

Italiaracing  
.net

n. 67 - 21 dicembre 2009

# MAGAZINE

**Il verdetto della giuria**  
**L'ex-driver Toyota**  
**più forte delle avversità**  
**il suo è talento vero**

**È Caldarelli**  
**il nostro pilota**



COSA ASP  
I RE  
E' GIA' IL 2





**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



# Caldarelli Pilota Italia 2009



## La Classifica finale

- Caldarelli - 65
- Venturini - 50
- Zampieri - 48
- Cerqui - 48
- Mancinelli - 46
- Scionti - 41
- Zipoli - 39
- Fumanelli - 38
- Bizzarri - 33
- Campana - 32

Non c'è stata bagarre. Andrea Caldarelli è stato votato con grande distacco dalla nostra giuria come il Pilota Italiaracing 2009. Anche se non ha vissuto una stagione brillante, ha pesato sul giudizio finale il fatto di correre per un team non sempre competitivo (SG Formula) e la grande voglia di uscire dai bassifondi della classifica della F.3 Euro Series, culminati nel finale di stagione con la conquista di una prima fila e di un brillante podio. Risultati che in quella categoria così difficile e di alta qualità, si ottengono solamente se si ha talento. La chiusura del Toyota Driver Program ha messo Caldarelli in una situazione di difficoltà. Il pescarese, che era entrato a far parte del progetto della Casa giapponese nel 2007, aveva potuto provare a inizio anno la monoposto di F1 sul circuito di Al Sakhir ottenendo notevoli apprezzamenti. Ora si guarda al 2010 con più di un punto interrogativo. Andrea potrebbe essere nuovamente tra i protagonisti della F.3 Euro Series come pilota Volkswagen, ma ancora tutto deve prendere forma. Nel caso la VW decida in altra maniera, Caldarelli cercherà di disputare un campionato nazionale della F.3. Al momento, le probabilità maggiori sono quelle di vedere il Pilota Italiaracing 2009 impegnato nella F.3 Italia.

Il posto d'onore, la medaglia d'argento, va a Giovanni Venturini. Al debutto assoluto nelle monoposto, il vicentino ha stupito tutti per la costanza di rendimento offerta nei campionati di F.Renault Italia e Suisse. Una marea di podi, due vittorie, il terzo posto nella serie tricolore e il secondo in quella svizzera non hanno bisogno di ulteriori commenti. Venturini nel 2010 correrà nella Eurocup di F.Renault andando a cercare il confronto internazionale al volante della vettura della Epsilon Euskadi. Terzi a pari merito, i campioni nazionali della F.3 e della F.Azzurra. Daniel Zampieri ha compiuto un salto di qualità notevole andando a vincere da vero dominatore la F.3 mentre Alberto Cerqui si è difeso come un leone per guadagnarsi il numero uno nella piccola categoria della CSAI. A seguire, ma staccati di pochissimo, Daniel Mancinelli e Federico Scionti, poi Marco Zipoli, David Fumanelli, Stefano Bizzarri e Sergio Campana, i top 10 dell'automobilismo tricolore che Italiaracing aveva selezionato per la stagione 2009.

# i aracing

## L'albo d'oro

2009 — Andrea Caldarelli

2008 — Mirko Bortolotti

2007 — Edoardo Mortara

2006 — Edoardo Piscopo


2005 — Davide Rigon

2004 — Ronnie Quintarelli





# C'eravamo



**“La Ferrari ha una tradizione in materia.  
Prima Raikkonen che a un certo punto si fa venire voglia  
di rally e manda a correre con noi un fratello uguale a lui  
ma molto meno bravo; poi questo Schumacher che quasi  
a 41 anni vede Michael provare a sostituire Massa e non  
riuscirci e gli viene in mente di correre per la Mercedes.  
Perché non può essere il nostro Schumacher, vero?  
Quello ha sempre detto che sarebbe rimasto a vita  
con la Ferrari e aveva anche annunciato di aver rinnovato  
il contratto di consulenza per le macchine stradali”  
Luca di Montezemolo**

**“Comunque auguro ogni fortuna a lui e al suo gemello.  
Non dimentichiamo quello che ha fatto per noi, né lui  
dimenticherà quanto ha ricevuto dalla Ferrari”  
Luca di Montezemolo**

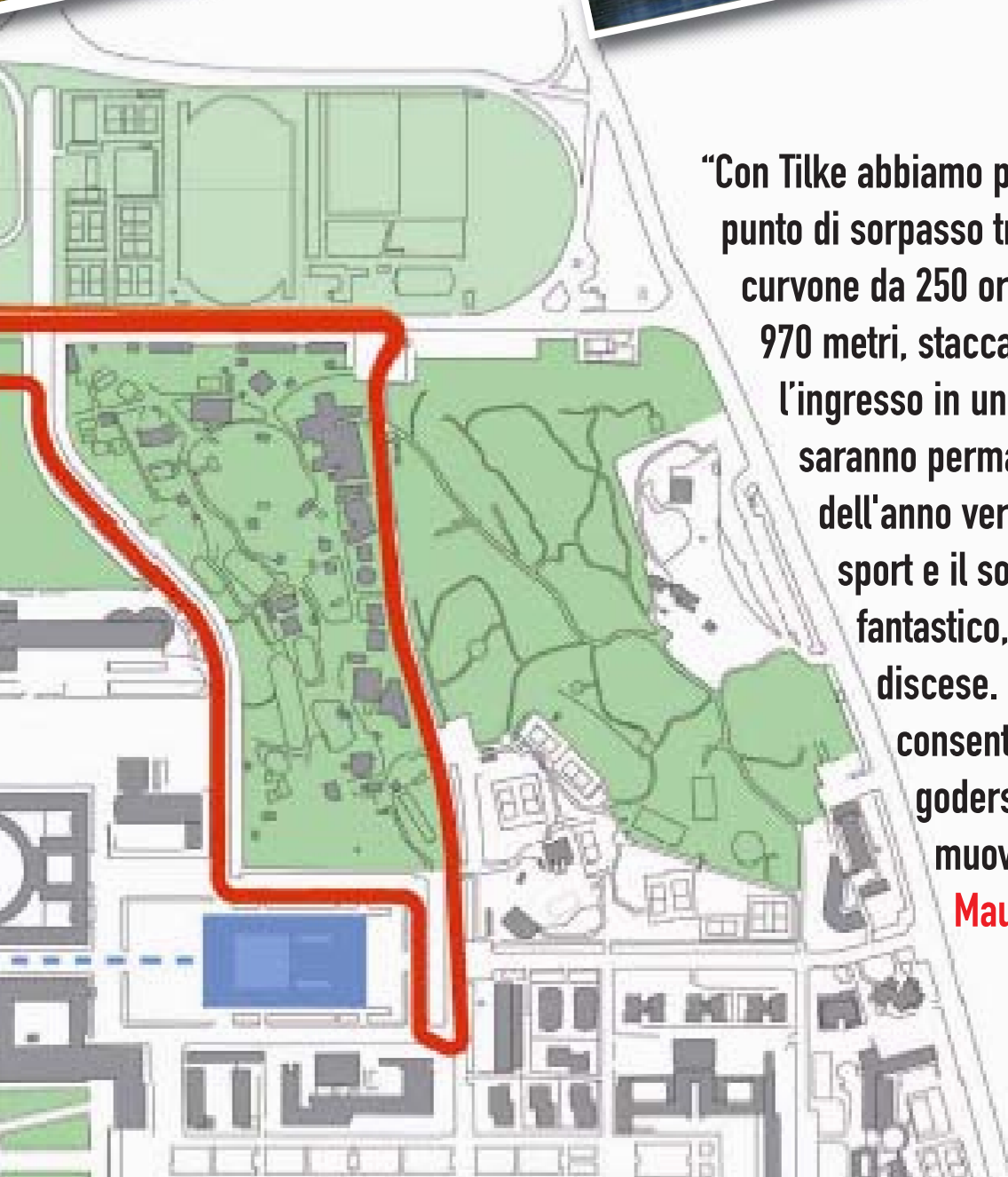
# **tanto amati**

# Quanto se





# ei bella Roma



“Con Tilke abbiamo previsto più di un punto di sorpasso tra i quali uno dopo un curvone da 250 orari e un rettilineo di 970 metri, staccata a 328 all'ora per l'ingresso in un tornante. I box saranno permanenti e nel resto dell'anno verranno utilizzati per lo sport e il sociale. Il percorso è fantastico, tutto salite e discese. Con nuove tecnologie consentiremo al pubblico di godersi la gara anche muovendosi dal posto”.

**Maurizio Flammini**



## I numeri (previsti) del GP di Roma

- 80.000 la capienza delle tribune
- 9800 posti di lavori creati dal GP
- 1 miliardo di indotto previsti
- 20 i metri di larghezza della pista
- 200 i metri delle vie di fuga
- 2012 l'anno del debutto
- agosto il mese in cui si correrà
- 5 le edizioni dell'accordo
- 10 i milioni da spendere  
in promozione
- 80 gli uomini di Flammini  
che lavorano al progetto



## Stefano Semeraro

La sua dichiarazione ai microfoni del Tg1 ha fatto saltare i nervi al Nord. “La prima firma è arrivata, Ecclestone ci ha dato fiducia”, ha detto Maurizio Flammini, il patron della Superbike e organizzatore del futuro Gran Premio di Formula 1 di Roma. “Ora dovremo sviluppare il progetto assieme al Comune e alla Regione e quindi avere le autorizzazioni dagli organi competenti».

Owviamente, “lassù” è subito scatta la sindrome da scippo, da furto di Gran Premio con destrezza. E mentre il sindaco di Roma Alemanno approvava festante (“Siamo favorevolissimi, sarà un viatico utile anche per la candidatura di Roma ai Giochi del 2020, ma non ci mettiamo in concorrenza con Monza”), quello di Monza, il leghista Marco Mariani, ci andava giù pesante. “È l'ultimo atto di arroganza di una capitale parassita che da 2000 anni vive togliendo l'ossigeno alle altre città”, ha sparato, invocando anche l'aiuto per ora un po' latitante di Silvio Berlusconi. Della serie “perché non possiamo non dirci brianzoli”, anche il senatore della Lega Nord Cesarino Monti ha subito inalberato il gran pavese dello sdegno localista:

“Non credo ad Alemanno quando afferma che il Gp di Roma non è una alternativa a Monza. Ma Roma non si può prendere tutto ed è per questo che faccio appello a tutte le istituzioni lombarde, non solo brianzole, affinché facciano muro contro questa usurpazione. Lo storico Gran Premio, che si svolge a Monza dal 1922, deve rimanere in Brianza. Una domanda infine ad

Alemanno: ma Roma è una capitale storico-artistica o motoristica? Perché se è vero come è vero che ormai il circo della Formula 1 stia abbandonando i circuiti cittadini, non capisco questa scelta”. La verità è che i circuiti cittadini sono tornati in voga – l'anno prossimo ce ne sono ben 5 in calendario, su 19 totali - sull'onda del make-up globale cui la F.1 di Ecclestone si sta sottoponendo da tempo. Vanno di moda i tracciati glamour – e quindi le grandi città – oppure quelli esotici e avveniristici, tanto che l'anno prossimo al fascino notturno di Singapore, agli incanti techno di Abu Dhabi, al Bahrein e a Istanbul si aggiungerà la Corea. E per quanto l'Europa si era addirittura pensato a rilanciare il GP di Francia montandolo a Eurodisney. I tracciati cittadini costano meno e divertono, piacciono alle tv anche se tecnicamente sono poco entusiasmanti: e poi, ammettiamolo, non è sulle piste permanenti si vedano caroselli di sorpassi. Resta il problema della sicurezza, e le lamentele dei cittadini. Insomma, pro e contro, anche se l'idea di vedere le Ferrari e le Mercedes duellare sullo sfondo del Colosseo o di San Pietro, è suggestiva. Un argomento a favore importante sarebbe quello di riavere due GP in Italia, come non accade dall'esclusione di Imola. Il contro, secondo i non-romani, è rappresentato dal rischio che in futuro Roma “scippi” la titolarità di GP d'Italia al Tempio brianzolo.

“Il Presidente dell'Automobile Club d'Italia, Enrico Gelpi, ha già fatto sapere che il Gran Premio d'Italia resterà comunque a Monza”, spiega con serenità un po' ironica Enrico Ferrari, direttore dell'autodromo di Monza. “Quindi noi siamo tranquilli. E' vero che Roma vuole prendersi tutto, fare “ciàpa ciàpa”, come diciamo noi. Ma un conto è creare un GP, un altro portarlo avanti, con tutti i problemi, anche per i cittadini, che comporta, e con la concorrenza di altri Paesi che vogliono entrare nel Circus. Per l'Italia in teoria avere due Gp è un vantaggio. Bisogna vedere però se riusciremmo a mantenerli. Detto questo, Flammini è un caro amico e un partner da lungo tempo del circuito di Monza, si potranno creare delle sinergie. Poi lo zoccolo duro dei circuiti tradizionali, permanenti, non verrà mai meno. Monza rimane un tempio della velocità. Mentre i circuiti cittadini sono più simili a delle piste per il kart, a dei toboga...”. Una stretta di mano un po' freddina, che Flammini pensa però di poter riscaldare

puntando anche sul marketing. “Le obiezioni della Lega le capisco benissimo”, dice il manager romano. “Anzi, magari difendessero così il territorio quando si tratta di altre gare che organizziamo noi. Però qui non vedo proprio i motivi della polemica. Imola e Monza non hanno convissuto per decenni? Perché dovrebbe essere un problema la convivenza con Roma, che è anche 300 km più lontana? Poi fra il nostro gruppo e Monza c'è un'amicizia che definirei fraterna. Le dico di più: non solo il GP di Roma non danneggerà Monza, ma gli procurerà dei vantaggi. Perché grazie al budget di cui disponiamo per la promozione (10 milioni di euro, pare) potremo vendere in 18 Paesi i biglietti dei due eventi insieme. L'esperienza della Superbike mi insegna che dove si corrono due Gp i risultati sono migliori, perché un evento fa da traino all'altro”.

La politica può aiutare lo sport, a patto che dietro ci siano organizzazioni serie come il Flammini Group, che in questo campo è il quarto al mondo dietro Ecclestone, la Nascar in America e la Dorna che gestisce la MotoGP. Da noi lavorano 400 persone, 80 solo al progetto F.1, il disegno del tracciato lo cura FG Tecnopolo, con la consulenza di Hermann Tilke (l'architetto austriaco che ha progettato tutti i nuovi circuiti di F.1, ndr), il nostro è un progetto che guarda lontano. Noi porteremo a Roma 2 milioni di turisti, ma nell'arco di sette mesi, non di tre giorni, perché il progetto va oltre la F.1, si salda alle Olimpiadi. Prevede la riqualificazione di ben 100 mila metri quadrati alle Tre Fontane con nuovi impianti (basket, rugby e altri, ndr) ed eventi anche extrasportivi, con un piano d'ammortamento di 10 anni. Con Monzafrà l'altro insieme con Monte Carlo è l'unico Gp che è stato definito “classico”, quindi intoccabile, dalla Fia. Non c'è scontro, anzi, per Monza il nostro arrivo sarà uno stimolo a migliorarsi, e tornare agli antichi splendori. Questa piuttosto è l'occasione per “fare sistema”, per lavorare insieme, una cosa di cui l'Italia ha davvero bisogno, in tutti i campi”.

Per ora, Lega, “nordisti” e cittadini dell'Eur a parte, il progetto ha raccolto consensi importanti, a partire da Ecclestone e per arrivare a Montezemolo, Trulli, Fisichella. Ora si tratta di vedere se l'entusiasmo di Flammini, uno che come dice Enrico Ferrari “non si dà mai per vinto”, riuscirà a trasformare questo primo accordo in un sogno vero.



**LOTUS**F1  
RACING 

# Pronti per il Bahrain

*Nella foto un modellino  
della Lotus F.1*



Con l'annuncio di Jarno Trulli e Heikki Kovalainen, la Lotus si sta concentrando sulla realizzazione della monoposto. Mike Gascoyne, il progettista, spiega come procedono i lavori nel team malese di Tony Fernandes, ma che ha la sede in Gran Bretagna: "Penso che dopo i miei ultimi due impieghi fosse chiaro che nessuno voleva più assumermi, e che sarebbe stato meglio iniziare con un team mio. E' ovviamente una sfida unica, perché si tratta di creare un'intera squadra da zero, non solo una vettura, e con un nome come Lotus. Prendere in mano le speranze di una nazione ed assumere il mantello di un nome così grande nella Formula 1 non è facile, ma i vantaggi sono chiari. Non abbiamo nessun bagaglio tecnico con cui confrontarci e possiamo mettere insieme il team per lavorare in maniera efficiente"

#### **Perché la scelta del pilota è ricaduta su Trulli?**

"Jarno è sempre stato una delle nostre prime scelte. Ho lavorato con lui diverse volte e lo conosco bene. E' anche il pilota più veloce sul giro secco con cui ho lavorato e ci potrà dare un'idea immediata della velocità della vettura. E' importante avere piloti esperti. Partendo così tardi con il programma, non potevamo metterci a spiegare a dei nuovi arrivati come si lavora in Formula 1. Siamo stati fortunati ad avere a bordo due vincenti."

#### **Quanto è pesante il nome Lotus?**

"Non puoi riportare il nome Lotus in Formula 1 senza la pressione del gruppo Lotus e di tutti i fans. Questa è la realtà e non cercheremo di far finta di nulla. Sul piano personale, da ragazzo cresciuto e andato a scuola a poca distanza dalla factory Lotus, riportare in vita questo nome ha un sapore fantastico per me. Con la Formula 1 che diventa sempre meno una corsa al grande budget, speriamo sia tutto più orientato all'ingegneria innovativa, che era anche la filosofia principale di Colin Chapman. Quanto velocemente potremo essere competitivi? Un team piccolo ed efficiente può pensare di diven-

tarlo in un tempo da tre a cinque anni. Ed è anche il nostro obiettivo".

#### **Lei è stato sempre molto critico nei team in cui ha lavorato...**

"Non credo di avere un approccio provocatorio. Ma sono molto deciso e dico quello che penso. Alla Toyota, la direzione tecnica che volevo dare differiva da quella che il management voleva, ed è ok, era una loro scelta, così dividemmo le nostre strade. Come si è visto, le conseguenze delle loro decisioni non furono fantastiche. Una delle cose migliori in Lotus è stato il numero di persone che stanno arrivando. In Jordan, Renault e Toyota avevo costruito team davvero forti, anche se nell'ultimo caso il management aveva cambiato le cose perché per loro non era la giusta strada. Ora è bello vedere molte di queste persone arrivare qui a Norfolk. Quando alla fine del 2004 sono arrivato in Toyota, avevo un'ottima possibilità di far crescere il team, fino a vincere il campionato del mondo, ed il 2005 ha superato gli obiettivi che mi ero posto. Volevano un podio e 40 punti, e alla fine ottenemmo 88 punti e cinque podi. L'idea era di arrivare alla prima vittoria nel 2006, e al titolo nel 2007, ma fu chiaro che il management voleva far lavorare la struttura in un modo che secondo me non avrebbe portato i risultati. In un certo senso ho potuto dire 've l'avevo detto', ma mi sembra una delusione terribile per tutto il gruppo. La sensazione dominante è quella di disappunto".

#### **Quando vedremo in pista la Lotus?**

"La risposta semplice è che saremo pronti per il Bahrain. Abbiamo detto che il nostro obiettivo sarà di confermarci il migliore tra i nuovi team, e penso che avremo una buona possibilità. Ma non è solo la prima gara che conta, è la velocità dello sviluppo iniziale, dove saremo tra tre mesi e tra sei mesi da ora. Penso che faremo una buona figura in Bahrain per essere un team che ha avuto l'ok per correre così tardi".





# Il pagellone

# F1

# 2009







# Jenson Button



Sedici volte in zona punti su diciassette Gran Premi, sei vittorie, quattro pole. Questo il bottino che ha permesso a Button di vincere in maniera del tutto inaspettata il campionato del mondo. Finché la Brawn si è rivelata imbattibile, l'inglese ha saputo sfruttare al massimo tale situazione, poi quando ha capito che il mondiale era veramente alla sua portata, ha cominciato a correre col "braccino". Attento a non commettere errori (l'unico ritiro a Spa è stato causato da Grosjean al primo giro), anche troppo prudente in certe occasioni, soprattutto in qualifica. Ma non si è fatto prendere dalla tensione e proprio a San Paolo ha disputato una corsa da campione rimontando dalla 14esima alla quinta piazza finale. Prendendosi la corona iridata.

**Miglior risultato in gara:**

**6 vittorie a Melbourne, Sepang, Al Sakhir, Barcellona, Monte Carlo, Istanbul**

**Miglior qualifica: 4 pole a Melbourne, Sepang, Barcellona, Monte Carlo**

# 9,5



# Sebastian Vettel



Una stagione fenomenale quella di Vettel, con quattro successi e quattro pole. Ma anche qualche errorino di troppo, vedi Melbourne o Sepang o Monte Carlo, che hanno compromesso la sua rincorsa a Button. Ma Vettel è un talento purissimo, un cavallo di razza, un pilota vero. Favolose le sue vittorie a Shanghai, Silverstone e Suzuka, pesantissimo il suo piede in qualifica che lo ha portato quattro volte davanti a tutti. La sua rincorsa alla Brawn è anche stata rallentata da un motore Renault non sempre affidabile e da alcune discutibili scelte del team per quanto riguarda gli ordini di scuderia.

**Miglior risultato in gara: 4 vittorie a Shanghai, Silverstone, Suzuka, Abu Dhabi**

**Miglior qualifica: 4 pole a Shanghai, Istanbul, Silverstone, Suzuka**

# 9



# Lewis Hamilton



Un inizio di stagione drammatico, con la squalifica di Melbourne per avere mentito ai commissari sportivi della FIA su un episodio controverso di fine gara. Hamilton era psicologicamente distrutto. La macchina non era per nulla competitiva, la sua immagine era finita in mille pezzi. Addirittura aveva adombrato l'ipotesi di un clamoroso ritiro dalle corse. Ma il campione del mondo 2008 ha dimostrato di essere sicuramente il più grande talento attualmente presente in F.1 riuscendo a ribaltare una situazione che pareva compromessa. Merito anche della McLaren, ovviamente, che ha saputo apportare le modifiche necessarie per recuperare il terreno perduto. E Hamilton è stato uno splendido interprete riuscendo a firmare quattro pole e due vittorie. Ma anche quando le cose andavano male, lui non ha mai alzato bandiera bianca.

**Miglior risultato in gara: 2 vittorie a Budapest e Singapore**  
**Miglior qualifica: 4 pole a Valencia, Monza, Singapore, Abu Dhabi**

# 9



# Kimi Raikkonen

Non si è guadagnato la riconferma in Ferrari per la poca propensione al dialogo con i tecnici, alla voglia di impegnarsi anche quando la monoposto non era come la voleva lui. Un po' pigro insomma. Ma chi sostiene che Raikkonen si sia svegliato solo dopo l'incidente di Massa sbaglia. In qualifica, prima di Budapest, Kimi è stato spesso e volentieri più veloce del brasiliano guadagnando anche una impensabile prima fila a Monaco. Poi, il capolavoro di Spa, con una vittoria recuperata partendo dalla terza fila. Un successo che in Ferrari di certo non si aspettavano.

**Miglior risultato in gara: 1° a Spa**  
**Miglior qualifica: 2° a Monte Carlo**

# 7,5





# Rubens Barrichello



E' stato il rivale del compagno Button fino a San Paolo, dove ha abdicato davanti al suo pubblico. Una sola pole al termine della stagione nonostante avesse la miglior monoposto del lotto per buona parte della prima fase del campionato, due vittorie arrivate verso la fine dell'estate. Barrichello si è acceso quando Button ha cominciato a far di conto, ma tantissimi sono i punti che il brasiliano ha lasciato per strada nelle prime corse. Il solito mediocre Barrichello insomma, niente di nuovo.

**Miglior risultato in gara: 1° a Valencia e Monza**  
**Miglior qualifica: 1° a San Paolo**

# 7,5



# Sebastien Buemi

Quattro volte in zona punti. Non poteva sperare di meglio Buemi. Al debutto in F.1, lo svizzero si è avvicinato alla Toro Rosso con la giusta mentalità piazzandosi subito 7° a Melbourne facendo meglio di Bourdais, suo compagno. Si è ripetuto a Shanghai (8°), poi ha attraversato un momento buio, con qualche errore di troppo. Ma ha saputo risollevarsi nel finale di stagione con una strepitosa terza fila a San Paolo. E certamente, la Toro Rosso STR4 non era competitiva come la STR3 del 2008.

**Miglior risultato in gara: 7° a Melbourne e San Paolo**

**Miglior qualifica: 6° a San Paolo**

# 7,5



# Mark Webber

Con la macchina che aveva, doveva ottenere molto di più. E lo stava facendo, finché quando dopo il successo del Nurburgring e il terzo posto di Budapest, divenuto il più serio avversario di Button nella rincorsa al titolo iridato, è svanito. Come impaurito o incapace di sopportare la pressione. Webber è un buon pilota, ma ha dimostrato tutti i suoi limiti. Curioso notare come a fine campionato, quando ormai era fuori da ogni discorso per la vittoria finale, ha ritrovato il successo a San Paolo piazzandosi secondo ad Abu Dhabi. Troppo tardi...

**Miglior risultato in gara: 1° al Nurburgring e San Paolo**

**Miglior qualifica: Pole al Nurburgring**



# 7



# Felipe Massa

Come Hamilton, come la McLaren, anche Massa ha patito un avvio di campionato estremamente difficile. Ci ha messo del suo per recuperare le prime file, qualche punto, che è arrivato a partire dalla quinta gara di Barcellona. Dopo di che ha infilato una serie di piazzamenti tra i primi otto decisamente incoraggiante, culminata con il podio del Nurburgring. Ma proprio nella tappa successiva, a Budapest, ha vissuto il suo dramma personale con la molla che lo ha colpito in qualifica. La sua stagione è finita lì.

**Miglior risultato in gara: 3° al Nurburgring**  
**Miglior qualifica: 4° a Barcellona**



7







# Kamui Kobayashi

Ecco quello che ci si aspetta da un debuttante in F1: spettacolo e risultati. Kobayashi è stato l'unico rookie a rispettare quel copione. Sostituto di Glock nelle ultime due prove del mondiale, in gara ha fatto meglio di Trulli sia a San Paolo sia ad Abu Dhabi. Buttandosi in duelli splendidi con Nakajima in Brasile e con Button ad Abu Dhabi. In qualifica ha sempre superato il Q1 arrivando alle soglie del Q3.

**Miglior risultato in gara: 6° ad Abu Dhabi**

**Miglior qualifica: 11° a San Paolo**

# 7



# Jarno Trulli



Aveva il mandato di vincere qualche gara per mantenere la Toyota in F1. Questo chiesero ad inizio stagione i giapponesi della Toyota che avevano realizzato una monoposto dotata dello stesso fondo della Brawn. Ma la missione è miseramente fallita benché Trulli abbia strappato una pole in Bahrain e un secondo posto a Suzuka. La sensazione è che qualche possibilità per ottenere di più, vedi Bahrain, ci poteva e ci doveva essere anche se la TF109 a volte è parsa veramente scorbutica.

Miglior risultato in gara: 2° a Suzuka  
Miglior qualifica: Pole ad Al Sakhir

# 6,5

TRULLI





# Timo Glock

Come Trulli, il tedesco doveva salvare la Toyota. Come Trulli, anche Glock ha fallito l'impresa. Certo non era facile, soprattutto per lui al secondo anno di F1. Il secondo posto di Singapore rimane una delle sue migliori perle in una annata nella quale si è trovato spesso a dover lottare per entrare nei primi dieci. Le aspettative erano superiori e lui non ha fatto il salto di qualità che ci si aspettava.

**Miglior risultato in gara: 2° a Singapore**  
**Miglior qualifica: 2° ad Al Sakhir**

# 6,5



# Fernando Alonso

Anno difficile, ma come Hamilton, non si è mai arreso alla pochezza della sua Renault. Ma se l'ex nemico inglese ha potuto contare da metà stagione su una McLaren nettamente migliorata, lo spagnolo ha dovuto proseguire con un mezzo deficitario. Eppure, sono arrivate una pole a Budapest e un podio a Singapore. Alonso rimane uno dei migliori talenti espressi dalla F1.

**Miglior risultato in gara: 3° a Singapore**

**Miglior qualifica: Pole a Budapest**

# 6,5





# Nick Heidfeld

Un grande opportunista, in termini positivi ovviamente. Capace di raccogliere piazzamenti pur non facendosi notare. Heidfeld si insinua e zitto zitto ha portato a casa il miglior risultato stagionale della BMW, il secondo posto di Sepang e anche la miglior qualifica del 2009, terzo a Barcellona. Eppure il borsino del tedesco è sempre stato inferiore a quello del compagno Kubica. Il motivo è presto detto: Heidfeld ha meno talento, ma lavorando sodo e usando la testa riesce spesso a stare con i primi. Ha però perso inesorabilmente il confronto con il polacco in qualifica, non riuscendo a volte a superare il primo scoglio.

**Miglior risultato in gara: 2° a Sepang**  
**Miglior qualifica: 3° a Barcellona**

# 6,5



# Robert Kubica

Un grande avvio stagionale a Melbourne, purtroppo rovinato da un incidente con Vettel, un gran finale di campionato con il secondo posto di San Paolo. In mezzo, tante delusioni e frustrazioni per una monoposto mal sviluppata e per tempi di reazione da parte della BMW lentissimi. La mazzata finale, l'annuncio del ritiro della Casa tedesca. In questa situazione, Kubica ha sempre cercato di mantenere la calma e di dare il massimo. Anche se alla fine ha perso il confronto a punti con il compagno Heidfeld.

Miglior risultato in gara: 2° a San Paolo  
Miglior qualifica: 4° a Melbourne

# 6,5



# Nico Rosberg

Si è sempre nascosto con furbizia dietro alle mancanze della monoposto che guidava, la Williams. Qualche acuto lo ha lanciato, undici volte è finito in zona punti. Non gli manca la consistenza, ma quale sarà il vero valore di Rosberg? Dopo ben quattro anni di F.1 ancora non si sa. Un vero mistero. Poteva la Williams ottenere di più con un Alonso al suo posto? Domanda che non avrà mai un risposta. Quando però Rosberg poteva lasciare il segno, come a Singapore, ha commesso un errore da principiante.

**Miglior risultato in gara: 4° al Nurburgring**  
**Miglior qualifica: 3° a Singapore**

# 6,5



# Adrian Sutil

Quando la Force India ha cambiato passo, avvicinandosi al podio, il tedesco non ha mai saputo sfruttare l'occasione giusta, commettendo sciocchi errori. Il suo punto più alto a Monza. Per il resto, è comunque stato bravo a "spingersi" con Fisichella, finché è stato nel team, per lo sviluppo della vettura che ha permesso di raggiungere i risultati della seconda parte dell'anno.

**Miglior risultato in gara: 4° a Monza**

**Miglior qualifica: 2° a Monza**

6

9	TRU	PIT	177	61.514	269					
8	GRO	PIT	223	62.992	262	177	1			
3	FIS	PIT	218	56.098	218	187	1			
2	KOV	PIT	236	56.047	257	210	1			
10	KOB	PIT	190	62.075	273	202	1			
16	ROS	PIT	211	56.155	273	168	1			
14	WEB	PIT	219	55.292	274	192	1			
7	ALO	PIT	199	54.081	276	212	1			
4	RAI	PIT	250	52.335	278	215	1			
5	KUB	PIT	248	50.690	277	226	1			
1	HAM	PIT	224	54.600	270	1:59.276	225	2		
20	SUT	PIT	239	54.547	279	209	1			
17	NAK	PIT	226	57.369	268	220	1			
22	BUT	PIT	240	52.895	273	177	1			
23	BAR	PIT	193	54.886	273	234	1			
						215	1			
	ON TRACK	0	RAI	250	SUT	279	KUB	237	BUT	234
	IN PITS	20	KUB	248	RAI	278			RAI	226
	STOPPED	0	BUT	240	KUB	277			KUB	225
			SUT	239	BUE	276			SUT	220
			KOV	236	ALO	276			ALO	215
			BUE	235	HEI	274			BAR	215

10:13:37

© F1 Group P2



1:16:23

MEDION

BEST LAP 42.497 350 50.190 279 54.807 237 1:57.994									
1	15	VET	205	38.275	245	30.490	IN PIT	1	
2	6	HEI	223	55.212	274	30.510	IN PIT	1	
3	11	ALG	197	59.991	262	31.792	IN PIT	1	
4	12	BUE	225	57.140	276	38.895	IN PIT	1	
5	5	KUB	42.497	248	50.690	277	34.807	237	
6	9	TRU	177	61.514	269	46.797	IN PIT	2	
7	8	GRO	223	62.992	262	33.175	IN PIT	1	
8	21	LIU	308	58.975	250	36.002	IN PIT	1	
9	3	FIS	218	56.098	218	33.892	IN PIT	1	
10	2	KOV	236	56.047	257	29.734	IN PIT	1	
11	10	KOB	190	62.075	273	35.641	IN PIT	1	
12	16	ROS	211	56.155	273	30.772	IN PIT	1	
13	14	WEB	219	55.292	274	29.292	IN PIT	1	
14	7	ALO	199	54.081	276	30.356	IN PIT	1	
15	4	RAI	250	52.335	278	30.672	IN PIT	1	
16	1	HAM	224	54.600	270	27.358	IN PIT	1	
17	17	NAK	226	57.369	268	31.584	IN PIT	1	
18	20	SUT	239	54.547	279	28.644	IN PIT	1	
19	22	BUT	240	52.895	273	28.602	IN PIT	1	
20	23	BAR	193	54.886	273	27.355	IN PIT	1	

10:13:37

© F1 Group P1



1:16:23

BEST LAP 42.497 350 50.190 279 54.807 237 1:57.994									
1	15	VET	205	38.275	245	30.490	IN PIT	1	
2	6	HEI	223	55.212	274	30.510	IN PIT	1	
3	11	ALG	197	59.991	262	31.792	IN PIT	1	
4	12	BUE	225	57.140	276	38.895	IN PIT	1	
5	5	KUB	42.497	248	50.690	277	34.807	237	
6	9	TRU	177	61.514	269	46.797	IN PIT	2	
7	8	GRO	223	62.992	262	33.175	IN PIT	1	
8	21	LIU	308	58.975	250	36.002	IN PIT	1	
9	3	FIS	218	56.098	218	33.892	IN PIT	1	
10	2	KOV	236	56.047	257	29.734	IN PIT	1	
11	10	KOB	190	62.075	273	35.641	IN PIT	1	
12	16	ROS	211	56.155	273	30.772	IN PIT	1	
13	14	WEB	219	55.292	274	29.292	IN PIT	1	
14	7	ALO	199	54.081	276	30.356	IN PIT	1	
15	4	RAI	250	52.335	278	30.672	IN PIT	1	
16	1	HAM	224	54.600	270	27.358	IN PIT	1	
17	17	NAK	226	57.369	268	31.584	IN PIT	1	
18	20	SUT	239	54.547	279	28.644	IN PIT	1	
19	22	BUT	240	52.895	273	28.602	IN PIT	1	
20	23	BAR	193	54.886	273	27.355	IN PIT	1	

10:13:37

© F1 Group P1



1:16:23





# Vitantonio Liuzzi



Un rientro, al posto di Fisichella alla Force India, da urlo con l'ingresso nel Q3 della qualifica nel GP d'Italia. Poi, prestazioni nella norma per quanto riguarda la vettura che guidava e non lontane da quelle di Sutil. Comunque, un buon ritorno che gli è valsa la conferma del posto per il 2010.

Miglior risultato in gara: 11° a San Paolo  
Miglior qualifica: 7° a Monza

# 6



# Jaime Alguersuari



Debuttare senza aver effettuato un test. Oltre al record per essere divenuto il più giovane pilota ad avere mai disputato un GP nella storia della F1, Alguersuari somma anche quest'altro primato. Di cui avrebbe fatto volentieri a meno. Ma non si poteva dire di no davanti all'invito della Toro Rosso. Lo spagnolo, con la sua tradizionale calma, non si è lasciato impressionare. Ed ha compiuto passi da gigante in qualifica avendo superato il Q1 nelle ultime tre tappe. La sua miglior gara l'ha disputata a Suzuka, anche se rovinata da un errore di guida. Il primo in corsa, dopo quello in qualifica sempre in Giappone.

**Miglior risultato in gara: 12° a Suzuka**  
**Miglior qualifica: 14° a San Paolo**

# 6



# Giancarlo Fisichella



Il voto è una via di mezzo tra il 7 che avrebbe meritato per la buona stagione svolta con la Force India e il 4 rimediato per le pessime gare disputate con la Ferrari. Con il team di Mallya, Fisichella ha compiuto il capolavoro che vale un campionato: a Spa, pole e secondo posto al termine di un GP da pazzi, tutto passato in scia alla Ferrari del vincitore Raikkonen. Avrebbe potuto fare bene anche a Monza, ma nei giorni precedenti il GP d'Italia ha firmato per la Ferrari sostituendo Badoer. Purtroppo, Fisichella con grande sorpresa non ha saputo adattarsi al Kers. Non in una o due gare, ma anche nelle tre rimanenti prove. Risultato: neanche un punto e tante ombre.

**Miglior risultato in gara: 2° a Spa**  
**Miglior qualifica: Pole a Spa**

# 5,5



# Romain Grosjean



Buttato dentro la mischia al posto di Piquet, quelli del Renault Drivers Development pensavano di aver trovato la gallina dalle uova d'oro. Ma il ginevrino ha subito iniziato a commettere una serie di errori e a seccare la dirigenza Renault con i suoi atteggiamenti da star priva di luce. Quando ha capito che tirava brutta aria, si è messo a posto, tagliandosi pure i capelli. In pista non ha mai convinto, vivacchiando. Solo un piccolo lampo in qualifica a Monza. Strana parabola discendente di un pilota che dopo il primo anno in GP2 nel 2008 sembrava avviato a una sicura e promettente carriera.

**Miglior risultato in gara: 13° a San Paolo**  
**Miglior qualifica: 12° a Monza**

# 5





# Sebastien Bourdais

Richiamato dalla Toro Rosso dopo essere inizialmente stato accantonato, Bourdais ha fatto poco o nulla, per essere al secondo anno, per dare alla squadra quel po' di esperienza di cui Toro Rosso necessitava. Alla fine si è reso meno utile del debuttante Buemi, quindi inevitabile che Tost decidesse di fare a meno del francese. Che dopo i trionfi in Champ Car, lascia la F.1 con l'onta di avere pesantemente subito due ragazzini come Vettel nel 2008 e di non aver fatto meglio di Buemi nella seconda stagione.

**Miglior risultato in gara: 8° a Melbourne e Monte Carlo**

**Miglior qualifica: 14° a Monte Carlo**

# 4



# Heikki Kovalainen



Massacrato da Hamilton. Kovalainen è la più grande delusione della stagione. Ha ricevuto il pieno appoggio dalla McLaren, Martin Whitmarsh lo aveva invitato più volte a cambiare il ritmo in gara, ma il finlandese non ci è riuscito. Le fredde statistiche riassumono alla perfezione l'annata di Kovalainen: un misero quarto posto il suo miglior risultato. Lontano, lontanissimo dal compagno di squadra Hamilton che ha sempre lottato come una furia. Lui è parso sempre accontentarsi. Inevitabile il suo licenziamento. Un vero peccato perché il ragazzo aveva dimostrato sia in World Series sia in GP2 di possedere un talento fuori dal comune, ma che in F.1 si è annacquato.

**Miglior risultato in gara: 4° a Valencia**  
**Miglior qualifica: 2° a Valencia**

# 4



# Kazuki Nakajima

Con il suo compagno in Williams, Rosberg, ben undici volte tra i primi otto, lui non è riuscito a recuperarne neanche uno di punticini. E questo la dice lunga sulle sue qualità. Che ci si aspettava emergessero dopo l'apprendistato del 2008, ma evidentemente non c'era più nulla da spremere. Una meteora.

**Miglior risultato in gara: 9° a Budapest e Singapore**

**Miglior qualifica: 5° a Silverstone**

# 4



# Nelson Piquet

Sarà stato anche poco preso in considerazione da Briatore and company, ma le prestazioni di Piquet sono sempre state sotto le aspettative. Mai un punto, mai uno spunto. Un pilota di difficile comprensione. Pure arrogante nei confronti dei fans che cercavano un autografo, come abbiamo assistito a Monaco. Voto basso anche per avere scatenato dopo un anno il caso Singapore che ha destabilizzato l'intera Renault. Non sentiremo per nulla la sua mancanza.

**Miglior risultato in gara: 10° ad Al Sakhir**  
**Miglior qualifica: 10° al Nurburgring**



# 3





# Luca Badoer



Un pesce fuor d'acqua. Dieci anni di lontananza dalle corse si sono fatti sentire in maniera pesante. Badoer ha faticato a Valencia, non è mai stato della partita a Spa. Non poteva dire di no, l'occasione era ghiotta. Ma con il senno del poi, rientrare in quelle condizioni è stato un azzardo poco ragionato. Ecco come due GP da comparsa inutile possono gettare terra su una reputazione costruita in anni e anni di lavoro oscuro nel ruolo di tester.

**Miglior risultato in gara: 14° a Spa**  
**Miglior qualifica: 20° a Valencia e Spa**

# 2

*La Durango non sarà più nel campionato GP2*



# In pista 24 Dallara

Dodici team. Non uno di più, non uno di meno. Così ha deciso Bruno Michel, manovratore della GP2. L'uscita di scena della Durango dalla categoria non porterà nuovi ingressi. Lo slot lasciato libero dalla squadra italiana non sarà riempito. Alla fine del 2010 infatti, è previsto un rimpasto dei team presenti. L'organizzazione valuterà le nuove richieste e tutti torneranno in gioco. Quindi, ha fatto sapere Michel, inutile prendere una nuova struttura ora per poi magari lasciarla fuori tra dodici mesi. La mancata iscrizione della Durango, squadra storica della F.3000 prima e della GP2 poi (ma che paga una gestione non sempre ottimale) penalizza l'Italia che ora è presente con tre team: Coloni, Rapax (ex Piquet GP) e Trident. Un numero comunque importante, secondo solo alla Gran Bretagna. Le prove in calendario sono 11. A parte la tappa di Portimao, tutte saranno in concomitanza con la F.1. La novità per la Main Series è rappresentata dalla prova finale di Abu Dhabi, il 14 novembre, quindi ben due mesi dopo la penultima tappa di Monza. Il circuito di Yas Marina quest'anno ha ospitato il primo appuntamento della GP2 Asia.



## I team

Coloni – Italia  
Rapax – Italia  
Trident – Italia  
ART – Francia  
Dams – Francia  
Barwa Addax – Spagna  
Racing Engineering – Spagna  
Super Nova – Gran Bretagna  
iSport – Gran Bretagna  
Arden – Gran Bretagna  
DPR – Gran Bretagna  
Ocean – Portogallo

## Il calendario 2010

9 maggio – Barcellona  
15 maggio – Monte Carlo  
30 maggio – Istanbul  
20 giugno – Portimao  
27 giugno – Valencia  
11 luglio – Silverstone  
25 luglio – Hockenheim  
1 agosto – Budapest  
29 agosto – Spa  
12 settembre – Monza  
14 novembre – Abu Dhabi

# Il nuovo n



## I team

Draco - Italia

Carlin - Gran Bretagna

Comtec - Gran Bretagna

Fortec - Gran Bretagna

P1 Motorsport - Gran Bretagna

Epsilon Euskadi - Spagna

Pons - Spagna

SG Formula - Francia

Tech 1 - Francia

Interwetten - Austria

I.S.R. - Repubblica Ceca

KMP - Russia

Mofaz - Malesia

Cambia la geografia della World Series Renault per il 2010. Svaniscono i team italiani, rimane compatto lo schieramento britannico, si affacciano nuove realtà provenienti dall'est. La resa di Prema e RC Motorsport ha favorito il rientro di Fortec, che aveva ceduto il tutto al partner malese di Mofaz, e l'ingresso di ISR, acronimo di Igor Salaquarda Racing. L'abbandono di Ultimate, avvenuto nel corso della stagione 2009, ha invece convinto gli sponsor russi che appoggiano Anton Nebilitskiy a rilevare tale team e ad iscriversi in prima persona sotto la sigla KMP. Gli stessi che avevano appoggiato il debutto della SG Formula. Ma cos'è KMP? Si tratta di una compagnia russa nata nel 1989 che è divenuta la più importante nel settore delle agenzie viaggi. Ha sussidiarie in Finlandia e negli Stati Uniti. Mofaz invece, grande gruppo che opera in svariati settori, vede nel board la famiglia Fauzy che già dal 2008 aveva affiancato la Fortec salvo poi prendere il controllo del team. Nulla vieta di pensare che Mofaz potrebbe rappresentare lo Junior team della malese Lotus. A tal proposito è nato il Mofaz Petronas team che parteciperà alla F.BMW Pacific. ISR invece è la squadra della famiglia Salaquarda. Rappresentante della Repubblica Ceca, Salaquarda quest'anno ha corso in WSR con i team RC e Prema. ISR ha schierato il proprio team nella F.3 tedesca, Euro Series e Formula Master.

# mondo

## Il calendario 2010

18 aprile – Alcaniz

2 maggio – Spa

16 maggio – Monte Carlo

6 giugno – Brno

20 giugno – Magny Cours

4 luglio – Budapest

5 settembre – Hockenheim

19 settembre – Silverstone

10 ottobre – Barcellona



*Nella foto, Fauzy con i colori di Mofaz.*

*Nel 2010 la struttura malese sarà presente in prima persona nella WSR*

# Mica da...

## Antonio Caruccio

Samuele Buttarelli nato a Genova il 2 maggio 1992 è uno dei giovani talenti italiani emergenti del motorsport. Al suo secondo anno in monoposto, Samuele si è dimostrato essere un pilota poliedrico adattandosi velocemente alla Formula 3, alla Master ed anche alla Formula Le Mans, dove ha persino vinto nella sua unica apparizione a Portimao in coppia con Jerome D'Ambrosio.

### Il 2009 è stato un anno molto intenso per te, in cui ti sei potuto mettere alla prova in diverse occasioni.

“Ho fatto tanti test l'inverno passato in preparazione al campionato European F3 Open e grazie a questo i risultati si sono visti sin dalla prima gara. Oltre alla serie spagnola, il mio manager Giampaolo Matteucci mi ha trovato dei sedili per alcune gare extra campionato come nel caso della Formula Master o per la Le Mans a Portimao. Budapest e Spa rappresentavano una grande opportunità perché erano gare di supporto alla Formula 1 e ci hanno regalato un po' di visibilità anche agli occhi del grande pubblico. In Portogallo invece, ho colto questa chance per conoscere una pista nuova che sicuramente incontrerò nel prosieguo della mia carriera”.

### Pur essendo al tuo esordio assoluto a Portimao sei riuscito a conquistare la vittoria.

“È stato un ottimo risultato considerando che in coppia con Jerome D'Ambrosio abbiamo conquistato la pole position sia per gara 1 sia per gara 2, il giro veloce in entrambe le manche ed il doppio successo che ci ha regalato la vittoria assoluta del week-end”.

### Quale di queste esperienze è stata la più significativa per te?

“Penso che sia stato tutto importante per

la mia carriera. Dopo queste gare mi rendo conto di essere molto cresciuto; lo noto in questo periodo di test in cui mi trovo a passare nel giro di poche settimane da un team all'altro riuscendo subito a prendere la giusta confidenza con meccanici ed ingegneri. Questo è molto positivo perché



posso concentrarmi meglio sul lavoro da svolgere”.

### Prima del passaggio in formula dove hai corso?

“Ho iniziato a correre in kart, prima a livello amatoriale per poi intraprendere la carriera professionale con una squadra di Genova, Stalfieri Racing Team, con cui ho

raccolto buoni risultati arrivando a disputare la Winter Cup a Lonato prima del passaggio in monoposto”.

### Dopo un anno in Formula Renault con Cram tra campionato italiano e svizzero hai deciso di passare alle monoposto Formula 3. Come mai questa scelta?

“Ritengo che la Formula 3 sia una delle categoria più formative che esistano perché la macchina ti insegna tanto. È un passaggio quasi obbligatorio che devi fare se vuoi avanzare nella tua carriera. Rispetto alla Formula Renault ha molte più regolazioni da fare, ci vuole maggiore sensibilità per mettere a posto la macchina e penso sia stata per me la decisione più giusta. Per il mio primo anno, ho scelto un campionato addestrativo come quello iberico che ti permette di poter crescere e conoscere la monoposto senza particolari problemi, che invece avrei potuto riscontrare nella Euroseries che ha un livello decisamente più alto”.

### Che impressione hai avuto della F3 European Open?

“Come tutte le cose ha dei pro e dei contro. È molto bello perché si corre su tante piste all'estero come Valencia, Spa e Magny Cours, anche se la macchina è standardizzata per limitare i costi e non si possono fare molte modifiche come può invece avvenire nell'europeo o nell'italiano. Il livello generale non è altissimo”.

### Come è stato lavorare nel team di Emilio de Villota?

“È una squadra molto professionale e hanno tanta esperienza con cui aiutano i piloti che corrono con loro. Il papà essendo un ex pilota di Formula 1 può insegnare molte cose e conosce alla perfezione le piste spagnole. Infatti in questa stagione mi ha dato dei consigli molto utili che ho utilizzato per

# Buttarelli

migliorare le mie prestazioni. Anche coi miei compagni mi sono trovato bene, avevamo un bel rapporto di amicizia, anche se ovviamente in pista con la visiera abbassata non si faceva caso a queste cose”.

## Quali sono i tuoi piani per il prosieguo della tua carriera?

“Già dal 2010 inizierò a correre nel campionato italiano Formula 3, che negli ultimi anni è cresciuto molto e gli organizzatori hanno messo in palio un premio molto appetibile. Per il futuro a lungo termine ancora non so, però, auspico di poter far bene per aprirmi nuove porte”.

**La scorsa settimana sei stato**

## protagonista a Valencia di un test in Formula 3 con Prema. Com'è andata?

“Originariamente ci eravamo accordati per fare solo una giornata, mercoledì 16, ma poi un altro pilota ha avuto dei “problemi di natura scolastica” e non ha potuto proseguire il lavoro nelle giornate successi-

ve e sono rimasto in Spagna fino a venerdì 18. Abbiamo provato alcune cose nuove, ho preso la giusta confidenza con la squadra e con il team. Siamo scesi in pista coi pneumatici Kumho che equipaggeranno la serie tricolore il prossimo anno, anche se qualcuno ancora montava le Michelin. Abbiamo provato dei nuovi

ammortizzatori e ho registrato il miglior tempo tra i piloti della serie italiana. Per noi l'importante era lavorare sull'impostazione della prossima stagione quindi mi ritengo soddisfatto del lavoro svolto vista anche la condizione atmosferica iberica che permette di poter lavorare meglio rispetto al freddo che attanaglia in questi giorni l'Italia”.



**Nella foto sopra, Samuele Buttarelli impegnato la scorsa settimana nei test di Valencia a bordo della Dallara FTP già gommata Kumho del team Prema**

**Il pilota genovese, sotto, al suo esordio con la vettura della Formula Master sulla pista magiara di Budapest**



# Cram promuove la nuova 2.0





# ove



Prime consegne e primi giri di pista per i due team che hanno ricevuto le nuove monoposto di F.Renault 2.0 costruite dalla collaborazione tra Caparo ed Epsilon Sport. I fortunati, se così possiamo definirli, sono stati Cram e KEO. La prima parteciperà alla Eurocup, la seconda al campionato NEC. Se il team KEO ha girato ad Hockenheim con il giovane Mikkel Mac, pilota danese in arrivo dalla F.BMW Europe, Cram ha optato per Barcellona con il brasiliano Andre Negrao. E i riscontri sono stati positivi. Marcello Rosei, team manager, ha commentato: "E' stata una prima presa di contatto positiva. Abbiamo percorso diversi giri e l'unico problema, poi velocemente risolto, è stato causato dall'acceleratore, che è elettronico. La vettura è arrivata a Barcellona, su un carrello e direttamente dalla Francia dove mio figlio è andato a prelevarla, nella notte di giovedì. Abbiamo controllato la bulloneria e la prima impressione avuta è che fosse stata montata molto bene. Poi, la mattina, siamo entrati in pista. Negrao è parso entusiasta. Ha detto che rispetto alla precedente Tatuus, questa monoposto frena molto bene e la cambiata è rapidissima. Ora occorre svilupparla. A Barcellona ci siamo limitati a mettere un paio di molle. Ma la prima impressione è eccellente. Le gomme Michelin, più larghe, hanno fornito una buona tenuta alla vettura che non mi dispiace neanche dal punto di vista estetico. E' certamente particolare, ma quando porterà i colori del team e degli sponsor sarà senza dubbio molto bella".



# Portfolio 2009

Sebastian Vettel in versione rockstar con il gruppo ZZ Top



TIAN VETTEL



# Portfolio 2009

Pit stop per la Peugeot 908 HDi a Le Mans





GR

LE MANS SERIES  
MICHELIN

MICHELIN  
PIRELLI

24 Hours of Le Mans  
7  
PIRELLI

# Portfolio 2009

Vola la Ford di Carl Edwards a Talladega





# Portfolio 2009

Dani Sordo da il "cinque" ad un giovane fans





2  sordo

CITROËN

PIRELLI

RACING  
CITROËN

CARO

ROTATION

PIRELLI

# Portfolio 2009

Gabriele Tarquini sul tetto del mondo





Stilo  
SEAT  
OMP G. Tarquini

澳門格蘭披治大賽車

MACAU GRAND PRIX

19-2009



# Portfolio 2009

Daniel Mancinelli, si "gode" l'abitacolo della sua F.Renault Italia a Misano





# Portfolio 2009

Volteggio di la quinta nella F.Azzura di Vallelunga





18

SEITE  
FIA ALTERNATIVE MOTORSPORT

MAGGIOLI

SEITE  
CARROZZERIA RIZZA ALBERTO Gallarate - In

SEITE  
V  
Vedi

# Portfolio 2009

Parcheggio estremo di Frigerio con la 500







# Portfolio 2009

Griotti e Corrado in "camporella" con la loro Renault Clio R3







**Ilkon: di più**

## Si abbassa il prezzo ma cresce la dotazione

Se c'è una vettura simbolo della filosofia Ford, è sicuramente la Focus. Forse per questo la gamma, oltre all'allestimento Titanium, vede da poco un allestimento battezzato Ikon che coincide con un generale riposizionamento della gamma dotata oggi di un equipaggiamento più ricco, ma a un prezzo inferiore di 500 euro. Rispetto a prima, la versione d'ingresso della media dell'Ovale Blu ha nuovi sedili, gli alzacristalli elettrici anche posteriori mentre per la Titanium c'è il sistema di avviamento a pulsante Ford Power e lo sbrinatoro rapido, inoltre ora ha nuovi cerchi in lega da 16 pollici, climatizzatore automatico bi-zona e sistema di accesso senza chiave. Questi aggiornamenti, senza però variazioni nel prezzo, riguardano anche la gamma C-Max che, come quella di Focus, offre la più ampia scelta di tipi di alimentazione: dalle versioni benzina a quelle Diesel, dal GPL al Metano e persino quella FlexyFuel, dotata dell'1,8 litri da 125 CV in grado di digerire anche carburante E85 (85% etanolo e 15% benzina). L'unica solo a benzina è 1.6 da 100 CV Euro 5, mentre le Diesel vedono un 1.6 da 90 CV e 110 CV e un 2 litri da 136 CV anche con cambio a doppia frizione PowerShift mentre le due unità più potenti hanno il filtro antiparticolato. Le unità bi-fuel gas sono realizzate in Italia dalla BRC, hanno la distribuzione rivista e sono omologate fase II. Per la Focus, il GPL è applicato su un 1.6 da 115 CV mentre per la C-Max c'è un 2 litri da 145 CV, lo stesso usato per entrambe le versioni a Metano. Esclusivo appannaggio della Focus è il 5 cilindri turbo da 225 CV per la versione ST mentre la sportivissima RS da 300 CV è oramai un sogno perché i 200 esemplari riservati all'Italia (su un totale di 6mila) sono stati già tutte venduti. La gamma Focus parte da 16mila euro con un differenziale di 750 euro tra versioni con carrozzeria a 3 e 5 porte e station wagon. La C-Max parte invece da 19.750 euro.

# ù a meno



Speciale Ford Focus

**eco**netic

**A tutto risparmio**



Tutti i marchi si sono arricchiti di versioni votate ai bassi consumi e alle emissioni di CO<sub>2</sub> ridotte. Quelle di Ford si chiamano ECONetic e l'ultima arrivata della famiglia è la Focus che si aggiunge alla Fiesta, Mondeo e persino al commerciale leggero Transit. La versione di partenza è quella con il Diesel common rail 1,6 litri sviluppato con PSA e prodotto presso lo stabilimento inglese di Dagenham. Per renderlo più virtuoso, è dotato di un sistema Stop&Start e del recupero dell'energia cinetica in rilascio. A garantire un ottimale funzionamento di entrambi i dispositivi ci sono addirittura due batterie. Per diminuire attriti e assorbimento, è stato utilizzato uno speciale tensionatore per la cinghia dei servizi e la taratura dell'elettropompa del servosterzo è stata ritarata. Il motore vero e proprio ha iniettori, centralina, sistema di aspirazione, sensore dell'ossigeno nell'impianto di scarico e filtro DPF diversi dall'unità di origine inoltre il cambio utilizza un lubrificante a bassa viscosità e rappor-

ti della 3a, 4a e 5a allungati. Sono stati adottati pneumatici Michelin Energy Saver 195/65 R15 su cerchi in lamiera provvisti di carenatura, prese d'aria meno aperte e la carrozzeria ribassata di 10 mm sull'avantreno e di 8 mm sul retrotreno così che il cx sia ridotto a 0,31, ma anche la superficie frontale sia inferiore. Infine, viene chiesta la collaborazione del guidatore con l'Eco Mode, un sistema di incentivazione che fornisce i suggerimenti per guidare nel modo più economico ed ecologico possibile. La Ford ECONetic ha 109 CV e 240 Nm, raggiunge 191 km/h, ha un consumo medio di 3,8 l/100 km ed emissioni di CO<sub>2</sub> di 99 g/km, ma sarà disponibile anche station wagon oppure con 90 CV e 215 Nm, anche senza auto-stop-start la cui assenza eleva i consumi a 4 l/100 km le emissioni di CO<sub>2</sub> a 104 g/km. In questo caso la velocità massima è di 182 km/h. Le Focus ECONetic saranno disponibili da febbraio 2010 e costeranno circa 400 euro in più rispetto alle versioni corrispondenti.

**Pneumatici più scorrevoli, cambio con rapporti più lunghi, stop&start: queste sono solo alcune delle caratteristiche dei modelli Econetic**

Mercedes

Classe E Cabriolet

# Quattro posti, capelli al vento

Prima si chiamava CLK. Ora come la coupé da cui deriva si chiama E Cabriolet. Sotto il raffinato vestito non c'è però la meccanica della E bensì quella della C. In 20 secondi si scopre, il tetto è sempre in tessuto e al lancio, cioè a gennaio saranno disponibili sette versioni: E 220 CDI da 170 CV, E 250 CDI da 204 CV, E 350 CDI da 231 CV, E 200 CGI da 184 CV, E

250 CGI da 204 CV, E 350 CGI da 292 CV e la supersportiva E 500 V8 da 388 CV.

Grazie a due brevetti Mercedes, l'Airscarf (una flusso d'aria calda per testa e collo) e il nuovo Aircap che riduce le turbolenze all'interno dell'abitacolo grazie a un frangivento che si alza dietro la testa dei passeggeri posteriori e da un deflettore posto

sulla parte superiore del parabrezza. Le dimensioni accresciute migliorano l'abitabilità così come è superiore la capacità di carico grazie anche a un ripiegamento della capote perfezionato. La sua maggiore rivale sarà l'Audi A5 cabrio che in più offre la trazione integrale che al momento Mercedes non sembra interessata ad offrire su questa quattro posti.





# (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.BMW Europe 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  
 F.BMW Europe 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  
 GP2 a Portimao  
 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  
 F.BMW Europe 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  
F.BMW Europe 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  
F.BMW Europe 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  
F.BMW Europe 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  
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.BMW Europe 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  
GP2 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 *Italia* racing

