

MAGAZINE

L'anno delle stelle



Formula 1

Non è solo il grande ritorno di Schumacher a tenere banco, il Circus aspetta con ansia la sfida iridata tra ben quattro campioni del mondo

La foto della settimana





Un Leone nel deserto

Costretto ad un amarissimo e polemico ritiro nel 2009, Carlos Sainz ha cominciato l'avventura della Dakar 2010 con la ferma volontà di aggiudicarsi la competizione che dall'Argentina porterà la carovana sino in Cile. E per il momento le cose sembrano andare per il verso giusto, con lo spagnolo che guida la classifica delle auto davanti ai due compagni dello squadrone Volkswagen Nasser Al-Attiyah e Mark Miller.

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



Italiani alla deriva



Massimo Costa

Un modo per approdare in F.1 dalla porta principale è quello di ritrovarsi inseriti nei programmi Junior di Renault, Red Bull o Toyota. Ora è meglio parlare al passato. L'Italia era ben posizionata con Davide Valsecchi selezionato da RDD, Andrea Caldarelli nel TDP, Mirko Bortolotti nel Red Bull Junior Team. Le cose sono cambiate rapidamente, e in poche settimane. Toyota ha chiuso il programma giovani e Caldarelli si è ritrovato a piedi, senza sostegno, a poche settimane dai test di Jerez F.1 ai quali avrebbe dovuto partecipare. Valsecchi non sa bene come procederà il discorso Renault dopo le vicende Briatore e il disimpegno della Casa francese dal mondiale F.1 (ora detiene solo il 25 per cento delle azioni della squadra, il restante 75 per cento è di Genii Capital). Infine, Bortolotti. Il trentino, che a Jerez ha avuto la bella opportunità di provare la Toro Rosso per una giornata e mezza, ha rotto con Red Bull dopo appena 12 mesi di unione. Un test non positivo con il team Signature di F.3, ha convinto Helmut Marko, responsabile degli Junior Red Bull, a fargli ripetere la F.2, categoria che però a Bortolotti stava stretta. Si sarebbe così arrivati alla rottura. Un vero peccato, come è un peccato non poter riportare una dichiarazione di Mirko, resosi irreperibile. Ora, mentre Valsecchi rimane all'interno della RDD e correrà in GP2, il futuro degli altri nostri giovani talenti, Caldarelli e Bortolotti, diviene incerto perché privi di forti supporti economici. Almeno per il momento. Ecco così che la già precaria situazione dei piloti italiani lungo il sentiero che porta al mondiale F.1 (alle spalle di Jarno Trulli e Vitantonio Liuzzi c'è un desolante vuoto), diviene a dir poco inconsistente. Le due più serie speranze erano proprio rappresentate da Bortolotti e Caldarelli, che potevano avere un percorso chiaro e facile. Ora cala il buio.





“Ero
di gio
con l



stanco occare e moto”

*«Sono stato per due giorni nella fabbrica di Brackley per conoscere un po' meglio gli ingegneri e le strutture. Sono molto sorpreso in senso positivo, tutti erano molto motivati. Questa è una squadra campione del mondo ma non sembra assolutamente sazia per i successi»
Queste le prime parole di Kaiser Schumi dopo il primo incontro con i dipendenti dell'ex Brawn Gp ora Mercedes*

Sette titoli, un ritiro, un rientro. Superati i quarant'anni, Michael Schumacher si rimette in gioco, sicuro di essere in grado di lottare per la vittoria. Diventato un'icona Ferrari riportando Maranello al Mondiale dopo vent'anni, Michael ritroverà la Mercedes, che l'aveva allevato e lanciato ad inizio carriera, ma soprattutto Ross Brawn, compagno nei più grandi successi della carriera. Un potenziale elevatissimo, ma anche qualche incognita. Il recupero fisico dopo l'incidente in moto, l'organizzazione di un team vincente e che si troverà a collaborare con un colosso dell'automobile...

Bentornato in Formula 1. Puoi anticiparci qualcosa del tuo contratto?

“Le tempistiche sono di tre anni. Non è mia intenzione fare una comparsata. C'è poi un'opzione per diventare ambasciatore della Mercedes, che in un certo senso ha la sua ragion d'essere”.

Quindi pensi di correre almeno altri tre anni?

“Sì, certo”.

Come sono passate queste settimane di trattativa? C'era un po' di attesa o la F.1 ti ha un po' temprato, rendendola solo una negoziazione come un'altra?

“Temprato? Assolutamente no. Il giorno dell'accordo, mentre parlavo col mio ingegnere, mi sentivo come un bambino di 12 anni che salta dall'eccitazione alla prospettiva di un nuovo giocattolo. Sono così contento, non lo ripeterò mai abbastanza. E' vero, avrò 41 anni, ma la combinazione tra Ross e Mercedes è qualcosa in cui credo fortemente, così come credo in me stesso. Non ho mai avuto dubbi”.

Qual è stata la motivazione dietro al tuo ritorno?

“Beh è stato tutto abbastanza semplice. Alla fine di novembre Ross mi ha chiamato riguardo alla possibilità di correre ancora. Avendo ricevuto una chiamata da lui, e sapendo che Mercedes sarebbe stata coinvolta, ho detto di sì. Fino al 2006 non avevo mai veramente staccato durante la mia carriera e avevo meno energie e motivazioni. Tre anni di pausa hanno ricaricato le batterie, e dopo aver giocato con moto, go-kart e tutto il resto sono di nuovo pronto per qualcosa di serio”.

A quarant'anni, pensi di avere ancora quella feroce fame di vittoria che serve per andare a competere ruota a ruota con gente come Fernando Alonso o Lewis Hamilton?

“Sono assolutamente sicuro. Dopo l'incidente in moto, quando sono risalito in kart per la prima volta, avevo esattamente lo stesso passo di prima. Certo, non è una gran prova, e devo dimostrarlo su una macchina vera. E se ciò vuol dire andare a fare a ruotate con loro, è ancora più eccitante, non vedo l'ora. In più, tutti sembrano sicuri che io ne abbia le possibilità”.

Hai cambiato colori: è stato difficile lasciare la Ferrari per ritornare in Mercedes?

“Onestamente, non è stato un passo facile. Ho un sacco di amici alla Ferrari e ho ricordi fantastici con loro. Ma Luca Cordero di Montezemolo ha reso la situazione molto più facile in un incontro con lui. Sapeva che ero rimasto molto deluso quest'estate, quando per problemi fisici non avevo potuto terminare la stagione per loro, e per via dei contratti a lungo termine che hanno non potevano offrirmi di più. Forse l'unico motivo della mia decisione è stato perché dei

vecchi amici me l'hanno chiesto. Ross Brawn, oltre alla Mercedes: è giusto che abbiano qualcosa in cambio dopo tutto il supporto che mi hanno dato all'inizio della carriera”.

E' stata la chance di sostituire Felipe ad innescare la tua voglia di rientrare o era un'ambizione che covava da qualche tempo?

“Si può dire che è stata quella possibilità ad innescare tutto”.

Hai una grande reputazione. Non sei spaventato di rimettere tutto sul piatto? La gente giudica sempre per quello che hai fatto prima.

“Spero proprio che mi giudichino per quello che ho fatto prima. Guardando la situazione attuale, sono in un team che ha vinto entrambi i titoli quest'anno, quindi l'unica strada possibile sarà di difenderli. La concorrenza sarà fortissima - estremamente ravvicinata come quest'anno, e sono assolutamente entusiasta di tornarne a far parte”.

Hai parlato con la tua famiglia prima di rientrare?

“Ovviamente. Fare un passo del genere richiede di sistemare la tua situazione personale. Nella famiglia, non c'erano dubbi sul fatto di rientrare in F.1. Mia moglie è sempre stata entusiasta nel vedermi felice. Quando ho chiesto la sua opinione ha visto la scintilla nei miei occhi e non ha obiettato nemmeno per un secondo. Ha detto vai e divertiti.”

Ti sei sentito infelice in questi tre anni in cui non hai corso?

“Come ho spiegato prima, alla fine del 2006 avevo perso motivazioni ed energie, e ho pensato che fosse una conseguenza logica smettere. A quel punto, ero ragionevolmente sicuro che fosse finita, e non avrei mai potuto immaginare che sarei tornato. In questi tre anni ho fatto altre cose. Un team con una combinazione come quella che abbiamo ora era oltre ogni immaginazione, e quando è diventato realtà e mi han chiesto di farne parte ne sono stato felice. Perché no?”

Ti aspetti una concorrenza più difficile di quando hai lasciato?

“Probabilmente più ristretta. Più difficile? No, perché? Ci sono sempre stati i piloti migliori e non cambierà mai. Inoltre vedo delle possibilità per me di rientrare nel mix, per questo voglio ritornare”.

Da quando hai deciso di rientrare, sei stato in un simulatore? Ti aspetti di trovare delle vetture diverse da quelle che hai lasciato?

“Non sono stato in un simulatore di un team ma solo nel mio personale. Sì, le vetture saranno un po' diverse, ma negli anni ho guidato molte macchine dalle diverse caratteristiche. Essere in grado di adattarmi velocemente è uno degli elementi che vedo come il mio punto forte, non vedo l'ora di vedere le vetture 2010”.

Sei sicuramente in grado di giudicare il tuo livello di forma. Pensi di tornare competitivo da questo punto di vista?

“Non ho dubbi di poter raggiungere lo stesso livello di quando ho lasciato la Formula 1 tre anni fa. Non ho mai smesso di lavorare sulla mia forma fisica, quindi non è mai stata una vera preoccupazione”.

da Formula1.com



41 anni
7 mondiali vinti
248 GP disputati
91 GP vinti
68 pole positions
76 giri più veloci in gara
5.108 giri percorsi in testa
24.126 km da leader
66.164 km percorsi in F.1

**Non ci ero abituato sul lavoro.
Per una volta, è bello
parlare in tedesco»
Michael Schumacher**



Le prede

Vettel – 22 anni

Vice campione 2009

5 vittorie

5 pole positions

43 GP disputati

Massimo Costa

In pista non l'hanno mai sfidato. Lewis Hamilton e Sebastian Vettel, ovvero i due maggiori talenti che la F.1 ha prodotto negli ultimi tre anni, non hanno mai incontrato sullo schieramento di partenza di un Gran Premio Michael Schumacher. Hamilton, campione del mondo 2007, e Vettel, vice campione 2009, saranno le prime prede che il sette volte iridato tenterà di sbranare. Si annuncia una sfida appassionante tra il vecchio e i due ragazzini. Schumacher era stato battuto per due anni consecutivi da Fernando Alonso, mondiale nel 2005 e 2006, tanto da indurre al ritiro il tedesco. Ogni grande campione nella sua carriera prima o poi incontra la sua bestia nera, il pilota a lui simile che gli rende la vita insopportabile e gli toglie spazio sui media oltre che sul gradino più alto del podio. Ora Schumacher ritroverà Alonso sulla monoposto che aveva lasciato libera

a fine 2006, la Ferrari, e riprenderà il discorso lasciato sospeso. Potrà valutare dallo specchietto, o infilandosi dietro la loro ala posteriore, le mosse di Hamilton e Vettel. Dovrà darsi da fare per contenere Robert Kubica, che aveva conosciuto nella seconda parte del suo ultimo anno di F.1, quando il polacco si affacciò in F.1 prendendo il posto di Jacques Villeneuve. E avrà in casa un giovanotto, Nico Rosberg, che è nel mondiale dal 2006, che sarà il suo primo metro di confronto. Rosberg ha dimostrato di possedere notevoli qualità, ma nei suoi quattro anni di F.1 si è nascosto dietro alla presunta non competitività della Williams. Ora non potrà più mescolare le carte. Il mondiale 2010 che già presentava spunti eccitanti non indifferenti, come il binomio Alonso-Ferrari, l'approdo del campione in carica Jenson Button alla McLaren al fianco di Lewis Hamilton, la voglia di Sebastian Vettel di ripetersi, offre ora una sceneggiatura da sogno.

di Schumi

Hamilton – 25 anni
1 mondiale vinto nel 2008
11 vittorie
17 pole positions
52 GP disputati





A destra, Alain Prost con la Williams FW15C al rientro nel 1993 dopo un anno sabbatico. Sotto, Niki Lauda nel periodo McLaren



Lauda e Prost, rientri vincenti



Carlo Baffi

Il GP del Brasile del 22 ottobre 2006, doveva essere l'ultimo della carriera di Michael Schumacher. Ebbene, dopo oltre tre anni, il sette volte iridato ha deciso di rimettersi in gioco. Non certo per soldi. Proprio quella invece, è la motivazione che induce Niki Lauda ad uno storico rientro. E' il 1981 quando il due volte iridato con la Ferrari, torna in pista dopo il ritiro del 1979 avvenuto dopo due stagioni deludenti trascorse con la Brabham di Bernie Ecclestone (un trasferimento che per i ferraristi, a fine 1977, fu un tradimento, quasi come quello attuale di Schumi). A convincerlo è Ron Dennis, team boss della McLaren rimasto sempre in contatto con lui. E poi, c'è il lato economico dal momento che Lauda risulta particolarmente esposto con la sua compagnia aerea, la Lauda Air, fondata nel 1978. Dopo un test tenutosi in gran segreto il 16 settembre 1981 a Donington, Lauda diviene pilota McLaren, con cui debutta nell'82 in Sud Africa. Una scelta azzeccata perché la scuderia inglese è in piena ascesa, tant'è che due anni dopo l'austriaco conquista il terzo mondiale con la MP4/2 Tag turbo, beffando per mezzo punto il compagno Alain Prost. Costui seguirà le orme di Lauda, sia per i successi sia per un addio con ritorno. Con tre titoli alle spalle, il "Professore" viene licenziato dalla

Ferrari dopo il GP del Giappone del '91, complice l'aver paragonato la rossa ad un camion. Il francese resta fermo nel '92 (pagato da Maranello), per disputare il mondiale successivo nel 1993 e vincerlo con la Williams-Renault. Prost prende il posto di Nigel Mansell, campione nel 1992, che vistosi negato un ritocco all'ingaggio da parte di Sir Frank Williams, emigra nella Cart americana. Il Leone detta legge in USA e nel 1994, fa il suo rientro in F.1, chiamato proprio dal team di Grove rimasto orfano di Ayrton Senna dopo la tragedia di Imola. Si presenta al GP di Francia e disputa altre tre gare, tra cui l'Australia dove coglie la sua ultima vittoria. Molto deludente sarà la breve parentesi targata McLaren-Mercedes del '95, con soli due GP disputati, a cui segue il definitivo ritiro.

Poco felice anche il rientro di Alan Jones (iridato nel 1980), che uscito di scena nell'autunno del 1981 per una caduta da cavallo in cui si rompe un femore, resta inattivo per oltre un anno. Torna nel 1983 sulla Arrows per correre solamente a Long Beach. Dopo una nuova stagione di stop, l'australiano è al via del GP d'Italia dell'85 sulla neonata Lola Beatrice, con cui gareggerà per tutto il campionato '86, ma senza performances di rilievo. Il rientro più recente è quello di Jacques Villeneuve. Nel 2003 infatti, dopo cinque stagioni con la BAR, il canadese si ferma per

quasi un anno, facendo ritorno nel GP della Cina 2004 sulla Renault, al posto di Jarno Trulli. Per l'ex iridato '97, si tratta del rodaggio in vista del mondiale 2005 in cui salirà sulla Sauber. Forte di un contratto biennale, resterà anche quando la scuderia svizzera verrà rilevata dalla BMW. Ma i suoi continui scarsi risultati, porteranno al suo licenziamento a fine luglio 2006 ed al suo ritiro dalla F.1. Per quanto concerne invece il passato più remoto, l'argentino Froilan Gonzalez (1° vincitore sulla Ferrari) chiude la sua carriera nel '54, ma torna in pista per disputare singole gare nel '56 (G.P di Argentina e Gran Bretagna rispettivamente su Maserati e Vanwall). Nel '57 e nel '60, è ancora al via nel corsa di casa, questa volta però come portacolori del Cavallino. C'è poi il caso di Mike Hailwood, celebre per aver l'attività agonistica sia sulle due che sulle quattro ruote. L'inglese corre in auto sino al 1965, per riapparire nel '71 al volante di una Surtees-Ford con cui disputa i GP d'Italia (dove si piazza 4°) e Stati Uniti. Proseguirà per un altro triennio, chiudendo definitivamente nel '74 in McLaren. C'è infine il caso di Dan Gurney, che presosi un anno sabbatico nel 1969, per dedicarsi alle gare americane della Usac Series e della Can-Am, torna nel Circus la stagione successiva, come portacolori della McLaren, ma solo per tre gran premi.



Si accende l'iride

Carlo Baffi

Col ritorno alle competizioni di Michael Schumacher, la stagione 2010 vanterà ai nastri di partenza quattro campioni del mondo. A gettare il guanto di sfida al sette volte iridato, saranno infatti Lewis Hamilton, Fernando Alonso e il re uscente Jenson Button. Una presenza assai folta, visto che per quasi un decennio, i “numeri uno” non sono mai andati oltre i tre. Dopo il ritiro di Mika Hakkinen, erano rimasti solo Schumacher e Jacques Villeneuve, a cui negli ultimi anni si erano aggiunti prima Alonso e poi Kimi Raikkonen; quest'ultimo alle prese con un sabbatico 2010 nel rally mondiale. L'ultima volta che s'è registrato un poker di piloti iridati è stato il 1999, con Schumacher, Damon Hill, Villeneuve e Hakkinen. Ma il vero record negli ultimi 30 anni, spetta al 1985 e al 1970, con ben cinque piloti iridati. Nell'85, al “risorto” Niki Lauda, ritornato in pista sulla McLaren TAG turbo, si affiancarono il francese Alain Prost, il brasiliano Nelson Piquet, il finnico Keke Rosberg e l'australiano Alan Jones, risalito in vettura per disputare le ultime tre gare stagionali, ovvero i GP d'Italia,

d'Europa e Australia. Nel lontano '70 invece, tra i contendenti spiccano i nomi di Jackie Stewart, Graham Hill, Denis Hulme, Jack Brabham e del “Figlio del Vento”, al secolo John Surtees. I primi anni settanta risultarono essere i più ricchi di campioni del mondo. La loro presenza non scese sotto le quattro unità fino al 1973, quando si aggiunse anche Emerson Fittipaldi, fresco campione con la Lotus-Ford e primo brasiliano a salire sul tetto del mondo. Altro quartetto nel 1979 fu quello con Lauda, Mario Andretti, Fittipaldi e James Hunt. Poi negli anni ottanta si registrò una certa flessione: solo due volte. La prima nell'83 con Piquet, Lauda, Rosberg e Jones. La seconda invece nell'86 con Prost, Piquet, Rosberg e Jones.



I record

5 iridati nel 1985

Jones

Lauda

Piquet

Prost

K.Rosberg

4 iridati in pista nel 2010

Schumacher - 7 titoli

Alonso - 2

Hamilton - 1

Button - 1

5 iridati nel 1970

Brabham

G.Hill

Hulme

Stewart

Surtees

Button



Briatore ha vinto tutti hanno perso



Stefano Semeraro

Allora, il bando a vita di Flavio Briatore è stato tolto dalla sentenza del tribunale delle Grande Istanze di Parigi, ma la F.1 – almeno una parte della F.1 - non lo riuole e lui, del resto, a rientrare per il momento non ci pensa. Flavio il cattivone per ora si gode la vittoria, minaccia o irride i nemici (Max Mosley, e soprattutto i Piquet), blandisce gli alleati e i fiancheggiatori, ovvero il suo vecchio amico Jean Todt, e Luca di Montezemolo, “che in questi ultimi tempi mi è stato molto vicino”. Mosley dal canto suo digrigna, strepita dalle colonne del Daily Telegraph che la sentenza francese sul crashgate va impugnata, che Briatore e Symonds (“che ha dichiarato per iscritto di essere colpevole”) non devono restare impuniti. Il solito pasticciaccio, l’ennesima guerra di una F.1 che non vuole mai imparare dai propri errori, dal proprio passato. Per capirci qualcosa occorre separare il piano legale da quello morale. Su quello legale, Briatore ha vinto, e anche giustamente. Il processo intentato dalla FIA, con una condanna già scritta prima che il tribunale federale si riunisse, con testimonianze anonime e nessuna chance di difesa per l’imputato Briatore, diciamoceolo, era stato una schifezza. Un papocchio legale che giustamente il tribunale ordinario parigino ha svelato e smontato.

A Parigi però, sotto inchiesta è finito un processo, la sua struttura. Non si è giudicato l’operato di Briatore e della Renault. E allora qui passiamo al piano morale, dove gli sconfitti veri sono tutti. Briatore, che difficilmente potrà convincere le coscienze di non essere stato (almeno) informato del progetto di mandare a sbattere Nelsinho. Symonds e il board dirigenziale della Renault in F.1 – qualcuno deve pur aver ordito l’inganno, no? - e Nelsinho stesso che si è prestato alla truffa. Ma anche Mosley, che è riuscito nel capolavoro di assolvere a prescindere l’autore materiale del fattaccio – Piquet junior – e di organizzare poi un processo irregolare, taroccato, che ha infantilmente, scioccamente esposto la FIA al contrattacco di Briatore. Da tutta la faccenda, e dal confronto con altri simili disastri partoriti in altre discipline (vedi il calcio), dovrebbe arrivare una lezione. E cioè, che la giustizia sportiva, se vuole evitare di farsi impugnare e sputtanare, dovrebbe riformarsi, darsi un impianto solido, rigoroso e onesto, evitare personalismi e “vendettismi”. Rendersi insomma inattaccabile, nei limiti del possibile, da chiunque decida di scavalcarla. Se lo sport passa in continuazione dalla pista e dal campo all’aula dei tribunali, finisce che la gara o la partita la perdono tutti, accusati e accusatori. Ma è una lezione che difficilmente la F.1, e lo sport in generale, sapranno imparare e mettere a frutto.

**Se lo sport passa in continuazione
dalla pista e dal campo all’aula dei tribunali,
finisce che la gara o la partita la perdono tutti,
accusati e accusatori. Ma è una lezione
che difficilmente la F.1, e lo sport in generale,
sapranno imparare e mettere a frutto.**

Il nuovo t



timoniere



Si chiama Eric Boullier, ha 36 anni, arriva da una lunga esperienza vissuta nel ruolo di team manager (è stato anche ingegnere di pista) nel team Dams dividendosi tra GP2, World Series Renault e A1 Grand Prix. Negli ultimi mesi aveva lasciato la guida della scuderia francese per dedicarsi al ruolo di responsabile dei piloti gestiti dal management Gravity. Un passaggio che è stato fondamentale per assurgere al ruolo di team manager della Renault F1. Gerard Lopez, del gruppo Genii Capital che ha acquisito il 75 per cento delle azioni del team francese, è infatti anche parte della Gravity. Conosciamo meglio Boullier.

Che stato d'animo ha trovato nella squadra al suo arrivo?

“Quando ho iniziato questo lavoro mi è stato presto chiaro che il morale del personale era stato profondamente colpito dalla stagione 2009, che nelle ultime settimane si era fatta piuttosto impegnativa. Tuttavia, ora il team è molto motivato grazie alla nuova filosofia che Renault F1 vuole attuare, e quando questa è stata presentata alla fabbrica poco prima di Natale, è stata accolta con grande entusiasmo. Dopo queste feste si sono tutti rigenerati e siamo pronti per l'azione”.

Quali saranno le sue mansioni quotidiane?

“Mi concentrerò unicamente sugli aspetti sportivi. Bob Bell supervisionerà l'ufficio progettazione e produzione oltre allo sviluppo tecnico delle vetture. Abbiamo già avuto un sacco di incontri e conversazioni confermando gli stessi punti di vista. Sono convinto che insieme potremo lavorare bene”.

Lei è un rappresentante dei nuovi partner strategici della squadra?

“Sono stato nominato dal team Renault, che ha il controllo di tutti gli aspetti operativi della sua attività nella massima formula. Ovviamente i vertici di Genii Capital sono stati messi al corrente di questa decisione, ma sarebbe sbagliato pensare che Renault sia una struttura divisa al suo interno con due diverse gestioni amministrative. La nostra è una squadra con un'unica struttura”.

Si è dato un limite temporale entro cui pro-

vare le vostre capacità?

“Con la dirigenza del team non abbiamo mai parlato di questo, ma mi sono ugualmente posto degli obiettivi da raggiungere, abbastanza alti. Per un ingegnere la F1 è un sogno e io non voglio certo lasciarmi sfuggire questa opportunità. Non c'è pressione, abbiamo una grande motivazione per portare a termine il lavoro che siamo stati chiamati a svolgere”.

Può descrivere il suo lavoro in tre parole?

“Umiltà, rigore e trasparenza. Per me, la cosa più importante di tutte queste è gareggiare”.

La sua età è un vantaggio?

“Mi piace pensarla così. Il team ha voluto un po' di 'carne fresca' per aprire un nuovo capitolo della sua storia. La Formula 1 è fatta di cicli, e nello sport del domani si è ormai definita una nuova generazione che sta iniziando a poco a poco a riempire il paddock. Ferrari e McLaren hanno, tra gli altri, seguito questa evoluzione. Alla Red Bull Racing, Christian Horner ha la mia età!”

Quali sono i suoi obiettivi per il 2010?

“È ancora troppo presto, la mia missione principale è quella di portare il team in pista concentrandosi su due temi principali. Una delle mie priorità sarà quella di mettere in atto un'organizzazione che sia efficiente. Poi, sotto l'aspetto delle performance, dobbiamo migliorare il sistema di acquisizione dati. Non accadrà in due mesi, ne siamo consapevoli, ma dovrà essere un processo progressivo e solido. Ad oggi abbiamo tutti i mezzi per raggiungere questo obiettivo. Il budget è fissato, il 60% della galleria del vento è stato aggiornato ed il nostro centro di sviluppo tecnologico CFD è ormai in piena attività. Quindi ce la possiamo giocare”.

In qualità di CEO del Gravity Sport Management, il secondo pilota del team proverà da questa società?

“Il secondo pilota dovrà essere in grado di portare a casa punti e sfidare Robert Kubica. Posso garantirvi che per un pilota Gravity sarà difficile essere selezionato come pilota Renault perché non ha ancora potuto dimostrare il suo valore nella massima formula”.

In Sauber comanda una donna





Stefano Semeraro

Nella nuova F.1 non ci sarà più, nonostante l'assoluzione, Flavio Briatore. Ma tornerà Michael Schumacher e arriveranno le donne. Anzi, la donna. Non Danica Patrick, la pilotessa che furoreggia negli States e famosa per i suoi servizi fotografici in lingerie peccaminosa e che ha rifiutato la chiamata della nuova scuderia USF1, ma Monisha Kalterborn, 38enne avvocatessa, la prima direttrice sportiva di una scuderia nella storia della F.1. Lo ha annunciato Peter Sauber, fondatore e patron della omonima squadra svizzera, che ha deciso di spostare la sua ex responsabile legale dall'ufficio al muretto del suo team. "La F.1 è in continuo mutamento", ha spiegato Herr Sauber, "lo continuerò a seguire le questioni più importanti, ma ho deciso di rinfrescare il team e lasciare ai giovani le decisioni operative". Suo figlio Alex, 36 anni si occuperà del marketing della squadra di Hinwill, mentre sarà la Kalterborn (che comunque già dal 2001 faceva parte del "board" manageriale del team), a dettare le strategie di gara al giapponese Kamui Kobayashi, facendo concorrenza a Stefano Domenicali e agli altri strateghi del Circus. Di donne pilota in F.1 se ne erano viste – dalla pioniera Maria Teresa De

Filippis a Lella Lombardi fino a Giovanna Amati, mentre nei dei rally anni '80 la reginetta era Michele Mouton – ma a portare i pantaloni al momento dei briefing tecnici erano sempre stati i maschi. In altre categorie motoristiche le donne erano già comparse in ruoli simili: Nadia Morini, che come team manager del team Draco ebbe ai suoi ordini anche Felipe Massa in Euro 3000 series l'anno prima del debutto in F.1 del ferrarista, nel 2009 ha vinto la World Series Renault. Cathy Muller, sorella del pilota Yvan nel Turismo, si è data da fare al muretto del WTCC, o ancora Daniela Zanardi, moglie di Alex, nel Campionato mondiale turismo era con il team BMW Ravaglia. Ma in F.1, dove la presenza femminile è spesso stata soprattutto "ornamentale", è l'ennesima barriera che cade. Nel calcio – vedi gli esempi di Rossella Sensi, Francesca Menarini in Italia –, e in altri sport le Presidentesse ormai non sono una novità. La Kalterborn avrà il non facile compito di muoversi in una delle grandi roccaforti del maschilismo sportivo. Nel suo precedente ruolo, del resto, gestiva i rapporti della BMW Sauber con la FIA e la FOTA: se ha saputo tenere alla frusta Max Mosley, sicuramente ha il polso adatto anche a governare un team.



Scacchiere... quasi completo

Cinque posti da assegnare, di cui due sicuri al novanta per cento. Jaime Alguersuari è con ogni probabilità confermato alla Toro Rosso-Ferrari (solo l'arrivo di un pilota con un budget da 30 milioni di euro potrebbe metterlo fuori gioco) mentre la Sauber aspetta la firma di Pedro De La Rosa che farebbe il suo rientro a tempo pieno in F.1 dopo un lungo periodo di tester McLaren. Rimangono quindi da assegnare i sedili della Renault, dove il russo Vitaly Petrov (vice campione GP2) gode di buoni consensi, della Campos Meta 1 Dallara e i due della misteriosa USF1. Proprio nei giorni scorsi si era sparsa la voce che il team americano avrebbe saltato le prime quattro prove del campionato iniziando la propria avventura con i GP europei, a Barcellona. Ma dalla USF1 hanno smentito tale ipotesi e quindi saranno regolarmente al via del mondiale il 14 marzo in Bahrain. Adrian Campos sta incontrando qualche difficoltà nel reperire il budget completo e sta cercando soci. Si fanno i nomi di Toni Teixeira, l'organizzatore della A1 Grand Prix (campionato che non è partito per la quinta stagione per motivi economici), e di

Barry Walsh, ex proprietario dello sparito team Ultimate. Ma intanto i lavori in Dallara procedono veloci e il debutto in pista della monoposto che segna il ritorno in F.1 del costruttore parmense (presente con Scuderia Italia dal 1988 al 1992) è previsto per la metà di febbraio a Jerez.

McLaren-Mercedes: Jenson Button - Lewis Hamilton

Mercedes: Nico Rosberg - Michael Schumacher

Red Bull-Renault: Sebastian Vettel - Mark Webber

Ferrari: Felipe Massa - Fernando Alonso

Renault: Robert Kubica - Vitaly Petrov (?)

Williams-Cosworth: Rubens Barrichello - Nico Hulkenberg

Sauber: Kamui Kobayashi - Pedro De La Rosa (?)

Force India-Mercedes: Vitantonio Liuzzi - Adrian Sutil

Toro Rosso-Ferrari: Sebastien Buemi - Jaime Alguersuari (?)

Lotus-Cosworth: Jarno Trulli - Heikki Kovalainen

Virgin Manor-Cosworth: Timo Glock - Lucas Di Grassi

Campos Dallara-Cosworth: Bruno Senna - Pastor Maldonado (?)

USF1-Cosworth: TBA - TBA

I lavori in Dallara procedono veloci e il debutto in pista della monoposto che segna il ritorno in F.1 del costruttore parmense (presente con Scuderia Italia dal 1988 al 1992) è previsto per la metà di febbraio a Jerez





Cercasi talenti a stelle e strisce



Se per Marco Andretti (sopra a sinistra) il richiamo è stato "familiare", la passione per le monoposto ha spinto Jr Hildebrand (sopra a destra) a resistere alle sirene stock-car.

Dopo aver dominato la F.2000 e lottato, a soli 17 anni, per il titolo Grand-Am, Colin Braun (a sinistra), è stato messo sotto contratto dal Roush Racing

Marco Cortesi

Croce delle ruote scoperte americane degli ultimi vent'anni, l'assenza di talenti a stelle e strisce, o meglio, la continua fuga verso il mondo NASCAR, è finita di nuovo sotto i riflettori con l'istituzione, da parte dell'Indy Racing League, del programma Road To Indy. Tre categorie cadette tra le più popolari d'America, Formula 2000, Star Mazda ed Indy Lights diventeranno, nelle intenzioni, un vero e proprio trampolino di lancio verso la serie regina. Dalla teoria alla pratica, ancora nessun aiuto concreto è stato confermato per portare i migliori della filiera, una volta conquistato il successo, ad una chance vera nell'Indycar Series. Non che sia da buttare la possibilità di correre nella prestigiosa cornice dell'Indy 500 e in altre occasioni di rilievo legate all'Indycar Series, ma la concorrenza dei campionati stock-car, nei quali i programmi di driver development hanno visto ventenni a ripetizione promossi nel giro che conta nel corso dell'ultima decade, rimane un po' debole. Belli i nuovi loghi, bello il family feeling che può collegare un giovane alla leggenda di Indy. Una scelta, quella di unificare sotto lo stesso ombrello diverse categorie, sensata dal

punto di vista dell'immagine, nel tentativo di riuscire dove si era fallito, e dove il mondo NASCAR aveva clamorosamente sbancato. Nel portare le corse che contano dietro casa degli appassionati.

E' certo però che, al giorno d'oggi, ben poche sono le motivazioni che possono spingere un ragazzo di talento, appena uscito dal karting, a optare per un calvario in monoposto quando il successo vero è percepito altrove. I giovani irriducibili, come JR Hildebrand o Alexander Rossi, capaci di sottrarsi alle sirene della NASCAR in nome della passione per Formula 1 (hanno provato a Jerez per Force India e BMW Sauber) e dei circuiti stradali, conterranno su un primo step abbordabile, la rinnovata US Formula 2.0, simile nel concetto alla nostra Formula Renault. Tanto per gradire, la categoria dominata in passato dal prodigioso Colin Braun prima del contratto

milionario con il Roush Racing. A seguire, la Star Mazda Series, con vetture motorizzate da unità rotative e potenze intorno ai 250 cavalli. Una serie che aveva laureato in passato gente come Michael McDowell (ora in NASCAR) e Raphael Matos, unico ad essere riuscito ad entrare nel mondo Indy dalla porta principale. Matos, che però è brasiliano, è la mosca bianca anche dell'Indy Lights, ultimo step previsto dal nuovo programma di Jeff Belskus e compagni. Matos è stato l'unico, tra gli otto campioni dell'era moderna, ad aver preso il via a tutte le gare dell'IndyCar Series 2009. Come mostrano dati e risultati, il lavoro da fare è enorme, ma un primo passo è stato fatto per vedere i Kyle Busch, i Brad Keselowski, i Joey Logano di domani considerare le ruote scoperte come una valida alternativa per un futuro di successo.



Marco Cortesi

Cinque donne al via della 500 Miglia Indycar del prossimo maggio? Sarebbe il record dei record. Ma non è un'ipotesi così impossibile. Danica Patrick, Sarah Fisher, Milka Duno, già presenti nella categoria, potrebbero ritrovarsi due giovani compagne fianco a fianco lungo il catino dell'Indiana: Simona De Silvestro, svizzera, e Ana Beatriz, brasiliana. Il fascino della velocità non ha confini e barriere, lo sappiamo. Alcune cadono prima di altre, e c'è un tempo ed un posto giusto per tutto. Quando Janet Guthrie si avvicina alle gare Indy, in pieno periodo di contestazioni, viene guardata come un corpo estraneo in un mondo prettamente maschile. E' l'aiuto e la simpatia di un uomo di vecchio stampo come A.J. Foyt che le offre la possibilità di mettersi in mostra. Avuta a disposizione una vettura competitiva per pochi giri lanciati, Janet mostra al mondo un potenziale pari a quello dei colleghi più blasonati. E' l'epoca di Alison Hine, Divina Galica e, soprattutto, di Lella Lombardi, unica donna della storia a raccogliere punti in Formula 1 e prima italiana in NASCAR. Già nel 1977, tre donne affrontano la Daytona 400, mostrando uno scampolo di futuro che, sfortunatamente, chiede ancora anni ▶

segue a pag 24



Danica Patrick
la pilotessa più talentuosa
del pianeta USA

Le
in



pantere minigonna

di attesa. Dopo quel periodo d'oro, che aveva lasciato la speranza di poter arrivare ad una vera coesistenza tra piloti uomini e donne, il buio. Più che l'assenza di talenti disponibili, è lo sport che diventa un business a mettere i bastoni tra le ruote. Poche luci. Mentre Michèle Mouton lotta nel mondiale rally, in pista la rappresentanza femminile si affievoliva fino a diventare un fatto di colore, simpatico ma poco credibile. Una delle mosche bianche, sempre in IndyCar, Lyn St. James, che dopo aver visto le porte della top-10 a Indy si permette il lusso di battere gente come Nigel Mansell nelle successive edizioni della 500 miglia. Lyn viaggia forte, ma non resta nel cuore perché se i fan della Guthrie avevano amato l'essere, sopra tutto, un pilota, lei è agli antipodi, immedesimandosi in una causa oltre che in una vera passione sportiva. Dopo un nuovo ritorno ai margini, arriva un vento nuovo, quello di una generazione di donne pilota di carriera, un vento che parte ancora dall'IndyCar, e arriva fino ad oggi.

Una generazione che si rivede nell'affermazione coniata da Sarah Fisher: "Un'auto non sa se a guidarla è un uomo o una donna", e che vuole, pretende di combattere. La Fisher e Danica Patrick danno il largo. Con la Patrick che, contando su un gran talento oltre che su di un aspetto di forte impatto, si afferma come una potenza non solo sportiva, coronata dalla vittoria e da una costanza di rendimento al top, ma anche commerciale. Il momento è propizio, e grazie alle giuste condizioni arrivano nuovi sviluppi. Arriva Milka Duno, gentleman driver al femminile, arriva Ana Beatriz, che dal Brasile sale la scala dalla Indy Lights conquistando ottimi risultati. Insieme a loro Pippa Mann, britannica in arrivo dalla World Series, e Leilani Munter, pilota e giornalista con budget ridotto all'osso. Senza dimenticare le stock-car, diventate il centro del panorama racing a stelle e strisce. A Daytona, dieci ragazze affrontano i test dell'ARCA Series. A vincere il confronto, che ha visto protagoniste anche Patrick e Duno, è

stata Alli Owens, arrivata nella top-5 assoluta. Una serie di casi e coincidenze, ma anche qualcosa di più ha consentito a stock-car ed IndyCar di diventare il centro di una nuova consapevolezza. Le categorie più antiche, più tradizionaliste, nonché quelle con le velocità più alte, hanno mostrato ancora una volta un'apertura mentale superiore. Lasciando la vecchia Europa ad inseguire, e portando le migliori ad attraversare l'oceano cittadinanza svizzera e tricolore, è il turno di Simona De Silvestro. Dopo aver bene impressionato nelle ultime due stagioni in Formula Atlantic, Simona ha stupito nel suo primo test IndyCar, segnando con facilità tempi in linea con quelli dei concorrenti della serie, e mandando nel pallone un Ernesto Viso che, chiamato a rispondere, ha migliorato il best della giornata finendo però anche in testacoda. In cerca di budget per correre nella Indy Lights, Simona potrebbe trovare grazie all'ottima impressione lasciata Sebring un giusto aggancio per approdare al vertice...



Janet Guthrie ha aperto le porte alla presenza femminile nelle gare Indy



Simona de Silvestro

Cinque donne a Indy?
Danica Patrick, Sarah
Fisher, Milka Duno, già
presenti nella categoria,
potrebbero ritrovarsi
due giovani compagne
fianco a fianco lungo
il catino dell'Indiana
per la 500 Miglia:
Simona De Silvestro
e Ana Beatriz



Ana Beatriz

A Daytona

Danica Patrick
Leilani Munter
Alli Owens
Milka Duno
Jennifer Jo Cobb
Michelle Thoriault
Jill George
Alison MacLoud
Amber Cope
Angela Cope

In orbita IndyCar

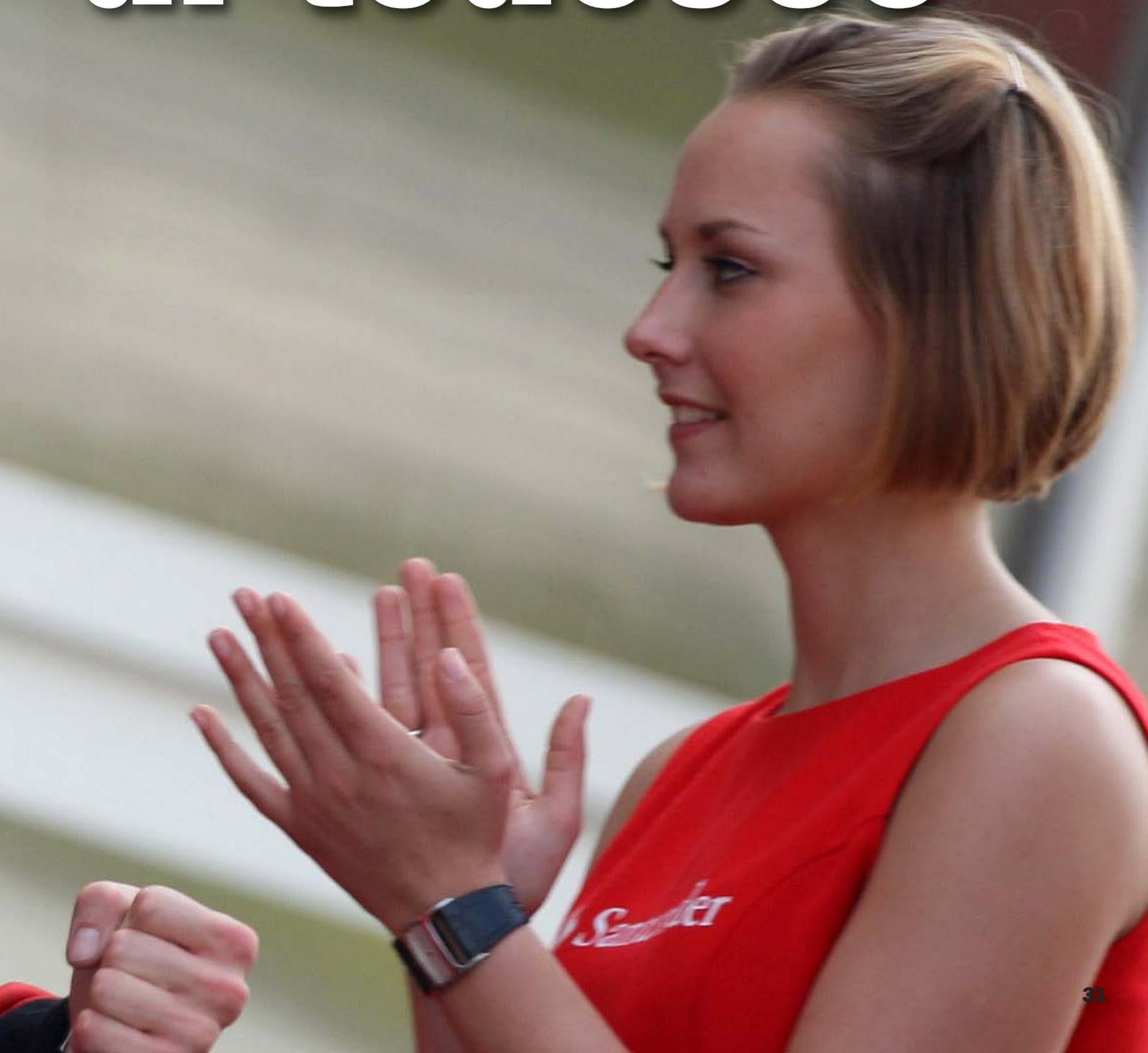
Danica Patrick
Sarah Fisher
Milka Duno
Simona De Silvestro
Ana Beatriz
Cyndie Allemann
Pippa Mann
Leilani Munter
Christina Orr



Sarah Fisher



Lezione di tedesco



Lucas Di Grassi



Vitaly Petrov



Luca Filippi



Nico Hulkenberg - 9.5

Vincere la GP2 al debutto era riuscito a Lewis Hamilton e a Nico Rosberg (era il primo anno della categoria, ma il tedesco non aveva gareggiato in F.3000 prima). Hulkenberg li ha raggiunti. Inserito nel team ART, il campione della F.3 europea a Barcellona ha preso le misure di se stesso e degli avversari, risultando anonimo. Poi, ha dato il via a una impressionante serie di nove risultati utili consecutivi, fino al 7° posto di gara 2 a Budapest. In totale, cinque vittorie e il titolo conquistato con una prova di anticipo. Chapeau.

Vitaly Petrov - 8

Una stagione veramente tosta quella del russo. Due vittorie, due pole, tanti podi e piazzamenti gli hanno permesso di conquistare il secondo posto finale e di guadagnarsi ancora di più la stima del team Barwa Addax. Petrov è la dimostrazione di come un pilota che qualche anno fa pareva uno dei tanti, con il sacrificio e l'impegno può arrivare a raggiungere livelli qualitativi impensabili.

Lucas Di Grassi - 7.5

Una vittoria soltanto, il terzo posto finale in campionato. Classica stagione alla Di Grassi: consistente, tanti punti, sette podi, ma pochi lampi veri. Racing Engineering puntava su di lui per conferarsi dopo il titolo conquistato con Pantano nel 2008, ma le cose sono andate diversamente.

Giedo Van der Garde - 7

Una prima parte di campionato deludente, ma si sa, l'olandese carbura lentamente, poi piano piano è arrivata la vittoria nelle gare sprint di Budapest e Spa fino a imporsi nella main race di Monza con la Dallara della iSport. Una crescita graduale, ma costante, per Van der Garde, rookie in GP2, ma con anni di esperienze nella World Series Renault vinta nel 2008 e nella F.3 Euro Series.

Romain Grosjean - 6.5

Doveva distruggere il mondo, ha finito per distruggere qualche Dallara e se stesso. L'inizio del campionato è stato come da premessa: pole, vittoria e secondo posto a Barcellona, pole e vittoria a Monte Carlo in gara 1. Poi, qualcosa è cambiato. L'incidente in gara 2 nel Principato, tanti errori nelle prove seguenti tanto che a Istanbul, Silverstone (partito dalla pole), Nurburgring e Budapest non ha neanche visto il podio. Un processo involutivo difficilmente spiegabile, ma che ha trovato conferma anche nel suo deludente passaggio in F.1, che non gli ha consentito di concludere il campionato GP2.

Luca Filippi - 6.5

Inutile dire che ci si attendeva parecchio dal piemontese. Ripresosi dalla brutta annata 2008, Filippi aveva ritrovato la Super Nova e il suo ingegnere di pista preferito. Le condizioni ambientali per poter far bene. Ma il trend della stagione è stata l'altalenanza nelle prestazioni unite a errori e a motori non sempre performanti. Ha vinto l'ultimissima gara di Portimao guadagnando anche tre secondi posti e il quinto in campionato.

Pastor Maldonado - 6.5

Finito nel top team ART, il talentuosissimo venezuelano ha disputato la stagione più anonima da quando è in Europa. L'arrembante Maldonado, capace di prestazioni stratosferiche in qualifica sui tracciati cittadini, è svanito. Ha vinto due gare, ma quelle sprint, con schieramento ribaltato. Non è mai partito dalla prima fila, in compenso ha corso spesso e volentieri con maggior giudizio rispetto al passato.

Sergio Perez - 6.5

Un weekend d'oro a Valencia, terzo e secondo, un quarto posto miracoloso a Spa gara 2. Perez era un rookie, ma con minore esperienza rispetto a un Hulkenberg o a un Van der Garde. Il messicano del team Arden è un gran lottatore, a volte esagera troppo e non legge al meglio le situazioni. Ma è un pilota decisamente interessante.

Alvaro Parente - 6.5

Un pilota di qualità, molto veloce in qualifica, spesso sfortunato in gara. Ma non si vince a Spa, nella main race, e dopo essere partito dalla pole, se non si ha in mano un gran talento.

Edoardo Mortara - 6

Un inizio di stagione favoloso con la vittoria nella seconda corsa di Barcellona, poi il nulla. Mortara si è perso nelle nebbie di una categoria impegnativa, e in un rapporto non felice con il team Arden. Nonostante ciò, qualche buon sprazzo a Valencia, Spa e Monza si è visto. Che non fosse bollito lo ha poi dimostrato a Macao...

Davide Rigon - 6

Buon passista, ha debuttato tra mille paure di non picchiare la macchina causa budget ridottissimo. Nonostante ciò, qualche buon risultato è riuscito a firmarlo. Qualche sponsor e la buona volontà del team Trident gli hanno permesso di finire la stagione che lo ha visto quinto a Spa in gara 2, suo miglior piazzamento.

Andreas Zuber - 6

Un pilota molto esperto e per questo da lui ci si attende sempre molto. Ma col team Coloni non ha reso come la squadra italiana sperava. Tre podi nella fase centrale dell'anno sono un brodo freddo.





Davide Rigon



Nelson Panciatici



Davide Valsecchi





Luiz Razia - 6

La sua stagione era assolutamente insufficiente, poi si è inventato un weekend da favola a Monza arrivando ottavo in gara 1 e risultando vincitore nella corsa sprint. L'unico successo del team Coloni.

Javier Villa - 6

Tre podi, ma poco altro per l'ex speranza spagnola. Qualche piazzamento, ma nessuna prova stellare. Una volta, nel 2007, era divenuto lo specialista delle vittorie in gara 2, ora non riesce più a mettere a segno neanche questi risultati. Ed era al quarto anno di GP2.

Jerome D'Ambrosio - 6

Tre podi nelle prime quattro gare, un passo da leader. Ma il belga ed il team Dams non hanno più trovato il bandolo della matassa uscendo dal lotto ristretto di chi ad ogni prova si giocava la vittoria. Un'estate terribile, poi i quarti posti di Valencia e Monza. Un'annata interlocutoria.

Alberto Valerio - 5.5

Due prove sopra le righe a Istanbul, quarto e sesto, e a Silverstone, favoloso vincitore in gara 1 dopo aver ottenuto il secondo tempo in qualifica. Si diceva: finalmente Valerio ha imboccato il sentiero giusto mettendosi alle spalle i tanti errori di concentrazione. Invece, nelle successive sei tappe, il brasiliano del Piquet GP non è più finito in zona punti.

Roldan Rodriguez - 5.5

Un lampo al Nurburgring, secondo dopo essere partito dalla prima fila in gara 1, poi buoni risultati a Valencia, Spa e Portimao. Con la macchina



Karun Chandhok

del Piquet GP poteva e doveva fare molto di più dopo tanti anni di GP2. Invece, la prima parte della stagione è stata un disastro.

Diego Nunes - 5

Il brasiliano della iSport è parso un corpo estraneo della GP2 Main Series, confermando che il fatto di andare forte nella serie asiatica (motori meno potenti) significa poco o nulla. Non malissimo in qualifica, si perdeva in gara. Nel finale di stagione, ha cambiato ritmo con un terzo posto in gara 2 a Spa e un quinto a Portimao, sempre nella prova sprint.

Davide Valsecchi - 5

Il 2009 rappresentava l'anno della svolta. E invece l'unica svolta è stata quella di passare dal team Durango al Barwa Addax. Terzo a Istanbul, quinto a Budapest: questi i migliori risultati con la squadra veneta. Messa sotto accusa la squadra di Pinton, preso il posto di Grosjean nel team di Agag, tra Valencia, Spa, Monza e Portimao il risultato più interessante è stato il settimo posto in Portogallo. Troppo poco per attirare l'attenzione.

Kamui Kobayashi - 5

Campione della GP2 Asia, il giapponese era il favorito alla vittoria finale nella Main Series. Ma lo stanno ancora cercando... Miglior piazzamento: terzo al Nurburgring, gara 2. Paradossalmente, Kobayashi che pareva un "carciofo" in GP2, appena 13 punti raccolti, è stato semplicemente fenomenale nelle due gare di F.1 che la Toyota gli ha regalato a fine anno per sostituire l'infortunato Glock. Un bel rebus. Motori penalizzanti in GP2? Team Dams incapace di fornire una vettura onesta? Kobayashi che non si è adattato alla vettura? Mistero che non verrà mai risolto.

Karun Chandhok - 4.5

La sua caparbietà può ricordare quella di Petrov: piloti non eccelsi che diventano splendidi cigni. Ma per l'indiano, a differenza del russo, la trasformazione magica non arriva mai. Quando sembra che possa essere il momento giusto per fare il salto di qualità, ecco che subito dopo si auto smentisce sparendo. Ci riproverà e chissà che nel 2010 non vi sia la consacrazione.

Michael Herck - 4.5

Tanta pressione addosso, correre per il team paterno non è il massimo per lui, non produce risultati. E difatti Herck non raccoglie mai nulla.

Dani Clos - 4

Una serie infinita di prestazioni deludenti e di errori grossolani hanno caratterizzato il 2009 dello spagnolo della Racing Engineering. Solo nell'ultimissima prova di Portimao si è distinto segnando il secondo tempo in qualifica e giungendo terzo, ma in gara 2. Il talento c'è, o almeno c'era, ma i campioni si diventa usando anche il cervello.

Nelson Panciatici - 4

Ha giocato la carta della GP2 con troppo zelo e si è scottato. Mettendo anche in crisi la squadra veneta dal punto di vista del budget.

Ricardo Teixeira - 4

Non si capisce perché abbia scelto di gareggiare in GP2 non avendo maturato in precedenza i chilometri necessari in qualche serie di spicco per poter comportarsi dignitosamente.

Assalto all' Euro



pa





**Fabiano Belletti
si gode il successo
ottenuto nel 2009
con Daniel Mancinelli**

**Antonio Caruccio
Actualfoto**

One Racing è il team campione in carica della Formula Renault 2000 Italia che ha portato alla vittoria il marchigiano Daniel Mancinelli. In questo momento di pausa la compagine diretta da Fabiano Belletti non dorme sugli allori e prepara un 2010 di fuoco.

Il suo team è campione in carica Formula Renault 2000 Italia. Come avete trascorso questa pausa invernale in preparazione 2010?

“Con la consapevolezza di essere stati i migliori al termine di un percorso quinquennale che già lo scorso anno ci aveva visti sfiorare il titolo. Siamo stati bravi nell’ottimizzare il nostro sforzo ed è stato bravo il nostro pilota Daniel Mancinelli che non ha mai sbagliato. Abbiamo raggiunto un obiettivo consapevoli di aver lavorato bene, ma ci stiamo anche preparando per la prossima stagione sapendo di dover prendere delle decisioni riguardanti la scelta prioritaria di un campionato e la gestione di una nuova monoposto”.

La struttura It Loox si è rinnovata dando vita alla One Racing lo scorso anno, e vi ha subito visti laurearvi campioni nella serie nazionale.

“Il 2009 è stato per noi l’anno migliore. Rispetto al 2008 non abbiamo avuto grandi cambiamenti, anzi l’organico della squadra era lo stesso, e anche lo scorso anno eravamo in grado di vincere il titolo. L’unica diffe-

renza tra Pal Varhaug e Niky Sebastiani in classifica era stata dettata da un errore commesso dal pilota italiano a Misano, ma meccanici, macchine e capo meccanici erano gli stessi del 2009. Per noi è stata la stagione della consacrazione che ci ha inseriti di diritto nella storia del Formula Renault Italia, consapevoli che sarebbe stato l’ultimo titolo a disposizione con questo tipo di monoposto. Inoltre, siamo stati in grado di dare per la prima volta il successo ad un pilota della nostra nazione e questo ci ha molto inorgogliato”.

Quali sono i vostri piani per la prossima stagione?

“Stiamo vivendo un periodo di rivoluzione regolamentare che vede l’inserimento della nuova macchina per l’Eurocup di Formula Renault e vorremmo essere tra i protagonisti per giocarci il titolo continentale entro i prossimi tre anni. Già quest’anno abbiamo disputato questa serie con l’obiettivo di percorrere tanti chilometri e fare esperienza proprio con l’intenzione di diventare protagonisti nelle stagioni a seguire. Inoltre, attendiamo le decisioni finali dell’organizzatore Fast Lane per sapere come sarà strutturata la serie italiana. Questa scelta sarà dettata in base a quali team acquisteranno la nuova monoposto e quanti invece resteranno con la vecchia, ed eventualmente potremo prendere parte al Challenge per le Tatuus del vecchio corso con i piloti che ce lo richiederanno, ma noi saremo certamente ai nastri di partenza”.

Qual è il suo parere sulla decisione di

Renault di vietare ad un pilota di disputare due campionati completi del proprio monomarca?

“È la situazione in cui ci siamo trovati anche noi quest’anno con i nostri piloti, Daniel Mancinelli e Federico Scionti, impegnati sia nella serie tricolore sia in quella europea. Non mi sento di criticare questa decisione di Renault che cerca di accentrare nell’Eurocup il massimo numero di iscritti. È un normativa che può anche aiutare team e piloti nel caso in cui ci siano problemi di budget a completare entrambe le stagioni. È una scelta che aiuterà i concorrenti e la riorganizzazione di alcuni campionati. Potrebbe però essere controproducente se la situazione economica mondiale dovesse migliorare e si riuscisse a trovare un pilota che ha il budget per disputare entrambe le categorie, ma sono sicuro che Renault abbia optato per la migliore soluzione”.

Parliamo invece del 2009. Come valuta il livello di questo campionato Renault Italia che rispetto al passato ha visto al via meno concorrenti del previsto?

“Questa è stata una situazione figlia della crisi economica che ha colpito il mondo in questo periodo. Senza un adeguato supporto economico i piloti non avrebbero potuto correre, mentre invece l’organizzazione si è adoperata facendo in modo che il livello fosse sempre alto, andando anche incontro a chi ha avuto qualche difficoltà. Ma dal 2010 gli organizzatori aiuteranno ancora di più i team, dimezzando ad esempio la tassa di iscrizione”.



La sua squadra è anche impegnata nel mondo dei kart, che cosa ci può dire al riguardo?

“Il mondo del karting per noi è il vivaio a cui attingiamo per cercare i piloti da portare in monoposto. Anche il kart è uno sport molto costoso essendo il trampolino di lancio per l'automobilismo e negli ultimi anni si è risentito anche lì della difficoltà economica mondiale con un grande calo di iscritti. Il progetto comunque funziona, l'idea è buona anche se chi va forte spesso non ha le disponibilità economiche per fare il grande salto ed è qui che entriamo in gioco noi facendo una campagna sponsor che possa supportare i piloti nel prosieguo della loro carriera”.

Lei che ha lavorato a stretto contatto con Daniel Mancinelli, che giudizio può dargli?

“È un grandissimo pilota, un talento naturale che andava però gestito meglio. Prima di noi, di One Racing nel nome di Fabiano Belletti, nessuno aveva curato al meglio le sue qualità. Come tutti i piloti ha dei pregi, tanti, e pochi difetti; è molto veloce ed è un grande collaudatore, anche se noi gli abbiamo dovuto insegnare a diventare anche un buon ragioniere, senza rischiare di gettare all'aria un buon risultato facendosi prendere dall'irruenza. Noi l'abbiamo aiutato in questo facendogli vincere un campionato, ma per il resto lui era già ad un ottimo livello”.

Non solo la serie italiana. Nel 2009 infatti siete stati anche protagonisti per una parte di stagione nella Eurocup di Formula Renault 2000 dove lottavate per posizioni

di medio alta classifica.

“Era il primo anno assoluto di partecipazione alla serie per noi che in passato eravamo stati wild card nel 2006 a Misano con i gemelli Sebastiani e con Riccardo Cinti, toccando con mano l'alta professionalità del campionato continentale. Dato il livello tecnico che avevamo raggiunto abbiamo deciso di iniziare il programma di Eurocup completo facendo esperienza. L'obbligo era quello di vincere il titolo italiano e fare dei chilometri nella serie europea che ci ha aiutato ad aumentare la nostra professionalità e crearci un background per il prossimo anno”.

Nel corso dell'estate voi ed un vostro pilota, Federico Scionti, siete stati protagonisti di una strana querelle. Che cosa ci può dire al riguardo?

“C'è stato un fraintendimento con il management del pilota. Federico è giovane e si è dimostrato velocissimo sin dal kart, però aveva bisogno di fare tanta esperienza. Noi lo abbiamo affiancato a Daniel Mancinelli fornendo ad entrambi un alto livello tecnico e lo stesso genere di assistenza, avendo tra le mani i mezzi per vincere, come ha dimostrato a Varano dove ha concluso in scia al compagno nella prima manche e vincendo la seconda gara. Dopodiché è subentrata un po' di sfortuna a livello tecnico, degli episodi che si verificano persino in Formula 1. Il management del pilota ha però frainteso questa situazione, prendendo una decisione che si è poi rivelata sbagliata perché ha sia compromesso il risultato della squadra, sia quello della stagione di Scionti stesso, il qua-

le aveva l'opportunità con noi di giocarsi il titolo o il secondo posto oltre a vincere delle gare. La differenza tra i due piloti era data dall'esperienza di Daniel che già da tre anni conosceva piste e macchina”.

Com'è il mercato per il 2010?

“Siamo in movimento. Stiamo aspettando che dei piloti ci contattino, ma intanto ci stiamo preparando al 20-21 gennaio quando saremo in pista a Varano de' Melegari con due giovani piloti. Per l'europeo invece, il mese di gennaio sarà cruciale visto che a metà febbraio inizieranno i test ufficiali dell'Eurocup, e per quel periodo comunicheremo ufficialmente i piloti”.

Cosa pensa della nuova vettura di Formula Renault che prenderà il posto delle precedenti Tatuus?

“Abbiamo avuto la prima presa di contatto con questa monoposto nei test di Vallerunga in occasione della presentazione di Renault Italia, oltre ad averla già seguita negli shake down fatti durante i week-end della World Series. È una vettura molto valida, decisamente più competitiva, più tecnologica e più affidabile. La monoposto si colloca bene in uno scenario addestrativo che porta i piloti ad avvicinarsi alla Formula 1. Rispetto alla Tatuus viene data meno importanza all'aerodinamica privilegiando l'aspetto meccanico ed elettronico, che è forse la cosa migliore per un 2000cc. È stato dato qualche cavallo in più creando il giusto compromesso tra la potenza e la struttura della macchina”.

Pieno assic

Chi ha tracciato una bella riga sul campionato italiano di Formula Azzurra, giunto nel 2009 alla fine del suo primo e unico quinquennio, aveva in mente un progetto ben più ampio per la filiera tricolore che dal kart punta a fare intraprendere ai più giovani un selettivo percorso in monoposto. Ma il successo riscontrato dalla neonata Formula ACI-CSAI Abarth, a tre mesi e mezzo dal doppio appuntamento di Misano che ne sancirà il via (sette sono in tutto i weekend del calendario), sembra andare ben oltre ogni aspettativa. Tanto che ad oggi, il numero delle squadre pronte ad affrontare l'impegno nella nuova serie è in costante salita. Se il "dopo Gloria" - segnato all'inizio del 2008 dal passaggio di testimone tra le vetture della Casa di Cambiano motorizzate Yamaha 1000 e le Uboldi GU07-Fiat "bioecologiche" - aveva portato con sé un quasi totale ricambio di team, la Formula ACI-CSAI Abarth non solo ha confermato le stesse presenze dello scorso anno, ma ha fatto già registrare anche numerose new-entry. A rendere il menu di gradimento c'è l'importante abbinamento con una F.3 in grande crescita, grazie soprattutto al montepremi (legasi test Ferrari F.1), ed una vera rivoluzione tecnica apportata dall'utilizzo delle innovative Tatuus spinte dal Fire Turbo 1.4 FPT da oltre 180 Cv. Ce n'è abbastanza per tirare dentro nomi importanti come quello della Prema, che proprio la scorsa settimana ha ufficializzato il suo ingresso nella categoria in cui conta di schierare tre piloti, della JD Motorsport e della Cram Competition. Per la formazione di Roberto Cavallari e per quella di

Marcello Rosei è atteso in entrambi i casi un coinvolgimento con due vetture. Il punto interrogativo per la Coloni Motorsport potrebbe essere invece sciolto a breve, mentre un'altra adesione è venuta da parte dell'Alan Racing, che ha tra l'altro concluso un accordo con Matteo Torta ed il giovane argentino Gilles Pagani. A completare l'elenco dei team che si presenteranno ai nastri di partenza tanto della Formula ACI-CSAI Abarth quanto del Tricolore F.3, vanno aggiunte BVE Racing Team, BVM Target, Corbetta Competizioni, TP Formula (proveniente dalla Euroseries 3000) ed Europa Corse, che punterà sul padovano Cristiano Marcellan. Un'altra novità è quella della Tomcat Racing. Per la compagine di Carlo Dell'Orto la nuova avventura nella serie nazionale che si svolge sotto l'egida della Federazione e del marchio dello Scorpione, dopo anni di militanza nei campionati Renault comincerà con un "tocco rosa": quello che porterà la 16enne con doppio passaporto (italiano e inglese) Vicky Piria. La squadra lombarda ha già rilevato due monoposto e sembra intenzionata ad ordinarne una terza. Altra nota importante per la MG Motorsport, che ha vinto il titolo della Formula Azzurra nell'ultimo biennio con Edoardo Liberati e Alberto Cerqui. La formazione diretta da Giuseppe Mangione schiererà tre vetture ed ha già firmato con Lorenzo Campese - pescarese, classe 1994 - e Mirko Torsellini. Sempre in tema di piloti, la TJ Emme ha confermato già da tempo Kevin D'Amico. Gli elementi per fare supporre un inizio alla grande sembrano proprio esserci tutti.



curato

I team 2010

Alan Racing

AP Motorsport

BVE Racing

BVM Target

Corbetta

Cram

Diegi

Emmebi

Europa Corse

JD Motorsport

Mac Competition

MG Motorsport

Monolite

Prema

TJ Emme

Tomcat

TP Formula





Angielelli lancia la sfida



A sinistra, la Dallara-Ford Suntrust di Max Angelelli. Sotto, la vettura "gemella" di Fabrizio Gollin. A destra, la nuova Chevy Camaro

I migliori del primo giorno venerdì 8 gennaio 2010

- 1 - Angelelli/Lamy/Taylor/Taylor (Dallara-Ford) - SunTrust - 1'40"466
- 2 - Dixon/Franchitti/McMurray/Montoya (Riley-BMW) - Ganassi - 1'40"588
- 3 - Allmendinger/Frisselle/Patterson/Valiante (Riley-Ford) - Shank - 1'40"963
- 4 - Franchitti/Pruett/Rojas/Wilson (Riley-BMW) - Ganassi - 1'40"986
- 5 - Bouchut/Bourdais/Collard/Maassen/Tucker (Riley-BMW) - Level 5 - 1'41"121

I migliori del primo giorno sabato 9 gennaio 2010

- 1 - Allmendinger/Frisselle/Patterson/Valiante (Riley-Ford) - Shank - 1'41"237
- 2 - Donohue/Haywood/Law/Leitzinger/Matos (Riley-Porsche) - Brumos - 1'42"088
- 3 - Bouchut/Bourdais/Collard/Maassen/Tucker (Riley-BMW) - Level 5 - 1'42"106
- 4 - Fogarty/Gurney/Johnson/Vasser (Riley-Chevy) - Stallings - 1'42"207
- 5 - Angelelli/Lamy/Taylor/Taylor (Dallara-Ford) - SunTrust - 1'42"352

I migliori del primo giorno domenica 10 gennaio 2010

- 1 - Angelelli/Lamy/Taylor/Taylor (Dallara-Ford) - SunTrust - 1'40"888
- 2 - Allmendinger/Frisselle/Patterson/Valiante (Riley-Ford) - Shank - 1'41"182
- 3 - Franchitti/Pruett/Rojas/Wilson (Riley-BMW) - Ganassi - 1'41"232
- 4 - Fogarty/Gurney/Johnson/Vasser (Riley-Chevy) - Stallings - 1'41"319
- 5 - Dixon/Franchitti/McMurray/Montoya (Riley-BMW) - Ganassi - 1'41"351



Marco Cortesi

Inizia benissimo a Daytona la stagione Grand-Am per i colori italiani. Al termine dei canonici tre giorni di test che precedono la 24 Ore di fine mese, a primeggiare è stata la Dallara motorizzata Ford del SunTrust Racing, portata in cima alle classifiche da Max Angelelli sfidando il freddo record che attanaglia la East Coast statunitense. Il driver bolognese ha comandato il gruppo con autorità in due dei tre giorni in programma, battendo la concorrenza, nella lista cumulativa dei tempi, di Scott Dixon e del team Ganassi, al debutto con motorizzazione BMW. Angelelli sarà affiancato, per la maratona della Florida, da

Pedro Lamy e dal team owner Wayne Taylor, che schiererà anche il figlio Ricky. Il team Ganassi, con il consueto schieramento all-star, vedrà l'inserimento di Justin Wilson e Jamie McMurray. All'altezza della situazione si sono mostrati anche gli altri team di alta classifica. Bene il Michael Shank Racing, che con Valiante ed Allmendinger ha preso il comando delle operazioni il secondo

giorno, così come Jon Fogarty e Alex Gurney, campioni 2009 per il team Blakhawk di Bob Stallings. Il duo motorizzato Chevy (il nome del propulsore è cambiato a causa della chiusura del marchio Pontiac) attenderà a Daytona Jimmy Vasser e Jimmie Johnson. Per i colori italiani, non è lontana dalle prime posizioni la seconda Dallara in campo, quella Doran di Fabrizio Gollin insieme a Gidley e Johnstone.

Due i team nuovi in campo, lo Starworks Racing che vedrà al via il danese Kasper Andersen insieme al trio Forest-Lester-Von Moltke, e l'Action Express Racing, nato da una "costola" del Brumos Racing dopo il taglio delle operazioni da due ad una sola vettura. I vincitori della 24 Ore 2009 si sono messi in mostra solo durante il secondo giorno, mentre gli ex colleghi si sono presentati con un inedito V8 derivato dal SUV Cayenne. Nelle posizioni che contano anche il Level 5 Motorsports, che schiererà un super-equipaggio comprendente Christophe Bouchut, Sebastien Bourdais, Emmanuel Collard e Sascha Maassen. Tra le GT è continuata la sfida Mazda-Porsche, con le nuove Chevrolet Camaro andate saltuariamente ad inserirsi. A prevalere è stato il campione di classe Leh Keen che, cambiata casacca durante l'inverno, ha portato la RX8 del Dempsey Racing a conquistare il miglior tempo assoluto.

Nei prossimi 365 giorni sono attese qualcosa come 50 novità. Tutte figlie di un periodo dove la parola crisi non era ancora contemplata ma non per questo si tratta di arrivi privi di interesse

Alfa Romeo metterà in vendita la nuova **Giulietta** che sarà tanto più grande quanto più comoda e che si spera sia piuttosto leggera per regalare a chi la guida quel piacere di guida tipico delle automobili del Biscione. Rispetto alla 147, la nuova Giulietta ha sospensioni più semplici nello schema (uguale a quello della Fiat Bravo) e quindi decisamente inferiori nei confronti di quelle della Golf multibraccio.

Audi, da marzo, metterà nelle concessionarie la nuova ammiraglia **A8** che, sotto un vestito elegante ma non rivoluzionario, porterà al debutto il mouse pad, un dispositivo per interfacciarsi con il sistema di navigazione; poi è attesa la quattro metri A1 sia con carrozzeria a tre che a cinque porte o meglio Sportback. La nuova A1 ricordiamo essere una Polo vestita Audi come pianale e meccanica.

BMW già prima della primavera met-

terà in vendita la nuova **Serie 5** che rispolvera la plancia orientata verso chi guida. E poi, sempre BMW, svelerà la seconda generazione della X3 che dovrebbe portare al debutto un nuovo sistema di trazione integrale. Inoltre sempre da parte del Gruppo BMW dovrebbe arrivare la prima mini 4x4 della storia.

Citroen l'inizio del 2010 lo vivrà principalmente per la **DS3** nota come l'anti Mini made in France. Quattro posti, 396 centimetri, l'esterno ha stupito per il montante centrale a forma di pinna, l'interno per la possibilità di avere la plancia in ben 8 diverse tonalità: sarà in vendita da marzo a partire da 14.470 euro con tanti motori in comune con Mini.

Nuovo Doblò, **500 C** e Punto Evo entrambe firmate Abarth, saranno le novità di Fiat, che tra l'altro svelerà anche un rivoluzionario cilindrico che sarà disponibile sia in versione turbo sia aspirato.

Ford inizierà l'anno in sordina per poi spingere forte con la sua nuova monovolume **C-Max** che verrà proposta in due versioni.

Mercedes punterà molti riflettori sulla **E Cabrio** e durante l'anno si vedranno pure importanti restyling, quindi attenzione a quando si fanno gli acquisti.

Nissan Micra e MPV Cube sono le due novità della Casa giapponese mentre **Astra** e Meriva sono invece gli assi di Opel. Decisamente più appassionante come concetto di automobile è RCZ di Peugeot che nulla a da invidiare all'Audi TT.

Porsche Cayenne e Volkswagen Toureg dovrebbero debuttare nella prima parte dell'anno e saranno altre due novità importanti che faranno parlare assai. Sempre da Volkswagen c'è da attendersi un importante restyling della **Passat** e nuovi motori per la Polo.



Novità in

Anteprima 2010



Alfa Romeo Giulietta



Audi A8



BMW Serie 5



Citroen DS3



Opel Astra



Fiat 500 C

bellissima vista

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

F.3 inglese a Oulton Park

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

Auto GP a Portimao

European F3 Open a Portimao

GT Open a Portimao

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

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

F.3 inglese 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

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 Imola
 European F3 Open a Imola
 GT Open a Imola
 Superstars a Portimao
 F.3 Euro Series a Valencia
 DTM a Valencia
 FIA GT1 a Brno
 WTCC a Monza
 F.2 a Monza
 F.Nippon a Motegi
 F.3 giapponese a Motegi
 F.3 inglese a Magny-Cours
 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
 F.3 tedesca a Hockenheim
 F.3 inglese a Hockenheim
 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.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
 GP3 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
 F.3 tedesca a Assen
 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
 Auto GP a Spa
 European F3 Open 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
 Auto GP a Magny-Cours
 European F3 Open a Magny-Cours
 GT Open 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.3 inglese a Rockingham
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
FBMW 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
FBMW Europe a Budapest
WTCC a Brno
F.2 a Brno
F.3 Italia a Brno (?)
FIA GT1 e GT2 a Spa
F.3 inglese 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.3 inglese a Thruxton
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
F.3 inglese a Silverstone
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
FBMW 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
F.3 inglese a Snetterton
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
 Auto GP a Brands Hatch
 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 inglese a Brands Hatch
 F.3 Italia a Vallelunga
 F.Abarth a Vallelunga
 GT Italia a Vallelunga
 Prototipi Italia a Vallelunga
 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
 Auto GP a Monza
 European F3 Open a Monza
 GT Open a Monza
 Prototipi Italia a Monza
 F.3 tedesca a Oschersleben
 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.3 Euro Series a Hockenheim
 DTM a Hockenheim
 F.3 Italia al Mugello
 F.Abarth al Mugello
 CITE al Mugello
 F.Renault Italia a Imola
 Clio Cup a Imola
 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

Ipse dixit

"Correre il Mondiale Rally è la mia sfida più grande. Sono solo agli inizi e potrò vincere solo alla fine di un lungo viaggio. Certo che nel caso un giorno riuscissi ad aggiudicarmi il titolo iridato, questo varrebbe più del mio titolo di campione del Mondo di Formula 1".
Kimi Raikkonen

"In Formula 1 c'è troppa politica, nessuno dice quello che pensa perché teme di essere frainteso. Nei rally invece l'atmosfera è molto più bella, e questo migliora le prestazioni dei piloti".
Kimi Raikkonen

"La sentenza mi ha restituito la dignità che mi era stata tolta in maniera brutale".
Flavio Briatore

"Ora mi voglio godere questo momento e pensare alla Formula Bambino... con Elisabetta che mi renderà padre a marzo. Ci sarà tempo per pensare al futuro".
Flavio Briatore

"Ora valuteremo se fare azioni legali contro chi ha rotto i contratti con noi. Anche contro i Piquet. Il male che mi è stato fatto non si cancella in un giorno".
Flavio Briatore



"Se non possiamo punire Briatore e Symonds, allora l'esistenza stessa della Fia è in discussione, visto che si è trattato di una violazione dei principi di lealtà e sicurezza dello sport automobilistico".
Max Mosley



Flavio Briatore al box Renault con Fernando Alonso

"Questo verdetto non cambierà nulla. La Corte di Parigi ha stabilito così, ma ora la Fia potrà ricominciare da capo e tirare le cose per le lunghe. Ma sarebbe un errore. Meglio se tutti si sedessero attorno ad un tavolo e cercassero di risolvere la

**questione in ballo".
Bernie Ecclestone**

**"Briatore non è certo uno stinco di santo, ma aveva subito una vendetta personale sproporzionata".
Emanuele Pirro**

"Schumi è pronto per vincere ancora. L'ho capito lo scorso anno

**quando era pronto per rientrare con la Ferrari".
Ross Brawn**

**"Onestamente, ero un grande tifoso di Mika Hakkinen, che è anche un buon amico di famiglia. Ed ogni volta che batteva Michael io ero molto contento...".
Nico Rosberg**

Servizi editoriali
per tutte le esigenze

INPAGINA

ON-LINE publishing

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

EDITORIAL services

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

RACING pr service

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

STORIE di sport

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



www.inpagina-bo.com

info@inpagina-bo.it