passione che dimostrerà rimettendosi in gioco, di tentare una ultima grande sfida. Un coraggio che hanno solo i fuoriclasse veri. Come Mohammed Ali, come Michael Jordan, capaci di ritornare e dimostrare ancora al mondo di che pasta sono fatti i Grandi. La fame di competizione lo consumava, ma solo la prospettiva di conquistare un nuovo mondiale può sfamare un cannibale come lui. La sua rentrée, fra l'altro, sarebbe un tonico, un balsamo vitale per un Circus sempre più sfiatato, in crisi di mezzi e di uomini. Una F.1 che ha solo due veri campioni, Hamilton e Alonso, che sta subendo un'emorragia di costruttori e che si appresta ad imbarcare nuovi marchi e nuovi nomi: quasi tutti senza fascino. "Sarei andato a Monza solo per vedere lui, se ci fosse stato il suo rientro a settembre", ha dichiarato Gerhard Berger, e Bernie Ecclestone, uno che di sport-business ne sa parecchio, sta facendo un tifo sfegatato: "Spero che stavolta vada in porto". I tifosi della Ferrari magari storceranno un po' il naso (soprattutto Montezemolo, che ha minimizzato: "E' un caro amico, ma da noi collaudava macchine stradali"), ma davanti a sfide del genere bisogna inchinarsi. Chi non pagherebbe il biglietto per vedere finalmente in pista, uno contro l'altro, e su macchine stracompetitive, i Tre Tenori Hamilton, Alonso e Schumacher? Michael, come del resto Valentino Rossi nelle moto, vuole correre anche per dimostrare di essere capace di vincere su tre monoposto diverse. Dopo Benetton e Ferrari, la Mercedes, la Casa più prestigiosa del suo Paese, che in F.1 ora ci mette la propria faccia e il proprio nome dopo 50 anni. Sarebbe un capolavoro alla Fangio. "Da un suo ritorno la F.1 non può che avere vantaggi", ha fatto sapere il suo vecchio patron Eddie Jordan. Gli unici ad avere paura di Michael III, imperatore di Germania, sono i suoi colleghi. Che speravano di esserselo tolti dai... pedali, e che ora rischiano di farsi sverniciare da un talento senza età. "Come compagno di squadra mi piacerebbe molto", ha buttato lì Nico Rosberg "Non però dietro di lui. Non sono certamente un numero 2". Il problema è che di essere un numero 1 bisogna dimostrarlo in pista, non a parole. Fregandosene dell'opinione comune e delle gerarchie. Come ha sempre fatto, e come minaccia di tornare a fare, il mago di Kerpen. Giù il piede, Schumi.

# Giù il piede Schumi

# Piccolo è bello



*Ecco le prime foto ufficiali  
arrivate dal team Lotus.*

*Da sinistra: Kovalainen,  
Fernandes, Trulli e Fauzy*

## Massimo Costa

Tredici anni di F.1 sulle spalle, 219 presenze, 51.499 km percorsi. Pilota di grandi Case come Renault e Toyota. Una vittoria a Monte Carlo, quattro pole. Ce ne sarebbe abbastanza per dire basta alla F.1. Per dedicarsi ad altro, cercare nuove avventure, come la Nascar per esempio. Ma Jarno Trulli ama le monoposto. Ama la F.1. Ed è orgoglioso. Per questo ha deciso di ricominciare da capo, con un team che ancora si sta formando giorno dopo giorno: la Lotus. A convincerlo, Mike Gascoyne e la possibilità di disporre di parte del personale che lo accompagnò negli ultimi anni trascorsi in Toyota, uomini che sono rimasti senza lavoro. Così, a 35 anni, Trulli ha deciso di rimboccarsi le maniche e di tornare a vivere la F.1 dall'angolo ottico par-



icolare di un piccolo team. Come nel 1997 quando debuttò con la Minardi passando poi alla Prost: "Il nostro obiettivo

per il 2010 deve essere molto realistico. Dobbiamo provare a noi stessi quale valore possiamo esprimere e guadagnarci sul campo la stima e il rispetto dei nostri avversari. Il sistema di punteggio è cambiato, verranno premiati i primi dieci, così spero che potremmo fare progressi gara dopo gara e per l'ultima prova di Abu Dhabi poter lottare per conquistare i primi punti". Trulli sa che non avrà vita facile, così come ne è conoscenza il suo nuovo compagno di squadra, Heikki Kovalainen. Rimasto tagliato fuori dai grandi team dopo aver deluso nelle due stagioni trascorse con la McLaren, il finlandese ha trovato "casa" alla Lotus. Un buon modo per riavvolgere il nastro e ripartire. Una nota di merito va comunque ascritta al team di Tony Fernandes per aver ingaggiato due piloti di qualità.







# Di Grassi finalmente

Massimo Costa

Era dalla fine del 2007, da quando si era piazzato al secondo posto nella GP2 battuto da Timo Glock, che Lucas Di Grassi bussava costantemente alla porta del mondiale F.1. Ci aveva provato attraverso la Renault, poi con la Honda, ma alla fine si ritrovava sempre in GP2. Dove si è mantenuto sempre su altissimi livelli terminando terzo sia nel 2008 sia quest'anno. Ma finalmente, c'è stata un'accelerazione nel suo progetto F.1. Grazie all'arrivo delle nuove squadre e all'allargamento del campo partenti, si sono creati più sedili disponibili. Di Grassi si è subito avvicinato alla Manor di John Booth, con la quale aveva corso nella F.3 Euro Series nel 2005 vincendo anche la classica internazionale di Macao nella quale battè dopo una lunga lotta Robert Kubica. L'accordo con Manor/Virgin sarà annunciato mentre queste pagine stanno per andare online. Con l'arrivo di Di Grassi, salgono a quattro i brasiliani presenti nel mondiale 2010: con lui, Felipe Massa, Rubens Barrichello e Bruno Senna. Due piloti molto esperti e due debuttanti assoluti. Di Grassi in seno al team di John Booth avrà come compagno Glock, il tedesco ex Toyota che lo aveva battuto nel 2007 in GP2 in un confronto lungo ed estenuante conclusosi all'ultima gara di Valencia. Per Glock sarà il terzo anno di F.1 e sarà un valido appoggio per il rookie Di Grassi. Per entrambi però, l'incognita di una squadra assolutamente nuova e il cui staff non è ancora stato annunciato.

## Di Grassi 11-8-1984

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

## Quattro i brasiliani in F.1

Rubens Barrichello  
Lucas Di Grassi  
Felipe Massa  
Bruno Senna



# Mistero Renault



### **Mercedes GP**

Nico Rosberg — Nick Heidfeld (?) – Michael Schumacher (?)

### **Red Bull-Renault**

Sebastian Vettel — Mark Webber

### **McLaren-Mercedes**

Jenson Button — Lewis Hamilton

### **Ferrari**

Felipe Massa — Fernando Alonso

### **Williams-Cosworth**

Rubens Barrichello — Nico Hulkenberg

### **Renault**

Robert Kubica — Kamui Kobayashi (?) – Romain Grosjean (?)

### **Force India-Mercedes**

Vitantonio Liuzzi — Adrian Sutil

### **Toro Rosso-Ferrari**

Sebastien Buemi — Jaime Alguersuari (?)

### **Campos Meta Dallara-Cosworth**

Bruno Senna — Vitaly Petrov (?) – Pastor Maldonado (?)

### **Lotus-Cosworth**

Jarno Trulli — Heikki Kovalainen

### **Manor/Virgin-Cosworth**

Timo Glock — Lucas Di Grassi

### **Sauber-Ferrari**

Giancarlo Fisichella (?) – Kamui Kobayashi (?) – Nick Heidfeld (?)

### **USF1-Cosworth**

TBA – TBA

#### **Massimo Costa**

Definiti i team Lotus e Manor/Virgin, rimangono ancora diversi punti interrogativi per completare lo schema del mercato piloti F.1 2010. Prima di tutto, c'è da sciogliere il grande quesito che coinvolge il team campione in carica della Mercedes GP ex Brawn. Arriverà veramente Michael Schumacher? In caso affermativo, a rimetterci sarà Nick Heidfeld il quale potrebbe tornare a Hinwil, presso Sauber, ex BMW. Altro punto di domanda coinvolge la Renault, la cui situazione è divenuta misteriosa. Anche se non hanno trovato conferme ufficiali, pare che il team di Enstone sia stato ceduto a un compratore esterno, o la Prodrive di David Richards o a Gerard Lopes, uomo di

affari lussemburghese. Robert Kubica potrebbe anche non accettare di correre per un team che non ha più alle spalle l'apporto diretto della Renault, creando quindi ulteriore caos in questo folle mercato. Kubica potrebbe sorprendere tutti e finire alla Mercedes GP Renault, o chi per essa, dovrà poi scegliere il secondo pilota. In pole sembrava esserci Kamui Kobayashi, mentre non si conosce il destino di Romain Grosjean. Si era fatto avanti anche Franck Montagny. La Toro Rosso è alla ricerca di un buon pilota ma in grado di portare una buona dose di budget attraverso sponsor. Il team di Faenza dovrà costruirsi in casa la vettura non potendo più usufruire per regolamento del supporto tecnologico Red Bull e dunque le spese saliranno alle stelle.

Jaime Alguersuari non è stato ancora confermato proprio per questo motivo. Se garantirà l'appoggio della Repsol potrà rimanere. Le ultime notizie lo danno ormai per certo. Ma i tempi lunghi per comunicare l'avenuto accordo fanno pensare che ci sia in ballo qualche altra trattativa. Campos Meta 1 tarda ad annunciare il compagno di Bruno Senna, ma dovrebbe essere una scelta tra Vitaly Petrov e Pastor Maldonado. Potrebbe entrare in lizza Pedro De La Rosa se troverà appoggi da sponsor spagnoli. Sauber riceverebbe via Ferrari Giancarlo Fisichella, per il secondo si attende di vedere come si muovono pedine importanti che finirebbero per liberare Kobayashi o Heidfeld. C'è invece sempre nebbia dalle parti della USF1.



# Punti caldi

Carlo Baffi

Nel 2010 la F.1 avrà un nuovo sistema di punteggio. E' questa una delle novità più detonanti introdotte dal primo Consiglio Mondiale FIA dell'era Jean Todt. Un cambiamento notevole se si pensa che mai prima d'ora il vincitore aveva potuto beneficiare di 25 punti, seguito da ben altri 9 classificati. Nel 1950, anno di nascita del mondiale di F.1, venivano premiati soltanto i primi 5, partendo dagli 8 punti del vincitore, per scendere a 6, 4, 3 e 2. Un solo punto, era invece attribuito all'autore del giro più veloce. I piloti potevano alternarsi alla guida della stessa vettura, facendo sì che i punti acquisiti venissero poi divisi. La classifica finale del campionato, veniva stilata sulla base dei 4 migliori risultati di ciascun concorrente. Un numero che aumentò fino a 6, con l'allungarsi del calendario. Nel 1960 scomparve il punto per il giro più rapido, "dirottato" sul sesto pilota giunto al traguardo. Un'altra sostanziale modifica fu introdotta l'anno dopo, quando i punti del vincitore salirono da 8 a 9, mentre si continuarono a conteggiare i 5 o 6 migliori piazzamen-

ti. Nel 1967, si adottò una formula diversa, in base alla quale il campionato venne diviso in due parti, con un numero di risultati validi inferiore di due prove rispetto al totale disputato. Dopo oltre vent'anni senza alcuna variazione, nel 1990 il campionato venne unificato e le prove da conteggiare vennero fissate in 11. Nella stagione successiva, tutte i GP corsero divennero validi ai fini della graduatoria finale e per il gradino più alto del podio vennero messi in palio ben 10 punti. Regolamento che rimase immutato per oltre un decennio, ovvero sino al 2002, stagione in cui la zona punti venne allargata sino all'ottavo classificato. L'anno scorso, a pochi settimane dal semaforo verde di Melbourne, il Consiglio Federale cercò di introdurre un nuovo regolamento, in base al quale i punti non sarebbero cambiati, ma il titolo iridato sarebbe stato assegnato a colui che avrebbe ottenuto il maggior numero di vittorie. Una proposta estrema, caldeggiata da Bernie Ecclestone che in un primo tempo lanciò l'idea delle medaglie, come alle Olimpiadi. Ma la levata di scudi generale da parte dei team, fece ritirare e rinviare il tutto al 2010. Oggi però, s'è cambiato ancora.

## DAL 1950 AL 1959

A punti solo i primi 5 (8-6-4-3-2) e 1 punto all'autore del giro più veloce.

## 1960

A punti i primi 6 classificati (8-6-4-3-2-1).

## DAL 1961 AL 1990

La vittoria vale 9 punti.

## DAL 1991 AL 2002

I punti del vincitore salgono a 10.

## DAL 2003 AL 2009

A punti i primi 8 classificati.

## DAL 2010

La vittoria vale 25 punti e vanno a punti i primi 10 classificati. (25-20-15-10-8-6-4-3-2-1).

# Pilota Italiaracing 2009



**I dieci nomi  
selezionati**

Stefano Bizzarri  
Andrea Caldarelli  
Sergio Campana  
Alberto Cerqui  
David Fumanelli  
Daniel Mancinelli  
Federico Scionti  
Giovanni Venturini  
Daniel Zampieri  
Marco Zipoli

## La giuria

Antonio Caruccio (Italiaracing)

Roberto Chinchero (Autosprint, Autosport Japan)

Marco Cortesi (Italiaracing, Autosprint, Nuvolari TV)

Massimo Costa (Italiaracing e Autosprint)

Valerio Faccini (Italiaracing e Autosprint)

Dario Lucchese (Italiaracing e Autosprint)

Claudio Pilia (Italiaracing)

Enrico Rosi Cappellani (Autosprint)

## I precedenti

### vincitori

2008 – Mirko Bortolotti

2007 – Edoardo Mortara

2006 – Edoardo Piscopo

2005 – Davide Rigon

2004 – Ronnie Quintarelli





**30-3-1990**

**2009: 3° European F3 Open**

**2008: F.3 spagnola**

**2008: 24° F.Renault Italia**

**2007: F.Renault Italia**





# STEFANO BIZZARRI

Una vittoria, cinque podi, il terzo posto finale nella European F3 Open. Stagione quasi perfetta quella di Bizzarri nella European F3 Open. E' cresciuto molto negli ultimi dodici mesi ed ha dimostrato di poter stare con i migliori della categoria. Sarebbe bello poterlo vedere in una categoria maggiore.

# ANDREA CALDARELLI

14-2-1990

2009: 14° F.3 Euro Series

2008: 3° Eurocup F.Renault

2008: 3° WEC F.Renault

2007: 12° F.Renault Italia

2007: 24° Eurocup F.Renault

2006: 14° F.Renault Italia

2005: 4° F.Azzurra



Uno dei nostri migliori prodotti del vivaio, quest'anno ha vissuto momenti difficili al debutto nella F.3 Euro Series, con un team spesso non all'altezza della situazione. Quando le cose sono migliorate, Caldarelli si è fatto valere finendo anche sul podio o in prima fila. Il pescarese ha però perso il supporto decisivo del Toyota Driver Program, bloccato dalla Casa madre.



# SERGIO CAMPANA

5-6-1986

2009: 4° F.3 Italia

2008: 5° F.Renault Italia

2008: 26° Eurocup F.Renault

2007: 31° F.Renault Italia



**Una stagione tirata, un'annata nella quale ha lottato nella F.3 Italia, categoria che lo ha visto al debutto. Nonostante non sia un ragazzino, Campana è un pilota abile, approdato nel mondo delle monoposto con un certo ritardo rispetto alla media attuale. Ma l'emiliano ha buone capacità che ha evidenziato nel 2008 in F.Renault e ora nella F.3 nazionale.**

# ALBERTO CERQUI

20-6-1992

2009: 1° F.Azzurra



**Primo anno di monoposto e subito ha fatto centro conquistando il titolo della Formula Azzurra. Cerqui si è immediatamente proposto al vertice della serie guadagnandosi il passaggio alla F.3 Italia per il 2010. E' un pilota intelligente e meticoloso, oltre che veloce. Rappresenta il futuro del nostro automobilismo.**





# DAVID FUMANELLI

21-4-1992

2009: 8° European F3 Open

2008: 25° F.Renault Italia





**Vincere due gare della European F3 Open a 17 anni non è da tutti. Oggetto misterioso del nostro automobilismo, vittima di un serio incidente lo scorso anno in F.3 dopo un affrettato debutto in tale categoria, Fumanelli è cresciuto tanto nel corso della stagione arrivando a conquistare due successi nel finale di campionato. Un giovane da tenere sicuramente d'occhio per il futuro.**

# DANIEL MANCINELLI



**23-7-1988**

**2009: 1° F.Renault Italia**

**2009: 19° Eurocup F.Renault**

**2008: 13° F.Master**

**2008: 15° F.Renault Italia**

**2007: 16° F.Renault Italia**



**È il primo italiano ad aver vinto la F.Renault nazionale dopo ben dieci campionati. Mancinelli, pur non essendo più giovanissimo, ha saputo farsi valere dimostrando grande caparbietà e lucidità. Un ragazzo che merita la nostra attenzione e un palcoscenico internazionale per il prossimo anno.**



# FEDERICO SCIONTI

9-9-1992

2009: 8° F.Renault Italia

2009: 21° Eurocup F.Renault

2008: 2° 2000 Light

**E' stato uno dei migliori volti nuovi nazionali. Il romano ha affrontato la F.Renault Italia proponendosi subito come uno dei primi attori, divenendo anche il più giovane pilota della storia della categoria ad aver vinto una gara. Benché ancora acerbo, è cresciuto con tenacia fino a essere protagonista nella tappa finale della Eurocup ad Alcaniz.**



# GIOVANNI VENTURINI

9-11-1991

2009: 2° F.Renault Suisse

2009: 3° F.Renault Italia



Al primo anno di monoposto, il 18enne vicentino ha saputo cogliere nei campionati di F.Renault italiana e svizzera 21 podi su un totale di 26 corse disputate. Un numero impressionante per un rookie. Venturini ha dimostrato di essere un attaccante e un ottimo “sorpassatore”, ma anche di saper usare il cervello. E' un ragazzo in crescita e non potrà che migliorarsi.







# DANIEL ZAMPIERI

22-5-1990

Ha compiuto un salto di qualità enorme in pochi mesi. Un po' disordinato e arruffone, incostante, nei suoi anni di F.Renault, Zampieri da quando è salito sulla monoposto di F.3 della BVM Target ha cambiato registro. Qualche errore non è mancato, ma il suo talento si è finalmente espresso nella sua completezza. Ora lo attendono categorie superiori dove potrà ben figurare ma dovrà curare con migliore attenzione la cura della parte fisica.

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: F.Renault Italia

2006: Eurocup F.Renault

# MARCO ZIPOLI

16-6-1990

2009: 2° F.3 Italia

2008: 6° F.3 Italia

2007: 2° F.Azzurra



**Secondo nella F3 Italia, il 19enne pilota ligure si è espresso ad altissimo livello riuscendo a essere competitivo con regolarità nonostante abbia corso con tre diversi team. Si è rivelato il più serio avversario di Zampieri per la conquista del titolo nazionale. Zipoli si è ben comportato nel test con la Ferrari di F1 anche se non ha potuto sfruttare le gomme soft per un testacoda nel giro di lancio.**



# Il Belgio torn

**Il Belgian National Team al completo.  
Da sinistra: il rallyista Thierry Neuville,  
Benjamin Bailly, Jérôme D'Ambrosio,  
Laurens Vanthoor e Bertrand Baguette**



## Baguette, D'Ambrosio e Vanthoor fanno sognare il Belgio, da 15 anni senza piloti in F.1

Alfredo Filippone

Basta vedere quanti giornalisti e troupe TV si sono spostati a Jerez al seguito di Bertrand Baguette nei recenti test di F.1, per capire quanto sia grande in Belgio la smania per riportare un pilota di casa nella massima formula. Ed interrompere un digiuno che dura da quando Bertrand Gachot concluse la sua avventura ad Adelaide nel 1995. Quindici lunghi anni che sono troppi per un paese forse piccolo, ma che vanta una lunga e ricca tradizione motoristica, ha sfornato piloti come Ickx, Boutsen, Mairesse, Gendebien o Frère, e ospita un tempio della velocità come Spa-Francorchamps. Ma che ha perso posizioni nella geo-politica di una F.1 sempre più globalizzata e aperta al denaro delle nazioni emergenti. Ultimamente, però, qualcosa sta cambiando: di colpo, nell'anticamera della F.1 sono comparsi non uno, ma tre aspiranti (Baguette, D'Ambrosio e Vanthoor) e nei media e nell'ambiente corsaiolo si avverte che qualcosa si sta muovendo per cercare di mobilitare fondi, sforzi e contatti. E' quanto è tornato a fare anche l'autorità sportiva, il RACB, rilanciando un programma di selezione, formazione e sostegno dei giovani talenti, tutti inquadrati nel Belgian National Team che ha Marc Duez come coach che ha puntato tutto su cinque elementi: Baguette, D'Ambrosio, Vanthoor, oltre al rallyista Neuville e all'ultima scoperta, il ventenne Bailly, vincitore dell'Euro F.Academy quest'anno e avviato verso la F.3 o la F.2.

Guardando all'oggi, i papabili per la F.1 sono tre: Baguette, Vanthoor e D'Ambrosio, guarda caso un vallone, un fiammingo e un brusselese, tanto per garantire la par condicio più perfetta fra le tre regioni del regno. Ma chi dei tre può davvero farcela?

Bertrand Baguette, 23 anni, da Verviers (a un tiro di schioppo da Spa), sembra essere risorto in questi ultimi mesi: vincendo alla grande la World Series di quest'anno, ha cancellato le due opache stagioni precedenti, conquistandosi un doppio test in F.1 con Renault e BMW Sauber, che hanno apprezzato il suo modo di lavorare. Ragazzo serio, fattosi avanti grazie alla determinazione sua e della variopinta lobby di provincia, fatta di parenti e amici, che lo sostiene da sempre, Baguette è maturato molto, ma se vuole entrare nel giro che conta dovrà anche costruirsi un'immagine che al momento non ha. Su questo ci sta quindi lavorando l'italiano Manfredi Ravetto che sta lavorando sodo per lui.

segue ▶

# ma a sognare



## 22 i belgi in F.1

Johnny Claes	25 GP (1950-55)
Jacques Swaters	8 GP (1951-54)
André Pilette	14 GP – 2 punti (1951-64)
Paul Frère	11 GP – 11 punti – 1 podio (1952-56)
Charles de Tornaco	4 GP (1952-53)
Arthur Legat	2 GP (1952-53)
Georges Berger	2 GP (1952-54)
André Milhoux	1 GP (1956)
Olivier Gendebien	15 GP – 18 punti – 2 podi (1956-1961)
Christian Goethals	1 GP (1958)
Alain de Changy	1 GP (1959)
Lucien Bianchi	20 GP – 6 punti – 1 podio (1959-68)
Willy Mairesse	14 GP – 7 punti – 1 podio (1960-65)
Jacky Ickx	122 GP – 8 vittorie – 181 punti – 13 pole – 14 gpv (1967-79)
Teddy Pilette	4 GP (1974-77)
Patrick Nève	14 GP (1976-78)
Bernard de Dryver	2 GP (1977-78)
Thierry Boutsen	164 GP – 3 vittorie – 132 punti – 1 pole – 1 gpv (1983-93)
Bertrand Gachot	83 GP – 5 punti – 1 gpv (1989-1995)
Eric Van de Poele	29 GP (1991-92)
Philippe Adams	2 GP (1994)
Bas Leinders	17 GP da 3° pilota (2004)



In alto Thierry Boutsen: l'ultimo belga vincitore di una GP F.1. Sopra, D'Ambrosio, sotto, Vanthoor



**Sotto, Paul Frere con Enzo Ferrari. A destra, Gendebien e Bianchi**



Un problema, quello del "personaggio", che Jérôme D'Ambrosio non deve porsi: il 24enne brussellese (i cui nonni emigrarono dal Lazio) ha il fisico, la personalità estroversa e la facilità di comunicazione, in varie lingue, che cerca qualsiasi sponsor. Inoltre, può contare sui fondi quasi illimitati della Gravity, la società di management creata per passione da tre ricchi brokers lussemburghesi, tra cui Gerard Lopez, che guida una cordata vogliosa di rilevare il team F.1 della Renault. Al primo campione della F. International Master (nel 2007) manca soltanto qualche vittoria pesante in GP2, dove ha militato per due anni, sfiorando spesso il successo (11 podi tra Europa e Asia) e facendo spesso meglio del suo compagno in Dams, Kamui Kobayashi, già autore di un rimarcato debutto in F.1. Jérôme ci riprova in GP2 nel 2010, col team Racing Engineering, e sa che sarà la stagione della verità.

Ultimo arrivato, in ordine cronologico, Laurens Vanthoor, 18enne di Hasselt (a pochi km da Zolder), che ha dominato la F.3 tedesca e che molti vedono come il più promettente dei tre, anche se è atteso alla riconferma. Dalla sua, il giovanissimo Laurens, ha il fatto di essere nato nelle Fiandre, la regione più ricca del paese, che ha sfornato decine di grandi ciclisti, ma non ha mai avuto un pilota in F.1, se si esclude Bas Leinders, che però ha solo fatto il tester del venerdì per la Minardi nel 2004. E se la F.1 può essere usata come vetrina per affermare l'identità fiamminga, Vanthoor ha una bella carta da giocare. Divenuto pilota Volkswagen, il giovane belga sarà impegnato nella F.3 Euro Series col team Signature.

## Una storia ricca di ferraristi

Sono ben 22 i piloti belgi che hanno corso in F.1 e la lista contiene nomi e storie importanti. Il primissimo, sin dalla creazione del Mondiale, è Johnny Claes, personaggio molto amato in patria, morto precocemente per la tubercolosi. Sempre negli anni '50, fra i tanti gentleman-driver comparsi in un'epoca in cui il Belgio era un paese ricchissimo ed ebbe addirittura due scuderie in F.1, l'Ecurie nationale belge e l'Ecurie Francorchamps, spiccano i nomi di Jacques Swaters, uno dei pochi amici di Enzo Ferrari, diventato poi importatore del Cavallino, e di André Pilette, figlio di Theodore, primo belga a correre la 500 miglia di Indianapolis. Paul Frère, l'indimenticato giornalista-pilota recentemente scomparso, è il primo a salire sul podio (2° a Spa nel 1956 su Ferrari), exploit poi eguagliato da un'altro grande ferrarista, Olivier Gendebien, noto soprattutto per i suoi quattro successi a Le Mans.

A cavallo fra i '50 e i '60, compaiono sulla scena due giovani e promettenti talenti, purtroppo vittime entrambi di un tragico destino: Lucien Bianchi e

Willy Mairesse. Il primo è milanese di nascita, ma si trasferisce bambino in Belgio, dove il padre, apprezzato meccanico, viene assunto da Claes per curare le sue vetture. Grande collaudatore, alterna una buona carriera in F.1 a grandi successi con le sport, ma muore a Le Mans nel 1969. La tradizione familiare, però, continua: suo fratello Mauro, anch'egli pilota e poi stabilitosi in Francia, è il nonno di quel Jules Bianchi che oggi ha già un piede in Ferrari... Mairesse, invece, è un diamante puro, che conquista subito Enzo Ferrari per il suo ardimento, ma segnato nel fisico e nell'animo dopo un incidente quando era ancora in piena ascesa, si suicida in una camera d'albergo a Ostenda.

Con l'avvento del giovanissimo Jacky Ickx, nel 1967, il Belgio ha finalmente il grande campione. La sua carriera in F.1 spazia su 12 anni, fra alti e bassi, incidenti e divorzi, ma Jacky, che ha corso principalmente per Ferrari, Brabham e Lotus, lascia il segno, come nelle altre categorie dove si è cimentato: 8 magistrali vittorie e due vice-campionati (il secondo, nel 1970, fu felice di per-

derlo, per non strapparli allo scomparso Rindt). Nei '70, Teddy Pilette, re della F.5000, non avrà mai una chance vera in F.1 e Patrick Nève porta (alla Williams) il primo e sinora unico 'main sponsor' belga, la birra Belle-Vue, ma l'erede di Ickx è il timido Thierry Boutsen: 164 GP e 3 vittorie in un decennio che lo vede correre anche per Benetton, Williams e Ligier.

Anni fasti, quelli a cavallo fra gli '80 e i '90, che vedono sulle griglie anche Eric Van de Poele e Bertrand Gachot. Quest'ultimo, nato a Lussemburgo da papà francese e funzionario UE e mamma tedesca, è belga solo d'adozione di licenza, ha talento da vendere ma sciupa la carriera in un momento di follia, finendo in carcere per due mesi dopo aver aggredito un tassista londinese durante un banale alterco nel traffico della City. Considerando aneddotica, com'è doveroso, la presenza di Philippe Adams (cui suo padre regalò 2 GP con la Lotus nel 1994) e di Bas Leinders, pilota del venerdì per la Minardi nel 2004, la storia, per ora, è ferma qui...

a.f.







# La Seat si prende tutto



**GABRIELE TARQUINI**



**JAMES THOMPSON**



**ANDY PRIAUX**



## SEAT

10

Gli spagnoli hanno vinto per la seconda volta consecutiva. Ma più del 2008, quella della stagione da non molto conclusa è stata una vittoria totale. Col titolo piloti, il titolo Costruttori, ed entrambi i riconoscimenti riservati agli Indipendenti, con Tom Coronel ed il team Sunred. Non solo, gli uomini ai comandi di Jaime Puig hanno vinto anche dal punto di vista tecnico e sportivo conquistando la guerra (forse non tutte le battaglie) con la FIA.

## JAMES THOMPSON

10

Voto massimo per la generosità, oltre che per la velocità in pista. Il pilota inglese davvero non ha la puzza sotto il naso ed ha accettato a metà stagione di unirsi alla Lada per cercare di far crescere vettura e team. Ha intelligentemente imposto l'ingaggio di un ingegnere assai in gamba, Marco Calovolo, ha lavorato a testa bassa, togliendosi la soddisfazione di veder premiati i progressi con due arrivi in zona punti a Imola. E non si è mai lamentato, pur se ne avrebbe avuto ben donde, quando qualcosa sulla vettura o nella squadra, non era all'altezza della situazione.

## GABRIELE TARQUINI

9.5

Ha lasciato a bocca aperta la determinazione e la grinta, la bravura con cui il "Cinghio" ha affrontato la stagione 2009, l'ennesima della sua lunga carriera. Gabriele voleva vincere il mondiale e c'è riuscito. Non c'è nessun segreto particolare dietro il suo successo, solo un cambio tattico: il privilegiare le qualifiche e la somma dei punti conquistati nel weekend rispetto alle vittorie singole. Il mezzo pun-

to mancante al voto massimo, la macchiolina nera nella sua sfolgorante annata, è rappresentata da alcuni contatti (con Jorg Muller a Puebla, Zanardi a Brno e Huff a Imola) nei quali la sua responsabilità era evidente.

## ANDY PRIAUX

9

Si è adattato a meraviglia al per lui inedito ruolo di scudiero di Farfus, scelto dai vertici Bmw per tentare di vincere il titolo. Quando le circostanze (e la ragion di stato) glielo hanno permesso, ha piazzato le zampe da campione qual è.

## ROBERT HUFF

8

Salutando il circus del WTCC a Macao, Larini ha predetto per lui la conquista a breve del titolo mondiale. Siamo d'accordo, l'inglese lanciato cinque anni fa da Mallock è ormai un pilota maturo e velocissimo, capace di tenersi dietro due campioni come Menu e Larini. Quel che gli manca è un po' d'esperienza e malizia nei corpo a corpo, come ha mostrato il tentativo di vendetta, a suon di ruotate, operato infruttuosamente ad Okayama nei confronti di Tarquini, reo di averlo passato ad Imola grazie ad una "bussata" alla Rivazza.

## TOM CORONEL

8

Vincendo il Trofeo Indipendenti ha centrato l'obiettivo che gli era stato indicato da Seat e probabilmente nel 2010 sarà ricompensato correndo con una delle quattro Leon turbodiesel semiufficiali. Il trentasettenne olandese ha corso bene e nel finale di stagione è risultato imprevedibile per Porteiro. Non sempre, però, è stato il più veloce tra le Leon a benzina (vedi Michelisz a Brands Hatch).

## NICOLA LARINI

7

Il giudizio sul versiliese tiene conto di tutti gli anni trascorsi al volante di auto a trazione anteriore, durante i quali non sono mancate le vittorie (l'ultima ottenuta quest'anno a Marrakech) e le prestazioni al vertice. Miglior pilota Chevrolet nei primi tre anni del marchio nel Mondiale Turismo, man mano che aumentava la competitività delle Lacetti e delle Cruze, Nicola è stato colpito da dosi massicce di sfortuna che hanno frustrato il suo impegno. Ora tornerà, come desiderava, alle trazioni posteriori con tanti cavalli e ad un impegno meno asfissiante, correndo nella classe GT2 della LMS con una Ferrari.

## ALESSANDRO ZANARDI

7

Meriterebbe dieci per riuscire a fare quello che fa al volante, ma ormai, come ammette lui stesso, non fa più notizia il fatto che corra. I riflettori se li ritrova quando vince. Beh, a tagliare per primo il traguardo c'è riuscito anche quest'anno (nella "sua" Brno), mancando la pole solo perchè il compagno di squadra gli ha fatto da tappo, più che da locomotiva, nel giro buono. A Imola è stato il migliore tra le Bmw in gara ed anche a Macao è andato molto forte, ma i tedeschi non hanno approfittato del bolognese per aiutare Farfus. In alcune piste è altresì parso in crisi ed ha collezionato un lungo elenco di undicesimi posti in qualifica (primo dei non ammessi alla fase decisiva). La sua assenza, decisa ai piani alti a Monaco, peserà più di ogni altra nel WTCC del futuro.



NICOLA LARINI



**ALESSANDRO ZANARDI**



**JAAP VAN LAGEN**



**RICKARD RYDELL**

## RICKARD RYDELL

7

Nella primissima parte della stagione se la gioca ad armi pari con Yvan Muller e Tarquini, poi un eccesso di foga a Marrakech gli ha fatto perdere un po' il treno. Ha alternato buone prestazioni ad un po' di noie tecniche. Quando è stato il momento si è messo di buon grado (molto più che nel 2008) al servizio della causa Seat.

## STEFANO D'ASTE

7

Da metà stagione in avanti è stato spessissimo il punto di riferimento velocistico degli iscritti al trofeo Indipendenti. Qualche volta ha sacrificato il proprio piazzamento assoluto per dar strada alle Bmw di vertice. In qualche occasione, ha pagato l'impreparazione della squadra, qualche altra volta, per colpa sua, ha dato parecchio lavoro al carrozziere. Ma complessivamente il 2009, considerando il budget a disposizione del suo team, è stato un buon anno.

## JAAP VAN LAGEN

7

Pochi possono tenergli testa quanto a generosità ed impegno. Ma per diventare uno dei top driver del Turismo gli manca ancora qualcosa. Un'altra stagione alla Lada con James Thompson come compagno dovrebbe fornirgli la dose d'esperienza necessaria per fare il salto di qualità.

## LADA

6

La sufficienza è stata meritata dai russi, ma la loro è una promozione stiracchiata. A proposito del loro impegno non ci sono dubbi. Ora però dovrebbero aver capito che essere volenterosi non basta, occorrono anche bravura ed esperienza. Cose che non

si comprano al mercato, o meglio, si possono acquisire affidandosi ad un gruppo di tecnici capaci, per far fare alla Piora (ed anche alla squadra) il necessario salto di qualità.

## AUGUSTO FARFUS

6

Era partito col piede giusto, sforzandosi di limitare gli errori e cercando di arraffare quanti più punti possibile. Più avanti nella stagione è incappato in troppi incidenti (causati da lui) ed è rimasto in corsa per il mondiale sino alla fine grazie all'aiuto fondamentale dei compagni di marca. D'altra parte, ha però saputo farsi perdonare con exploit magistrali (gara-2 sul bagnato in Giappone) e vincendo ben sei gare.

## BMW

5

I quattro titoli consecutivi conquistati da Andy Priaulx (uno nell'ETCC, tre nel WTCC) sono stati un bagno di gloria dal quale i tedeschi non si sono ancora ben ripresi. La Casa di Monaco è persa impreparata, negli ultimi due anni, a fronteggiare la Seat, rafforzatasi a livello tecnico con l'impiego del motore turbodiesel, meglio gestita dal punto di vista sportivo con cinque piloti votati alla causa sia quando si trattava di "tirare" una scia, sia di cedere una posizione al compagno meglio piazzato in campionato, e nel continuo interscambio di informazioni tecniche. Alla Bmw hanno provato a mettere in pratica qualcosa di simile nel 2009 con un campione come Priaulx al servizio di Farfus, ma non è bastato. E il 2010, con le due sole 320si contro le tre Chevrolet e le probabili quattro Seat, potrebbe rivelarsi un altro anno difficile.

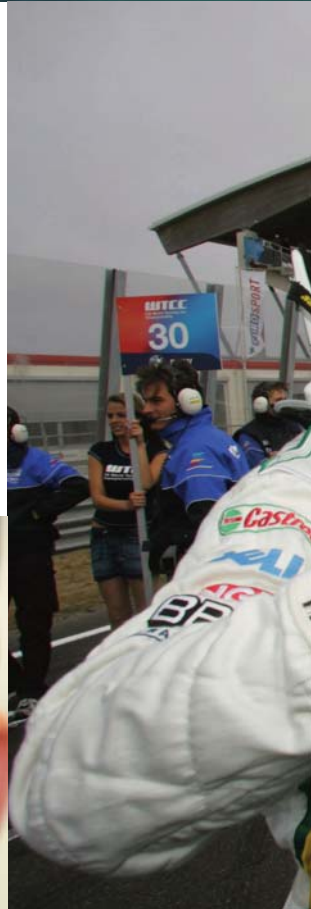


**AUGUSTO FARFUS**

**ALAIN MENU**



**TIAGO MONTEIRO**



**JORG MULLER**





## YVAN MULLER

Il voto è un po' ingeneroso, lo ammettiamo, ma la delusione che l'alsaziano ha lasciato in molti andando in crisi psicologica a Macao è stata forte. In tanti puntavano su di lui per la vittoria finale, certi che dal punto di vista mentale Yvan fosse ben più forte di Tarquini e Farfus. Invece, nell'ultima, decisiva, qualifica stagionale il francese era in ambasce e Tarquini è stato bravo ad approfittarne. Il campionato disputato da Muller è stato comunque di alto livello, con quattro vittorie e undici podii complessivi.

## PILOTI SPAGNOLI

Porteiro aveva iniziato il campionato in modo spumeggiante, velocissimo a Curitiba e Puebla, anche più degli ufficiali della Bmw. Poi, pian piano nel corso della stagione si è come spento e da metà anno in avanti ha assistito impotente alla rimonta ed al sorpasso di Coronel. Su Hernandez si riponeva fiducia, ma al primo anno tra gli ufficiali, inserito nel team Ravaglia, lo spagnolo non ha quasi mai brillato, pagando distacchi pesanti soprattutto in qualifica. A salvare la sua stagione è stata la vittoria in gara-2 a Brno. Genè aveva tutto, all'inizio di quest'anno, per mostrare di non essere da meno di Tarquini, Muller e Rydell. Ma a pari dotazione tecnica, il fratello del collaudatore Ferrari ha mostrato di essere meno veloce. E' stato invece un ottimo uomo squadra, pronto a sacrificarsi, all'occorrenza, alle necessità dei suoi "capitani".

5

## ALAIN MENU

Due vittorie non bastano a raddrizzare un bilancio deficitario. Il pilota svizzero, a quarantasei anni suonati, pare sempre più concentrato sui successi di tappa che su una strategia di leadership in campionato. Sembra stia vivendo una carriera a rovescio: in passato vinceva i campionati (il BTCC nel 1996 e nel 2000), ora solo qualche gara.

5

## JORG MULLER

Evidentemente in Bmw lo adorano, e non solo i suoi meccanici, dato che è stato inserito nel programma M3 GT2 di Schnitzer. E' l'unico dei cinque ufficiali a non aver vinto nemmeno una corsa nel 2009. Simpatico fuori dall'abitacolo, col casco in testa il suo comportamento diventa difficilmente prevedibile. Il tedesco ha alternato guizzi velocistici ad errori, ostruzionismi (con un furibondo Priaulx) e sportellate (ad un incredulo Zanardi a Brno) anche nei confronti dei compagni di marca.

4

## TIAGO MONTEIRO

Buon pilota di monoposto (più che dignitosa la sua figura in F.1), nel WTCC il portoghese sta faticando più del previsto ad emergere. Per il secondo anno di fila è risultato nettamente il peggiore tra i piloti Seat. Quanto durerà ancora l'apprendistato con le Turismo?

4

## EDUARDO FREITAS

Il compito di un direttore di gara è ingrato, difficile, delicatissimo. E al contempo avaro di soddisfazioni. In molti frangenti, dalla rapidità e dalla giustezza di certe decisioni dipende l'incolumità fisica dei piloti. Tuttavia, non si può non ascrivere al portoghese Freitas, che da anni è il direttore di gara del WTCC, la responsabilità per il caotico sabato di Macao, che ha spedito all'ospedale James Thompson, Yvan Muller e Gabriele Tarquini. Nondimeno, gli incidenti al via di gara-1, quasi regolarmente succedutisi ad ogni tappa, discendono per la gran parte dall'ostinazione nel voler far percorrere gli ultimi metri prima del via lanciato a bassa velocità (90 km/h), favorendo gli imbottigliamenti ed i contatti.

4

## CIRCUITI CITTADINI

Non è un voto, ma il numero di piste stradali utilizzate nel campionato 2010 (Marrakech e Macao), dopo l'overdose del 2009, durante il quale in quattro occasioni su dodici, ovvero un terzo del totale, il campionato ha corso in città. Fortunatamente, sosteniamo noi, dato che i piloti correranno meno rischi inutili e i risultati saranno meno influenzati da variabili casuali.

2



**EDUARDO FREITAS**



# Italia padre



Nei test pre 24 Ore  
Angelelli è stato  
il più rapido al volante  
della Dallara mentre  
le nuove gomme Pirelli  
hanno ricevuto  
l'approvazione generale



# ona

Una dozzina di team, nuovi pneumatici portati dalla Pirelli (monogomma), la grande novità del team Ganassi che per la prima volta ha installato sulla sua Riley un motore BMW in luogo dell'abituale Lexus Toyota. A Daytona è ufficialmente iniziata la stagione 2010 del campionato Grand Am, due giorni di test mirati alla prossima 24 Ore di fine gennaio. Diciamo subito che l'Italia l'ha fatta da padrone con Angelelli primo con la Dallara (1'41"400) e le nuove coperture del costruttore italiano che hanno soddisfatto tutti. Angelelli ha definito le gomme Pirelli semplicemente perfette. Sulla stessa linea, gli altri piloti presenti. Non c'erano, a Daytona, i campioni in carica Fogarty-Gurney; il loro team, Bob Stallings, ha preferito rimandare il ritorno in pista.

*Max Angelelli  
al top con la  
Dallara nei test  
di Daytona*



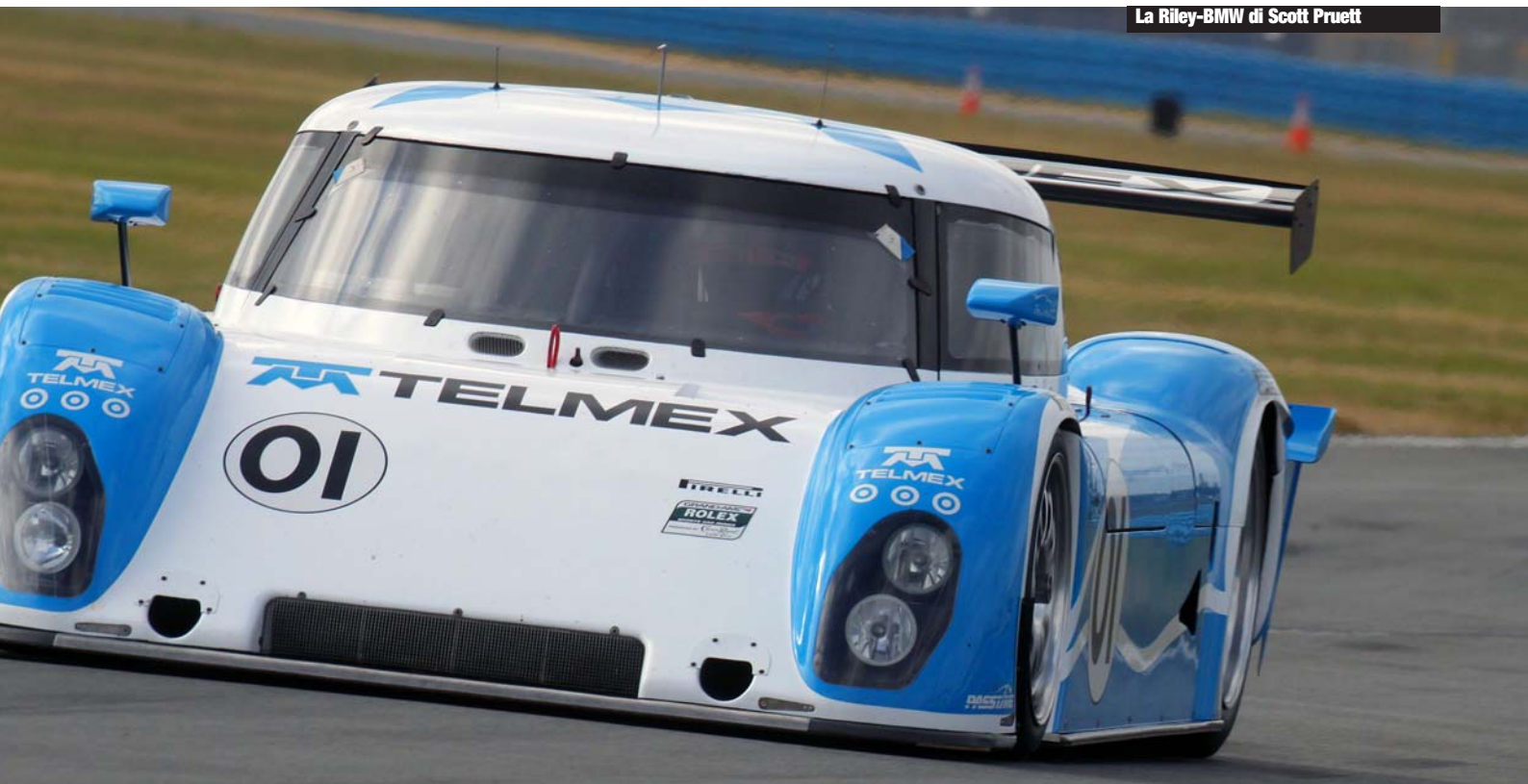
La Dallara gommata Pirelli di Massimiliano Angelelli



La Lola-Ford di Nic Jonson



La Riley-Porsche di David Donohue



La Riley-BMW di Scott Pruett

## Ganassi con BMW

Anche Ganassi avrebbe saltato l'appuntamento in Florida, ma era necessario verificare la validità del propulsore BMW. Scott Pruett ha dichiarato: "Normalmente non partecipiamo ai test di Daytona di dicembre, ma avevamo un sacco di lavoro da fare per provare il nuovo motore. Quando torneremo su questa pista il prossimo mese non ci sarà molto tempo per prepararsi dal punto di vista tecnico per la 24 Ore perché è importante permettere ai piloti che disputeranno la corsa di acclimatarsi con la vettura. Con il BMW ho notato che il comportamento della Riley è cambiato, come il bilanciamento per esempio". Il team Ganassi annuncerà i piloti per la corsa di Daytona e la scelta del motore il prossimo 8 gennaio.

## Lamy con Angelelli

Il team Brumos ha fatto sapere che schiererà una sola Riley-Porsche e non più due, per David Donohue, Darren Law e Hurley Haywood, che si aggiunge per la 24 Ore. Bob Johnson ha creato un proprio team, l'Action Express Racing, preso una Riley ex Pacific Coast e un motore Porsche V8 Cayenne. Piloti, Joao Barbosa e Terry Borcheller. Johnson si è poi alleato a Brumos per una collaborazione tecnica. Suntrust Dallara per Daytona utilizzerà lo stesso equipaggio del 2009, ovvero Angelelli, Brian Frisselle e Pedro Lamy. Il test della scorsa settimana è stato finalizzato allo sviluppo delle nuove gomme Pirelli. L'altro team che ha il prototipo Dallara, il Doran Racing, avrà come piloti Brad Jaeger, Memo Gidley, Dion von Moltke, Michel Jourdain e Mike Forest.

## Solo Jonsson con Krohn

Il team Shank ha segnato il primo tempo nella prima giornata con Oswaldo Negri. La sua Riley-Ford è stata guidata anche da AJ Allmendinger, Mark Patterson e John Pew. Nic Jonsson è stato l'unico pilota per il team Krohn (Lola-Ford). La vettura era rimasta seriamente danneggiata un mese fa dopo un incidente causato da un taglio ad una gomma mentre alla guida vi era Tracy Krohn, proprietario della squadra. Eric Van de Poele non ha guidato a Daytona, ma probabilmente farà parte del team per la 24 Ore.

# Rischio calcolato

**Marco Cortesi**

Dopo un lungo, lunghissimo avvicinamento, Danica Patrick è finalmente approdata in NASCAR. Lungi dall'idea di sbarcare direttamente in Sprint Cup Series. L'unica donna vincente della storia dell'IndyCar Series ha scelto la Nationwide Series, categoria d'appoggio, e porterà in pista una Chevy dell'Hendrick Motorsports. La vettura verrà gestita sotto le insegne del JR Motorsports di Dale Earnhardt Jr, solo unendo due dei nomi di più alto richiamo del panorama motoristico a stelle e strisce alla realtà dominatrice del campionato 2009. Ultima di una lunga serie di esuli delle ruote coperte riusciti solo in pochi casi a sfondare, la Patrick cercherà di emulare le gesta di Tony Stewart, passato con grande successo dall'ambiente Indy alle Stock-Car. Nel mezzo, altre esperienze positive come quella di Juan Pablo Montoya, arrivato a competere stabilmente su buoni livelli, e grandi delusioni come quella di Dario Franchitti campione delle ruote scoperte,

bastonato, fratturato e finito fuori dal giro senza uno sponsor dopo mezza stagione. Un rischio che Danica sicuramente non corre. A supportarla, un partner importante e munifico, leader assoluto nel settore Internet negli Stati Uniti, che le garantirà la tranquillità necessaria. Dal punto di vista tecnico non ci sono dubbi, potendo disporre del miglior materiale tecnico del lotto, mentre l'accoglienza che potrà ricevere rimane un punto interrogativo. Gente difficile, i fan NASCAR, gente tradizionale, ma che apprezza il modo di porsi, modesto, ragionevole. Non sarà difficile far passare il concetto di donna-pilota, in una serie che già nel 1977 aveva visto tre pilotesse (inclusa l'italiana Lella Lombardi) al via di Daytona, mentre più complicato potrebbe diventare far digerire gli atteggiamenti polemici visti e sentiti in pista in passato. Anche la mentalità più chiusa conosce però il commercio. Conosce la vendibilità di un nome che potrebbe far fare un nuovo salto alla categoria, quello decisivo, verso l'apertura al pubblico più resistente.





# La speranza è rosa



Papà italiano, mamma inglese, Vicky Piria è una delle giovani ragazze emergenti del motorsport italiano. Classe 1993, dopo una breve, ma intensa, carriera in kart ha esordito in monoposto nel 2009 nella Formula Renault 2000 partecipando ad alcune prove della 2000 Light e del campionato italiano con il team Tomcat. Alcuni mesi di apprendistato hanno dimostrato che Vicky ha le carte in regola per correre la sua prima vera stagione in macchina nel 2010 ad alto livello. Non ripeterà la F.Renault, ma sarà al via della nuova Formula Abarth sempre con la squadra di Dell'Orto.

### **Hai completato la tua prima stagione in monoposto, che bilancio puoi trarre a fine anno?**

“Sicuramente positivo dato che ho iniziato a correre seriamente solo a maggio, per un totale di sei mesi effettivi di pista in cui mi sono dovuta ambientare a tante novità, disputando cinque gare e alcune sessioni di test. Sono riuscita ad impressionare positivamente sia me stessa sia chi mi segue, data la progressione costante dei risultati nel corso dell'anno, inizialmente pianificato come preparazione alla mia prima vera stagione nel 2010”.

### **Prima dell'esordio in monoposto con Tomcat hai corso in kart, quali momenti salienti segnaleresti?**

“Ho iniziato in kart tra la fine del 2003 e l'inizio del 2004 con il team Prk di Fabio Facitto con cui ho disputato in 60 Minikart la mia prima stagione di corse aggiudicandomi il campionato regionale umbro e vin-

cendo cinque gare. Nel 2005 sono passata al regionale lombardo dove ho ottenuto il secondo posto in campionato, che non ho vinto per due soli punti a causa degli scarti previsti dal regolamento. Poi, il passaggio alle gare internazionali con Ennio Gandolfi correndo l'Open”.

### **Come ti sei avvicinata al motorsport?**

“Mio padre è un grande appassionato di motori e aveva comprato un kart a mio fratello più piccolo Joey. Andavo in pista con loro e avevo tanta voglia di provarlo anche io, fino a quando mio padre ha capito che ero tanto appassionata e me l'ha fatto provare. Mio fratello ha poi dirottato la sua passione sul calcio e la domenica, tra le mie corse e le sue partite, in famiglia non ci annoiamo mai”.

### **Quali sono gli obiettivi per il prosieguo della tua carriera?**

Il mio sogno, senza retorica, è quello di arrivare in Formula 1. So che sembra una frase fatta ma è così; dedico molto tempo alla mia passione e mi piace davvero tanto, voglio arrivare il più in alto possibile e spero già il prossimo anno di raccogliere dei risultati importanti per poi proseguire in base ovviamente a quelle che saranno le mie possibilità”.

### **Pensi che dal punto di vista dell'impegno fisico possa essere più duro per una ragazza correre?**

“L'uomo parte avvantaggiato, ma se noi donne iniziamo a lavorare ce la possiamo fare a raggiungerli. Mi alleno molto, vado in palestra, quindi con la giusta preparazione

non c'è poi molta differenza nel sopportare lo sforzo. Dal punto di vista dell'interazione con gli altri piloti mi sono trovata molto bene anche perché da piccola era un po' maschiaccio; certo dopo una settimana passata sempre con dei ragazzi chiamo le mie amiche... però mi trovo molto bene nel paddock visto che ho anche un buon rapporto di amicizia con altri piloti”.

### **Dove correrai nel 2010?**

“Per il prossimo anno stiamo cercando di lavorare sul progetto della Formula Abarth con la nuova monoposto Tatuus. Il team di riferimento resta sempre Tomcat con cui ho esordito quest'anno e credo che questa categoria possa essere un buon passo per poi approdare negli anni successivi ad un livello superiore”.

### **Come ti sei trovata a lavorare con la squadra di Carlo Dell'Orto?**

“Con loro mi sono trovata bene, sono molto bravi nel loro lavoro, precisi ed attenti alle mie esigenze. Anche al di fuori delle gare con loro mi trovo a mio agio ed anzi voglio cogliere questa occasione per ringraziarli del lavoro fatto con me quest'anno”.

### **Cosa fai oltre a correre?**

“Frequento il Liceo Linguistico, sono al terzo anno. Fino a settembre ho vissuto a Milano, poi mi sono trasferita a Perugia con mio papà. Magari ogni tanto mi manca Milano anche se mi trovo bene in Umbria. Quindi, studio, vado in palestra, incontro gli amici, esco la sera... insomma come una classica adolescente ma che qualche fine settimana va a correre in pista”.





# L'Audi torna alla

## Marco Cortesi

Una gara alla Chevy Lumina e una all'Audi RS4. Fabrizio Armetta e Luca Rangoni sono stati i migliori interpreti della trasferta sudafricana, a Kyalami, della Superstars che ha concluso in bellezza la stagione 2009.

### Gara 1

E' stata una cavalcata tutt'altro che tranquilla quella di Fabrizio Armetta nella prima gara del weekend Superstars a Kyalami. Il pilota romano ha condotto con autorità le prime fasi nei confronti di Gianni Morbidelli, prima di veder entrare in pista la safety-car e di doversi difendere, oltre che dal pesarese, anche da Christian Montanari. Al volante della BMW M3 schierata dall'Habitat Racing, il sammarinese ha recuperato la coda del gruppo di testa, vincendo il duello con un Martini in crisi di gomme, e approfittando di un guaio tecnico occor-

so a Morbidelli. Al termine di una spettacolare volata finale, Martini è stato poi passato anche dalla BMW 550 di Mauro Cesari, riuscito a recuperare il podio in extremis. Morbidelli poi ha chiuso quinto, assicurandosi la corona internazionale grazie al ritiro di Max Pigoli, mentre a seguire si sono piazzati Ghedina e Rangoni, in rimonta dopo un problema elettrico nelle qualifiche. Da segnalare la bella gara di Ermanno Dionisio, arrivato ad occupare il terzo posto prima di subire una penalità per sorpasso con bandiere gialle, mentre in pole position per gara 2 partirà David Baldi, campione italiano di velocità in salita.

### Gara 2

Torna al successo con Luca Rangoni l'Audi RS4 di casa Audi Sport Italia. Il driver bolognese, risolto i problemi elettrici che l'avevano condizionato, ha dominato sin dalle prime fasi, dopo aver superato il polesitter David Baldi, e

poi ha mantenuto un buon margine. A suo favore ha giocato un'acquazzone che, dopo aver colpito solo alcune parti della pista, si è tramutato in una grandinata. Grazie anche alla trazione integrale, Rangoni ha preceduto Fabrizio Armetta e Christian Montanari sul traguardo dell'undicesimo giro quando, con l'aumentare delle precipitazioni, la direzione gara ha chiuso anticipatamente le ostilità. Per Armetta è arrivato un bel secondo posto dopo il successo di gara 1, ottenuto approfittando di un piccolo errore del rivale schierato dal team Habitat. Dietro ai top-3 Gianni Morbidelli ha festeggiato ufficialmente la corona della Serie Internazionale Superstars, tenendosi alle spalle proprio il principale rivale di casa Mercedes Max Pigoli. Buona la sesta piazza di Ermanno Dionisio che, di rimonta, ha passato Baldi nel finale. Da sottolineare il ritiro di Pierluigi Martini, vittima insieme a Kristian Ghedina di un contatto nel corso del 3° giro.





# vittoria

## L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 13 dicembre 2009

- 1 - Fabrizio Armetta - (Chevy Lumina) - Motorzone - 15 giri 28'19"931
- 2 - Christian Montanari - (BMW M3) - Habitat - 2"360
- 3 - Mauro Cesari - (BMW 550) - CAAL - 9"510
- 4 - Pierluigi Martini - (Chrysler 300C) - Zakspeed - 9"560
- 5 - Gianni Morbidelli - (BMW M3) - ROAL - 11"245
- 6 - Kristian Ghedina - (BMW 550) - Movisport - 16"864
- 7 - Luca Rangoni - (Audi RS4) - Audi Sport Italia - 19"252
- 8 - David Baldi - (BMW M5) - CAAL - 25"648
- 9 - Andrea Chiesa - (Maserati Quattrop.) - Swiss Team - 26"003
- 10 - Sandro Bettini - (BMW M5) - CAAL - 29"965
- 11 - Roberto Papini - (BMW M5) - CAAL - 31"378
- 12 - Nico Caldarola - Vaccari Motori - Vaccari - 32"232
- 13 - Ermanno Dionisio - (Audi RS4) - Audi Sport Italia - 33"589
- 14 - Francesco Ascani - (BMW M3) - ROAL - 1'15"321
- 15 - Fabrizio Gini - (BMW M5) - Gass - 1'16"852

### Ritirati

- 9° giro - Francesco Dracone  
10° giro - Max Pigoli

## L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 13 dicembre 2009

- 1 - Luca Rangoni (Audi RS4) - Audi Sport IT - 11 giri 20'27"770
- 2 - Fabrizio Armetta (Chevy Lumina) - Motorzone - 03"062
- 3 - Christian Montanari (BMW M3) - Habitat - 03"532
- 4 - Gianni Morbidelli (BMW M3) - ROAL - 08"086
- 5 - Max Pigoli (Mercedes C63) - Pigoli - 14"686
- 6 - Ermanno Dionisio (Audi RS4) - Audi Sport Italia - 17"136
- 7 - David Baldi (BMW M5) - CAAL - 19"622
- 8 - Roberto Papini (BMW M5) - CAAL - 31"937
- 9 - Mauro Cesari (BMW 550) - CAAL - 34"496
- 10 - Andrea Chiesa (Maserati Quattrop.) - Swiss Team - 35"585
- 11 - Sandro Bettini (BMW M5) - CAAL - 36"758
- 12 - Francesco Dracone (Jaguar XF) - Ferlito - 43"104

### Ritirati

- 6° giro - Nico Caldarola  
3° giro - Francesco Ascani  
3° giro - Pierluigi Martini  
2° giro - Kristian Ghedina  
1° giro - Fabrizio Gini

### Il campionato - finale

1. Morbidelli 123; 2. Pigoli 80; 3. Cesari 70; 4. Papini 67; 5. Armetta 65;

**Sopra, la partenza di gara 2. A destra, Armetta (Chevrolet) in lotta con Chiesa (Maserati) e Pigoli (Mercedes)**





# Il futuro è adesso

## Guido Rancati

Intorno al mondo come un pacco postale... A Jari-Matti Latvala non è successo: quest'anno è toccato soprattutto a Mikko Hirvonen essere il protagonista del tour promozionale allestito dalla Ford a fine stagione. Il ragazzo di bottega l'ha accompagnato solo in qualche tappa e mentre il suo connazionale e compagno di squadra seguiva a saltare da una nazione all'altra per incontrare gente, si è potuto concedere una vacanza. Ne avrebbe fatto a meno, però. Anche se il suo soggiorno negli Stati Uniti è stato piacevole, avrebbe preferito essere lui a dover rispondere dieci, cento mille volte alle stesse domande. Eh già, avrebbe persino gradito sentirsi chiedere se Sébastien Loeb è

davvero imbattibile. Invece nessuno l'ha fatto e pure quando i responsabili del Grande Ovale Blu l'hanno coinvolto, il ragazzo con l'aria da studente è rimasto ai margini della festa. A bocce ferme, neppure i cronisti più velenosi se la sono sentita di affondare il colpo, di chiedergli a muso più o meno duro se e fino a che punto si sentiva responsabili della mancata vittoria della squadra nel mondiale costruttori. E pochi hanno provato a sapere come e perché in Polonia, a due passi dalla fine, gli fosse capitato di buttare via un risultato che valeva oro. O a cosa stesse pensando in Galles quando ha provato a modificare i connotati della sua Focus con una divagazione fra fine prova e controllo-stop. Domande senza risposta che lui s'è posto chissà quante volte.

segue ►

Quella che s'è conclusa nelle brume gallese non è stata una grande stagione per il finlandese dall'aria tranquilla. Ha vinto in Sardegna e ha rastrellato altri tre podi, ma ha messo insieme diciassette punti meno di quanti ne aveva conquistati l'anno prima. Non ha dato una mano a Hirvonen e neppure a Malcolm Wilson che su di lui contava per riportare l'alloro a Cockermouth. Insomma, non ha reso quanto i fordisti si aspettavano. Conferma Christian Lorieax: "Sulla carta avevamo una coppia di piloti molto forte, la più forte di tutte. Poi è andata come è andata: Jari-Matti non ha mostrato di aver raggiunto quella maturità che gli avrebbe e ci avrebbe permesso di essere al top e abbiamo perso".

Non è una bocciatura senza appello, quella del geniale progettista belga. Non ancora. Però gli assomiglia parecchio. Le sue parole confermano che Latvala ha perso una buona fetta della fiducia che gli uomini del team avevano in lui. Quella che nei mesi a venire dovrà recuperare per continuare a garantirsi la possibilità di avere un posto di primo piano nella serie iridata.

Quello che finora ha fatto solo intravedere di meritare.

Non è scarso, il pilota con l'aspetto di un liceale. Ha un potenziale molto, molto alto. Lo confermano i numeri: in settantanove presenze ha ottenuto due vittorie e in undici volte è salito sul podio. Ha messo tutti dietro in cento e dieci prove speciali ed è il più giovane ad aver vinto un rally mondiale. Altri numeri gli sono meno favorevoli: i diciotto ritiri collezionati non sono pochi. La sua media di stop anticipati è del ventidue e otto per cento contro il diciotto e quattro di Hirvonen e il dodici e due di Loeb. Percentuale alta, ma non altissima: per dire, quella di Gigi Galli è del quarantaquattro e otto. Eppure, a differenza del livignasco, il nordico è considerato un distruttore di scocche. Questione di etichette che una volta prese è fatica scrollarsene di dosso. Latvala lo sa, lo sente. Ci pensa e ci soffre più di quanto non sia disposto ad ammettere. E' sensibile, ma è anche intelligente. Può trovare dentro di sé la sicurezza necessaria a fare il grande balzo. Ancora non ha venticinque anni, il futuro può ancora essere suo.



## Jari-Matti Latvala

Nato il 3-4-1985 a Toysa (FIN)

**Gare disputate:** 79

**Prima gara:** Gran Bretagna 2002

**Primo ritiro:** Montecarlo 2004

**Primi punti iridati:** 6° Australia 2006

**Prima prova speciale vinta:** PS5 Norvegia 2007

**Prima volta in testa:** PS1 Sardegna 2007

**Primo podio:** Irlanda 2007

**Prima vittoria:** Svezia 2008

**Vittorie:** 2

**Secondi posti:** 3

**Terzi posti:** 6

**Punti totali:** 138

**Prove speciali vinte:** 110

**Ritiri:** 18





Abu Dhabi

Ford

Ford

Abu Dhabi

Ford

bp ultimate

Ford

Castrol

bp ultimate

Abu Dhabi

AG57 CKA

PIRELLI

# Una Cèca per Vouilloz

La strada la sa: è quella che fu un dì dell'allegria. Ed è soprattutto quella dove Nicolas Vouilloz ha ritrovato l'allegria. E' un test a domicilio, quello che gli ha offerto la Skoda Motorsport per fargli prendere confidenza con la Fabia Super2000 che userà al prossimo Rallye Monte-Carlo: Peille, il suo paese, è a un tiro di schioppo da Coaraze dove gli uomini della squadre ceca hanno piantato le tende e le stradine delle Alpi Marittime si assomigliano un po' tutte. Avanti e indietro, allora, su una base che all'ex-biker piace. Chilometri macinati prima ad annusare quella che sarà

la sua compagna nell'avventura di gennaio, poi a consolidare una relazione iniziata bene. E che Vouilloz spera possa continuare anche dopo il Monte. Con l'appoggio, ça va sens dire, della filiale francese dell'azienda dell'est. Intanto, la certezza di essere al via dell'appuntamento più famoso della stagione gli ha ridato quel sorriso che negli ultimi mesi aveva perso. Troppo corretto per fare confronti, evita l'argomento allargando le braccia. Ma ammette che l'ultima auto realizzata da Mario Fornaris gli è piaciuta parecchio. E se son rose...





# Jorge: “Vale è fortissimo. Ma io sono giovane...”



**Stefano Semeraro**

Metti una sera a Bologna. All'inaugurazione del nuovo shop della Dainese, il 19esimo nel mondo, insieme a due dei piloti che sanno riempire al meglio le tute dello sponsor vicentino: Marco Simoncelli e Jorge Lorenzo. Due campioni del mondo. Uno che in futuro potrebbe fare concorrenza Valentino Rossi, uno che già gliela fa. Eccome. Ma che a differenza del Dottore resta concentrato sulle due ruote, anche perché deve ancora dimostrare di saperlo strappare a Vale, un Mondiale in MotoGp. “Certo che mi piacerebbe essere bravo anche in auto”, dice Jorge con quel suo sguardo penetrante, appunto, da freddo apparente che nasconde una lava di passione. “Vorrei essere forte in auto, in motocross, magari a tennis e a calcio. Ma non si può avere tutto. Sono veloce con le moto, e mi basta. E poi, a 22 anni, credo di essere ormai troppo vecchio per darmi ad un altro sport...”. Insomma, una frecciatina a Rossi, che a trent'anni suonati avrebbe tanta voglia di spadroneggiare anche sugli sterrati. Un avversario, il drago di Pesaro, a cui il 22enne Jorge non risparmia né il dolce né l'amaro, da avversario leale ma tutt'altro che sottomesso. “Valentino è un grande campione, si merita tutto quello che ha ottenuto. Ed è uno molto difficile da battere, perché tecnicamente è quasi impossibile trovargli un difetto, non ha una cosa in cui puoi dire ‘in questo gli sono superiore’. Però, anche lui è un dipendente Yamaha come me, e non credo sia giusto che sia lui a scegliere i piloti”. Una replica neanche tanto velata all'aut aut che Rossi ha posto qualche tempo fa alla Yamaha: in sintesi, se mi volete ancora, dovete dare

a me la moto migliore. “In effetti, sono dichiarazioni di chi non si sente sicuro di se stesso al 100 per cento”, sorride Jorge sotto i baffi (che non ha).

Nato a Maiorca come Rafael Nadal, Lorenzo è giovanissimo, ma già possiede la dialettica di un veterano. Diplomatico ma sagace: “Nadal sa come battere Federer, io non ho ancora scoperto come si fa a battere Valentino, altrimenti ci sarei già riuscito. Invece tutte le volte che ho vinto è stato perché lui è caduto... Se ci riuscirò nel 2010? Mica ho la palla di cristallo, non lo so. Comunque non sarebbe un grosso problema, visto che sono ancora giovane. Anzi, forse la mia vera arma contro Valentino è proprio l'età. Il problema è che l'anno prossimo non ci sarà solo lui fra me e il titolo. Dovrò battermi di nuovo contro Pedrosa, Stoner, Spies che è molto migliorato, e magari anche qualcuno che arriverà dalle 250”.

Fra i duellanti nei box Yamaha c'è – fisicamente – un muro, ma Jorge giura che al di là delle polemiche, “fra di noi c'è rispetto. E qualche volta scherziamo anche insieme”. Nervi saldi, acciaio fuori e fuoco dentro, anche se a volte, come dopo certe cadute banali, certi errori pagati cari, il temperamento spagnolo del Nino motorista è venuto alla luce. Per imparare a controllare meglio le proprie emozioni, per vincere un po' di timidezza Jorge ha fatto anche dei corsi di teatro, e i risultati sono stati ottimi. Tanto che ha anche recitato in una fiction televisiva spagnola, “Aquila Roja”, nel ruolo (comico!) di un campione di corse di asini del XVII secolo. “La calma serve a non sbagliare quando conta”, sorride. “Ma ogni tanto nella vita bisogna saper essere anche imprevedibili, no?”.



**A BOLOGNA DAINESE FA 19**

*Lino Dainese fra Simoncelli e Lorenzo (a destra) all'inaugurazione del D-Store di Bologna, ben 250 metri quadrati di spazio espositivo. E' il 19esimo negozio del marchio vicentino dopo quelli di Milano, Roma, Parigi, Monaco, Atene, Osaka, Nagoya, Andorra, Barcellona, Berlino, Colonia, Manchester, Tokio, Mosca, Vienna, Dusseldorf, Orange County e San Francisco. Anche qui all'appassionato sarà possibile acquistare un prodotto studiato "su misura" per lui*



Dal "tradimento" della Fiat al rilancio in due giorni. Nonostante le difficoltà il bilancio della rassegna bolognese è positivo: "l'importante è capire qual è il proprio pubblico"

**"Il Motor Show è rinato perché ha puntato sulle emozioni"**



# MOTOR SHOW



VENITE A GIOCARE ★



**Dalle acrobazie dei motociclisti del Free Style, al rumore assordante del 10 cilindri Ferrari le emozioni non sono certo mancate per i visitatori della rassegna bolognese**



**"Il Motor Show ha provato di essere più forte della crisi, delle avversità e anche della pioggia"**

**Giada Michetti**





### Guido Rancati

L'estate di San Cazzola non c'è stata. Anche se alla fine il sole l'ha spuntata sulle nuvole e per un paio d'ore ha illuminato il quartiere fieristico bolognese. No, il tempo non ha dato una grande mano agli organizzatori. Ma il romanzo della rassegna motoristica si è comunque arricchito di un altro capitolo. Un bel capitolo. "Il Motor Show ha provato di essere più forte della crisi, delle aversità e anche della pioggia", sintetizza Giada Michetti. A cancelli chiusi, l'amministratore delegato della GL-Events Italia ammette la propria soddisfazione: "Per quanto non possano essere oggettivamente comparabili con quelli delle edizioni precedenti, quando il Motor Show durava dodici giorni e non cinque, i numeri ci confortano. Gli oltre quattrocentocinquanta visitatori che abbiamo avuto rappresentano un patrimonio che non poteva essere disperso, che non è stato disperso. Ma parlerei più di una piacevole conferma che di una sorpresa: ero certa che il pubblico avrebbe risposto in modo positivo a quello che alcuni hanno visto come un ritorno al futuro". Quello che sta per passare la mano non è stato un anno facile neppure per la manager che tira le fila della manifestazione. Il niet delle case costruttrici è stato solo l'ultimo di una serie di segnali negativi con il quale lei e i suoi collaboratori si sono dovuti confrontare.

"In effetti – ricorda – i primi segnali s'erano avuti già nel 2007. E se nel 2008 il Motor Show ha tenuto, all'inizio del 2009 è stato chiaro che c'era un problema. Al Salone di Detroit, nel bel mezzo della crisi peggiore mai attraversata dall'industria dell'auto, è stato chiaro che la situazione era gravissima e più avanti il Salone di Barcellona l'ha ulteriormente confermato. Per organizzare la novantesima edizione della loro rassegna, i catalani hanno finito per creare un precedente pericoloso: non solo hanno offerto gli spazi gratuiti agli espositori, ma si sono anche fatti carico dei costi di allestimento degli stand". Non c'era da stare allegri. Neppure nel quartier generale bolognese: "Ci siamo concentrati a studiare il nostro pubblico e contemporaneamente a predisporre strategie alternative. La prima, basata sul ridurre del cinquanta per cento i costi degli spazi espositivi, è stata subito respinta anche perché un'analisi di un anno fa dimostrava che l'affitto delle aree incideva solo del venti per cento sugli esborsi delle Case. La seconda, ridurre drasticamente la metratura degli stand e trovare un accordo per cui gli espositori ci avrebbero pagato mettendoci a disposizione il materiale umano e tecnico necessario ad allestire le nostre competizioni, ha incontrato più favori, e fino al Salone di Francoforte c'era la concreta possibilità che quasi tutti i costruttori sarebbero stati presenti a Bologna. Poi..."



*Mikko Hirvonen, a destra, vincitore della sfida più attesa: quella del Memorial Bettega. Ma non sono mancati piloti di F.1 come Fisichella o inedite attrazioni come il Tractor Pulling*





Poi il Gruppo Fiat ha ufficialmente annunciato che avrebbe disertato il Motor Show e i marchi stranieri hanno fatto sapere che avrebbero seguito la linea del colosso italiano. Era il 22 settembre, ieri l'altro. "L'effetto domino - osserva ancora la dottoressa Michetti - è stato inevitabile e il 2 ottobre sapevamo con certezza che nessun grande marchio sarebbe stato presente. A quel punto, avevamo solo due giorni per decidere cosa fare". Andare avanti era (quasi) scontato, in quale direzione lo era assai meno. In quarantotto ore è stato deciso di puntare sullo spettacolo e sullo sport: "Bologna gode di una collocazione geografica unica ed è al centro di un bacino di trenta milioni di potenziali visitatori, ma è posizionata anche in una zona di forti passioni con una irrinunciabile vocazione agli sport del motore: non a caso grandi marchi come Lamborghini e Ducati hanno le loro radici qui. Il problema, caso mai, era che nel tempo il Motor Show aveva perso un po' della sua forza iniziale, era diventato una specie di "messa cantata" che non riusciva più a trasmettere le stesse forti emozioni di una volta. E abbiamo

capito che avremmo dovuto concentrare i nostri sforzi in quella direzione".

La gente ha risposto bene. Una volta ancora le tribune dell'arena si sono riempite. Per l'esibizione di Luca Badoer con la Rossa e quella di Valentino Rossi con la Focus. Ma anche per i traversi di questo e quello, per i motard. Per le sfide ad alta tensione fra Mikko Hirvonen e Sébastien Ogier, fra Petter Solberg e Marcus Gronholm. Il Motor Show è tornato quello che era, un festival della passione e degli appassionati. Che ne sarà dei grandi saloni non è chiaro. Dice Giada Michetti: "L'opinione di tanti manager è che abbiano esaurito la loro funzione, io però ho un'idea diversa. È vero che, come aveva previsto l'Avvocato Agnelli, resteranno solo sei o sette gruppi nel mondo, ma i saloni hanno ed avranno una loro validità per promuovere l'immagine di un costruttore più che il prodotto del momento. Insomma, penso che servano ancora. Pur se la biennialità ha un suo senso e se gli organizzatori riusciranno a sposare domanda e offerta. Voglio dire che ogni rassegna dovrà individuare e colpire il target giusto".



# VALENTINO

## sconfitto di nuovo

**Camillo Centofuochi**

*Oh Valentino sconfitto di nuovo...* Era nella logica delle cose: ci stava che perdesse il confronto nella gimkanona monzese con Dindo Capello, ci stava che nella kermesse bolognese si fermasse alla fase eliminatoria. Lo pensavano un po' tutti, anche babbo Graziano che con il solito buon senso ha commentato che un peso mosca non può sperare di vincere il confronto con i migliori pesi massimi. E di pesi massimi del ralismo, quest'anno al Memorial Bettega ce n'erano tanti davvero. Da Mikko Hirvonen a Sébastien Ogier, da Petter Solberg a Marcus Gronholm. Gente che il libretto delle istruzioni delle rispettive vetture lo ha da tempo mandato a memoria, gente che quando c'è da tenere giù il piede non si fa problemi. Neppure in spazi per forza di cose ristretti come appunto capita nell'arena del Memorial Bettega.

Eppure, prima, durante e dopo i suoi pochi duelli vinti e i tanti persi dal Fenomeno, i cronisti hanno fatto la fila davanti alla postazione della Ford. Per chiedergli di questo e di quello, persino per sapere da lui se Kimi Raikko-

nen avrà problemi nel mondiale rally che verrà. Il Dottore di Tavullia ha risposto. A tempi determinati, ma ha risposto più o meno a tutti. Ha fatto sapere che per il finlandese sarà dura e ha ribadito che lui sarà certamente in Messico e poi tornerà a Monza e a Bologna. Non è che abbia distillato saggezza, ma chi aveva da riempire un paio di cartelle al giorno con le sue dichiarazioni ha avuto di che lavorare. Nessuno s'è preso la briga di domandargli fino a che punto la pioggia che domenica mattina ha trasformato la pista in un toboga scivoloso come un "patinoire" lo avesse sfavorito e lui ha evitato l'argomento.

Forse per non ammettere che è fortissimo in moto, ma non cammina sulle acque. Almeno non ancora, in futuro si vedrà. Del resto, la modestia non è, non più, il suo forte. Non ha scambiato più di due parole con Hirvonen e gli altri assi che pure dice di stimare, non s'è abbassato a chiedere consigli a chi avrebbe potuto dargliene per essere un po' meno a disagio in una specialità che pure dice di amare. Ha perso una buona occasione, non la prima e forse nemmeno l'ultima. Peccato. Ma solo per lui.







Ford



MONSTER  
ENERGY

VR46

VR46

PIRELLI



# Agile e

**Nuova Opel Astra**



**versatile**

Opel in materia ha lunga tradizione. La prima media del marchio tedesco risale addirittura al lontano 1936. È invece del 1991 la prima Astra, giunta oggi alla quarta generazione.

La nuova Astra è stata sviluppata in cinque anni con grande attenzione al design e alla sicurezza, senza che siano state trascurate finiture e versatilità per competere ad armi pari con l'acerrima rivale Volkswagen Golf.

La nuova Opel Astra è **più lunga** di 17 centimetri rispetto alla precedente versione così da pararti a pararti si contano ben 442 centimetri. L'abitacolo appare spazioso ma soprattutto ben rifinito. Gli occupanti dei posti anteriori stanno molto comodi e possono trovare la posizione che più gli aggrada grazie alle generose regolazioni dei sedili e hanno una struttura che accoglie persone alte da 1 metro e 55 a 1 metro e 91. Posteriormente l'accesso è facilitato dal buon angolo di aperture delle portiere e la seduta del divano lunga da buon sostegno alle anche. Telaio e sospensioni sono stati modificati per rendere l'Astra più maneggevole e stabile sulla strada partendo dall'esperienza accumulata con l'Insignia. Per lo schema sospensivo posteriore il

sistema è meno sofisticato di quello multilink della Golf ma con l'optional **FlexRaid** stabilità e tenuta sono eccellenti complice le dimensioni rilevanti degli pneumatici che offrono un grip notevole in tenuta laterale permettendo quindi velocità di percorrenza in curva superiori alla media. Lo sterzo è molto reattivo e nei veloci cambi di direzione la nuova Astra reagisce con prontezza come fosse una piccola e leggera Lotus. L'ESP plus, controllo elettronico della stabilità è di serie, come su tutte le Opel ed è garanzia per una elevata sicurezza attiva.

I motori sono tutti euro 5 e si mettono in evenienza per la notevole efficienza. Quattro i Diesel che promettono consumi intorno ai 20 chilometri con un litro ed emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) sotto i 130 grammi per chilometro.

Quattro anche le motorizzazioni a benzina: due aspirati e due turbo più brillanti. I prezzi per la nuova Astra sono in linea con quelli della precedente versione, anzi in alcuni casi sono diminuiti. Partono infatti dai **16.750 euro** del 1.4 a benzina 100 cavalli per arrivare ai 24.000 euro del 2.0 TurboDiesel nella versione top di gamma Cosmo S.



## Otto motori

### Diesel

1.3 CDTI 95 CV  
1.7 CDTI 110 CV  
1.7 CDTI 125 CV  
2.0 CDTI 160 CV

### Benzina

1.4 100 CV  
1.4 turbo 140 CV  
1.6 115 CV  
1.6 turbo 180 CV





# Beati gli ultimi



La dieci cilindri più nota d'america, la Viper, si da un ultimo tocco di rimmel prima del pensionamento previsto per la fine del 2010. Gli ultimi 500 esemplari avranno una quinta marcia più corta e una corsa della leva ridotta oltre a un'ala posteriore meno aggressiva così da portare la punta massima a ben 296 km/h. Intrigante è la versione ACR 1:33 Edition realizzata in soli 33 esemplari per ricordare il record sul circuito di Laguna Seca con livrea rossa e nera ma anche la Voodoo tirata in soli 10 pez-

zi. Nella sua lunga carriera iniziata nel 1996 la Viper ha sempre colpito e coinvolto chi l'ha guidata e nella ultima versione è davvero una tra le supercar più emozionali e divertenti sul mercato. Il poderoso dieci cilindri che spinge forte ai bassi regimi è un inno al divertimento soprattutto grazie alla reattività di risposta sul pedale dell'acceleratore. Chi può, quindi, non si lasci scappare questa muscle car figlia di un'epoca del "tutto possibile" che forse difficilmente tornerà.



**A fianco e sotto,  
la Viper in versione Roadster.  
A destra, la ACR 1:33 Edition  
realizzata in soli 33 esemplari**



## Dodge Viper 2010



### Addio 10 cilindri, ma che peccato...

La Viper è stata tra le prime a usare un dieci cilindri. Nel tempo poi sono arrivati anche i V10 di BMW, Audi...Lamborghini. La crisi, l'attenzione maggiore all'ambiente stanno portando molti costruttori ad abbandonare questo frazionamento ma è un vero peccato. La loro spinta, la loro progressione mancheranno e non poco. Decisamente più forti grazie alla loro maggiore coppia e con doti di allungo più incisive rispetto agli otto, i dieci cilindri hanno doti che solo provandoli a fondo si apprezzano. E poi per quanto riguarda i consumi è tutto da verificare quanto si risparmi rispetto a un otto cilindri pompato. Il V10 BMW, ad esempio, da 507 cavalli percorre mediamente 6,5 chilometri con un litro mentre il nuovo V8 Ferrari da 570 cavalli della 458 è sui 7 chilometri di percorrenza così come il nuovo V8 della X5M da 555 cavalli. Quindi a ben vedere c'è sì un leggero beneficio per l'ambiente ma non così grande. Forse, pensando male, si riducono i cilindri per ridurre più i costi industriali che i consumi e le emissioni.





Peugeot  
207 "99g"

# Un Leone amico dell'ambiente

L'attenzione all'ambiente sta diventando sempre più importante. E come negli anni ottanta dove si prestava attenzione ai consumi così oggi si guarda molto anche alle emissioni. Peugeot è una Casa automobilistica tra le più attive in questo campo e grazie ai suoi parchi motori a gasolio riesce sempre a proporre automobili parche e poco inquinanti. Non per niente tra l'altro è stata la prima a introdurre il filtro antiparticolato FAP, poi ripreso da tutti. Ora presenta una ver-

sione della 207 dagli incredibili dati legati ai consumi e alle emissioni senza però alcuna rinuncia alla voce prestazioni forte della coppia generosa dei suoi motori diesel. Insomma, non un'auto per maniaci ma una tutto fare utilizzabile quotidianamente con grande comfort e bassissimo impatto ambientale che tra l'altro significa anche costi di gestione assai contenuti. Assetto ribassato di cinque millimetri. Pneumatici a basso attrito di rotolamento da 15 pollici. Affinamenti aereo-

dinamici per ottenere un cx pari a 0,27. Motore diesel da 90 cavalli con cambio dai rapporti più lunghi. Queste sono le caratteristiche della 207 più ecologica che ci sia. Una compatta da soli 99 grammi di co2 a chilometro che percorre 100 chilometri con soli 3,8 litri di gasolio. Riconoscibile per la targhetta "99g" applicata sulle fiancate e sul portellone, può essere con carrozzeria a tre o cinque porte. Il prezzo parte da 17.375 euro.



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](http://www.inpagina-bo.com)

[info@inpagina-bo.it](mailto:info@inpagina-bo.it)

# Con un occhio al portafoglio

Si chiama Duster ed è un'inedita fuoristrada low cost che debutterà sui principali mercati europei la prossima primavera. Concepita all'insegna dell'economicità, Duster è lunga 431 centimetri e larga 182. Dimensioni che la rendono simile alla Suzuki Grand Vitara. Trazione 4x4 o 4x2 a secon-

da degli allestimenti, ha un'altezza dal suolo della meccanica di circa 20 cm. Due i motori disponibili: 1.6 benzina da 110 cavalli e 1.5 turbodiesel common rail da 85 o 105 cavalli. Il prezzo della 4x2 dovrebbe essere prossimo ai 12 mila euro, 15 mila invece per la 4x4. La versione con trazio-

ne integrale dovrebbe avere un pulsante che blocca la ripartizione 50-50 fino a 50 km/h per ottenere una discreta mobilità sui fondi a ridotta aderenza. La non sarà comunque la 4x4 più economica sul mercato, perché ricordiamo che esiste ancora la Lada Niva.



# (CAMPIONI D'ITALIA RALLY)<sup>2</sup>



**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 CO<sub>2</sub> 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

**24 gennaio**

IRC a Monte Carlo (19-23)

**30 gennaio**

Grand Am a Daytona

**6 febbraio**

GP2 Asia a Abu Dhabi

**14 febbraio**

Mondiale Rally – Svezia (10-14)

Nascar a Daytona

**21 febbraio**

Nascar a Fontana

**28 febbraio**

GP2 Asia a Al Sakhir

Nascar a Las Vegas

**7 marzo**

WTCC a Curitiba

IRC in Brasile – Curitiba (5-7)

Mondiale Rally – Messico (3-7)

Grand Am a Miami

Nascar ad Atlanta

**14 marzo**

F.1 a Al Sakhir

GP2 Asia a Al Sakhir

Indycar a Brasile

Trofeo Rally Asfalto – Ciocco

**21 marzo**

ALMS a Sebring

Super GT giapponese a Suzuka

Nascar a Bristol

IRC in Argentina (da confermare)

**28 marzo**

F.1 a Melbourne

Indycar a Saint Petersburg

Indy Lights a Saint Petersburg

Superstars a Monza

Challenge Ferrari a Monza

Nascar a Martinsville

**4 aprile**

F.1 a Sepang

F.Renault WEC a Nogaro

FIA GT1 a Abu Dhabi

Super GT giapponese a Okayama

BTCC a Thruxton

F.Renault inglese a Thruxton

Mondiale Rally – Giordania (31/03-3/04)

**11 aprile**

Indycar a Barber

Indy Lights a Barber

Auto GP a Imola

F.Renault Italia a Monza

Clio Cup a Monza

Endurance Open a Monza

LMS a Le Castellet

WTCC a Puebla

Grand Am a Birmingham

Nascar a Phoenix

Trofeo Rally Terra – Conca d'Oro

Moto GP a Losail

**18 aprile**

F.1 a Shanghai

Indycar a Long Beach

Indy Lights a Long Beach

ALMS a Long Beach

Nascar a Fort Worth

World Series Renault a Alcaniz

Eurocup F.Renault a Alcaniz

Megane Trophy a Alcaniz

F.Nippon a Suzuka

F.3 giapponese a Suzuka

F.2 a Silverstone

F.3 tedesca a Oschersleben

European F3 Open a Portimao

GT Open a Portimao

Challenge Ferrari a Imola

Superstars a Imola

Mondiale Rally – Turchia (14-18)

Trofeo Rally Asfalto – Valle d'Aosta

**25 aprile**

F.3 Euro Series a Hockenheim

DTM a Hockenheim

F.3 Italia a Misano

F.Abarth a Misano

GT Italia a Misano

CITE a Misano

Prototipi Italia a Misano

European F3 Open a Valencia

F.Renault WEC a Digione

Grand Am ad Alton

Nascar a Talladega

BTCC a Rockingham

F.Renault inglese a Rockingham

Italiano Rally – 1000 Miglia

Moto GP a Motegi

**2 maggio**

Indycar a Kansas

Nascar a Richmond

World Series Renault a Spa

Eurocup F.Renault a Spa

Megane Trophy a Spa

F.3 Euro Series a Oschersleben

DTM a Oschersleben

WTCC a Marrakech

F.2 a Marrakech

FIA GT1 e GT2 a Silverstone

Super GT giapponese a Fuji

European F3 Open al Nurburgring

F.Renault MEC al Nurburgring

GT Open al Nurburgring

Endurance Open a Le Castellet

BTCC a Brands Hatch

F.Renault inglese a Brands Hatch

Trofeo Rally Terra – San Crispino

Moto GP a Jerez

**9 maggio**

F.1 a Barcellona

GP2 a Barcellona

GP3 a Barcellona

F.3 tedesca a Sachsenring

LMS a Spa

GT Italia a Vallelunga

CITE a Vallelunga

Prototipi Italia a Vallelunga

Nascar a Darlington

Mondiale Rally – Nuova Zelanda (5-9)

Trofeo Rally Asfalto – Targa Florio

**16 maggio**

F.1 a Monte Carlo  
 GP2 a Monte Carlo  
 World Series Renault a Monte Carlo  
 F.Renault Italia a Misano  
 Clio Cup a Misano  
 FIA GT2 a Brno  
 Nascar a Dover  
 24 Ore del Nurburgring

**23 maggio**

Auto GP a Portimao  
 Superstars a Portimao  
 F.3 Euro Series a Valencia  
 DTM a Valencia  
 FIA GT1 a Brno  
 European F3 Open a Imola  
 GT Open a Imola  
 WTCC a Monza  
 F.2 a Monza  
 F.Nippon a Motegi  
 F.3 giapponese a Motegi  
 F.Renault WEC a Pau  
 F.Renault MEC a Most  
 ALMS a Laguna Seca  
 Italiano Rally – Adriatico  
 Trofeo Rally Terra – Adriatico  
 Moto GP a Le Mans

**30 maggio**

F.1 a Istanbul  
 GP2 a Istanbul  
 Indycar a Indianapolis  
 Indy Lights a Indianapolis  
 Grand Am a Lime Rock  
 Nascar a Charlotte  
 F.Renault Italia a Vallelunga  
 Clio Cup a Vallelunga  
 FIA GT2 a Le Castellet  
 Mondiale Rally – Portogallo (26–30)  
 Trofeo Rally Asfalto – Marca Trevigiana

**6 giugno**

Indycar a Fort Worth  
 Nascar a Pocono  
 World Series Renault a Brno  
 Eurocup F.Renault a Brno  
 Megane Trophy a Brno  
 F.3 Masters a Zandvoort  
 European F3 Open a Jarama  
 F.3 tedesca a Hockenheim  
 F.Renault MEC a Spa  
 F.Abarth a Magione  
 Prototipi Italia a Magione  
 GT Italia a Magione  
 Grand Am Watkins Glen  
 BTCC a Oulton Park  
 F.Renault inglese a Oulton Park  
 IRC in Italia – Sardegna (4–6)  
 Trofeo Rally Terra – Sardegna  
 Moto GP al Mugello

**13 giugno**

F.1 a Montreal  
 24 Ore di Le Mans  
 F.3 Italia a Hockenheim  
 Superstars International a Hockenheim  
 Challenge Ferrari a Hockenheim  
 F.3 giapponese a Fuji  
 Nascar a Michigan  
 Trofeo Rally Asfalto – Lanterna

**20 giugno**

Indycar a Iowa  
 Indy Lights a Iowa  
 World Series Renault a Magny-Cours  
 Eurocup F.Renault a Magny-Cours  
 Megane Trophy a Magny-Cours  
 WTCC a Zolder  
 F.2 a Zolder  
 FIA GT2 a Oschersleben  
 Grand Am a Lexington  
 Nascar a Sonoma  
 Super GT giapponese a Sepang  
 CITE ad Adria  
 Prototipi ad Adria  
 BTCC a Croft  
 F.Renault inglese a Croft  
 Italiano Rally – Salento  
 Moto GP a Silverstone

**27 giugno**

F.1 a Valencia  
 GP2 a Valencia  
 GP3 a Valencia  
 GT Open a Spa  
 European F3 Open a Spa  
 Auto GP a Spa  
 F.Renault Italia a Spa  
 Clio Cup a Spa  
 F.Renault WEC a Val de Vienne  
 Endurance Open a Monza  
 Nascar a Loudon  
 IRC in Belgio – Ypres ((24–27)  
 Trofeo Rally Asfalto – App. Reggiano  
 Moto GP ad Assen

**4 luglio**

Indycar a Watkins Glen  
 Indy Lights a Watkins Glen  
 World Series Renault a Budapest  
 Eurocup F.Renault a Budapest  
 Megane Trophy a Budapest  
 F.3 Euro Series al Norisring  
 DTM al Norisring  
 FIA GT1 a Le Castellet  
 WTCC a Portimao  
 F.2 a Portimao  
 F.3 Italia a Imola  
 F.Abarth a Imola  
 GT Italia a Imola  
 CITE a Imola  
 Prototipi Italia a Imola  
 Challenge Ferrari al Mugello  
 F.Renault MEC a Hockenheim  
 Grand Am a Daytona  
 Nascar a Daytona  
 Italiano Rally – San Marino  
 Trofeo Rally Terra – San Marino  
 Moto GP a Barcellona

**11 luglio**

F.1 a Silverstone  
 GP2 a Silverstone  
 GP3 a Silverstone  
 GT Open a Magny-Cours  
 European F3 Open a Magny-Cours  
 Auto GP a Magny-Cours  
 ALMS a Miller  
 Nascar a Chicago  
 Mondiale Rally – Bulgaria (7–11)

**18 luglio**

Indycar a Toronto  
Indy Lights a Toronto  
F.Nippon a Fuji  
F.3 giapponese a Fuji  
WTCC a Brands Hatch  
F.2 a Brands Hatch  
F.3 tedesca ad Assen  
F.Renault Italia a Misano  
Clio Cup a Misano  
Endurance Open a Misano  
LMS a Portimao  
Grand Am a Milville  
IRC in Portogallo - Azzorre (15-17)  
Trofeo Rally Asfalto - S. M. di Castrozza  
Moto GP a Sachsenring

**25 luglio**

F.1 a Hockenheim  
GP2 a Hockenheim  
GP3 a Hockenheim  
Indycar a Edmonton  
Indy Lights a Edmonton  
F.3 tedesca al Nurburgring  
GT Italia al Mugello  
CITE al Mugello  
Prototipi Italia al Mugello  
Superstars al Mugello  
Super GT giapponese a Sugo  
ALMS a Lime Rock  
Nascar a Indianapolis  
Moto GP a Laguna Seca

**1 agosto**

F.1 a Budapest  
GP2 a Budapest  
GP3 a Budapest  
WTCC a Brno  
F.2 a Brno  
F.3 Italia a Brno (?)  
FIA GT1 e GT2 a Spa  
Nascar a Pocono  
Mondiale Rally - Finlandia (27-31/7)

**8 agosto**

Indycar a Lexington  
Indy Lights a Lexington  
ALMS a Lexington  
F.Nippon a Motegi  
F.3 giapponese a Motegi  
F.3 Euro Series al Nurburgring  
DTM al Nurburgring  
F.3 tedesca ad Assen  
F.Renault MEC a Magny-Cours  
Grand Am a Watkins Glen  
Nascar a Watkins Glen  
BTCC a Snetterton  
F.Renault inglese a Snetterton  
IRC in Portogallo - Madeira (5-7)

**15 agosto**

F.3 tedesca a Lausitzring  
Nascar a Michigan  
Moto GP a Brno

**22 agosto**

Indycar a Sonoma  
Indy Lights a Sonoma  
F.3 Euro Series a Zandvoort  
DTM a Zandvoort  
LMS a Budapest  
Super GT giapponese a Suzuka  
ALMS a Elkhart Lake  
Nascar a Bristol  
BTCC a Silverstone  
F.Renault inglese a Silverstone  
Mondiale Rally - Germania

**29 agosto**

F.1 a Spa  
GP2 a Spa  
GP3 a Spa  
Indycar a Chicago  
Indy Lights a Chicago  
F.3 Italia a Varano  
F.Abarth a Varano  
Prototipi Italia a Varano  
Superstars a Varano  
F.3 tedesca al Nurburgring  
Grand Am a Montreal  
ALMS a Mosport  
FIA GT1 e GT2 al Nurburgring  
IRC in Rep.Ceca - Barum ((27-29)  
Trofeo Rally Asfalto - Taormina  
Moto GP a Indianapolis

**5 settembre**

Indycar a Kentucky  
Indy Lights a Kentucky  
Nascar ad Atlanta  
World Series Renault a Hockenheim  
Eurocup F.Renault a Hockenheim  
Megane Trophy a Hockenheim  
Auto GP a Donington  
F.3 Euro Series a Brands Hatch  
DTM a Brands Hatch  
WTCC a Oschersleben  
F.2 a Oschersleben  
Challenge Ferrari a Budapest  
BTCC a Knockhill  
F.3 giapponese a Okayama  
F.Renault WEC ad Albi  
F.Renault MEC a Hockenheim  
Italiano Rally - Alpi Orientali  
Moto GP a Misano

**12 settembre**

F.1 a Monza  
GP2 a Monza  
GP3 a Monza  
F.Renault Italia al Mugello  
Clio Cup al Mugello  
Endurance Open al Mugello  
LMS a Silverstone  
FIA GT2 a Portimao  
Super GT giapponese a Fuji  
Grand Am a Tooele  
Nascar a Richmond  
Mondiale Rally - Giappone (8-12)  
IRC in Spagna - Asturias (9-11)

**19 settembre**

Indycar a Motegi  
World Series Renault a Silverstone  
Eurocup F.Renault a Silverstone  
Megane Trophy a Silverstone  
FIA GT1 a Portimao  
GT Open a Brands Hatch  
European F3 Open a Brands Hatch  
WTCC a Valencia  
F.2 a Valencia  
Superstars a Le Castellet  
BTCC a Donington  
F.Renault inglese a Donington  
Nascar a Loudon  
Moto GP a Balatonring

## 26 settembre

F.1 a Singapore  
F.Nippon a Sugo  
F.3 giapponese a Sugo  
F.3 Italia a Vallelunga  
F.Abarth a Vallelunga  
GT Italia a Vallelunga  
Prototipi Italia a Vallelunga  
F.3 tedesca a Oschersleben  
F.Renault MEC a Monza  
Nascar a Dover  
IRC in Italia - Sanremo (23-25)  
Italiano Rally - Sanremo

## 3 ottobre

Indycar a Miami  
Indy Lights a Miami  
GT Open a Monza  
European F3 Open a Monza  
Auto GP a Monza  
Prototipi Italia a Monza  
FIA GT2 a Budapest  
ALMS a Road Atlanta  
Nascar a Kansas  
Endurance Open a Brno  
Mondiale Rally - Francia (29/9-3-10)  
Trofeo Rally Terra - Azzano

## 10 ottobre

F.1 a Suzuka  
World Series Renault a Barcellona  
Eurocup F.Renault a Barcellona  
F.Renault WEC a Barcellona  
Megane Trophy a Barcellona  
F.Renault Italia a Barcellona  
F.3 Euro Series a Hockenheim  
DTM a Hockenheim  
F.3 Italia al Mugello  
F.Abarth al Mugello  
CITE al Mugello  
Superstars a Vallelunga  
Challenge Ferrari a Vallelunga  
BTCC a Brands Hatch  
F.Renault inglese a Brands Hatch  
Nascar a Fontana  
Italiano Rally - Costa Smeralda  
Moto GP a Sepang

## 17 ottobre

F.Nippon ad Autopolis  
F.3 giapponese ad Autopolis  
F.Renault WEC a Magny-Cours  
FIA GT2 a Zolder  
Nascar a Charlotte  
IRC in Scozia (14-16)  
Trofeo Rally Asfalto - Fabaria  
Moto GP a Phillip Island

## 24 ottobre

F.1 a Yeongan  
F.3 Italia a Monza  
F.Abarth a Monza  
GT Italia a Monza  
CITE a Monza  
Super GT giapponese a Motegi  
Nascar a Martinsville  
Mondiale Rally - Spagna (20-24)  
Italiano Rally - Como

## 31 ottobre

GT Open a Barcellona  
European F3 Open a Barcellona  
WTCC a Okayama  
Nascar a Talladega  
Moto GP a Estoril

## 7 novembre

F.1 a San Paolo  
FIA GT1 a Durban  
F.Nippon a Suzuka  
Nascar a Fort Worth  
IRC a Cipro - Cyprus (4-6)  
Moto GP a Valencia

## 14 novembre

F.1 a Abu Dhabi  
F.Nippon a Motegi  
Super GT giapponese a Fuji  
Nascar a Phoenix  
Mondiale Rally - Gran Bretagna (10-14)

## 21 novembre

F.3 a Macao  
WTCC a Macao  
Nascar a Miami  
Endurance Open a Vallelunga

## 28 novembre

FIA GT1 a San Paolo  
Superstars International a Kyalami

## 5 dicembre

FIA GT1 a San Luis

# Miss Italiaracing

