

Italiaracing
.net

n. 69 - 18 gennaio 2010

MAGAZINE



Alonso parla da leader

Formula 1

**Il nuovo pilota della Ferrari
si autoproclama prima guida
lanciando la prima "bomba"
sulla stagione che sta per iniziare**

La foto della settimana

Finalmente Sainz

Il 47enne spagnolo Carlos Sainz, navigato da Lucas Cruz, ha dato alla Volkswagen la seconda vittoria consecutiva alla Dakar sudamericana dopo De Villiers. Lo spagnolo è così il terzo campione del mondo rally, dopo Ari Vatanen e Juha Kankkunen, ad imporsi nel raid più famoso del mondo



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



Direttore responsabile:

Massimo Costa
(info@italiaracing.net)

Redazione:

Stefano Semeraro
Marco Minghetti
Marco Cortesi

Collaborano:

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

Produzione:

Nicola Desiderio
Marco Marelli

Fotografie:

Photo4
Actualfoto
Studio Mazzi
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:

Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

Tel. 051 6013841
Fax 051 5880321
info@inpagina-bo.it



La mina Alonso

Massimo Costa

Dicono che non ci sono problemi tra di loro. Ed è vero. Del resto, sarebbe pazzesco che non vi fosse intesa tra Fernando Alonso e Felipe Massa considerando che solamente da pochi giorni hanno iniziato a frequentarsi. Ma a gettare qualche ombra, e anche molto lunga, su quello che sarà in realtà il loro rapporto è stato il due volte campione del mondo Alonso. Lo spagnolo, a Madonna di Campiglio, dopo aver ribadito che con il compagno brasiliano non ci sono problemi ed i dissidi emersi nel 2007 al Nurburgring sono stati chiariti da tempo, ha lanciato la bomba: "Non ho nessuna intenzione di essere trattato come un numero due, come mi è accaduto alla McLaren". A parte il fatto che nel team di Ron Dennis fu lui a sentirsi trattato da numero due e che non seppe reggere il confronto con il debuttante Lewis Hamilton, le parole di Alonso sono risuonate pesantemente nei timpani di Massa. Il quale il giorno dopo, con molta umiltà, non ha voluto replicare limitandosi a dire che correrà per vincere. Come tutti. Ma perché Alonso ha sentito la necessità di sottolineare che di fare l'aiutante di Massa non ci pensa neanche? E' stata una mossa puramente politica? E' il suo modo, sicuramente discutibile, di proteggersi? Entrambe le cose. Alonso, dopo l'appren-

distato in Minardi, è cresciuto in Renault ed è sempre stato trattato con i guanti, da primissima guida. Quando ha deciso di cambiare team, approdando alla McLaren, è stato un disastro. Trattato alla stregua del rookie Hamilton, Alonso ha iniziato ad allungare il mento. Quando tardivamente ha capito che il "bambino" andava forte quanto lui, e faceva di tutto per stargli davanti, lo spagnolo è esploso mettendo in atto la tattica del "sabotato". Ricordando che se la McLaren era divenuta tanto forte, il merito era suo. Una forzatura evidente. Tornato a casa, in Renault, ha di nuovo comandato a modo suo, ma per due anni è stato un quasi comprimario al volante di una monoposto lontanissima dai big. E i dubbi sulle sue reali capacità nello sviluppo delle monoposto sono aumentate in maniera consistente. Ecco quindi che ritrovatosi in un ambiente nuovo, dove l'uomo di casa è Massa, ha subito agito a modo suo. Quando è arrivato in McLaren non si è pronunciato come ora per il semplice motivo che mai avrebbe pensato che Hamilton fosse tanto forte. Con Massa, suo primo rivale nel 2010, sa già che la sfida sarà enorme. E allora con il sorriso ben stampato sul volto, tra decine di dichiarazioni distensive, ha innescato una mina che è quasi passata inosservata. In Ferrari meglio che chiamino gli artificieri...





“Non ho mai preteso di essere il numero uno, ma di sicuro non voglio essere il numero due come è successo nel 2007”.

Fernando Alonso

Con la Ferrari hai la casa dentro il circuito, appena esci dall'ufficio rischi di essere investito da una Ferrari stradale. E puoi parlare con tutti. Negli altri team si comunica solo via mail, anche se sei a 10 metri”.

Fernando Alonso

“A lottare per il titolo saremo in cinque o sei”

Felipe Massa

“Se ci fosse la terza macchina sarebbe divertente e Rossi è il benvenuto”

Felipe Massa

“Sette otto giorni di test sono pochissimi. Vi immaginate un tennista che si prepara in sette giorni per giocare a Wimbledon o i calciatori che si allenano solo per una settimana prima di un mondiale?”

Fernando Alonso

“Raikkonen? Io so che da un pilota ci si aspetta molto anche quando si è fuori dalla macchina”

Fernando Alonso

“Cambiare i pannolini è difficilissimo”

Felipe Massa

Schumi subito



Con le monoposto delle categorie più vicine alla F.1, ai suoi tempi la F.3000, Michael Schumacher non ci ha mai corso in Europa. Una gara la fece invece in Giappone, nella Tremila nazionale, non lasciando traccia: dodicesimo. Quell'anno, Schumacher correva nel mondiale Prototipi con la Sauber-Mercedes e verso la fine della stagione ebbe la chance di debuttare in F.1 con la Jordan. Da quel GP del Belgio, non è più... tornato indietro dedicandosi solo ed esclusivamente alla F.1 fino al 2006. In mezzo, sette titoli iridati vinti. La scorsa settimana, per ritrovare il senso della velocità dopo qualche mese di riposo dall'ultimo test con la Ferrari al Mugello, Schumacher ha scelto la Dallara-Renault della GP2. Con la vettura addestrativa, che ha lanciato nel mondiale Lewis Hamilton, il campione tedesco ha girato per tre giorni consecutivi sul circuito di Jerez. Dimostrando, a 41 anni, una solidità fisica e mentale notevole. Schumacher, nonostante il test sia stato, di tanto in tanto, disturbato dalla pioggia, ha percorso in totale 1.151 km, praticamente quattro Gran Premi di F.1. E il suo miglior tempo, siglato con la monoposto fornita dalla organizzazione (già che c'erano si è provveduto a effettuare qualche sviluppo in vista del futuro), è stato di 1'24"621. Ovvero ben sei decimi inferiore al crono realizzato da Giedo Van der Garde (1'25"291) nei test GP2 dello scorso ottobre. Non male insomma. Ad assistere Schumacher ai box vi era il personale del team Super Nova, ma si sono visti anche gli ingegneri di pista della Mercedes con i quali avrà a che fare durante il 2010.

to in pole!

I 3 giorni di Schumacher a Jerez

259 giri

1.151 km

1'24"621

Negli ultimi test collettivi GP2, il più veloce, Giedo Van der Garde, aveva ottenuto dopo tre giorni il crono di 1'25"291



“Il vero
numero 1
sarò io”





22 anni
43 GP disputati
5 vittorie
5 pole



Vice campione del mondo con la Red Bull-Renault, Sebastian Vettel ha preso il posto di Michael Schumacher nel cuore dei tifosi tedeschi. Ma ora, col ritorno del Kaiser, come reagiranno i fans. Si divideranno tra Michael e Sebastian o si inchineranno davanti al ritorno del sette volte campione del mondo. Vettel non pare troppo interessato a questo "dibattito" ed ha un solo obiettivo: far meglio del 2009, ovvero, vincere il mondiale.

Sei stato indicato come favorito per il titolo 2010 da Bernie Ecclestone...

"Certo, è lusinghiero sentire certe parole. Il mio obiettivo è vincere il titolo prima possibile. Sono qua per questo e, come sempre, darò il meglio e lotterò fino alla fine. E' molto difficile fare previsioni prima di vedere

anche un solo test. Ne sapremo di più in Bahrain".

Quali saranno i tuoi punti forti?

"Ho un team valido che mi supporta al 100 per cento e c'è un'ottima atmosfera. Il motore Renault è uno dei migliori in quanto a consumo. Sono sicuro che la macchina sarà molto competitiva".

La vettura si è rivelata perfetta, mentre ci sono dei punti interrogativi sul motore. Renault potrà essere in grado di fornire un prodotto competitivo?

"E' vero che abbiamo avuto dei problemi durante la scorsa stagione e non c'è stato modo di aggirarli. Ma so che in Renault li hanno analizzati ed alla fine dell'anno tutto è

andato bene. Ricordiamoci che, sul finale, quando tutti davano per scontato che avremmo dovuto sostituire un motore ed essere penalizzati, non è successo. Sebbene fossimo nella peggiore posizione possibile, non abbiamo perso terreno, continuando a lottare per il titolo. Ci abbiamo lavorato durante l'inverno, abbiamo analizzato cosa è andato storto, di modo che non accada ancora".

L'anno scorso hai chiuso la stagione come il miglior pilota tedesco in F.1, dove ti vedi quest'anno con Schumacher in griglia?

"Ovviamente vorrei essere il numero uno. Voglio vincere il mondiale, e ciò implica essere il miglior pilota tedesco. Ma non sono interessato ad essere il primo tra i miei connazionali. Voglio essere il migliore di tutti".

"Schumacher? Sono stato sorpreso, come tutti gli altri credo. Penso che da parte di Michael sia stata una decisione coraggiosa, ed è entusiasmante dal punto di vista sportivo. Ma alla fine non cambia la mia sfida per la prossima stagione: vincere il mondiale".

Sebastian Vettel





Il duello ruota contro ruota tra Vettel e Hamilton al via del GP Giappone 2009

Qual è stato il tuo primo pensiero quando hai saputo del ritorno di Michael ?

“Sono stato sorpreso, come tutti gli altri credo. Penso che da parte di Michael sia stata una decisione coraggiosa, ed è entusiasmante dal punto di vista sportivo. Ma alla fine non cambia la mia sfida per la prossima stagione, a parte per il fatto che avrò un altro pericoloso rivale”.

Nel 2010 tu e Webber vi scontrerete con coppie di rivali molto forti, come Massa e Alonso in Ferrari, Hamilton e Button in McLaren, Rosberg e Schumacher in Mercedes. Quali saranno gli avversari più difficili?

“Alla fine quello che devi fare è batterli tutti. Diverse cose cambieranno. Il nuovo sistema punti premia la competitività nel-

la parte centrale della griglia, in particolare ora che ci sono più team. Costringerà anche alcuni piloti a continuare a correre anche in caso di problemi tecnici durante la gara, perché ci saranno punti disponibili fino alla decima piazza. Da quello che ho capito, il risultato degli ultimi campionati non sarebbe cambiato. Vincere, e fare punti con regolarità è sempre il miglior modo di lottare per il titolo”.

Quest'anno avremo quattro team che partiranno da zero. Il team Red Bull è arrivato in Formula 1 dopo avere acquisito la Jaguar, ma ci sono voluti anni per arrivare al top. Quali pensi saranno le possibilità delle nuove squadre?

“E' vero, è una grande sfida per un team

entrare in Formula 1 partendo da zero. Sarà un bel risultato per loro avere le vetture pronte per la prima gara, poi vedremo se arriveranno alla fine della corsa. Realisticamente, ci vorrà del tempo per vederli diventare competitivi. Questo non vuol dire che le altre squadre potranno rilassarsi. Ci potrebbero essere delle sorprese”.

È stato confermato che la Red Bull non sarà ai primi test di Valencia. Ti preoccupa il fatto di perdere chilometri preziosi?

“E' una delusione, ma avremo 12 giorni di test sulla nuova vettura, ed è parecchio tempo. Meglio utilizzare quel tempo in galleria del vento o nella progettazione della nuova auto, sono contento della situazione”.

Formula1.com



“Il nuovo sistema punti costringerà alcuni piloti a continuare a correre anche in caso di problemi tecnici durante la gara, perché ci saranno punti disponibili fino alla decima piazza”

Sebastian Vettel



“L’In

27 anni
52 GP disputati
Miglior piazzamento in gara:
4° Monza 2009

India ci spinge”

Sei appena tornato a casa al termine di un tour promozionale in India. Dopo due anni col team di Mallya, che idea ti sei fatto dei tifosi indiani?

“L'entusiasmo per la Formula 1 sta crescendo molto in India. Durante gli ultimi due anni, Force India si è confermato un marchio davvero forti in quel Paese. I fan sono entusiasti e seguono le gare con molta attenzione. Ovviamente non si può fare un confronto con l'interesse che c'è in Europa, ma c'è una forte crescita, e si arriverà in fretta a un audience simile”.

Negli ultimi due anni, Force India è stato il team più piccolo del mondiale. Quest'anno ci saranno quattro squadre al debutto, e vi siete riposizionati al centro dello schieramento. Come valuti il 2010?

“La stagione 2009 è stata una delle più importanti per noi. Ci siamo fatti un nome grazie a performance costantemente di buon livello, e ad alcune ottime sorprese. Ora è importante continuare a lavorare e migliorare ulteriormente”.

Quest'anno, molti team incorreranno in riduzioni di budget e di personale. Al contrario, non sono previsti tagli in Force India. Pensi che il 2010 potrà essere positivo per voi?

“Quello che probabilmente era un deficit in passato sta diventando un bel vantaggio per noi, dato che siamo abituati a lavorare con un piccolo budget e con poco per-

sonale. Possiamo concentrarci appieno sullo sviluppo, come abbiamo fatto negli ultimi anni, senza dover pensare a spostare le energie a causa dei vari downgrade. Gli altri team dovranno imparare - probabilmente in maniera dolorosa - come lavorare efficientemente con meno persone e un budget ridotto. Ciò gli costerà tempo, facilitandoci il lavoro nel 2010”.

Tu e Liuzzi siete stati confermati in blocco, una stabilità che potrebbe essere d'aiuto...

“Sì, dovrebbe essere positivo per entrambi. Ci sono test solo a febbraio, ed in certi casi è meglio evitare di perdere tempo nell'acclimatarsi ad un nuovo team o ad un nuovo compagno. Lo vedo come uno dei vantaggi che avremo, in particolare durante le prime gare, quando gli altri cercheranno di trovare il feeling con un nuovo team o di capire il proprio compagno di squadra”.

Dal punto di vista dei piloti, nel team ci sono delle priorità?

“Alla Force India non c'è una gerarchia dei piloti. Entrambi avremo la stessa vettura e la stessa chance di sfruttarla al meglio in gara”.

Force India è uno dei team che hanno potuto garantirsi una fornitura Mercedes...

“Quello della Mercedes è stato il motore top del 2009. Lavorare con loro è stato sempre molto importante, e spero di con-

tinuare a farlo ancora. Penso sia il miglior motore disponibile e ci darà una mano questa stagione”.

Ci saranno sei piloti tedeschi in Formula 1 quest'anno? Come mai ci sono così tanti ragazzi promettenti in Germania?

“Sono molti vero? In effetti, in Germania ci sono molte categorie, quindi è piuttosto semplice entrare in contatto con le corse. Penso che i programmi di supporto, dal karting all'automobilismo, siano molto buoni”.

Michael Schumacher è tornato. Sarà un vantaggio mediatico anche per gli altri piloti?

“Spero di sì! E' certamente qualcosa di speciale per la Germania averlo in pista su una Mercedes. Ma alla fine tutto dipende dal successo. Se hai una buona macchina e puoi competere con lui, avrai la sua stessa attenzione. E se riuscirai a batterlo, sarà jackpot!”

Siamo a tre settimane dal primo test e a due mesi dal debutto. Com'è il tuo calendario?

“Il programma di preparazione attuale parte dall'allenamento fatto nelle ultime settimane: biscotti, dolci di natale e tutto il resto! Al termine, dovrò fare il sedile definitivo, e poi uno shakedown. Non è rimasto molto tempo, si può dire che l'inizio della stagione sia già dietro l'angolo”.

“Schumacher? Se hai una buona macchina e puoi competere con lui, avrai la sua stessa attenzione. E se riuscirai a batterlo, sarà jackpot!”

Adrian Sutil

Il ruggito del V8



Carlo Baffi

L'ultima apparizione risale al GP del Brasile 2006. In quella stagione ad essere spinte dal motore Cosworth c'erano solo due compagini, la Williams e la Toro Rosso, che sarebbero rispettivamente passate dall'anno successivo ai motori Toyota e Ferrari. Un cambio che portò all'uscita di scena del celebre motorista inglese, presente sulle piste sin dagli anni '60. Fondata nel 1958 dagli ingegneri Mike Costin e Keith Duckworth, l'azienda entrò presto nell'orbita della Ford, per la quale iniziò a produrre il Ford-Cosworth DVF. Il V8 che fece epoca, dominando la scena tra il '67 ed i primi anni '80: totalizzando 176 vittorie, 13 titoli piloti e 10 campionati costruttori. Poi dal '98 l'inizio della parabola discendente. Oltre ai sopraggiunti e performanti V10, arrivò anche il divieto della FIA per l'utilizzo sia dei V8 sia dei V12. Fattori che condizionarono in modo determinante il futuro della Cosworth, che rimasta senza clienti nel 2007, fu costretta a chiudere i battenti. Un forfait breve grazie al cambio dei regolamenti, che riportarono in auge i V8 e la provocatoria campagna per il motore unico a partire dal 2010 lanciata da Max Mosley per tagliare i costi. La Cosworth s'aggiudicò così il bando federale e rientrò in gioco. Nonostante sia tramontata l'ipotesi del monomotore, la Cosworth è comunque rimasta, garantendo una fornitura di propulsori a costi contenuti, venendo incontro alle nuove piccole scuderie (orfane del budget-cap) ammesse dalla FIA nel Circus, il giugno scorso.

Il nuovo progetto CS2010, equipaggerà per tre stagioni la Campos, la Lotus, la USF1, la Virgin Racing (Manor) e la Williams, che col ritiro della Toyota, s'è trovata senza "cavalleria". Dalla sede di Northampton, hanno reso noto che i primi modelli sono stati ultimati ed ora sono pronti per essere consegnati, in modo da consentire ai clienti di prendere parte al primo test stagionale in programma a Valencia l'1 febbraio. Una sorta di corsa contro il tempo, come s'è potuto desumere dalle parole di Mark Gallagher, general manager della società, che ha ringraziato dipendenti e fornitori per l'impegno profuso in estate e nell'autunno scorso. Ora tocca ai team procedere allo sviluppo. Dalla Williams assicurano la presenza di Barrichello nelle prime prove di Valencia, mentre da Jerez non mancheranno Virgin, la matricola paladina della formula low-cost, e Campos. La squadra iberica, ha garantito lo shake-down ad inizio febbraio, nonostante un complicato quadro finanziario. Ritardi per la Lotus "malese", che verrà presentata solo il 12 febbraio. Problemi invece per USF1, dove ci si auspica di accendere i motori ai primi del mese prossimo oltre oceano.





COSWORTH



Talento... incubato

28 anni
52 GP disputati
1 vittoria
1 pole

La scorsa stagione Heikki Kovalainen ha perso la sua strada. In coppia con Lewis Hamilton alla McLaren per il secondo anno consecutivo, ha lottato per ottenere il massimo dalla MP4-24, completando il campionato in dodicesima posizione, con 27 punti di distacco dal suo compagno. Quest'anno, Kovalainen affronta una sfida diversa come pilota di uno dei quattro nuovi team del 2010, la Lotus. In relazione alle possibilità della squadra, il finlandese è speranzoso che dopo un duro lavoro, questo cambio di scenario lo vedrà dimostrare tutto il suo potenziale.

Heikki, sei passato da un grande costruttore ad un piccolo team privato quale è la Lotus. Come stai vivendo questo cambiamento?

“Ovviamente McLaren è un grande team, ma come abbiamo potuto vedere lo scorso anno, non significa essere sempre veloci. Loro possono invertire la tendenza molto rapidamente, ma ho visto il potenziale che c'è alla Lotus ed è il motivo per cui ho deciso di accettare di correre per loro. All'inizio sarà dura, avremo dei mesi difficili da affrontare, ma una volta che saremo rodati credo che avrò l'opportunità di fare meglio di quanto non abbia fatto sino ad ora in Formula 1”.

L'immagine della McLaren è riservata, mentre in Lotus tutto sembra essere differente, specialmente col divertente e rilassato Tony Fernandes nelle vesti di Team Principal. Deve essere un bel cambiamento, sei già a tuo agio in questo ambiente più informale?

“Credo che siano due team molto differenti, ma ho trascorso due anni piacevoli in McLaren. Lavoravamo molto duramente per raggiungere il miglior risultato, ma semplicemente per me non ha funzionato tutto come avrebbe dovuto. Tuttavia quello che ora posso fare è portarmi dietro ciò che ho imparato

da loro: la grande motivazione di spingere sempre al massimo per cercare il risultato. Penso di poter portare in Lotus questo modo di lavorare per fare crescere bene il team”.

Ci devono essere stati molti momenti nel corso del 2009 in cui hai dubitato delle tue possibilità di restare in Formula 1. Come avete fatto ad arrivare ad un accordo con Lotus? Quando è avvenuto il tutto?

“L'accordo è stato firmato un po' tardi, ma è stata la prima squadra a contattarmi direttamente nel corso della stagione, chiedendomi quale fosse la mia situazione. A quel punto non sapevo molto di Lotus, perché ero concentrato sul completare al meglio la mia stagione. Ho avuto una serie di opzioni, ma con le voci che molti team erano alla ricerca di piloti con valigia, ero interessato a parlare con Gascoyne e Fernandes, che ha un bilancio economico solido per i prossimi tre anni ed una forte partnership tecnica che subentrerà successivamente. Alla fine si è trattato di una facile decisione da prendere e per me si è anche rivelata la migliore”.

L'impressione, dopo due anni in McLaren, è che sei stato sopravvalutato...

“Non credo che le persone abbiano visto il mio vero potenziale e io non penso di aver saputo prendere il meglio dalla McLaren. Non credo che ci siano particolari aspetti del mio essere pilota da dover migliorare. Alcuni credono che sia una bestia da qualifica e non molto costante in gara, ma è solo perché sono state le mie statistiche in McLaren. Se guardate al mio anno in Renault nel 2007, le performance in gara erano nettamente migliori, e penso di aver dato molto di più ai tempi della Renault di quanto non abbia fatto in McLaren. Non presto molta attenzione a quello che pensa la gente”.

Il tuo compagno Jarno Trulli può avere un vantaggio avendo lavorato per diversi anni con Mike Gascoyne. Come ti inserisci in questo quadro?

“Credo che io e Jarno ci troveremo molto bene in questa situazione e possiamo riuscire ad ottenere buoni risultati”.

La presentazione a Kuala Lumpur è stata molto emozionante con un contesto e degli ospiti veramente molto importanti...

“Non sapevo bene che cosa aspettarmi, ma sono rimasto un po' sorpreso, tutto era stato organizzato veramente bene. Il popolo malese era veramente eccitato per il ritorno della Lotus in Formula 1”.

Sei stato nella factory Lotus. Quale è stata la tua impressione al riguardo? Come la paragoneresti al centro di Woking della McLaren?

“Sono ovviamente molto diverse. McLaren è un grande centro ad alta tecnologia, come un sorta di centro spaziale che nessun altro ha, in Lotus stiamo cercando di costruire una nuova operazione. Quando passi da una stazione spaziale ad un cantiere c'è molta differenza”.

Quali sono i programmi per le prossime settimane?

“La monoposto probabilmente sarebbe già in

“La monoposto probabilmente sarebbe già in grado di girare, ma non avremmo parti di ricambio e non saremmo in grado di portare a termine il programma pianificato”.

Heikki Kovalainen

“Quando passi da una stazione spaziale ad un cantiere c'è molta differenza”.

Heikki Kovalainen



grado di girare, ma non avremmo parti di ricambio e non saremmo in grado di portare a termine il programma. Se dovessimo avere dei problemi, il test sarebbe concluso. Così sappiamo che per la terza sessione, dopo la metà di febbraio a Jerez, saremo in grado di poterci esprimere al meglio. Mi aspetto che la monoposto sia subito piuttosto affidabile perché Mike e lo staff dei disegnatori sono persone esperte che sanno come creare una macchina da corsa. Quindi il punto interrogativo sarà: quanto saremo performanti? Quando la fabbrica e la struttura saranno pienamente funzionanti, saremo in grado di ottenere gli aggiornamenti necessari in tempi brevi, verificando così le nostre prestazioni reali”.

Tony ha gettato il guanto di sfida a Richard Branson nella più divertente scommessa che la F.1 abbia mai visto: il perdente trascorrerà una intera giornata come hostess sulla compagnia aerea del vincitore. Credi di poter battere il team Virgin?

“Branson e Fernandes si conoscono da molto tempo ed hanno entrambi avuto successo nella vita, quindi è una loro simpatica questione del tutto personale. So che Tony mi... prenderà a calci per riuscire batterli, e mi aspetto che Mike farà lo stesso! Se vedrò una Virgin davanti a me farò di tutto per starle davanti!”.

Formula1.com

“Non credo che le persone abbiano visto il mio vero potenziale e io non penso di aver saputo prendere il meglio dalla McLaren”.

Heikki Kovalainen

“Se guardate al mio anno in Renault nel 2007, le performance in gara erano nettamente migliori, e penso di aver dato molto di più ai tempi della Renault di quanto non abbia fatto in McLaren”.

Heikki Kovalainen



È qui la festa

Sia per chi deciderà di assistere dal vivo alla gara, sia per chi rimarrà rinchiuso nel salotto di casa, la quattro giorni del Rallye di Monte-Carlo si prospetta come l'evento motoristico dell'anno, fosse solo per l'incursione del vicecampione del mondo Mikko Hirvonen che porterà all'esordio l'attesissima Fiesta, la nuova arma della Ford anche per il mondiale. Ma i motivi di interesse continuano con un elenco partenti davvero completo in grado di offrire anche la ciliegina di Robert Kubica in gara con una Clio R3. Insomma un Monte tutto da vivere magari con questa piccola guida sempre a portata di mano.



I principali protagonisti della gara

- 1 Meeke-Nagle (Peugeot 207 S2000)
- 2 Hirvonen-Lehtinen (Ford Fiesta S2000)
- 3 Kopecky-Stary (Skoda Fabia S2000)
- 4 Ogier-Ingrassia (Peugeot 207 S2000)
- 5 Hanninen-Markkula (Skoda Fabia S2000)
- 6 Sarrazin-Renucci (Peugeot 207 S2000)
- 7 Vouilloz-Klinger (Skoda Fabia S2000)
- 8 Gardemeister-Tuominen (Abarth Punto S2000)
- 9 Magalhaes-Magalhaes (Peugeot 207 S2000)
- 10 Wilks-Pugh (Skoda Fabia S2000)
- 11 Bouffier-Panseri (Mitsubishi Lancer)
- 12 Wittman-Wicha (Peugeot 207 S2000)
- 14 Marty-Roux (Abarth Punto S2000)
- 15 Maurin-Thimonier (Ford Fiesta S2000)
- 16 Vigion-Prevot (Peugeot 207 S2000)
- 17 Poutot-Currat (Abarth Punto S2000)
- 18 Burri-Gordon (Abarth Punto S2000)
- 19 Noberasco-Michi (Mitsubishi Lancer)
- 20 Betti-X (Abarth Punto S2000) .





Ben 14 ore di diretta su Eurosport (Sky canale 211 e 212)

Mercoledì 20 gennaio

11:45-14:00: PS1 e PS2 **LIVE Eurosport 2**

14:45-16:00: PS3 **LIVE Eurosport 2**

16:00-17:00: PS4 **LIVE Eurosport**

Giovedì 21 gennaio

10:00-11:45: PS5 e PS6 **LIVE Eurosport 2**

12:15-13:15: PS7 **LIVE LIVE Eurosport 2**

15:15-16:00: PS8 **LIVE LIVE Eurosport 2**

16:00-17:00: fine PS8 e PS9 **LIVE Eurosport**

19:30-20:00: PS10 **differita Eurosport 2**

23:45-00:15: PS10 **differita Eurosport**

Venerdì 22 gennaio

19:00-20:45: PS12 e PS13 **LIVE Eurosport**

23:00-00:45: PS14 e PS15 **LIVE Eurosport**

** Per motivi logistici la PS 11 è l'unica a non venire trasmessa dalle telecamere di Eurosport.*

È invece per problemi di palinsesti che la prova speciale numero 10 verrà irradiata in leggera differita, la visione integrale in diretta di questa prova è assicurata soltanto sul territorio francese da Eurosport France.

Il programma completo

Prologo: martedì 19 gennaio

- 17.00 partenza da Valence
- 18.38 Prologo - Lente-Col De Gaudissart - 18,8 km
- 14.17 Assistenza Pneumatici - Saillans (10')

1. giorno: mercoledì 20 gennaio

- 09.23 partenza da Valence
- 11.03 Assistenza Pneumatici - Vals Les Bains (10')
- 11.51 PS 1 - Burzet-Lachamp Raphael - 27,27 km
- 12.59 PS 2 - St. Pierreville-Antraigues - 45,17 km
- 14.14 Assistenza Pneumatici - Vals Les Bains (15')
- 15.02 PS 3 - Burzet-Lachamp Raphael - 27,27 km
- 16.10 PS 4 - St. Pierreville-Antraigues - 45,17 km
- 17.15 Assistenza Pneumatici - Vals Les Bains (10')
- 19.10 Parco Assistenza A - Valence (45')
- 19.55 Parco chiuso - Valence

2. tappa: giovedì 21 gennaio

- 08.30 partenza - Parco Assistenza B (20') - Valence
- 10.13 PS 5 - Labatie d'Andaure-Saint Pierre sur Doux - 25,30 km
- 10.55 PS 6 - Saint Bonnet-Saint Julien Molhesabate-Saint Bonnet - 25,67 km
- 12.20 PS 7 - Lamastre-Gilhoc-Alboussiere - 21,92 km
- 13.45 Parco Assistenza C - Valence (20')
- 15.28 PS 8 - Labatie d'Andaure-Saint Pierre sur Doux - 25,30 km
- 16.10 PS 9 - Saint Bonnet-Saint Julien Molhesabate-Saint Bonnet - 25,67 km
- 18.05 PS 10 - Lamastre-Gilhoc-Alboussiere - 21,92 km
- 19.15 Parco Assistenza D - Valence (45')
- 20.00 Parco chiuso - Valence

3.tappa: venerdì 22 e sabato 23 gennaio

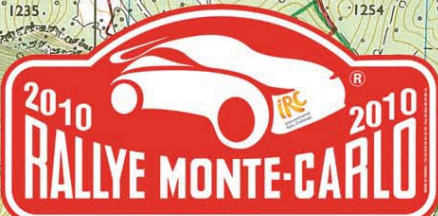
- 06.50 partenza terza tappa - Parco Assistenza E (20') - Valence
- 09.23 PS 11 - Montauban-sur-Ouvèze-Eygalayes - 30,42 km
- 17.27 Parco Assistenza F - Monaco (23')
- 19.15 PS 12 - Peira Cava-La Bollene Vesubie - 18,42 km
- 19.48 PS 13 - Lantosque-Luceram - 19,13 km
- 21.35 Parco Assistenza G - Monaco (20')
- 23.20 PS 14 - Peira Cava-La Bollene Vesubie - 18,42 km
- 23.53 PS 15 - Lantosque-Luceram - 19,13 km
- 01.05 Parco Assistenza H - Monaco (10')
- 01.15 arrivo finale - Monaco



PROLOGO

Martedì 19 ore 18.38

COL de GAUDISSERT



**SUPER SPECIALE
LENTE - COL de GAUDISSERT
8.83 km**

LENTE





PS 2-4
Mercoledì 20 ore 12.59 e 16.10



ES 05-08 - SS 05-08
LABATIE d'ANDAURE -
SAINT-PIERRE-SUR-DOUX
25.30 km

PS 5-8
Giovedì 21 ore 10.13 e 15.28

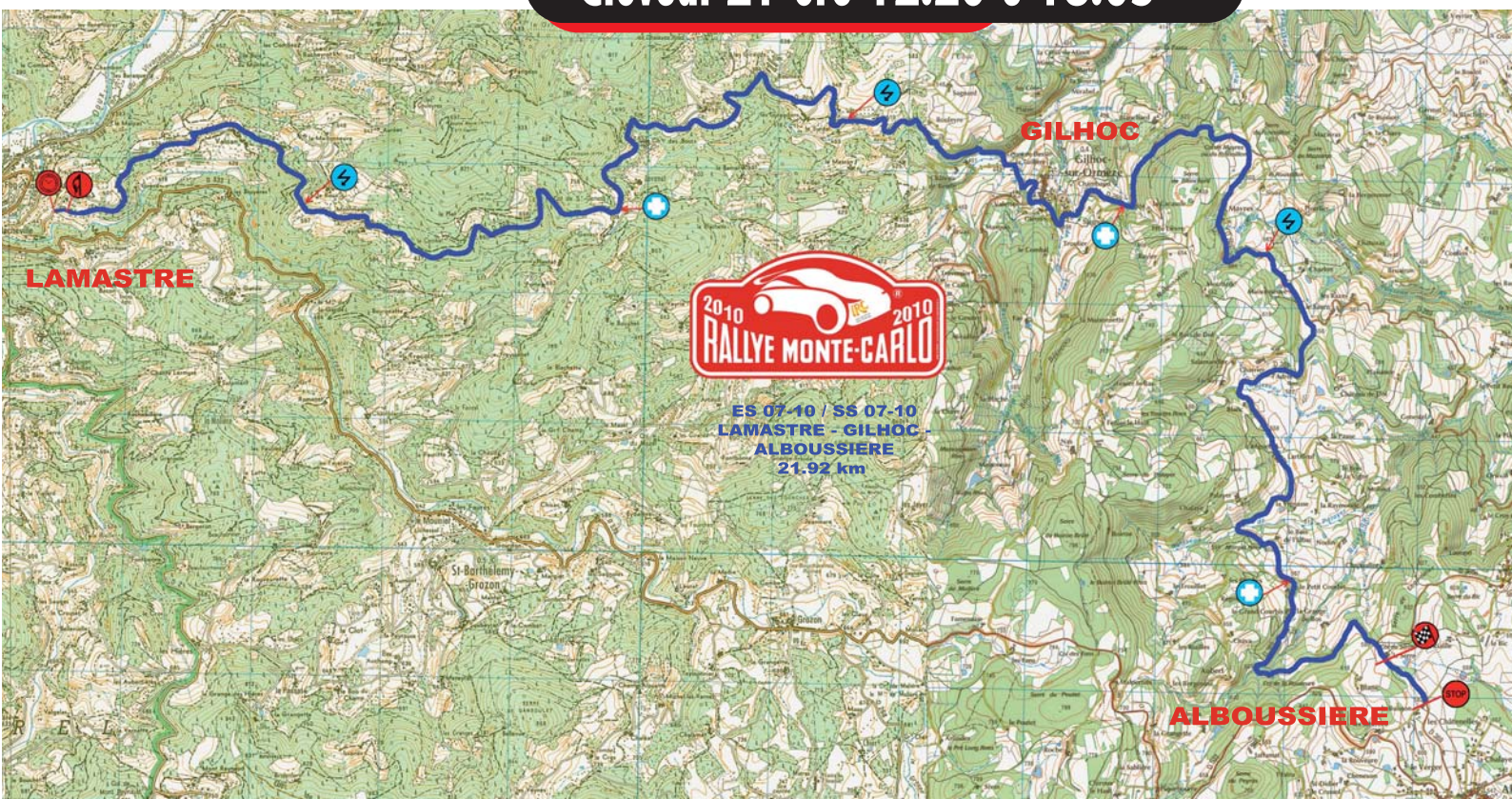
PS 6-9

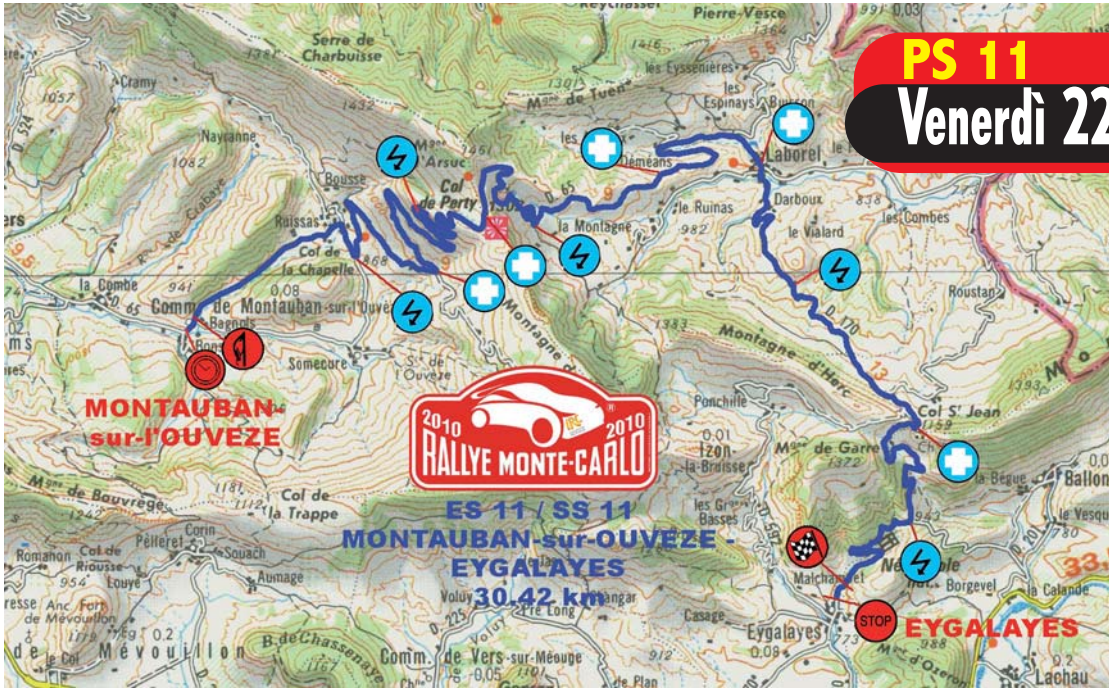
Giovedì 21 ore 10.55 e 16.10



PS 7-10

Giovedì 21 ore 12.20 e 18.05





PS 11
Venerdì 22 ore 09.23



PS 12-14
Venerdì 22 ore 19.15 e 23.20



Irraggiungibile Baguette



obile





Charles Pic



Marcos Martinez



Fairuz Fauzy





Bertrand Baguette - 10

Merita il massimo dei voti per l'impegno, la volontà, la determinazione profuse nel corso della stagione. L'ottima intesa col team Draco gli ha permesso di divenire il campione della serie. Benché non sia ritenuto un talento puro, Baguette ha saputo ascoltare i consigli e gli insegnamenti dei Morini e concretizzare i tre anni in WSR con intelligenza. Alla fine ha totalizzato cinque vittorie, con due splendide doppiette a Le Mans ed Alcaniz. Cosa che non è riuscita a nessun altro. Inoltre, su 17 gare si è piazzato in zona punti in 16 appuntamenti. Un vero record.

Fairuz Fauzy - 8.5

Quando si dice l'esperienza. Il malese della Fortec ha disputato un bel campionato. Da cancellare Spa e Monte Carlo, poi si è fatto perdonare vincendo a Budapest e Alcaniz e classificandosi secondo nella generale grazie a una gran serie di piazzamenti.

Oliver Turvey - 8.5

Un rookie solido l'inglese, capace di un capolavoro unico a Monte Carlo, pole e vittoria, poi di raccogliere quattro podi e vari piazzamenti a punti che gli hanno permesso di chiudere il torneo al quarto posto assoluto.

Jon Lancaster - 7.5

Un debutto convincente quello dell'inglese lanciato dalla Comtec. Entrato nel campionato a stagione avviata, dalla quarta prova, ha subito preso punti a Budapest, si è perso a Silverstone, ma a Le Mans ha segnato la pole poi ha vinto a Portimao e si è piazzato terzo ad Alcaniz. A volte eccessivo e per questo spesso punito dalla direzione gara, Lancaster è un talento da seguire con attenzione.

Charles Pic - 7.5

Due pole e due vittorie nella main race per la giovane speranza francese del Tech 1. Al secondo anno nella categoria, Pic doveva essere uno dei piloti in grado di lottare per il titolo, invece ha vissuto un 2009 pieno di alti e bassi. Nonostante ciò ha fatto suo il terzo posto finale nel campionato.

Jaime Alguersuari - 7

Tra i più giovani della categoria, al debutto ma con in testa la corona del campione inglese della F.3, lo spagnolo del team Carlin ha fatto alla sua maniera, usando la politica dei piccoli passi. Che lo ha portato a raccogliere una bella pole e vittoria a Portimao. Chiamato in F.1 dalla Toro Rosso, nelle ultime due tappe WSR non ha proseguito sulla linea vincente intrapresa in Portogallo perdendo la possibilità di chiudere l'anno nella top tre.

Pasquale Di Sabatino - 7

Una memorabile e intelligente vittoria a Budapest, un secondo posto a Le Mans. L'italiano di RC Motorsport ha sempre corso col fiatone, non sapendo mai se poteva essere al via della prova successiva. Tanti sforzi suoi e del team hanno prodotto risultati impensabili. Bravo Di Sabatino il quale meriterebbe di proseguire nelle serie internazionali.

Marcos Martinez - 6.5

Ha avuto un avvio di stagione da 10 in pagella, ha occupato il primo posto in campionato, ha vinto le due gare di Barcellona, la prima di Spa e la prima di Silverstone, cogliendo anche una pole. Ma da Le Mans, la sesta tappa, per lui è iniziato un altro campionato nel quale praticamente non è entrato in zona punti. Inspiegabile. E così ha chiuso al settimo posto nella classifica generale.

James Walker - 6.5

Aveva il compito di sostituire nel P1 Motorsport il ruolo di prima guida del campione 2008 Van der Garde. L'inglese è un buon pilota, costante e buon lavoratore, ma ha colto solo una preziosa vittoria a Spa, gara 2 che nella WSR è quella più importante. Tanti i piazzamenti, ma per conquistare un campionato serve un altro passo.

Brendon Hartley - 6

Difficile decifrare questo pilota. Sicuramente l'alternanza tra World Series Renault e F.3 Euro Series non gli ha giovato, ma questi sono i sistemi Red Bull... Hartley al debutto nella WSR con Tech 1 non ha particolarmente impressionato facendosi notare nel finale di campionato con una pole e un secondo posto al Nurburgring.

Miguel Molina - 6

Due terzi posti a Spa e un secondo a Le Mans, poi il ritiro del team Ultimate gli ha impedito di partecipare alle ultime due prove stagionali. Molina doveva lottare per il titolo, ma il sentiero intrapreso lo ha portato in una strada senza uscita.

Adrian Zaugg - 6

Un grande secondo posto a Montecarlo, ma in piena estate ha dovuto fermarsi per mancanza di budget. Il sudafricano, scelto dalla Interwetten per rimpiazzare Duran (protagonista nel 2008) è partito come un razzo, ma nelle ultime tre prove disputate, Budapest, Silverstone e Le Mans, non ha graffiato.



Brendon Hartley

Pasquale Di Sabatino



Interwetten.com

Pit-stop Interwetten



Jaime Alguersuari





Federico Leo - 6

Con poca esperienza, debuttante, si è buttato nella WSR con coraggio. Qualche errore evitabile, battaglie lontano dai primi, ma una crescita interessante che lo ha portato più volte a sfiorare l'ingresso nella Superpole. Finché, all'ultimo appuntamento di Alcaniz, Leo del team Pons ha centrato tutti gli obiettivi inseguiti: la Superpole e la zona punti con due settimi posti.

Chris Van der Drift - 5.5

Ha faticato più del dovuto il campione 2008 della Master ad inserirsi nella WSR. Col team Epsilon Euskadi, il neozelandese ha alternato qualche brillante prestazione, che lo ha portato sul podio di Barcellona, a qualche errorino in gara o in qualifica. Da rivedere.

Guillaume Moreau - 5.5

Chiamato dalla SG per portare la sua esperienza, il francese ha fatto il suo dovere guadagnandosi il terzo posto a Portimao. Ma nelle altre gare non ha centrato la zona punti.

Marco Barba - 5.5

Arruffone e sprecone. Lo spagnolo del team Draco era tra i favoriti alla vittoria finale, ma ha clamorosamente fallito l'obiettivo chiudendo al nono posto la stagione e finendo due sole volte sul podio, a Budapest. Dove ha ottenuto due secondi posti. Troppo poco.



Greg e Nigel Mansell

John Martin - 5.5

Solo quattro appuntamenti per l'australiano della Comtec, ma un bel pilota sul quale si sarebbe dovuto puntare con maggiore forza. Presa confidenza con la macchina e il team (Comtec), Martin al Nurburgring ha fatto suo un 7° e un 8° posto.

Sten Pentus - 5.5

Un avvio stordente, con quel secondo posto sul bagnato di Barcellona. Poi l'estone della Fortec ha mostrato qualche limite, facendosi vedere a Silverstone con un positivo settimo posto.

Daniil Move - 5.5

Inserito nel team dominatore del 2008, il russo ha mostrato una buona crescita e nel finale di stagione ha saputo ottenere due terzi posti tra Nurburgring ed Alcaniz. Un segnale positivo perché a inizio campionato si è più volte trovato nelle posizioni top, ma non avendone il ritmo o incapava in errori o scendeva rapidamente in classifica.

Mihai Marinescu - 5

Dalla F.BMW alla WSR il salto è stato notevole anche se il rumeno aveva qualche anno di F.Renault 2.0 sulle spalle. In lotta con il budget, Marinescu ha fatto il possibile col team Interwetten, ma non è riuscito mai a mettersi in luce.

Greg Mansell - 5

C'era molta attesa per il debutto internazionale in Europa del figlio di Nigel. Ma il giovane Greg, col team Ultimate, non lasciando alcun il segno nella categoria. Solo una volta è entrato nella top ten della qualifica, ad Alcaniz, una volta passato al team Comtec.

Adrian Valles - 5

Doveva essere il valore aggiunto della Epsilon Euskadi, ma in seguito a un avvio convincente a Barcellona (terzo e quarto) si è perso. Ha poi lasciato il campionato dopo la quinta prova per dedicarsi alla Superleague dove ha tratto maggiori soddisfazioni.

Julian Leal - 5

Stagione insufficiente e non basta un terzo posto fortunato a Budapest a salvarlo. Il colombiano del team Prema, pur avendo dimostrato in qualche occasione di avere un buon piede, nei momenti importanti non ha mai compiuto quel passo necessario per salire la classifica. Rimanendo confinato nelle ultime posizioni.

Filip Salaquarda - 5

Il suo inserimento in WSR è stato complicato. Benché con tanti anni di gare tra F.3 e Master, il ceco del team Prema (ha debuttato con RC a Monaco poi è passato alla formazione veneta) ha preso un solo punto. Con un po' più di costanza può essere tra i protagonisti del 2010.

Anton Nebilitskiy - 5

Un debutto difficile per il russo, con un cambio di team, da Comtec a SG, non produttivo. Un anno di apprendistato dal quale potrà trarre esperienza per essere protagonista nel 2010.

22 anni
2 volte 7° nel 2009



Senza limiti



federicoleo.net

FEDERICOLEO.NET

mbKline

FEDERICO LEO

PIRELLA
RENAULT 3.5

MICHELIN

RENAULT

elf

gjisowatt
INDUSTRIA ELETTRDOMESTICI
www.gjisowatt.it



Antonio Caruccio

Federico Leo è il primo portacolori italiano nella World Series by Renault 2010. Dopo aver preso parte come debuttante alla scorsa stagione del monomarca francese, il pilota lombardo ha deciso di rinnovare il proprio sodalizio con il team Pons, con cui ha anche conquistato nell'ultima gara stagionale di Alcaniz il podio riservato ai rookie. In questa pausa invernale Federico si sta preparando per farsi trovare pronto per test e campionato, che prenderà il via proprio ad Aragon il 18 aprile.

Per il secondo anno correrai nella World Series by Renault, nuovamente con il team Pons. Come è maturata questa decisione?

“Nel corso dei test ho valutato anche altri team (Draco e Fortec, ndr), ma con Pons mi sono trovato molto bene sia nel corso di tutta la stagione sia nei test post-campionato dove ho ottenuto posizioni e tempi da alta classifica. Il rapporto con loro è molto buono e penso ci siano le basi per poter continuare con le giuste motivazioni questa avventura”.

Ripercorriamo insieme il tuo 2009 che ti ha visto alle prese con le difficoltà del primo anno in un nuovo campionato, pur regalando delle soddisfazioni come nell'ultimo round di Alcaniz.

“Ho incontrato tante piste su cui non avevo mai corso, conoscevo solo Barcellona, Spa e Nurburgring, oltre alla difficoltà di dover prendere confidenza con una macchina totalmente nuova come la Dallara WSR. Ad inizio stagione era andata abbastanza bene, dove solo per meno di un decimo non sono riuscito ad accedere alla Superpole a Barcellona e Spa. Quando non passi il taglio della qualifica il week-end è compromesso visto che sei costretto a partire molto indietro. Poi sono arrivati i circuiti nuovi, come Montecarlo. Con poco tempo per conoscere la pista e capire dove poter spingere, sono ugualmente riuscito a fare il miglior tempo in gara, poi battuto solo da Hartley. Per la penultima gara del Nurburgring c'è stato un grande cambiamento, ho sfiorato l'ingresso in Superpole anche lì, ma sapevamo di poter essere competitivi in gara. Purtroppo però, alla seconda curva, sono stato protagonista di un incidente con un altro pilota, sennò avrei potuto davvero giocarmi l'opportunità di entrare in zona punti. Nell'ultima gara invece, c'è stato un buon passo avanti e in qualifica sono stati vicini alla pole. In gara 1, partendo dalla prima fila per il settimo tempo segnato in pole (griglia invertita per i primi otto, ndr), ho potuto competere per una posizione sul podio. Sempre a Motorland per i test collettivi abbiamo apportato delle grandi modifiche raccogliendo dei dati positivi che ci fanno ben sperare per il futuro”.

Nei test post campionato hai potuto incontrare in pista i nuovi concorrenti della WSR 2010 come Albert Costa o Nathanael Berthon che arrivano dalla Eurocup. Come ti sembrano le nuove leve?

“I piloti che arrivano dalla Eurocup Formula Renault 2.0 sono molto veloci, ma magari potranno avere qualche difficoltà di adattamento all'inizio, con la vettura. Arriverà anche Daniel Ricciardo che ho già avuto come compagno di squadra in RP Motorsport nella F.Renault Italia. Siamo molto legati, siamo amici, ma non per questo ci tireremo indietro nella battaglia. Penso che in tanti lotteremo per il titolo, con Hartley che sarà sicuramente il più esperto e veloce”.

Quali sono le tue aspettative per i test e per la stagione 2010?

“L'obiettivo è quello di lottare per le prime posizioni, consapevole che sarà sempre dura vincere. Non nascondo che punto ad aggiudicarmi il campionato, tenendo sempre presente che in pista ci sarà tanta rivalità. E' la prima volta nella mia carriera che disputo la stessa categoria per due anni: già si era pianificato un biennale nella serie, poi ho rinnovato con lo stesso team, di Sito Pons, ma sono fiducioso di poter far bene dato che già nei test avremo un po' il polso della situazione, considerando anche i cambiamenti regolamentari che ci saranno”.

Come ti stai preparando a questa nuova stagione?

“Non mi sono mai fermato nel corso dell'inverno, solo tre giorni per capodanno! Fisicamente continuo ad allenarmi molto in palestra, a livello aerobico, potenziamento e resistenza. Inoltre, quando posso giro in kart in modo da tenermi sempre pronto anche per quanto riguarda i riflessi e la reattività”.

Com'è stato poter battere un pilota di F.1 come Alguersuari?

“E' molto bello, anche per chi ti si sostiene, vedere che nel campionato in cui corri ci sono piloti di alto livello. Nell'ultima gara ho battagliato con lui e sono persino riuscito a tenerlo dietro. Sono convinto che sia un bravo pilota e come tanti altri che hanno corso in World Series Renault ha avuto l'opportunità di fare il grande salto nella massima formula. Gli auguro tanta fortuna e spero che possa restare in F.1 più tempo possibile”.

Differentemente da tanti tuoi colleghi, non hai avuto esperienze in kart, debuttando subito in monoposto. Pensi che questo ti possa aver penalizzato, nei primi anni della tua carriera, nella messa a punto della vettura?

“Sicuramente non mi ha avvantaggiato. Per me il primo anno in Formula Renault 1.6 è stato molto difficile e soffrivo tanto anche nei confronti degli altri piloti. Non ho mai corso in kart perché sono stato un po' bloccato da mio padre che aveva paura che potessi farmi male, ma una volta tolto questo tabù ho potuto correre in pista recuperando il tempo perduto. Senza dubbio il kart insegna tanto anche se nella guida sono molto diversi così come in frenata, ma non voglio usare questo mio mancato passaggio propedeutico come scusa per giustificare dei risultati che magari potevano essere in alcuni casi migliori”.

Nel 2008 hai fatto una scelta coraggiosa, andando a correre in Germania nella F3 nazionale. Che ambiente hai trovato?

“E' stato un anno che mi è piaciuto molto. Ho fatto questa scelta con il team Ombra di Massimo Pollini che mi ha dato molta fiducia. Lui è una grande persona ed ottimo tecnico, con cui ho anche un buon rapporto di amicizia oltre che professionale. Si è trattato di un bell'anno nel quale c'erano tante macchine in pista con cui confrontarsi. Sono riuscito persino ad andare subito sul podio nella prima gara. La Dallara F3 è una bellissima macchina ed il regolamento della serie tedesca concede grande libertà tecnica permettendo agli ingegneri di sbizzarrirsi ampiamente. Anche le piste sono molto belle e mi è servito impararle perché l'anno passato ho corso al Nurburgring mentre quest'anno solcherò l'asfalto di Hockenheim. Sono anche stato in Olanda ad Assen, oltre che gareggiare nel F3 Inglese sul circuito di Monza”.





NUOVO LOOK

CHALLENGE FORMULA RENAULT 2.0

Grosse novità per il Challenge Formula Renault 2.0. La serie tricolore ammetterà le vetture costruite fin dal 2000 ed equipaggiate con tutte le motorizzazioni riconosciute da Renault Sport Technologies (LRM Motors, Oreca e così via dicendo). Un segnale di massima apertura quello che l'organizzatore Fast Lane Promotion, tornato ad avere come principale referente Domenico Porfiri, vuole dare alle squadre. Puntando allo stesso tempo all'abbattimento dei costi, fissando la tassa di iscrizione al campionato in 7.000 euro più

iva, introducendo il format dei weekend su due giorni (sabato e domenica) e portando a sei il numero totale degli appuntamenti del calendario, ciascuno articolato su doppia gara di 30 minuti. Tutto ciò continuando sempre a garantire il massimo per quanto concerne i servizi in pista (assistenza sui campi di gara e qualificato staff di verificatori tecnici), come nella migliore tradizione dei campionati Renault. Un'altra novità, per quanto riguarda l'aspetto del regolamento sportivo, è rappresentata dall'inversione sulla griglia di gara 2 delle prime sei posizioni d'arrivo di gara 1, il cui schiera-

mento verrà come di consueto definito dalla mezz'ora di qualifica preceduta dalle prove libere.

CLIO CUP

Novità anche per la Clio Cup. Ammissione del secondo pilota, weekend su due giorni e contenimento dei costi, pur mantenendo il "top" dei servizi in pista: ecco la "formula" del successo del monomarca tricolore riservato alle veloci Clio RS per l'anno che è appena iniziato. L'obiettivo è quello di proporre un campionato economico, sempre interessante dal





Il nuovo calendario

- 11 aprile – Monza
- 16 maggio – Imola
- 30 maggio – Vallelunga
- 18 luglio – Misano
- 12 settembre – Mugello
- 10 ottobre – Imola

punto di vista tecnico ed avvincente anche sotto l'aspetto agonistico.

Proprio per questo è stata introdotta la regola che consentirà a due conduttori di alternarsi al volante della stessa vettura, prendendo parte ciascuno ad una delle due gare che si svolgeranno in occasione dei sei doppi round del calendario, lo stesso della Renault 2.0. Al fine di limitare le spese si è deciso di svolgere tutto il programma del fine settimana nelle sole giornate di sabato e domenica (fatta eccezione per l'evento di metà luglio concomitante con la 6 Ore di Misano), anche se il for-

mat rimarrà invariato, continuando a prevedere due turni di prove libere da 30 minuti, un'ulteriore sessione di qualifica di mezzora e le due gare, anche esse di 30 minuti. Un'altra novità sarà rappresentata da una dotazione di otto pneumatici in totale per qualifica e gare, di cui al massimo sei nuovi e minimo due precedentemente registrati. Mentre il costo di iscrizione al campionato stesso è stato fissato in 3.000 euro. Dal punto di vista prettamente tecnico, la stagione 2010 segnerà inoltre il debutto della nuova motorizzazione Renault Sport F4R 4 cilindri in linea, 16 valvole da

1998cc., che avrà un costo speciale sempre di 3.000 euro più Iva che include anche l'aggiornamento di centralina e cablaggi. Definito infine il montepremi, che consentirà al primo classificato alla fine della stagione di prendere parte ad una gara con la Mégane Trophy. A favore dei giovani è previsto un test sempre con la Mégane Trophy per il vincitore della classifica Junior, oltre a un test per il primo tra gli Esordienti. Al vincitore della classifica Gentleman andrà una fornitura di cinque set di pneumatici per la stagione 2011 della Clio Cup Italia.





Il timoniere

Dario Lucchese

Per anni figura di riferimento dei campionati Renault, dopo la scelta di Barbara Petrivelli di iniziare un nuovo cammino professionale, Domenico Porfiri è tornato a prendere in mano il timone della Fast Lane Promotion che nella realtà non aveva mai lasciato. Capitano di lungo corso, dal 1971 in Renault Sport (ha cominciato a lavorare nell'ambito della pubblicità e della comunicazione), nel '99 è stato uno dei principali artefici del lancio della Formula Renault 2000.

«L'idea era buona e decidemmo di dare l'input alla Tatuus per realizzare la vettura. Di questa ne furono poi venduti ben 900 esemplari. Un'operazione con cui abbiamo dato a molte squadre l'opportunità di uscire da un'empassa pericolosa, prendendo fiato e riacquistando risorse importanti in un momento in cui la F.3 era praticamente morta e le categorie monoposto attraversavano una forte crisi. Nel

corso degli anni l'attività della Formula Renault svolta in campo nazionale ed internazionale ha dato i suoi frutti, portando alcuni piloti fino alla Formula 1. Di tutto ciò sono davvero orgoglioso».

Fino a giungere ai giorni nostri, in cui le cose non sempre pare abbiano preso la piega giusta...

«Oggi sono consapevole di dovere affrontare una situazione certamente non facile. Ma per ogni cosa c'è una parabola ascendente e così sono convinto che, dopo un paio di anni al massimo di transizione, riusciremo a risalire la china. Ciò non significa che opereremo con meno entusiasmo di prima. Anzi, lavoreremo per concentrarci in futuro sulla nuova monoposto che ritengo sia un prodotto straordinario, molto vicina concettualmente alla F.3. Lo abbiamo già fatto, ma la realtà economica che stiamo attraversando non ci è stata favorevole. Per il momento restiamo alla finestra a vedere ciò che accade,

prendendo di volta in volta le decisioni più opportune all'andamento del mercato. C'è la crisi e non tutto è oro quel che luccica intorno...».

Quali potrebbero le migliori soluzioni da adottare?

«Nessuno è in grado di realizzare miracoli, ma credo in ciò che faccio e uno dei miei "segreti" è quello di tirare fuori ogni anno una novità. Nel 2010 abbiamo pensato così di istituire il Challenge e di invertire le prime sei posizioni della griglia di gara 2, mentre nella Clio Cup Italia abbiamo introdotto la possibilità di avere degli equipaggi con doppio pilota».

Dopo diversi anni, la Formula Renault 2.0 Italia non includerà nel calendario neppure una gara all'estero. Perché?

«Dovevamo inevitabilmente puntare ad un contenimento dei costi. Per questo motivo siamo stati costretti a rinunciare alla tradizionale trasferta di Spa e all'opportu-



Domenico Porfiri riguarda alcune immagini della sua carriera targata Renault: a fianco, sulla torretta di Monza in occasione delle finali Renault. Nella pagina a sinistra, in posa tra le Mégane del Trofeo del 1997

nità che ci era stata data di correre insieme al WTCC. Al momento non è ipotizzabile affrontare ulteriori investimenti. Viceversa, si è ritenuto più opportuno articolare i weekend di gara sulle sole giornate di sabato e domenica, anche se non è assolutamente da escludere il fatto di dare alle squadre, in talune occasioni, la possibilità di usufruire di qualche ora di prove libere in più anche il venerdì pomeriggio. La qualità dei servizi che offriremo in pista rimarrà comunque immutata rispetto alle passate stagioni e di alto livello, con un qualificato staff di verificatori tecnici sempre presente e la massima assistenza su tutti i circuiti. L'obiettivo del Challenge è quello di dare ai team che dispongono di un budget contenuto la possibilità di valorizzare un prodotto ancora valido ed altamente formativo come quello delle Tatuus in un contesto in cui vengono rispettati i presupposti della serietà del controllo tecnico, andando a correre su delle piste importanti».

Qual è stata fino ad ora la risposta delle squadre?

«Facendo un primo "giro" dei team con i quali ho l'abitudine di confrontarmi, ho riscontrato da parte di tutti, anche chi in prospettiva valuta di essere presente in altre serie, un grande interesse a partecipare a questo campionato. C'è molto entusiasmo ed una delle considerazioni più importanti che voglio fare si riferisce al fatto che la serie tricolore continua ad attrarre gli stranieri, avendo già ricevuto delle richieste dall'estero».

Quanti team italiani sono interessati alla nuova vettura?

«Al momento soltanto Cram e One Racing l'hanno acquistata. Aspetteremo marzo e poi considereremo il da farsi...».

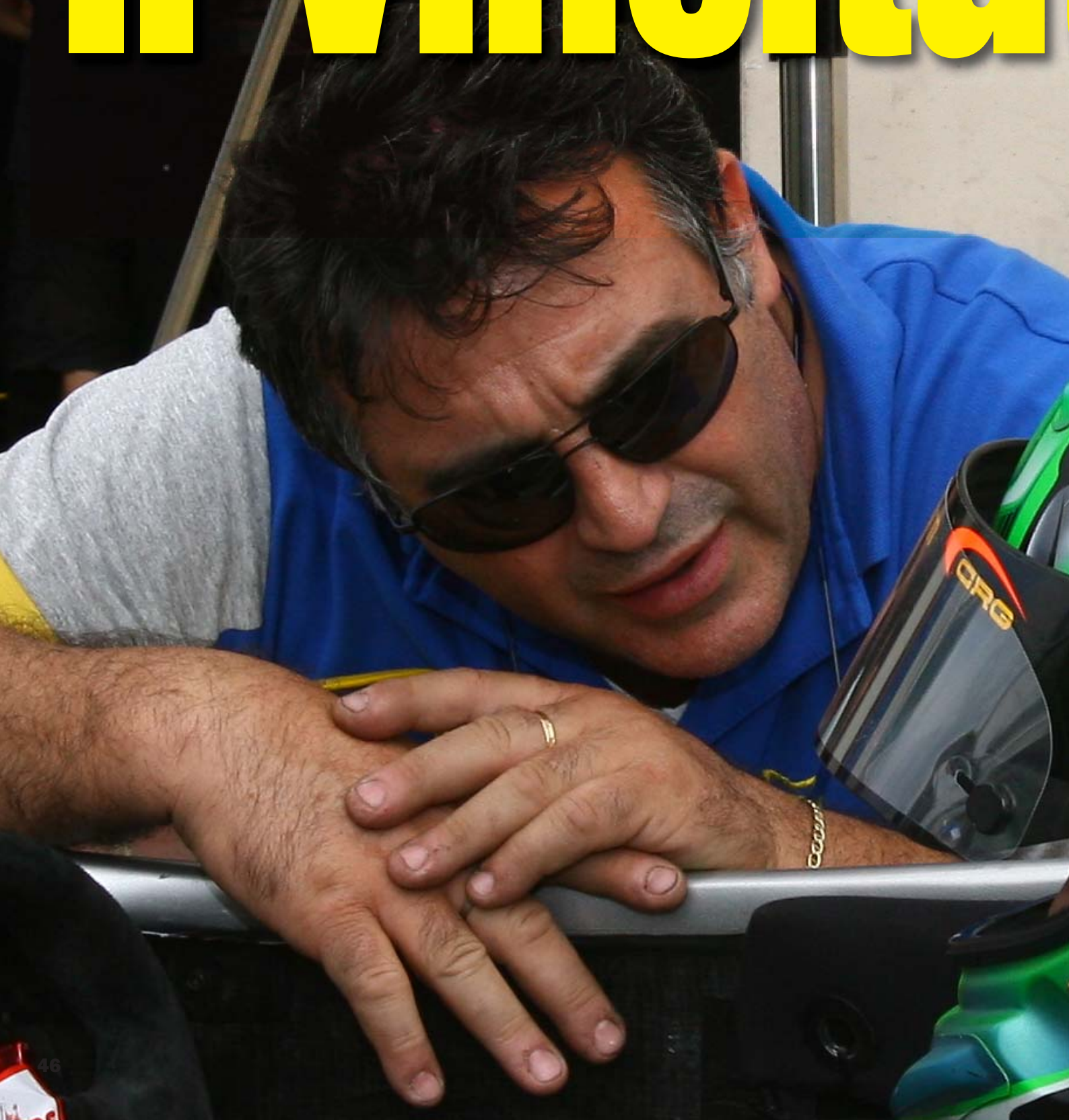
Mentre sul fronte della Clio Cup Italia?

«Sono sicuro che continuerà a regalarci delle grandi soddisfazioni. Ritengo che possiamo contare su un numero minimo

di venticinque vetture al via della serie. Abbiamo visto in giro dei campionati "fantasma", che propongono ricchi montepremi, che illudono i partecipanti e poi scompaiono. In una situazione generale come quella attuale bisogna essere seri. Noi abbiamo sempre mantenuto una linea coerente ed i risultati si vedranno anche quest'anno».

Domenico Porfiri è abituato alle sfide. Per sei mesi è stato anche responsabile europeo dello sport in Renault, convocato dalla Casa francese per cambiare la mentalità ed il metodo di lavoro. Come responsabile in Italia delle competizioni, ha avuto grande merito nel titolo europeo rally conquistato nel 2005 da Renato Travaglia con una Clio Super 1600 del team Autorel. Oggi sa perfettamente qual è il suo impegno, ma chi lo conosce davvero bene sa anche che ha le idee abbastanza chiare per condurre la barca in porto.

Il vincitore



tto

Antonio Caruccio

Giuseppe Mangione è il team manager di MG Motorsport, squadra lombarda che negli ultimi due anni si è aggiudicata il titolo del campionato italiano Formula Azzurra. La squadra nacque nel 1993 dalla dedizione e dalla passione di Mangione debuttando nel Trofeo Cadetti con una vettura Reggiani. Nel corso degli anni, l'esperienza che il team manager ha raccolto come tecnico nei campionati continentali come la World Series by Renault col team Eurointernational e piloti del calibro di Felix Porteiro e Giorgio Mondini, favoriscono il rientro sulla scena nazionale della compagine MG. Nel 2006 infatti, si torna in pista nella Formula Junior Monza con Maurizio Giordano ed Oscar Bana, per prendere poi parte alla categoria 1.6 l'anno successivo con Giordano, Stefano Comini e Manuel Deodati. Poi, l'approdo in Formula Azzurra con la conquista degli ultimi due campionati, prima con Edoardo Liberati poi con Alberto Cerqui.

Il suo team per il secondo anno consecutivo nel 2009 si è laureato campione della Formula Azzurra. Qual è il vostro segreto?

“Non c'è nessun segreto, il nostro punto di forza risiede nel lavorare costantemente, anche quando si raggiungono risultati positivi che potrebbero portare la squadra ad adagiarsi sugli allori. Non lasciamo mai niente al caso e la nostra costanza di applicazione viene ripagata coi risultati in pista. Crediamo molto nel concetto di squadra e riconguiamo le forze per raccogliere il massimo risultato dai nostri sforzi”.

segue a pag 48





Nel corso degli anni il suo team è stato anche protagonista del Trofeo Cadetti. Come vede la situazione di questo campionato storico che però sembra essere caduto nel dimenticatoio?

“Sono venuti a mancare gli interessi per chi doveva mantenere ad alto livello questa categoria, ma ci vorrebbe veramente poco per riportarlo in alto ritrovando i fasti di un tempo. Basterebbe fare delle regole chiare coinvolgendo di più i team che partecipano alla serie”.

Per il 2010 avete già firmato con Lorenzo Campese e Mirko Torsellini per il campionato Formula Abarth. Quali sono le sue impressioni su questa nuova categoria e sui suoi piloti?

“Quello dell’Abarth è un campionato che ha sicuramente un bel programma, con l’interessamento diretto di ACI-CSAI che si è molto prodigato su questo fronte, creando un progetto giovani. In più, quest’anno arriverà una nuova macchina che darà finalmente i frutti di questo lavoro, alzando ancora il livello del campionato sotto l’aspetto tecnico. Per quanto riguarda i miei piloti, sono due ragazzi che conosco abbastanza bene. Torsellini ha disputato un buon campionato di Formula Azzurra 2009, Campese invece è un debuttante che ha però tutte le carte in regola per dimostrare il suo valore”.

Avete in cantiere altri programmi per la stagione 2010?

“Non abbiamo ancora pianificato altro; vorrei concentrarmi sull’Abarth dato che nel

2011 si darà il via ad una serie europea in modo da poter trarre il massimo da questa nuova avventura”.

Nel 2010 arriveranno nella Formula Abarth nuovi team con Cram e Prema. Pensa che questo possa in qualche modo influire sulla vostra egemonia?

“Mi fa molto piacere perché ci offre la possibilità di confrontarci con team di grande valore e con un grande palmares, fornendoci uno stimolo ancora maggiore nel nostro lavoro”.

Come ha valutato il livello negli ultimi due anni del campionato italiano Formula Azzurra?

“Bisogna considerare che queste macchine erano delle vetture arrivate alla fine del loro sviluppo, con Uboldi Corse che ha preso in gestione le monoposto cambiandogli motore e dandogli un’ulteriore stint fino al 2009. Adesso invece ci sarà un parco partenti che sarà paragonabile al Formula 3”.

I vostri piloti, parlando di voi, esprimono giudizi molto positivi, soprattutto riguardo al clima umano che si respira nel box MG Motorsport. È in qualche modo anche questo uno degli assi che avete nella manica oltre all’indubbio valore tecnico?

“Noi abbiamo dei giovani piloti che provengono dal kart, con un’età media che va dai 15 ai 16 anni, e cerchiamo di non crearli troppa pressione perché devono sì correre in macchina, ma divertendosi. Come team manager cerco di metterli sempre a loro agio senza caricarli di eccessive aspettative”.

IMPERDIBILE!

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

Carlo Coscia
Stefano Semeraro

Dindo Capello

Il mestiere di vincere

Dindo Capello. Il mestiere di vincere

Coscia - Semeraro

 Pendragon
INPAGINA

 Pendragon

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





Questioni "private"

Valerio Faccini

La notizia non ha colto di sorpresa nessuno. La Seat non parteciperà in maniera ufficiale al WTCC 2010, ma si limiterà a supportare i clienti sportivi che parteciperanno al Mondiale Turismo, alla Leon Eurocup e nelle serie Leon Supercopa organizzate in giro per l'Europa. Questo è quanto stava scritto in un comunicato stampa pubblicato la settimana scorsa dal reparto sportivo del Costruttore spagnolo. Il ritiro della Casa campione del mondo Turismo non era un'ipotesi remota, bensì un fatto da almeno quattro mesi abbondanti. Mancava solo l'ufficializzazione, che è arrivata mercoledì della scorsa settimana. Tuttavia la notizia non è così negativa come potrebbe apparire di primo acchito, o come sembrava quando si sparse le prime voci alla fine della scorsa estate, dato che la presenza di vetture allestite a Martorell non diminuirà, anzi. Per agevolare la presenza delle due volumi prodotte in Spagna, il campionato modificherà il regolamento sportivo, mutuandolo da quello del Mondiale Rally alla voce Costruttori. Dal 2010 un titolo sarà riservato alle squadre e non più solo alle Case, così come avviene nella serie frequentata da Sebastian Loeb, Mikko Hirvonen e soci, ove accanto a Ford e Citroen vi sono, ad esempio, il team Vk Stobart ed il Citroen Junior Team. Ciò permetterà a Gabriele Tarquini di lottare nuovamente per il titolo, dato che il pilota abruzzese si presenterà a Curitiba col numero uno applicato sulle portiere di una Leon Tdi schierata da una nuova squadra, emanazione del team Sunred, con base in Spagna. Parte del personale del team (il cui nome sarà stabilito a giorni) sarà reclutato tra gli uomini lasciati liberi dal ridimensionamento di Seat Sport. Italaracing è in grado di anticipare che al fianco di Tarquini vi sarà un giovane pilota russo, Timur Sadredinov, appoggiato da Seat Russia. Sadredinov ha corso nel WTCC la gara di Oschersleben nel 2007. E' già certo che saranno almeno altre tre le Leon Tur-

bodiesel: due gestite direttamente dal team Sunred per Tom Coronel e Michel Nykjær (che ha recentemente provato la vettura in un test) ed una fornita dagli ungheresi dello Zengo Motorsport a Norbert Michelisz. Tiago Monteiro sta trattando con quest'ultima squadra per salire sull'eventuale seconda vettura del team, mentre Jordi Genè si sta dando da fare per trovare un accordo con il team d'oltralpe Exagon Engineering. Questo per quanto riguarda i piloti cosiddetti ufficiali (coloro che si iscriveranno al Trofeo Indipendenti continueranno a correre con le Leon Fsi a benzina), ma che ne sarà di Seat Sport? La buona notizia (probabilmente figlia della messe di titoli conquistati nel 2009) è che il reparto corse della Casa spagnola non chiuderà pur avendo ridotto (licenziando) gran parte dell'organico, ma inizierà da subito a siluppare la tre volumi Exeo, in vista del cambio regolamento che aprirà ai turbo 1.6 a benzina a partire dal 2011. Esiste quindi la possibilità che Seat ritorni ad essere presente nel WTCC con la propria squadra ufficiale, ma tutto dipenderà da questioni extrasportive: bilanci e mercato dell'auto.



Timur Sadredinov



Nel deserto emerge l'IMSA



Sopra, la porsche 997
dei vincitori Narac-Pilet-Holzer

Marco Cortesi

Inizia nel migliore dei modi la stagione del team IMSA, andato alla conquista della 24 Ore del Dubai. In pista, insieme al patron Raymond Narac, si sono alternati Patrick Pilet, usuale compagno nel GT Open, e Marco Holzer, che ha portato sul traguardo la Porsche 997 RSR del team dopo un vero dominio nelle fasi finali. In seconda posizione si è classificata la BMW Z4 "giapponese" del team Petronas Syntium, condotta da Hiroki Yoshida, Nobuteru Taniguchi, Masataka Yanigada, Farique Hairuman e Johannes Stuck, riusciti a prendere la testa solo in occasione dei primi cambi pilota. A completare il podio un'altra BMW Z4 Coupé, quella (a tutti gli effetti regale) del Principi sauditi Abdulaziz Al Faisal e Khaled Al Faisal, coadiuvati dalla coppia teutonica composta da Claudia Huetgen e Marko Hartung. Problemi di diversa

natura hanno fermato gli altri favoriti, a cominciare dal GDL Racing. Qualificatisi al terzo posto e riusciti anche a prendere il comando nelle fasi iniziali, Gianluca De Lorenzi, Stefano Borghi, Marco Cioci e Piergiuseppe Perazzini sono stati coinvolti in un contatto. Lo stop definitivo è arrivato in mattinata, causa la rottura di una sospensione, compromessa nell'incidente. Out anche la vettura di punta del Land Motorsport, vincitrice nel 2009. Condotta da Gabriel Abergel, Xavier Pompidou, Carsten Tilke e Otto Klohs è stata fermata da un fuorigiri, lasciando sola la 997 gemella di Häring-Konstantinou-Münnich-Basseng, quarti classificati. Finali più drammatici per i

L'ordine di arrivo sabato 16 gennaio 2010

- 1 - Narac-Pilet-Holzer (Porsche 997) - IMSA - 608 giri 24:01:34.668
- 2 - Taniguchi-Yanagida-Hairuman-Stuck-Yoshida (BMW Z4) - Petronas - 605
- 3 - Al Faisal-Huertgen-Hartung-Al Faisal (BMW Z4) - Al Faisal - 603
- 4 - Häring-Konstantinou-Münnich-Basseng (Porsche 997) - Land - 588
- 5 - Lukas-Miekos-Bilinski-Myszkowski-Kornacki (Porsche 997) - Lukas - 573
- 6 - Schmersal-Stursberg-Rösler-Koslowski (Porsche 997) - CC Collection - 568
- 7 - Bergh-Öhman-Söderlund-Sturesson (Porsche 997) - NFS - 567
- 8 - Gayday-Klasen-Kruglyk-Schratz (Porsche 997) - Tsunami - 567
- 9 - Schmidt-Jodexnis-Horn-Zink (Porsche 997) - CC Collection - 566
- 10 - Heyrowsky-Haggenmüller-Scholze-Plesse-Aka (Porsche 997) - Attempto - 564
- 11 - Palik-Vida-Walter-Weber (BMW 120d) - Magyar - 560
- 12 - Mehta-Patrick Beslin-Paul Breslin-Joens-Böhm (BMW M3) - Black Falcon - 560
- 13 - Bodis-Barta-Rącz-Kaufmann (Silver Sting) - Bovi - 556
- 14 - Kataoka-Orido-Adzmi-Matsuura-Yoshida (BMW Z4) - Petronas - 555
- 15 - van der Straten-Lemeret-Close-Al Azhari (Ford Mustang) - VDS - 555
- 16 - Al Masaood-Kapadia-Prophet-Charles (Aston Martin Vantage) - AUH - 552
- 17 - Al Faisal-Viebahn-Spooner-Al Mouri (BMW M3) - Al Faisal - 551
- 18 - le Blanc-Clark-Lynn-Kaufmann (Aston Martin Vantage) - Mee - 550
- 19 - Gaillard-Simmonds-Griffin-Quaife-Barff (Aston Martin Vantage) - DXB - 549
- 20 - Nogues-Rossi-Monje-Veiga (Seat Leon) - SunRed - 546



La BMW
seconda al traguardo

team Besaplast e ARC, che hanno visto le proprie Porsche andare a fuoco, e per l'AF Corse, che portava in pista l'unica Ferrari GT2 presente negli Emirati. Al via con Niki Cadei, Rui Aguas e Rob Kaufmann, raggiunti dai piloti Nascar Marcos Ambrose e Michael Waltrip, la squadra di Amato Ferrari è stata fermata da un violento crash che ha coinvolto Waltrip ed una Seat Leon finita in testacoda davanti a lui. Tra le vetture Turismo, successo facile per la Seat Leon SunRED di Nogues-Rossi-Monje-Veiga.

Scossa elettrici

Marco Marelli

Assenti anche Lamborghini e Ferrari, tutti i marchi di lusso sportivi non godono di ottima salute, tra le novità più gustose viste quest'anno al Salone di Detroit si sono messe in evidenza Audi con una mini R8 che dovrebbe vedere a breve la luce dalla vetrine dei concessionari. Due posti tutta emozioni, viene presentata con motore elettrico ma quando andrà in produzione dovrebbe montare il cinque cilindri della TT-S. Anche in Casa Volkswagen debutto importante: si chiama NCC e altro non è che la futura Jetta. Sempre in tema di novità la Honda CRZ, terza ibrida di Honda che strizza l'occhio a chi vuole correre risparmiando, forte di una carrozzeria leggera a tre porte e di un cambio manuale a sei marce; la Mercedes Classe E cabrio, auto per pochi, noti i prezzi;

la concept di Toyota Ft-Ch che dovrebbe prefigurare una Prius più compatta e meno costosa; la concept Mini Beachcomber, inequivocabile remake della Moke e la BMW serie 1 in versione elettrica. Proprio il tema dell'elettrificazione è parso chiaro essere al centro dell'interesse di molti, ma va ben chiarito che a oggi di prodotti prossimi per la vendita non se ne fanno perché le batterie pesano tantissimo e i costi sono stellari. Tan-

to per avere un'idea, un pacco batterie pesa circa 300 chili e costa qualcosa come 15 mila euro. E sul tema dell'automobile elettrica chiarissimo è stato il Ceo di Fiat Chrysler Sergio Marchionne che di fianco alla 500 elettrica esposta ha detto: "La tecnologia l'abbiamo ma i costi sono un problema: che senso ha vendere una 500 elettrica che costa 40 mila euro e con un'autonomia di soli 160 chilometri?"



Ca

Le tre americane hanno tenuto e tengono ancora gli spazi più grandi del Detroit Autoshow 2010.

Alla faccia di chi le dava per spacciate. E, chi lo scorso anno era un esempio per redditività e successo, ad esempio Porsche, al salone di Motor City edizione 2010 è addirittura assente. Perché

nel complesso rischio dell'auto la crisi scombina le carte con una velocità impressionante.

Così se il corso scorso

anno il salone dell'automobile di Detroit era triste e con poche speranze, quest'anno è l'esatto contrario. Chrysler con Fiat è in netta rivincita; General Motors sta vedendo una fioca luce; Ford promette investimenti (450 milioni di dollari) e sviluppo (1000 nuovi assunti) nella regione del Michigan e non paga di ciò, presenta un nuovo cavallo di battaglia: la terza generazione della Focus, la quale, da noi, arriverà il prossimo anno.

Tante le elettriche presentate ma nessuna vera rivoluzione. Quando si parla con i tecnici emerge chiaramente che ci sono ancora tantissimi ostacoli da superare: il costo, il peso, le prestazioni

L'Audi e-tron, biposto lunga 3,93 metri, alta appena 1,22 e con un passo di 2,43 metri. Un prototipo sportivo, con carrozzeria in alluminio la cui dinamicità è garantita da due motori elettrici di 204 CV che sviluppano una coppia massima di 2.650 Nm. È in grado di accelerare da 0 a 100 km/h in soli 5,9 secondi, mentre la velocità è autolimitata a 200 km/h. Ha un'autonomia dichiarata di circa 250 km e le batterie agli ioni di litio si ricaricano con corrente domestica da 230 Volt. Il tempo di ricarica della batteria è di 11 ore, 2 ore se in alternativa viene utilizzata corrente ad alta tensione da 400 Volt

VOLKSWAGEN
NCC



New Compact Coupé.
Questo il nome scelto da Volkswagen per questa coupé "pulita" dai consumi ridotti (4,2 litri per 100 km) e dalle ridotte emissioni di CO₂. Il tutto unito ad un'apprezzabile velocità massima di 227 km/h. Risultati ottenuti dall'unione del motore TSI a benzina da 150 CV con il motore elettrico (27 CV) e cambio DSG a doppia frizione con 7 rapporti

HONDA
CRZ

La CR-Z si avvale del motore quattro cilindri 1.5 i-VTEC a benzina abbinato al sistema ibrido parallelo IMA



Mercedes ha ufficialmente svelato le linee della nuova Classe E Cabriolet che combina stile ed eleganza a partire dal tetto retrattile in tela



MERCEDES Classe E Cabrio



La concept Mini Beachcomber è una quattro posti con carrozzeria aperta e trazione integrale caratterizzata da interni estremamente flessibili. Si ispira alla Mini Moke

MINI Beachcomber

Chrysler in salsa italiana

L'anno scorso la davano per morta. Dopo l'uscita di Mercedes e l'ingresso del fondo d'investimento americano Cerberus la situazione era più che drammatica. L'intervento di Fiat e soprattutto di Sergio Marchionne ha però cambiato tutto. Per capire al meglio bisogna però ricordare chi e cosa è Chrysler. Questo Gruppo nasce agli inizi del novecento, ha inventato i freni idraulici, i vetri elettrici, ha messo per prima i transistor sulle automobili, il servosterzo... insomma ha una storia tecnica di assoluta eccellenza ma fino agli anni settanta. Perché poi inizia ad andare in alta lena con accordi, fusioni e acquisizione e poi anche cessione: prima con Simca, poi rilevando l'AMC, quindi con Renault, per non dimenticare Lamborghini e prima Maserati. Botta finale infine con i tedeschi della Mercedes che la fanno loro. Tutti, nessuno escluso sono stati dei predatori: basti ricordare che i francesi della Renault imposero il piccolo Cherokee con motore diesel, ad esempio; Mercedes rifilò il vecchio pianale della SLK per la Crossfire, i vecchi cambi automatici a cinque rapporti quan-

do loro avevano già il sei e il sette marce automatico, il pianale della vecchia Classe E. In poche parole nessuno diede a Chrysler la migliore tecnologia disponibile che era in loro possesso e così si giustifica anche come mai sia andata in crisi. Si pensi solo all'ultimo decennio con proprietà Mercedes: Chrysler era cenerentola. Oggi, comunque e nonostante tutto, è un Gruppo con quattro principali marchi: Chrysler, Dodge, Jeep e Ram. Aveva anche Plymouth ma i tedeschi della Mercedes l'hanno chiuso. Per capire cosa è rimasto di Chrysler ricordiamo la sua sede: è recente, inizio anni novanta, e tanto per capire quanto è estesa basti sapere che è la più grande struttura coperta degli Stati Uniti dopo il Pentagono!!! Chrysler ha come forza lavoro 50 mila persone e, nel 2009, ha venduto poco più di 900 mila veicoli e già quest'anno deve venderne almeno 200 mila in più, secondo il suo Ceo Sergio Marchionne, l'uomo del miracolo. Quest'anno Chrysler presenterà verso la fine dell'anno due nuovi modelli ma soprattutto potrà disporre della tecnologia Fiat soprattutto

nel campo delle piccole vetture. Al Detroit Autoshow Chrysler si è presentata con un bellissimo stand e grazie pure a una attenta presentazione è stato chiaro a tutti che questa unione si basa sul meglio per entrambi e che quindi per Fiat Chrysler non verrà relegato come in passato al ruolo di cenerentola. Marchionne inoltre ha già compreso il valore di alcuni marchi, come quello Jeep e le relative importanti possibilità sul mercato cinese.

Per quanto riguarda la presenza sui mercati, il nuovo Gruppo ha possibilità di penetrazione in Europa ed in Sud America con Fiat, negli USA e in Asia con Chrysler. Senza poi dimenticare marchi quali Alfa, Lancia...Dodge. Ora il lavoro maggiore è posizionare bene i...carri armati. La partita del Risiko dell'auto vede in Fiat-Chrysler un fortissimo giocatore che nessuno si aspettava. Da un punto di vista di modelli, Chrysler a fine anno farà vedere la nuova 300 C e la nuova Caliber ma per vedere i veri assi sarà meglio attendere almeno due. Il minimo del tempo per giocare e quindi cercare di vincere nel risiko dell'automobile.





*La curiosa Lancia Delta
esposta a Detroit
con il marchio americano*



Silenzio, parla Marchionne

Giovedì 14 gennaio 2010. Salone principale del Marriot Hotel di Detroit, ubicato tra l'altro nel quartier generale della General Motors. Tanti i presenti al convegno di Automotive News. Sergio Marchionne (a sinistra con Nancy Pelosi, Presidente della Camera dei Rappresentanti degli Stati Uniti), tiene l'intervento più importante. Spazia dall'eredità culturale delle due aziende, specificando che Fiat fornirà tecnologie di alto livello come il multi-air, al processo di integrazione. Parla del valore delle aziende asserendo che fintanto queste potranno o meglio avranno aiuti dagli stati tipo enti assistenziali, sarà difficile che crescano in un clima di sana competizione. Quando cita i Gruppi che rappresenta cita testualmente Fiat Chrysler. Sullo sfondo di un discorso lungo mezz'ora diapositive mirate con bandiere italiane e americane, catene, orsi su una lastra di ghiaccio, centometrista ai blocchi di partenza, una ragazza pronta a fare il salto con l'asta. Cita Nietzsche e Popper. Ultimo concetto la sfida a portare avanti. Chiusa la bocca: applausi. Una ragazza sale sul palco al suo fianco. Grida contro la Chrysler, le persone mandate a casa... Marchionne sta in silenzio fin quando viene portata via. A questo punto un cenno alla situazione difficile anche in Italia per Termini Imerese, le persone che perdono il lavoro... è sensibilmente commosso. Un americano mormora: "E' un duro ma non un predatore".

Ford prove di ripresa

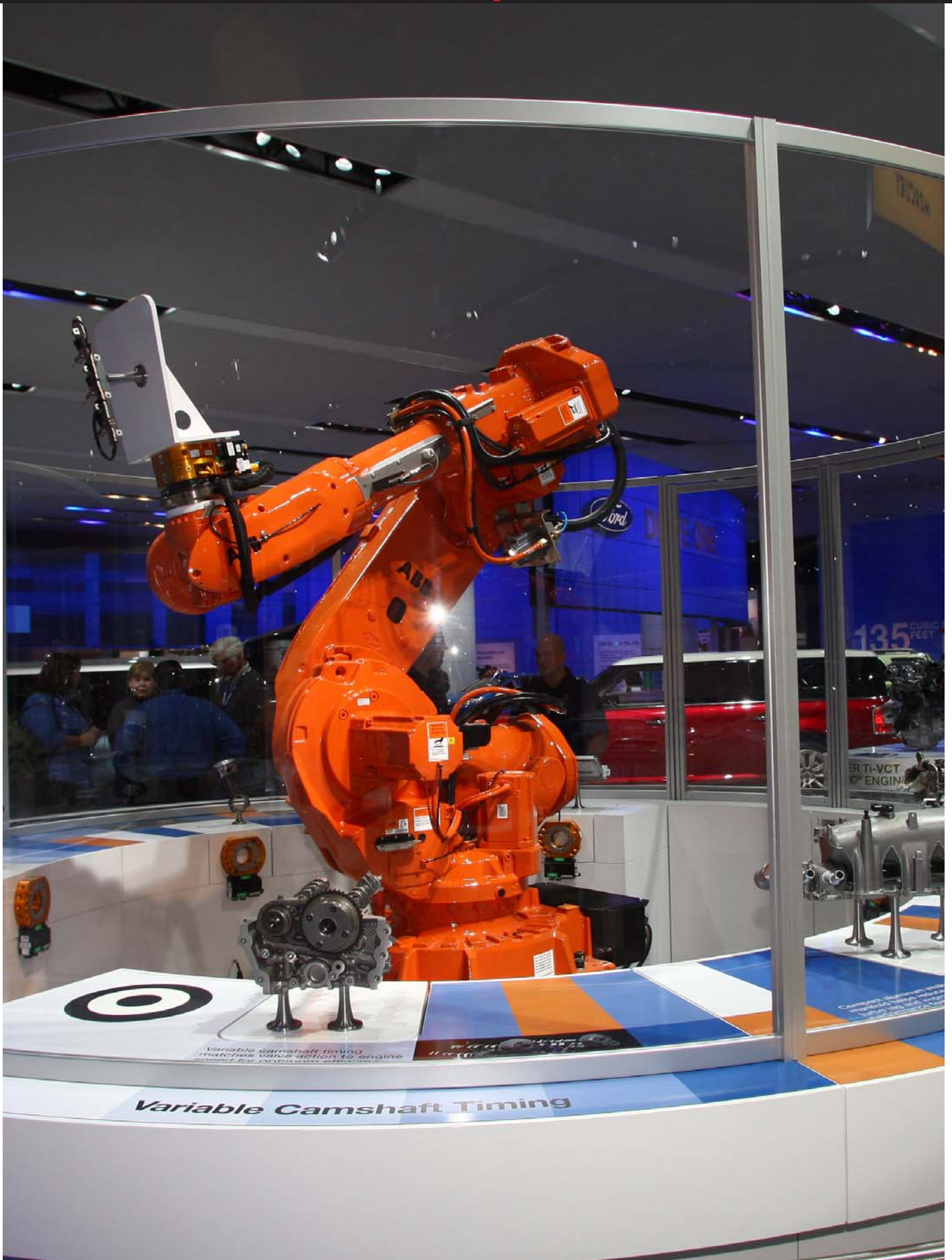
Non ha preso i soldi dal governo americano. Ha puntato su cavalli di battaglia europei come la nuova Fiesta e ora la Focus. Pensa a una strategia mondiale con pochi modelli. Si è liberata di alcuni gioielli di famiglia come Jaguar e Land Rover e tratta pure la Volvo con i cinesi. Ford pur di continuare a mangiare e bene non si è posta il problema di vendere l'argenteria nel 2009, l'anno orribile dell'automobile. A inizio 2010 queste scelte si può dire che siano state premianti e al Detroit Autoshow oltre alla Focus metteva in evidenza anche

tanti nuovi motori turbo con iniezione diretta: per la serie, fatti concreti perché in Casa ci sono più soldi. E mai al Detroit AutoShow si era visto negli ultimi anni così chiaramente il core business di Ford. Negli anni passati infatti c'era stata un po' troppa finanza, soprattutto con la gestione di Nasser che voleva rivoluzionare la vendita delle automobili attraverso internet; poi con lo stesso Bill Ford al comando con accordi con Microsoft e una visione troppo ristretta agli USA. Ora invece anche nello stand si vedevano motori, robot di produzione...

(a destra), quasi a far vedere che al centro è proprio tornata l'automobile. Ford oggi sta quindi meglio ma bisogna considerare che le ultime scelte fatte nel ridimensionare il portafoglio prodotti e lasciare andare via marchi importanti come Jaguar o Volvo comporteranno un ridimensionamento. E questo, sulla lunga distanza potrebbe negarle di aspirare a diventare uno dei tre grandi Gruppi automobilistici al mondo. In poche parole se oggi sono Volkswagen e Toyota, domani sull'ipotetico podio potrebbe salire Fiat-Chrysler difficilmente Ford.

Tolti i veli sulla nuova Ford Focus che arriverà sul mercato dal 2011. Proposta nelle versioni cinque porte e berlina quattro porte, la nuova Focus è figlia della filosofia "Kinetic design" che si traduce con nuovi fari, prese d'aria importanti e linee aggressive





GM a carte coperte

Non è un bel momento per General Motors. Le vendite ristagnano, nuovi modelli ce ne sono pochi e c'è sempre Opel da considerare. L'unico felice è Rick Wagoner, l'ex numero 1 che nonostante abbia portato il Gruppo automobilistico più grande al mondo sul lastrico se ne è andato con in tasca un po' di milioni! La situazione grazie agli aiuti del governo americano è meno drammatica ma la stra-

da da percorrere è ancora tutta in salita. Il Gruppo infatti a Detroit ha spinto molto sul marchio Chevrolet con la Spark e la Aveo automobili dove si fanno pochi soldi, poi ha ancora annunciato l'arrivo della Volt, altra auto dove i guadagni saranno ancora più bassi con volumi minimi, infine non ha fatto grandi cenni sia per Cadillac sia per GMC, tutti marchi importanti per gli Stati Uniti. Delle big three, GM non

ha ancora trovato una propria strada e di questo ne potrebbero ancor più approfittare i coreani che negli USA stanno andando molto bene. Sicuramente General Motors per un po' di anni non sarà più quella di una volta e capire anche cosa farà sia in Cina sia in Europa diventa fondamentale. Insomma, a Detroit General Motors è anche l'unica a non aver mostrato le carte.



Speciale Salone di Detroit



Chevrolet Volt è il primo veicolo nella storia ad utilizzare l'energia elettrica come fonte primaria di alimentazione grazie ad una batteria agli ioni di litio da 16 kWh, a forma di "T"



La Cadillac XTS dai lussuosi interni, monta un ibrido da 3,6 litri V6 da 350 CV e 400 Nm attento all'ambiente, grazie a una batteria ricaricabile in 5 ore attraverso una normale presa di corrente

23 gennaio

IRC a Monte Carlo

30 gennaio

Grand Am a Daytona

6 febbraio

GP2 Asia a Abu Dhabi

14 febbraio

Mondiale Rally – Svezia
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
Mondiale Rally - Messico
Grand Am a Miami
Nascar ad Atlanta

14 marzo

F.1 a Al Sakhir
GP2 Asia a Al Sakhir
Indycar a San Paolo
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
Superleague a Silverstone
F.Renault WEC a Nogaro
Super GT giapponese a Okayama
F.3 inglese a Oulton Park
BTCC a Thruxton
F.Renault inglese a Thruxton
Mondiale Rally - Giordania

11 aprile

Indycar a Barber
Indy Lights a Barber
F.Renault Italia a Monza
Clio Cup a Monza
Endurance Open a Monza
Turismo Italiano di Serie 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
Auto GP a Portimao
FIA GT1 ad Abu Dhabi
European F3 Open a Portimao
GT Open a Portimao
Challenge Ferrari a Imola
Superstars a Imola
2000 Light a Misano
Mondiale Rally - Turchia
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
Coppa Italia ad Adria
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
F.3 inglese a Silverstone
FIA GT1 a Silverstone
FIA 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
Superstars a Vallelunga
Nascar a Darlington
Mondiale Rally – Nuova Zelanda
Trofeo Rally Asfalto – Targa Florio

16 maggio

F.1 a Monte Carlo
 GP2 a Monte Carlo
 World Series Renault a Monte Carlo
 Superleague ad Assen
 F.Renault Italia a Imola
 Clio Cup a Imola
 Coppa Italia a Imola
 Nascar a Dover
 24 Ore del Nurburgring

23 maggio

Superleague a Magny-Cours
 F.3 inglese a Magny-Cours
 F.3 Euro Series a Valencia
 DTM a Valencia
 FIA GT1 a Brno
 FIA GT2 a Brno
 Auto GP a Imola
 European F3 Open a Imola
 GT Open a Imola
 2000 Light 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
 Superstars a Portimao
 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
 F.3 inglese a Hockenheim
 F.3 tedesca a Hockenheim
 Grand Am a Lime Rock
 Nascar a Charlotte
 F.Renault Italia a Vallelunga
 Clio Cup a Vallelunga
 Turismo italiano di Serie a Vallelunga
 Coppa Italia a Vallelunga
 Mondiale Rally - Portogallo
 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
 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
 Turismo italiano di Serie a Franciacorta
 Coppa Italia a Magione
 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
 Superleague a Jarama
 WTCC a Zolder
 F.2 a Zolder
 F.3 tedesca ad Assen
 FIA GT2 a Oschersleben
 Grand Am a Lexington
 Nascar a Sonoma
 Super GT giapponese a Sepang
 CITE ad Adria
 Prototipi ad Adria
 2000 Light a Magione
 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
 F.BMW Europe a Valencia
 Superleague al Nurburgring
 GT Open a Spa
 European F3 Open a Spa
 Auto GP a Spa
 F.Renault WEC a Val de Vienne
 Endurance Open a Monza
 Nascar a Loudon
 IRC in Belgio - Ypres
 Trofeo Rally Asfalto – Appennino 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
 Superleague a Oschersleben
 F.3 Euro Series al Norisring
 DTM al Norisring
 FIA GT1 a Le Castellet
 FIA GT2 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

18 luglio

Indycar a Toronto
Indy Lights a Toronto
Superleague a Zolder
F.Nippon a Fuji
F.3 giapponese a Fuji
WTCC a Brands Hatch
F.2 a Brands Hatch
F.3 inglese a Rockingham
F.Renault Italia a Misano
Clio Cup a Misano
Endurance Open a Misano
Turismo italiano di Serie a Misano
LMS a Portimao
Grand Am a Milville
IRC in Portogallo - Açores
Trofeo Rally Asfalto - San Martino 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
2000 Light 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
Superleague a Brands Hatch
WTCC a Brno
F.2 a Brno
F.3 Italia a Brno (?)
F.3 inglese a Spa
FIA GT1 a Spa
FIA GT2 a Spa
Nascar a Pocono
Mondiale Rally - Finlandia

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 inglese a Thruxton
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

15 agosto

F.3 inglese a Silverstone
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 inglese a Snetterton
F.3 tedesca al Nurburgring
Grand Am a Montreal
ALMS a Mosport
FIA GT1 al Nurburgring
FIA GT2 al Nurburgring
IRC in Repubblica Ceca - Barum
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
2000 Light ad Adria
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
Turismo italiano di Serie al Mugello
Coppa Italia al Mugello
LMS a Silverstone
Super GT giapponese a Fuji
Grand Am a Tooele
Nascar a Richmond
Mondiale Rally - Giappone
IRC in Spagna - Asturias

19 settembre

Indycar a Motegi
World Series Renault a Silverstone
Eurocup F.Renault a Silverstone
Megane Trophy a Silverstone
Superleague a Estoril
FIA GT1 a Portimao
FIA GT2 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 Italia a Varelunga
 F.Abarth a Varelunga
 GT Italia a Varelunga
 Prototipi Italia a Varelunga
 Turismo italiano di Serie a Varano
 Coppa Italia a Varano
 F.3 inglese a Brands Hatch
 F.Renault MEC a Monza
 Nascar a Dover
 IRC in Italia - Sanremo
 Italiano Rally - Sanremo

3 ottobre

Indycar a Miami
 Indy Lights a Miami
 Superleague a Monza
 GT Open a Monza
 European F3 Open a Monza
 Auto GP a Monza
 Prototipi Italia a Monza
 2000 Light a Monza
 F.3 tedesca a Oschersleben
 ALMS a Road Atlanta
 Nascar a Kansas
 Endurance Open a Brno
 Mondiale Rally - Francia
 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
 FIA GT2 a Zolder
 F.3 Italia al Mugello
 F.Abarth al Mugello
 CITE al Mugello
 F.Renault Italia a Imola
 Clio Cup a Imola
 Endurance Open a Imola
 Turismo italiano di Serie a Imola
 Coppa Italia a Imola
 Superstars a Varelunga
 Challenge Ferrari a Varelunga
 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
 Nascar a Charlotte
 IRC in Scozia - RAC
 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
 Coppa Italia a Varelunga
 Super GT giapponese a Motegi
 Nascar a Martinsville
 Mondiale Rally - Spagna
 Italiano Rally - Como

31 ottobre

FIA GT2 a Pergusa
 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
 Moto GP a Valencia

14 novembre

F.1 a Abu Dhabi
 GP2 a Abu Dhabi
 Superleague a Jerez
 F.Nippon a Motegi
 Super GT giapponese a Fuji
 Nascar a Phoenix
 Mondiale Rally - Gran Bretagna

21 novembre

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

28 novembre

FIA GT1 a San Paolo
 Superstars International a Kyalami

5 dicembre

FIA GT1 a San Luis

Ipse dixit

"Non credo che ci saranno contrasti con Alonso. Ho già parlato più con lui in pochi giorni che in tre anni con Raikkonen. In passato abbiamo discusso, ma poi lui si è scusato. Quindi è un capitolo chiuso.

Adesso dobbiamo lavorare insieme..."

Felipe Massa

"Non ho mai preteso di essere il numero 1, ma di sicuro non voglio essere il numero 2, come è successo nel 2007. Sono abituato a lavorare al 110 per cento. Se il team non fa altrettanto, non va bene".

Fernando Alonso

"Michael resterà sempre un amico, mi ha insegnato tanto. Ma in pista sarà un rivale come tutti gli altri. Batterlo sarebbe particolarmente importante".

Felipe Massa

"Michael aveva fatto una carriera perfetta e per me si era ritirato al momento giusto. Ma, in realtà, non aveva mai smesso di correre del tutto. Forse non era così contento e sarà interessante seguire il suo ritorno. Sarà strano vederlo in un'altra squadra, ma la Ferrari aveva già due piloti..."

Felipe Massa



"Sarà difficile vincere altri 5 titoli come ha fatto Schumacher. Ma cercherò di ottenere tanti successi e chiudere la carriera ai massimi livelli".

Fernando Alonso

"Sarò l'esempio che dimostra come la F.1 sia cambiata. E questo è positivo. Dal punto di vista tecnico siamo fiduciosi,



Bernie Ecclestone, starter d'eccezione per i piloti Ducati e Ferrari in vacanza a Madonna di Campiglio

rispettiamo i tempi. In questi mesi la Bmw ci ha sempre appoggiato, e poi c'è la Ferrari per motori e cambi...".
Monisha Kaltenborn,
team manager Sauber

"Se avessi avuto la volontà di Raikkonen di cambiare ambiente, probabilmente avrei fatto la sua stessa scelta. In fondo Kimi sta anticipando quello che mi sono prefisso da anni: finire nei primi tre della F.1 per

poi cercare di fare lo stesso nei rally...".

Robert Kubica

"Il segreto della mia Dakar? Riuscire a rimanere tranquillo e cercare di dormire il meglio possibile. Questa gara è un evento diverso da tutti gli altri, polveroso, difficile, per la mente e per il corpo, ma io mi sono adattato. Quando cinque anni fa sono arrivato dal mondo dei rally-raid non sapevo

come si affrontava una duna, come si correva sulla sabbia, non l'avevo mai fatto.

Ma evidentemente ho imparato...".

Carlos Sainz

"Quando sono arrivato in Volkswagen ho imposto il mio tipo di gara, la mia strategia, la mia messa a punto della macchina. Credo di aver dato un contributo, soprattutto il primo anno".

Carlos Sainz

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