



Rossi peggio di Badoer

Formula 1

L'ennesimo test del pesarese lascia pochi dubbi in proposito: Valentino è ancora lontanissimo dai tempi dei top driver

La foto della settimana

A Loeb è piaciuta la nuova Citroen DS3

Segni particolari: curatissima.

Alla prima uscita pubblica, la versione corsaiola della Citroen DS3 si è fatta ammirare per la raffinatezza dei dettagli e la cosa non sorprende: a Satory sono abituati a lavorare bene ed era chiaro che non si sarebbero smentiti. Non sorprende neppure che, alla prima vera uscita su una base del sud-est francese, l'arma dei mondiali a venire della Citroen abbia soddisfatto Sébastien Loeb.

L'Extraterrestre l'ha trovata "sana" e piacevolissima da pilotare. Oltre che già competitiva, anche con il motore aspirato da due litri montato in attesa del 1600 turbo



Photo 4



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

no



Rossi non merita la Rossa

Massimo Costa

Valentino Rossi è un mito. Non si scappa. Ma sulle due ruote. Sulle quattro non vale un Luca Badoer. C'è poco da fare. Nonostante gli sforzi della Ferrari che lo mette nelle condizioni migliori per poter far comunicare all'ufficio stampa tempi roboanti (non controllati), nonostante gli sforzi della stampa italiana che ha avuto il coraggio di avvicinarlo a un campione di razza come Kimi Raikkonen, Rossi quando è al volante di una F.1 va piano. Non è mai andato forte con le quattro ruote. Nel Mondiale Rally è una comparsa, uno dei tanti. Ma vallo a dire alla stampa, agli sponsor... si offendono. Rossi pensava di fare il fenomeno al Motor Show, ma ha finito per prendere una gran paga dagli ospiti iridati. Il suo terreno ideale è il Rally di Monza, meglio dire la "gimkana" di Monza, o alla 6 Ore di Vallelunga dove vi sono piloti di secondo piano. Non fosse il Valentino che ci riempie di emozioni quando monta la Yamaha, sarebbe uno dei tanti, un pilota amatoriale. Eppure, gli sono concesse pagine e pagine, titoloni su titoloni. Come se fosse un fenomeno anche quando abbraccia un volante. Non è così.

Rossi e le quattro ruote non vanno d'accordo. Potrebbe nascere un buon rapporto se Valentino decidesse di effettuare test per un anno intero con una F.1 o una vettura da rally. Poi, cimentarsi in qualche gara GP2 per verificare se stesso in mezzo alle altre macchine, le sue capacità sul giro secco di qualifica. Ma finché l'automobilismo rimane per lui un hobby invernale, non c'è via di uscita. Per carità, Rossi fa bene a esibirsi su pista e sugli sterrati. E' un grande appassionato, ha coraggio. Si diverte e la gente (vedi Ferrari), spende volentieri centinaia di migliaia di euro per portarlo a Barcellona. Il problema infatti non è lui, ma chi ci vuol far credere che sia pronto per cimentarsi ad armi pari con Lewis Hamilton e Sebastian Vettel, con Sebastien Loeb e Mikko Hirvonen. Ci chiediamo come sia stato possibile, da parte della stampa

italiana, paragonare il tempo di 1'21"9 segnato a Barcellona con la Ferrari F2008 la scorsa settimana, con zero benzina a bordo e gomme slick, con l'1'21"8 (pole) di Kimi Raikkonen nel GP di Spagna 2008. Un riferimento cronometrico ottenuto nel terzo segmento della qualifica, quindi con un certo carico di benzina e per di più con le gomme scanalate. Per fortuna (e forse per la sfortuna di chi vuole raccontare una storia che non può esistere), a Barcellona il giorno dopo Rossi è sceso in pista Felipe Massa. Con la stessa monoposto: la Ferrari F2008. Nessuno ha fatto trapelare i tempi, ma si è saputo che il brasiliano ha realizzato il tempo di 1'18"9. Ovvero, ben tre secondi sotto il limite di Rossi. E Massa non ha ancora nel piede e nel cervello il ritmo da mondiale. Questo significa che Rossi, su una pista come Spa, per esempio, a parità di vettura con piloti ben allenati, potrebbe anche beccarsi fino a 4" e oltre. Insomma, un distacco che neanche il buon Luca Badoer ha rimediato... E con questo speriamo di concludere qui la telenovela insopportabile intitolata: Rossi terzo pilota Ferrari.



Stella a... quattro punte



È stato come se a un matrimonio mancasse lo sposo. Quello lo vedrete a Valencia, non prima, è stato detto. Vien da sorridere, ma è tutto vero. La Mercedes GP si è presentata al mondo portando nel museo di Stoccarda la stella (non a tre punte) Michael Schumacher, il grintoso Nico Rosberg, Ross Brawn e Nick Fry che hanno compiuto il capolavoro di vincere il mondiale dopo il divorzio dalla Honda e di farsi comprare dalla Mercedes. Brawn servirebbe più a Wall Street che sulle piste di F.1, magari spiegherebbe a qualche manager da sette milioni di dollari e oltre come si fa a non mandare in bancarotta il globo intero. A Stoccarda, presenti anche Dieter Zetsche (presidente Mercedes che più di tutti ha voluto riportare il marchio in F.1 in prima persona, cioè come team e non più solamente come motorista) e Norbert Haug, una vettura c'era. Si trattava della Brawn BGP001 campione del mondo, ma almeno una novità c'era: la livrea definitiva della monoposto, che fino ad ora era stata mostrata solamente in grafica.

Michael Schumacher

"Finalmente la stagione 2010 si sta accendendo. Devo confessare che sono totalmente preso da questo nuovo impegno. Il mon-

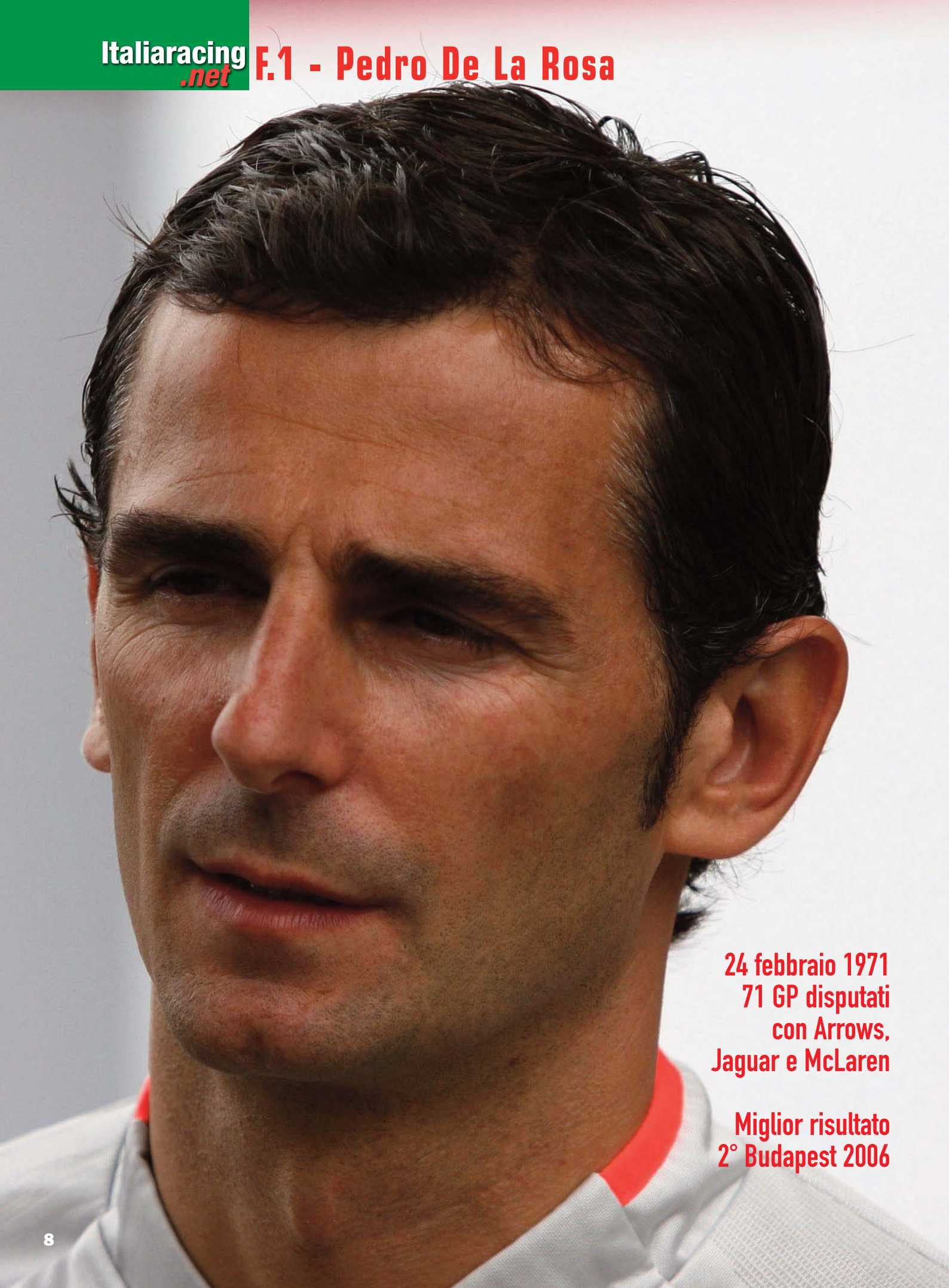
diale 2010 rappresenta per me una ripartenza e per questo sono molto motivato. In Mercedes abbiamo una combinazione fantastica: ci sono campioni del mondo nel vero senso della parola e non vedo l'ora di mettermi al volante a Valencia. Sono convinto che la Mercedes potrà lottare per il titolo quest'anno e io ci proverò. Pilotare per la Casa tedesca chiude un cerchio per me, visto che a inizio carriera ero stato con loro nel Mondiale Prototipi".

Nico Rosberg

"In Mercedes puoi davvero sentire l'atmosfera della storia del motorismo. Far parte delle nuove Freccie d'argento e di questa eredità delle corse mi fa sentire estremamente orgoglioso e motivato. Da quando sono stato ingaggiato, nel novembre scorso, ho passato molto tempo a Brackley, nella sede inglese del team, nella divisione Mercedes che prepara i motori a Brixworth e a Stoccarda. Tutto questo mi ha dato l'opportunità di ambientarmi e conoscere tutti. Ho visto quanto duramente lavora la squadra e sono impaziente di salire in macchina nei test di Valencia la settimana prossima: voglio ripagare i grandi sforzi della scuderia con i risultati in pista".

nte





24 febbraio 1971
71 GP disputati
con Arrows,
Jaguar e McLaren

Miglior risultato
2° Budapest 2006

Aggiungi un posto a tavola

In una pausa invernale ricca di sorprese, la notizia che lo storico tester McLaren, Pedro de la Rosa (39 anni), ha firmato per la Sauber per disputare questa stagione, è stata una delle più inaspettate. Pur non essendo mai stato realmente lontano dal paddock della Formula 1, lo spagnolo non disputa un'intero campionato dal 2002, con la Jaguar. Fece diverse gare nel 2006 con la McLaren prendendo il posto di Juan Pablo Montoya, ma era sempre un rimpiazzo. Ora, dopo otto anni, è tornato da prima guida e farà coppia con il miglior debuttante del 2009, Kamui Kobayashi. Sulla carta si tratta di un mix tra gioventù ed esperienza, ideale per la nuova politica della Formula 1 di limitazione delle risorse. E il trentottenne De la Rosa è fiducioso di dimostrarlo anche nella pratica.

Pedro, come ti senti dopo esserti assicurato un sedile per il mondiale? Ti saresti mai aspettato di tornare ad essere un pilota a pieno regime?

“Ho spinto per questo da molti anni. La ragione per cui sono diventato collaudatore era che ho sempre voluto tornare a gareggiare. Per questo sono molto entusiasta. Ho imparato molto lavorando per la McLaren-Mercedes e se sono qui è solo grazie a loro. Mi hanno aiutato a crescere come pilota e io sto molto meglio adesso di quanto non stessi nel 2003 quando entrai a far parte della squadra di Dennis”.

Pensi di avere ancora tutto quello che serve per essere competitivo?

“Non avrei firmato un contratto altrimenti.

Ho grande motivazione e sono un grande lavoratore, la cosa più importante a questi livelli. Essere motivati, avere fame di vittoria e vivere ogni giorno come fosse l'ultimo: sicuramente sì, ho tutto quello che necessita! Quanto lo sarò? Lo vedremo. Credo che potrò fare molto meglio di quanto la gente si aspettano da me. Si tratta di un lungo inverno, abbiamo quattro settimane di grandi test e tornerò gradualmente ad accelerare per raggiungere il massimo”.

Sei stato accreditato di aver avuto contatti con molti nuovi team per il 2010, ma sei soddisfatto di aver firmato per una struttura già esistente?

“Credo che sia molto importante essere tornati in Formula 1, ma è meglio averlo fatto con una struttura competitiva come la Sauber”.

A che punto erano le trattative con gli altri team?

“Si è trattato di un lungo inverno per me, veramente lungo. In realtà tutto è iniziato durante l'estate scorsa mentre ero in contatto con altre squadre. Per descrivere questi ultimi mesi, direi che è come aver fatto un giro sulle montagne russe. C'erano settimane in cui ero molto vicino alla firma del contratto, altre in cui mi sembrava che l'intero scenario crollasse. Alla fine tutto si è risolto per il meglio”.

Quando si sono aperte le trattative tra te e Peter Sauber?

“Peter è stato molto diretto con me fin dall'inizio. Ho parlato per la prima volta con lui

quando la squadra non aveva ancora un posto sulla griglia. La prima cosa che mi ha detto è che avrebbe dovuto assicurarsi l'iscrizione e che poi mi avrebbe chiamato, Peter mantiene la sua parola. Mi ha telefonato ogni giorno e mi ha tenuto informato sulla situazione del team in questi mesi. C'erano molti altri piloti di talento ed esperti e credo che questo abbia reso la decisione di Peter un po' più complicata”.

La tua risorsa più grande è il tuo tempo passato in McLaren. Come definiresti il tuo ruolo nel nuovo team?

“Credo che la mia esperienza sia una risorsa enorme. Non puoi farla in pochi mesi o in un anno. Voglio aiutare il mio compagno Kamui Kobayashi al meglio, perché è molto veloce, giovane, ma inesperto. Abbiamo bisogno di essere molto uniti per ottenere il meglio dal potenziale della squadra e penso di poter contribuire a questo”.

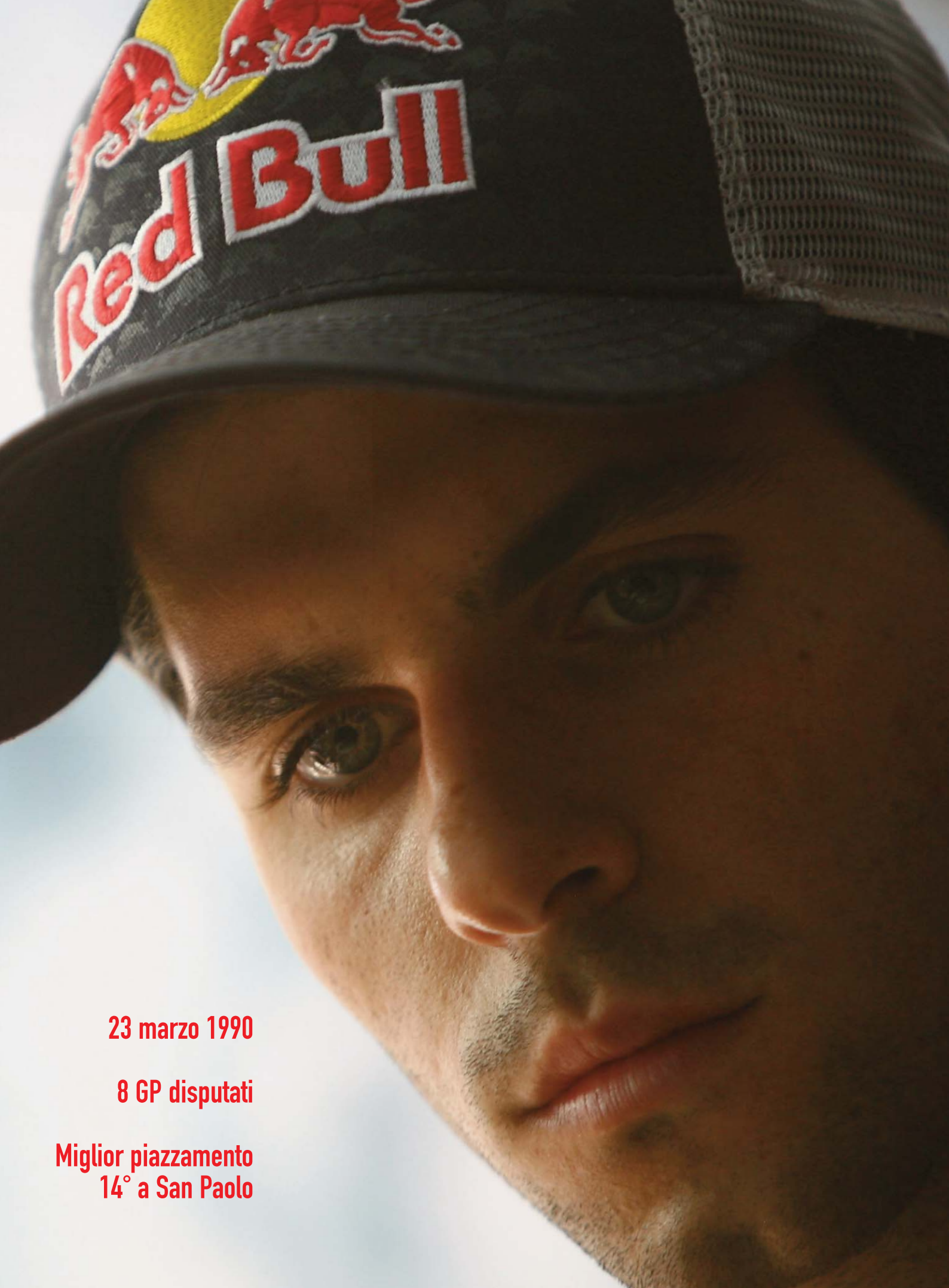
Non avendo ancora provato la macchina sarà una valutazione difficile, ma cosa pensi potrà fare Sauber in questa stagione?

“Dobbiamo essere realistici. Ho bisogno di passare più tempo con il team e col personale della squadra, oltre che con la macchina 2010 e dovremo aspettare sino l'inizio dei test per rispondere meglio a questa domanda. Dovremo fissare degli obiettivi che saranno realistici, tuttavia sarei dispiaciuto se non potessimo lottare ad ogni gara per l'ingresso nella zona punti”.

Da Formula1.com

Il torellino ci sarà

Finalmente. Jaime Alguersuari ci sarà. Con la Toro Rosso. Ha dovuto soffrire più del previsto, non ritrovando il proprio nome nella lista iscritti del mondiale diramata nei primi giorni di dicembre 2009. Una doccia fredda. Alguersuari non si è perso d'animo, sapeva bene quale era la situazione. Non erano in dubbio le sue qualità, bensì il budget necessario per coprire le maggiori spese che la Toro Rosso, non potendo più, per regolamento, usufruire dei materiali della cugina Red Bull, è costretta a sopportare per costruire interamente in casa una monoposto di F.1. Servivano alcuni accordi commerciali e finché questi non erano conclusi, il posto rimaneva vacante. E c'era sempre il timore che potesse arrivare qualche altro pilota ben dotato di sponsor. Alguersuari ha proseguito a prepararsi fisicamente seguendo il programma Red Bull prestabilito. Sapeva già da diverse settimane che lui sarebbe stato in pista nei test spagnoli di febbraio. E difatti, puntuale è arrivato l'annuncio ufficiale. Il 19enne di Barcellona, che è subito entrato nella storia della F.1 divenendo il più giovane debuttante, avrà modo di affrontare il campionato 2010 con maggiori basi. Se nel 2009 è entrato in Toro Rosso a stagione in corso sostituendo Sebastien Bourdais, ora avrà la possibilità di effettuare qualche test (sempre pochi considerando i restrittivi regolamenti) e di arrivare ad Al Sakhir con una mentalità diversa. Alguersuari e Sebastien Buemi costituiscono la più giovane coppia del mondiale F.1: 19 anni lo spagnolo (compirà i 20 il 23 marzo, 21 lo svizzero).



23 marzo 1990

8 GP disputati

**Miglior piazzamento
14° a San Paolo**



Un genio...

A close-up portrait of Richard Branson, founder of Virgin Galactic, smiling. He has long, wavy, light-colored hair and a goatee. He is wearing a dark, collared shirt. The background is the side of a white aircraft with a blue stripe and the words "VIRGIN GALACTIC" printed in blue. A red antenna is visible on the left side of the aircraft.

VIRGIN GALACTIC

... spaziale

Carlo Baffi

E' comparso nel Circus, a Melbourne, nella gara di apertura della stagione 2009. Un ingresso trionfale, come sponsor della matricola Brawn, passata in brevissimo tempo nel firmamento. L'ennesimo gesto eclatante di Sir Richard Branson, il capitalista-hippy, così chiamato per il suo look trasgressivo. Un uomo che snobba jet-set e ricevimenti, malgrado sia uno dei più ricchi del Regno Unito, grazie ad un patrimonio di 4,4 miliardi di dollari. Un personaggio sempre in cerca di nuove sfide e a testimoniare sono i 59 anni all'insegna di una vita spericolata. Nato a Shamley Green nel Surrey, il 18 luglio del 1950, Branson si mette già in luce ai tempi del college, ma non per i voti in pagella. Sedicenne fonda lo "Student", un magazine dello Stowe College, che da fanzine si trasforma in un vero e proprio successo editoriale. Le interviste alle rockstar e ad illustri politici inglesi, attirano sponsor importanti, facendo decollare un business partito con sole 4 sterline; quelle donate al futuro magnate dalla madre. E' il preludio alla grande svolta di Branson e soci, che decidono di commerciare dischi economici. La società prende il nome di "Virgin", visto che i fondatori sono alla loro prima esperienza nel

mondo degli affari. Al commercio del vinile, segue il management degli artisti; primo in assoluto Mike Oldfield, con l'album "Tubular Bells", noto per la colonna sonora de "L'esorcista". Un successo da 5 milioni di copie, che spiana la strada ad accordi con star del calibro dei Sex Pistols, Phil Collins, Genesis e dei Rolling Stones. E' il 1995, quando con un fatturato di oltre 1 milione e mezzo di sterline, la Virgin si espande con la catena dei megastore. Ma Branson non si ferma. Dopo l'iniziativa dei voli su un aerostato, crea la sua prima compagnia aerea, a cui ne faranno seguito altre tre, per arrivare alla "Virgin Galactic", ovvero il programma spaziale. Con 200 mila sterline, sarà possibile salire sul "White Knight Two" un aereo con apertura alare di circa 40 metri e fare un viaggio nell'orbita terrestre. Un'iniziativa che ha registrato oltre 300 prenotazioni, tra cui quelle di Rubens Barrichello e Michael Schumacher. Un'idea singolare, come quella di affittare la propria isola di 30 ettari nel Mar dei Caraibi, per 48.000 dollari a notte. Ma alla passione per il cielo, il baronetto inglese (titolo conferitogli da Sua Maestà nel 1999) affianca una grande attrazione pure per il mare. Ha battuto infatti il record di velocità nella traversata dell'oceano Pacifico di oltre 6 mila

miglia e ha in cantiere di realizzare sottomarini per viaggi negli abissi inesplorati. Particolarmente sensibile ai problemi ambientali, "Sir Richard" lotta contro i cambiamenti climatici, promuovendo campagne dagli studi della Virgin 1, la TV di sua proprietà. Riguardo al futuro, si vocifera di uno sbarco del gruppo Virgin nel mondo finanziario, qualora venisse acquisita la Northern Rock, la banca britannica controllata dal Governo di Londra (come RBS e Lloyd). E poi, come detto, c'è la F.1. Il sodalizio iniziale con Brawn avrebbe fatto pensare ad un matrimonio di lunga durata. Le cifre stimate parlavano di un investimento di 30 milioni di dollari per due anni, poi la strategia è cambiata, con Branson che convola a nozze con la Manor. Meglio puntare su un ex team di F.3 diventandone proprietario con meno di 45 milioni di euro, che sponsorizzare un top team, con le tariffe del caso. L'ennesima sfida di "Davide contro Golia", come dice lo stesso Branson, con l'obiettivo di fare risultato con un budget low-cost. Un aspetto peculiare della F.1 post-crisi, dove i grandi costruttori hanno ceduto il passo ad imprenditori e magnati, provenienti da settori diversi dal motorismo. Gli unici che attualmente assicurano al Circus una griglia piena.





Di punto in

Manca ancora l'approvazione del Consiglio Mondiale della FIA, ma sarà una formalità in quanto i team sono già tutti d'accordo e praticamente anche chi comanda nella Federazione. Il sistema di punteggio, modificato da Jean Todt pochi mesi fa suscitando qualche perplessità, viene nuovamente modificato. Aumenta il divario tra il primo e il secondo, da cinque a sette lunghezze, invariati i dieci punti di differenza tra il vincitore e il terzo. Verranno premiati con più punti chi si piazzerà dal quarto all'ottavo posto, nulla di modificato per il nono e il decimo. Nelle tabelle potete verificare le differenze. Con questo nuovo sistema, chi taglia per primo il traguardo ha la possibilità di mettere un certo divario dagli inseguitori. Il precedente punteggio era stato ispirato dalla Moto GP. Sarà ora curioso notare se quei campionati come la GP2, il WTCC o il DTM, che avevano adottato come attribuzione dei punti quello della F.1, lo modificheranno o terranno quello in voga fino al 2009.

Le presentazioni delle nuove F.1

28 gennaio - Ferrari
29 gennaio - McLaren
31 gennaio - Sauber
31 gennaio - Renault
1 febbraio - Toro Rosso
12 febbraio - Lotus

I test collettivi

1/3 febbraio - Valencia
10/14 febbraio - Jerez
17/20 febbraio - Jerez
25/28 febbraio - Barcellona

I nuovi punteggi...

1° - 25

2° - 18

3° - 15

4° - 12

5° - 10

6° - 8

7° - 6

8° - 4

9° - 2

10° - 1

n punto... ■ ■ ■

...così una
settimana fa...

1° - 25

2° - 20

3° - 15

4° - 10

5° - 8

6° - 6

7° - 5

8° - 3

9° - 2

10° - 1

Così
l'anno scorso

1° - 10

2° - 8

3° - 6

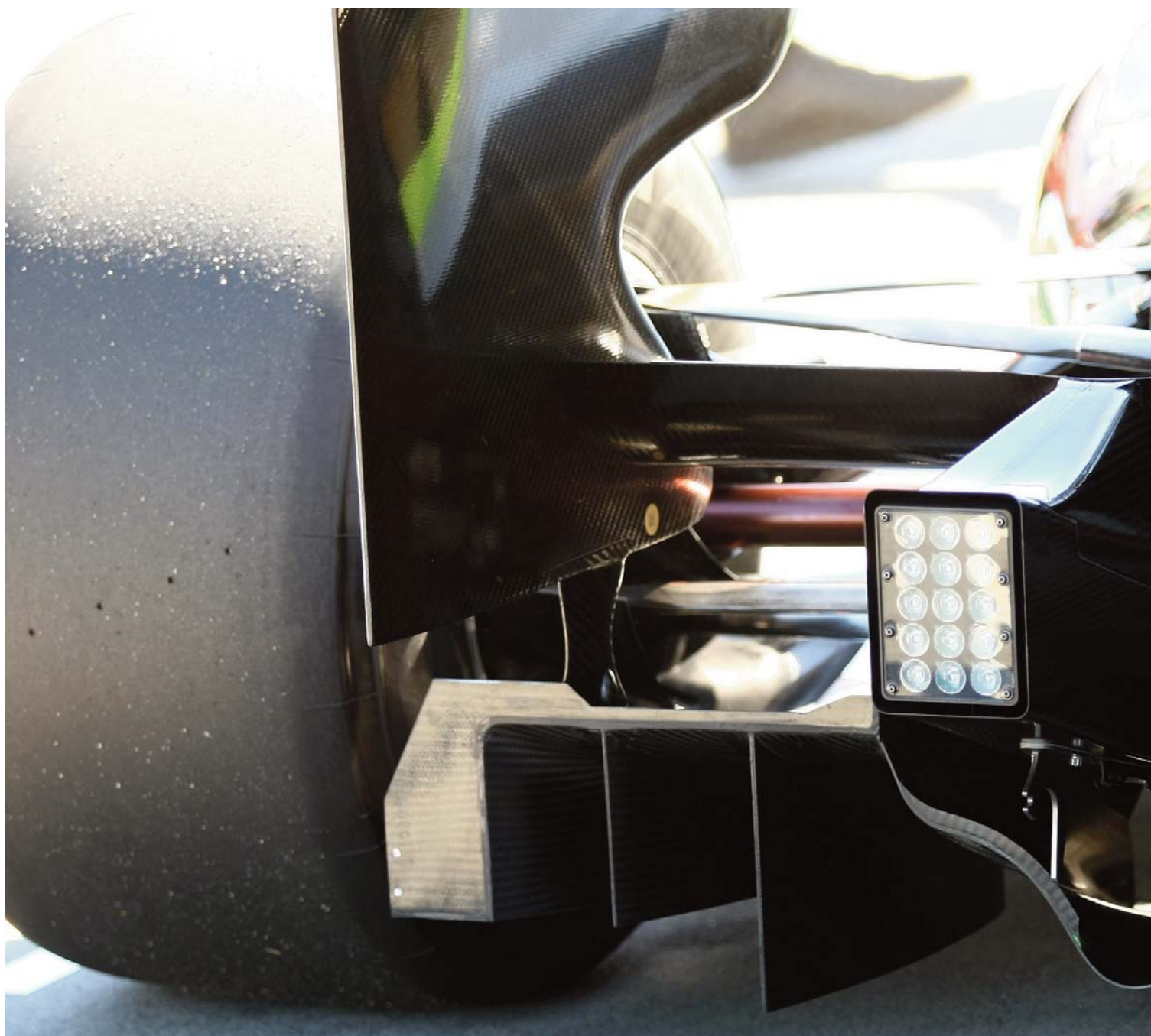
4° - 5

5° - 4

6° - 3

7° - 2

8° - 1



**Dal 2011
niente diffusori**



Il diffusore della Brawn Gp che tanto ha fatto discutere nel GP Australia del 2009

La commissione tecnica Formula 1 ha raggiunto un accordo per bandire definitivamente dal 2011 i doppi diffusori che tante polemiche hanno creato nella scorsa stagione. Nella riunione di giovedì 22 gennaio, è stata quindi raggiunta un'ulteriore svolta nella gestione tecnica del massimo campionato per monoposto, togliendo ancora efficienza aerodinamica alle Formula 1 oltre alla diminuzione già apportata per la stagione 2009. Dall'inizio della prossima stagione si tornerà al passato, pur mancando ancora l'approvazione finale della FIA, anche se sembra trattarsi solo di una

formalità burocratica. Le simulazioni fatte hanno rilevato che le vetture 2011 dovrebbero essere più lente di circa due secondi rispetto alle attuali. Si sta inoltre valutando l'opportunità di introdurre nel regolamento un'altezza massima del telaio per motivi di sicurezza.

Ricordiamo che nel 2010, Brawn, Toyota e Williams hanno sorpreso tutti mettendo in "piazza" la novità tecnica del diffusore, interpretazione al limite del regolamento tecnico, ma ritenuta regolare. La Brawn, che in ogni caso era una delle migliori vetture del mondiale, ha tratto giovanmen-

to dall'introduzione dei diffusori, ma non si può dire altrettanto per Toyota e Williams che sono rimaste nell'ombra. Nel corso della stagione un po' tutti i team hanno provveduto a installare tale dispositivo tecnico, ma poco o nulla è cambiato per loro. Sarà interessante vedere come i progettisti hanno interpretato per questa stagione il regolamento tecnico. Se tutte le vetture, quindi anche quelle dei nuovi team, utilizzeranno il tanto discusso diffusore o presenteranno qualche inedita diavoleria. Che magari produrrà nuove polemiche da parte di chi non ci è arrivato...



Fiesta grande

**Mikko Hirvonen non ha
lasciato scampo agli
avversari rimanendo in testa
dal primo all'ultimo metro
e portando al successo
la nuovissima Fiesta S2000**





Guido Rancati

MONTE-CARLO - Sono seduto in cima a un paracarro e sto pensando agli affari miei, tra una moto e l'altra c'è un silenzio che descriverti non saprei... Il Montecarlo di Sébastien Ogier è finito nel trasferimento fra il Principato e Peira Cava e il ragazzo francese non ha tanta voglia di parlare. Quello che aveva da dire l'ha detto via-radio a quelli della squadra. Ha spiegato loro che il quattro cilindri della sua Peugeot s'è ammutolito, poi ha armeggiato un po' nel vano-motore. Poco, giusto il tempo di scoprire che non c'era niente da fare: s'è rotta una di quelle cose che non si rompono mai, un pezzo del tendicinghia, l'alternatore ha smesso di lavorare e addio sogni di

gloria. È tutto un complesso di cose che ha fatto sì che si fermasse sulla montagna a ridosso della costa. Appena prima che si arrampicasse per la seconda volta sul Turini e poi si fondasse verso La Bollène-Vesudrie. Per provare ancora una volta a mettere in difficoltà Mikko Hirvonen. Non gli sarebbe stato facile farlo, ma era deciso a provarci, a giocarsi il tutto per tutto. "E' chiaro che non ho più tante speranze di vincere", aveva detto poco prima sul porto monegasco. "Ma - aveva subito aggiunto - voglio continuare a battermi al massimo. Per vincere". Non aveva tante speranze e lo sapeva. Troppo il tempo perso mercoledì pomeriggio al secondo assalto del Burzet. Troppo forte, troppo determinato, troppo tutto il finlandese della Ford.

Tra i francesi che si incazzano e i giornali che svolazzano... Sospinto (anche) dal tifo dei suoi connazionali, l'altro Seb del rallyismo francese ci ha provato e riprovato ad annullare l'handicap della prima tappa. Inutilmente. Il Diafano l'ha lasciato fare, ma ogni volta che ha giudicato che fosse un po' troppo vicino, ha pigiato un po' più forte sul chiodo. E ogni volta, puntualmente, l'ha ricacciato un po' più indietro. Tanto per chiarire che aveva nel piede - e sotto il cofano - abbastanza riserva da poter controllare la situazione. Messaggi quelli che il leader aveva spedito di tanto in tanto agli avversari. Messaggi che solo i campioni veri sono in grado di mandare. Ogier li aveva ricevuti e capiti al volo. E' sveglio e sa usare anche la testa. Eppure non ha mollato. Mai.



La gioia di Mäkinen

Mikko Hirvonen consegna per l'ultimo tagliando la Fiesta agli uomini della M-Sport e riceve una doccia di... acqua minerale. Perché non è molto chiaro, ma è così. E il finlandese se la ride. Vorrebbe parlare, vorrebbe ripetere quanto è felice di aver scritto il suo nome nell'albo d'oro del Montecarlo e ringraziare una volta ancora la squadra inglese e gli uomini della Pirelli. Ma non può: ad aspettarlo, sotto la tenda fordista, c'è anche Tommi Mäkinen e appena il re e signore del rally si sfilava dall'abitacolo quasi lo stritolava. Cosa si dicano non è chiaro neppure a Malcolm Wilson. Ma l'espressione del quattro volte iridato è chiarissima. E' davvero felice che un suo connazionale abbia messo tutti in riga in un rally che lui, in un passato ancora recente, ha interpretato meglio di tutti. E' un bel quadretto, insomma. Con un retrogusto amaro per chi, nato e cresciuto nel Bel Paese, realizza di non aver mai visto qualcosa del genere fra italiani...

Ha fatto più di quanto un anno fa non avesse fatto per vincere. Ha evitato che il Monte si trasformasse in una processione.

E i francesi ci rispettano che le balle ancora gli girano... Sul rispetto si può discutere, non sul giramento di balle dei transalpini. Dura, per loro, da mandare giù che Hirvonen suonasse Ogier e Juho Hanninen suonasse Nicolas Vouilloz. Dura da mandare giù che la Ford suonasse la Peugeot. Durissima che in un rally nel quale, da sempre e per sempre, gli pneumatici giocano un ruolo fondamentale, la Pirelli suonasse la BFGoodrich. Invece stava succedendo. E' successo. L'azienda italiana ha vinto il confronto con quella francese. A Montecarlo, nel Montecarlo. Nel rally che vale la stagione.

L'ordine di arrivo sabato 23 gennaio 2010

1. Hirvonen-Lehtinen (Ford Fiesta Super2000) in 4.32'58"
2. Hanninen-Markkula (Skoda Fabia Super2000) a 1'51"4
3. Vouilloz-Veillas (Skoda Fabia Super2000) a 3'19"1
4. Sarrazin-Renucci (Peugeot 207 Super2000) a 7'25"5
5. Kopecky-Stary (Skoda Fabia Super2000) a 8'48"7
6. Wilks-Pugh (Skoda Fabia Super2000) a 9'24"5
7. Magalhaes- Magalhaes (Peugeot 207 Super2000) a 9'45"4
8. Vigion-Prevot (Peugeot 207 Super2000) a 13'33"5
9. Orsak-Vajik (Skoda Fabia Super2000) a 21'16"6
10. Jereb-Kacin (Peugeot 207 Super2000) a 25'26"1

I vincitori delle prove speciali

- Ogier 7 (2, 4, 6, 9, 10, 11, 12)
 Hirvonen 3 (1, 3, 7)
 Hanninen 2 (8, 14)
 Sarrazin 2 (13,15)
 Vouilloz 1 (5)

I leaders

Hirvonen da ps 1 a ps 15

Le classifiche di campionato

Piloti

1. Hirvonen p. 10
- 2- Hanninen 8
3. Vouilloz 6
4. Sarrazin 5
5. Kopecky 4
6. Wilks 3
7. Magalhaes 2
8. Vigion 1

Costruttori

1. Skoda p. 14
2. M-Sport 10
3. Peugeot 7

2 RM

1. Princen p. 10
2. Campana 8
3. Barral 6
4. Campedelli 5

Ad accogliere il vincitore Mikko Hirvonen sul porto monegasco oltre al soddisfattissimo Malcolm Wilson, anche Tommi Mäkinen



5 DOMANDE PER CAPIRE

1 - La splendida vittoria di Hirvonen potrebbe aprire la strada ad una presenza continua di M-Sport nell'IRC 2010?

Malcolm Wilson lo esclude e s'ha da credergli. Ma inevitabilmente il numero delle Fiesta Super2000 nella serie alternativa è destinato a crescere e qualcuna, si spera, finirà nelle mani di piloti di buona caratura. A tutto vantaggio dello spettacolo e dell'incertezza di un campionato che non deve necessariamente essere in concorrenza con il mondiale.

2 - Commercialmente, il successo nel Rallye di Monte-Carlo, per di più all'esordio, si può paragonare alla vittoria di un Mondiale Costruttori?

Il Monte è sempre il Monte e resta una vetrina scintillante come nessun'altra. Per i piloti, come ha prontamente fatto notare Mikko Hirvonen, e per i costruttori. Quantificarne la resa resta compito improbo, ma è chiaro che per la Ford (e la Pirelli) il successo della Fiesta è stato uno spot eccezionale. Ed è scontato che alla M-Sport dovranno fare gli straordinari per fra fronte alle prenotazioni dell'ultima creatura di Christian Lorieaux.

3 - È parso che la squadra Skoda fosse più impegnata a portare le sue auto al traguardo, con scelte di gomme sempre molto conservative, più che cercare il successo di prestigio. Meglio l'uovo oggi o la gallina domani?

I cechi hanno come obiettivo la vittoria nell'Intercontinental Rally Challen-

ge e la squadra ha effettuato scelte adeguate a una gara difficile e nella quale, sul pezzo, non avevano nessuno in grado di lottare con Hirvonen e con Ogier. Hanno pensato alla gallina e ci sta che abbiano fatto bene.

4 - Chi più chi meno, quasi tutti i piloti hanno avuto parole dure verso quegli spettatori che hanno gettato neve sulle strade. Giusto, certo, ma da che mondo è mondo, vige una regola non scritta: "Attenzione massima dove il pubblico è più numeroso ...".

È vero e difatti Hirvonen non è caduto nella trappola. Resta comunque il fatto che buttare neve sulla strada dopo il passaggio dei ricognitori è un gesto stupido e incosciente: non alza - anzi... - lo spettacolo e falsa il risultato.

5 - Dopo il successo delle prime riprese "Live" nel Monte 2009, le dirette di quest'anno hanno definitivamente dimostrato che i rally sono assolutamente telegenici. Sembra incredibile che per il Mondiale non si riesca a trovare una formula che permetta le riprese tv per avvenimenti così emozionanti...

La conferma che con buoni mezzi e tanta buona volontà i rally possono essere telegenici anche in diretta è arrivata puntuale. E non ha sorpreso i nuovi promoter della serie iridata che difatti qualcosa si stanno studiando. E qualcosa faranno, prima o poi. Anche se per loro non è facile recuperare il tempo perso negli anni in cui a fare e disfare era il velleitario David Richards...

Ci ha provato in tutte le maniere Sébastien Ogier, anche guidando su due ruote, ma alla fine si è dovuto arrendere per la rottura del tendicinghia dell'alternatore





LA PROPOSTA DI QUESNEL “DOPPIA VALIDITÀ PER IL MONTE”

Quattordici prove su quindici in diretta. Hanno fatto le cose in grande, quelli di Eurosport. Hanno offerto ad appassionati e no di tutto e di più. Malcolm Wilson gongola, gongolano anche gli uomini della Ford e quelli della Pirelli: il ritorno è tangibile e non ci vuole niente a capire che è dieci e forse cento volte superiore a quello che offre il mondiale. Lo pensa pure Olivier Quesnel, ma preferisce tenerlo per sè. In compenso, il gran capo dei reparti corse del Gruppo Psa lancia un'idea che merita di essere discussa: “Penso – dice il manager francese – che l'ideale sarebbe un Monte-Carlo con doppia validità, per il Campionato del mondo e per l'Intercontinental Rally Challenge. Gli spettatori e i telespettatori avrebbero la possibilità di godere di uno spettacolo unico e tutti sarebbero contenti”. Parla di getto, poi si ferma un istante. Ci pensa su un altro po' e riprende: “Sì, credo proprio che almeno una volta andrebbe fatto”. Magari l'anno venturo, quello del centenario del Monte.



NUMERI MONEGASCHI

0 prove speciali disputate da Robert Kubica, stoppato dalla rottura del motore nel prologo.

1 leader solo dall'inizio alla fine: Mikko Hirvonen con la Fiesta Super2000.

2 italiani nei primi venti all'arrivo: Michele Cinotto, quindicesimo con una Mitsu e Simone Campedelli, diciottesimo con una Clio R3.

7 successi parziali di Sébastien Ogier, miglior performer della gara. A seguire, Mikko Hirvonen con tre, Juho Hanninen e Stéphane Sarrazin con due e Nicolas Vouilloz con uno.

9 Peugeot 207 al via. A completare i ranghi delle Super2000, cinque Skoda Fabia, tre Abarth Punto e due Ford Fiesta.

13 minuti (e venticinque secondi) a separare alla fine Alessandro Prosdocimo, ultimo classificato con una Fiesta St, da Christophe Berard, penultimo con una Fabia.

14 Renault Clio R3 presenti al primo appuntamento stagionale del bel monomarca a respiro internazionale della Casa francese. A spuntarla, alla fine, il belga Kris Princen davanti al corso Pierre Campana.

38,3 secondi il vantaggio di Hirvonen su Ogier dopo la prima boucle notturna dell'ultima tappa.

45,17 chilometri la lunghezza del tratto cronometrato

più lungo in programma, quello da Saint Pierreville ad Aintragues.

59 equipaggi al via del prologo del Monte-Carlo.

126 secondi e nove decimi persi da Ogier nella terza prova per la bravata di qualche incosciente che non aveva resistito alla tentazione di gettare neve sulla strada.



Molto giudizioso Juho Hanninen ha portato a casa un preziosissimo secondo posto in ottica campionato

Le pagelle di Rancati

9 Mikko HIRVONEN

Praticamente perfetto. Prende il pallino nella prima prova e non lo molla più, non fa il vuoto perché oltre ad avere un piede pesante assai ha pure un testa pensante. Ma ogni volta che uno degli inseguitori gli si avvicina un po' troppo, risponde da quello che è, da campione vero, assoluto, totale.

8,5 Sébastien OGIER

Un problema – il tendicinghia dell'alternatore – lo stoppa mentre si prepara all'ultimo assalto al finlandese fordista. Una beffa che non cancella il tanto, tantissimo di buono che l'altro Seb del rallismo francese aveva fatto in dodici delle tredici prove disputate. Prima e dopo essersi fatto sorprendere dalla neve buttata sulla strada dai soliti deficienti.

7 Juho HANNINEN

Ha imparato la lezione, il ragazzo della Carelia. Non esagera, non prende rischi sconsiderati e sul finire rinuncia a battersi con Ogier per assicurarsi punti pesantissimi. Insomma, il secondo posto che il destino gli riconsegna non è rubato.

6,5 Stéphane SARRAZIN

Pensa al colpaccio, il pistaiolo che ama i rally. E per provare a concretizzare quello che è un suo sogno, si impone un ritmo forte ma non forsennato. Una foratura lenta prima e un dritto poi lo relegano indietro. Troppo indietro per tornare ad arrampicarsi sul podio.

6,5 Nicolas VOUILLOZ

Una zampata a Labatie d'Andaure, l'unica fra alti e bassi. Normale, per uno che di fatto scopre strada facendo un'auto, la Fabia, solo assaggiata prima del via.

6 Franz WITTMAN

Paga caro un errore tutto sommato veniale, il figlio d'arte austriaco. Capita, in una gara brigosa come poche. Il buono fatto prima comunque resta e non è poco.

6 Bruno MAGALHAES

Scopre neve e ghiaccio nell'Ardeche ed ci sta che gli venga la voglia di fermare il mondo e scendere. Non lo fa, il lusitano. Si applica, impara qualcosa e alla fine rastrella due punticini che, hai visto mai, potrebbero fargli molto comodo quando tirerà le somme della sua prima stagione internazionale.

5,5 Jan KOPECKY

Taglia una gomma nel primo dei quindici tratti in programma e si ritrova nei bassifondi, a tre minuti da quelli che si battono per l'oro. Il colpo è un brutto colpo e il Vanto dell'est fatica tantissimo a riprendersi. Risale, ma più per sfortune e demeriti altrui che per meriti propri.

5,5 Toni GARDEMEISTER

C'è, ma si vede poco. Un errore nella seconda prova lo spinge indietro e, al solito, non reagisce. Non più di tanto e per poco: una foratura nella quinta e il dover affrontare la sesta con due "scarpe" non proprio adatte gli tolgono anche le ultime possibilità di risalire. Per completare l'opera, raccatta neve con il muso della Punto, il motore non gradisce e si ferma.

5 Kris MEEKE

Va forte e lo sanno anche i sassi. Ma il nordirlandese paga la sua gran voglia di mettere dietro Hirvonen gli altri e di vincere nel Principato con una uscita più o meno rovinosa. E non è un bel modo di iniziare la stagione.

5 Guy WILKS

Con o senza neve, con o senza verglas, le strade catramate non sono il suo forte. Lo sa e non gli sembra vero di dare retta a Mario Fornaris che non smette di suggerirgli di starsene tranquillo nelle retrovie. A più che ragionevole distanza da quelli che fanno la corsa.



*Stéphane Sarrazin
vincitore di due speciali*



Parola più, parola meno

“Avrei preferito fare un tempo peggiore”.

Toni Gardemeister dopo il prologo

“È sta la prima volta della vita che ho pilotato su neve e ghiaccio”.

Bruno Magalhaes dopo il prologo

“Mi aspettava condizioni peggiori”.

Mikko Hirvonen dopo la 1. prova

“Una bella prova, con tanti imprevisti”.

Sébastien Ogier dopo la 1. prova

“L'interfono non funzionava e sono andato a vista”.

Guy Wilks dopo la 1. prova

“Ci mancava anche la nebbia...”.

Bruno Magalhaes dopo la 2. prova

“Non riesco a guidare come vorrei”.

Nicolas Vouilloz dopo la 2. prova

“Mi son o preso un paio di spaventi e questo mi calmato”.

Michele Cinotto dopo la 2. prova

“Dettare le note in queste condizioni è un inferno”.

Julien Ingrassia al 1° parco assistenza

“Puntare su gomme da neve è stata un'idea felice”.

Mikko Hirvonen dopo la 3. prova

“Abbiamo patito una foratura lenta...”.

Stéphane Sarrazin dopo la 4. prova

“Non capisco perché gli pneumatici anteriori non fossero efficaci”.

Toni Gardemeister dopo la 4. prova

“Con le gomme adatte ho guidato bene”.

Kris Meeke dopo la 4. prova

“Gli spettatori non si rendono conto che mettono in pericolo le nostre vite. E adesso, per me, il rally è perso”.

Sébastien Ogier alla fine della 1. tappa

“Posso dire che la giornata è stata positiva”.

Mikko Hirvonen alla fine della 1. tappa

“Cosa devo migliorare? Il mio pilotaggio”.

Nicolas Vouilloz alla fine della 1. tappa

“Ho commesso un piccolo errore ed ho perso tempo”.

Mikko Hirvonen dopo la 5. prova

“Sono stato prudente”.

Sébastien Ogier dopo aver vinto la 6. prova

“Il tempone di Ogier mi ha impressionato”.

Juho Hanninen dopo la 6. prova

“Sto andando più forte che posso”.

Mikko Hirvonen dopo la 9. prova

“Forse, a volte, sono stato un po' prudente nella scelta degli pneumatici.”

Sébastien Ogier dopo la 13. prova

“Ho dovuto cedere il secondo posto a Ogier, ma non sono rassegnato”.

Juho Hanninen dopo la 13. prova

“Ho dato il massimo”.

Stéphane Sarrazin dopo la 13. prova

“È un onore vincere questa gara”.

Mikko Hirvonen all'arrivo

“Sébastien avrebbe meritato di finire il rally”.

Olivier Quesnel all'arrivo



*Dario Franchitti
festeggia la vittoria
2009 con la moglie,
l'attrice Ashley Judd*

Lo scoc a stelle e s



Dozzese strisce





Bel debutto per Richard Antinucci

Una stagione a vuoto per Marco Andretti





DARIO FRANCHITTI - 9

E' stato (ancora) il suo anno. Lo scozzese, rientrato in IndyCar dopo la disastrosa esperienza in NASCAR, ha mostrato di aver catturato l'essenza della serie: la necessità di essere veloci e costanti su diversi tipi di circuito. In grado di vincere su short-track, ovali medi, ovali veloci, tracciati cittadini, aeroportuali e saliscendi su terreno naturale. Aiutato dalla tremenda amnesia di Ryan Briscoe a Motegi, Franchitti si è riproposto anche grazie ad un team Ganassi ottimo nello sviluppo e, finalmente, nella tattica.

HELIO CASTRONEVES - 9

Dopo aver saltato il finale 2009 a Surfers Paradise e l'esordio 2010 a Saint Petersburg, ha puntato tutto sulla gara che vale una stagione, la Indy 500, buttandosi alle spalle i problemi legali. Risultato, il terzo successo al Brickyard, che lo iscrive a pieno titolo tra i migliori di una storia centenaria. I quattro successi di Unser, Mears e Foyt sono ora un obiettivo possibile.

WILL POWER - 8

Il voto non si riferisce solo ai risultati in gara, ottimi con una vittoria e due podi in sei gare. Ha avuto un'occasione unica per entrare nel cerchio degli iper-professionisti IndyCar, e l'ha sfruttata al cento per cento, senza una sbavatura. Non è da tutti. Peccato per il tremendo incidente di Sonoma. Nel 2010 avrà 17 meritatissime occasioni per rifarsi.

SCOTT DIXON - 7.5

Quasi perfetto, ha pagato caro un pessimo inizio di stagione, con il ritiro di Saint Petersburg e le difficoltà di Long Beach. Impeccabile sugli ovali più veloci, manca leggermente di spunto sui percorsi misti. Problema fatale, in particolare con l'introduzione delle qualifiche in stile F1.

JUSTIN WILSON - 7.5

Riesce nell'impresa di portare al successo per la prima volta il team di Dale Coyne dopo anni di tentativi. Velocissimo in qualifica, paga i problemi di competitività della squadra, ma mostra il potenziale che l'aveva portato in Formula 1. Con tutti i migliori sedili occupati, il 2010 porterà ancora delle incognite. A meno di sorprese clamorose, difficilmente approderà in un team ad alto budget.

RYAN BRISCOE - 7

Se l'assurdo, incredibile errore all'uscita dai box di Motegi fosse avvenuto in un altro periodo, ad esempio a inizio stagione, avrebbe fatto un altro effetto. Purtroppo è successo nel momento decisivo di una gara e di un campionato che sembravano in cassaforte. La qualità mostrata, in generale, è stata però elevatissima, tanto da metterlo in pole position tra i favoritissimi del 2010. E, soprattutto, della 500 Miglia di Indianapolis.

DANICA PATRICK 6.5

Nell'anno catastrofico del team Andretti -Green, è la migliore tra i suoi compagni di squadra. Certo, non lotta mai per la vittoria, ma vive una buona stagione. Chiude al quinto posto alle spalle di Helio Castroneves, costretto a saltare l'apertura stagionale.

RICHARD ANTINUCCI - 6.5

Debutta con una delle squadre più scalinate - forse la più scalinata - nella storia recente dell'IndyCar Series. E fa un ottimo lavoro, progredendo costantemente e con metodo. Commisurati al materiale a disposizione, i risultati sono sorprendenti.

TONY KANAAN - 6+

I risultati mancano, ma sulla sua stagione pesa come un macigno il brutto incidente di Indianapolis. I postumi del botto, dovuto ad una rottura meccanica, pregiudicano visibilmente il suo rendimento. Nonostante l'esperienza, rimane coinvolto dalle disgrazie della squadra.

ALEX LLOYD - 6+

Uno dei talenti più promettenti cresciuti nell'Indy Lights. Mostra un buon potenziale nelle due gare disputate, nonostante il prolungato periodo di stop alle spalle.



Finisce con la vittoria ad Indy l'incubo di Helio Castroneves



*Ryan Briscoe
dopo il contatto con il muro
della pitlane a Motegi*



*Graham Rahal
in relax
durante
le prove*



*Mike
Conway*



GRAHAM RAHAL - 6-

Termina la sua Indy 500 con un errore identico a quello del 2008, nello stesso punto e poco dopo il quarto di gara. Alla debacle nella prova più importante dell'anno, affianca due podi, ma dopo lo splendido successo del 2009 non è mai vicino a raddoppio. Certo, il Newman-Haas-Racing è lontano dalla forma di un tempo.

DAN WHELDON - 6-

In sostanza, ripete le prestazioni di Vitor Meira nell'anno precedente. In complesso discrete, ma non strabilianti. Non sembra portare quel 'plus', in pista e nello sviluppo, che può permettere alla squadra il salto di qualità.

GLI ALTRI - 5.5

Hideki Mutoh, Ed Carpenter, Raphael Matos, Ryan Hunter-Reay, Mario Moraes, Ernesto Viso. Alti e bassi. Condizionati dai punti deboli delle rispettive squadre, non combinano guai. Non fanno nemmeno miracoli e, in buona misura, non ne possono fare...

MARCO ANDRETTI - 5

Non incide. Ad Indy va a muro al primo giro per un contatto (evitabile) con Mario Moraes. In generale, in campionato non riesce ad emergere né a portare sollievo alla crisi della squadra. Paga un inizio di carriera sotto i riflettori, in cui non ha

potuto sbagliare da solo, ed imparare dai propri errori. L'unica salvezza potrebbe essere l'addio agli affetti, e forse anche alle pressioni, del team di famiglia.

MIKE CONWAY - 5

Ottimo il terzo posto di Sonoma, però pesano i ritiri. Ha un buon potenziale, ma "assaggia" i muretti in quasi tutti i circuiti affrontati. Specie sugli ovali, e quando si ha a che fare con un team in deficit di sviluppo, evitare la voglia di strafare può essere decisivo.

LEADERSHIP INDYCAR - 4.5

Tony George è rimpiazzato e allontanato da ogni carica. Chiuso l'accordo per il main sponsor (da lui propiziato), la serie sembra carente in leadership. Ad un anno dal previsto debutto delle nuove regole, nessuna decisione sui motori e telai del futuro. I costruttori e i partner non aspetteranno per sempre. Occorre rendersi conto che qualunque leader è meglio di nessun leader.

ROBERT DOORBOS - 4.5

Fatica ad entrare nella top-15 sui circuiti stradali. Se il Newman-Haas-Lanigan non è alla sua stagiocne migliore, l'olandese sembra l'ombra di colui che era stato uno degli avversari più pericolosi di Sebastien Bourdais in ChampCar.



Anno magico

Antonio Caruccio

Roberto Venieri è il team manager di Target Racing, che in collaborazione con BVM ha creato una delle squadre più forti nel Campionato Italiano Formula 3. Nel 2008, con Salvatore Cicatelli, è riuscito ad ottenere il terzo posto nel campionato, dando l'opportunità al pilota laziale di provare la Ferrari F1 a Fiorano. Lo stesso privilegio è stato concesso nel 2009 agli altri due piloti del team BVM-Target, Daniel Zampieri, straordinario campione della categoria al suo esordio, e Marco Zipoli, arrivato solo a metà stagione ma in grado di poter conquistare il titolo di vicecampione.

Il team BVM-Target al suo secondo anno

nel Formula 3 Italia ha raggiunto il titolo di campione. Come siete riusciti a costruire questo grande successo portando alla vittoria un pilota esordiente? "Tutto è andato molto bene, ci sono state persone importanti all'interno della squadra che hanno fatto al meglio il loro lavoro, i risultati ottenuti ne sono la prova. Abbiamo portato al successo un pilota al debutto, preparandoci prima dell'inizio del campionato effettuando molti test, lavorando sia sulla tecnica della macchina, quindi sull'assetto, ma anche sullo stesso pilota. Daniel Zampieri è eccezionale. Gli abbiamo insegnato il giusto metodo di lavoro e lui ha subito imparato mettendo in pratica le nozioni acquisite".

segue a pag 40



Avete dimostrato di essere i migliori in pista regalando anche a Marco Zipoli il secondo posto in campionato, mandando ben tre piloti negli ultimi due anni a provare la Ferrari F1. Qual è il "segreto" di Roberto Venieri nel preparare una vettura di F.3?

“Non c'è nessun segreto, si è trattato solo di un buon lavoro di squadra. Se paragonassimo la vittoria ad un cerchio, questo sarebbe formato da diversi settori: il meccanico, il pilota, l'ingegnere, il team manager, ma anche motore e gomme... Se questi settori funzionano bene, il cerchio risulta essere ben completo. Il nostro metodo prevede una divisione dell'organico tra chi deve insegnare al pilota e chi invece si applica sulla macchina. Inoltre abbiamo avuto un pizzico di fortuna che ci ha aiutato, facendo in modo che tutte le pedine fossero al posto giusto e conquistando il titolo a fine anno. E' stato però un campionato molto combattuto, in cui noi siamo stati in testa sin dall'inizio, ma diversi piloti come Daniel Campos, Sergio Campana, Pablo Sanchez e il compagno Marco Zipoli, hanno dato molto filo da torcere a Zampieri. Ripeto, è stato anche un po' aiutato dalla fortuna non commettendo degli errori che hanno invece messo fuori gioco i suoi avversari, ma è risultato molto costante, mantenendo la lucidità necessaria anche nei momenti difficili, mentre noi abbiamo continuato a svolgere al meglio il nostro compito”.

Come valuta il livello di team e piloti che hanno animato la serie tricolore in questi anni?

“Penso che attualmente il campionato italiano Formula 3 abbia veramente un buon livello, con il test premio sulla Ferrari Formula 1 che aggiunge molto valore alla categoria. Senza dimenticare che l'arrivo di squadre storiche come RC Motorsport e Prema ha elevato la competizione. C'è stata una grande differenza tra il 2008 e il 2009 dal punto di vista della qualità dei piloti che hanno partecipato al campionato, ed un incremento maggiore sarà previsto per il 2010. E' difficile però, fare un paragone con le altre categorie perché noi rispetto agli altri campionati di Formula 3 abbiamo una monofornitura di motore che non ci permette un confronto diretto. Abbiamo però partecipato quest'anno al Master F3 di Zandvoort con Zampieri e un motore Mugen occupando posizioni di media classifica contro i migliori piloti del mondo”.

Ci può raccontare questa esperienza del Master di Zandvoort che ha segnato il ritorno del suo team sul piano continentale?

“Le gare internazionali erano il mio obiettivo principale perché mi sono sempre piaciute e ho sempre potuto ottenere buoni risultati, come il secondo posto di Macao

nel 2000, e mi spiace non poterci tornare spesso come una volta. Ritengo siano gare molto importanti. A Macao, o come in passato in Corea e in Bahrain, ci si confrontava direttamente coi migliori piloti e squadre del mondo potendosi rendere conto del proprio potenziale e su cosa si dovevano incentrare gli sviluppi. Per me, tornare a Zandvoort è stata un'enorme felicità, anche se sotto l'aspetto tecnico eravamo un po' penalizzati dai motori Mugen”.

Qual è la sua opinione riguardo la monofornitura dei propulsori del F3 Italia?

“Credo che l'operazione motori della Fiat Power Train sia valida, con costi molto ridotti, addirittura un quarto di quelli dell'Euro Series. Ridurre i costi senza influire sulle prestazioni è l'arma vincente della categoria e rientra pienamente nella politica di contenimento delle spese che si sta attuando nel motorsport in questi anni”.

Target era stato protagonista di una migrazione verso la serie tedesca nel 2006. Poi l'aborto del progetto SLC da parte della casa costruttrice vi ha riportati in partia. E' rimasta un po' di amarezza per non esservi potuti affermare anche in campo internazionale?

“Avevamo il potenziale per fare bene, tant'è vero che nella prima gara eravamo nelle prime file, con una macchina molto competitiva ed un ampio margine di miglioramento. Purtroppo, a metà stagione la casa madre è fallita, mentre io mi sono direttamente fatto carico delle spese da sostenere per finire il campionato, saltando di conseguenza anche tutto il programma di sviluppo pianificato ad inizio anno. Avevamo identificato le aree su cui intervenire, ma senza il costruttore alle spalle che potesse supportarci, non c'era possibilità di fare niente. Un pilota ci ha anche abbandonato perché non era possibile terminare la stagione in maniera competitiva, e siamo arrivati alla fine di quell'anno con grandi stenti. Nel 2007 ho messo in stand-by il mio team per chiarirmi le idee e risanare i debiti che si erano venuti a creare, e ringrazio anche il motorista di allora, Spiess che ha compreso questa difficile situazione dandomi l'opportunità di saldare i conti che avevamo ancora in sospeso. Alla fine resta solo l'amarezza di non aver potuto vedere i risultati del nostro lavoro su quel progetto che sicuramente avrebbe avuto un buon potenziale, ma mi sono ripromesso nella mia carriera proseguirò a lavorare solamente con monoposto Dallara”.

Come è diviso al suo interno il vostro team?

“Il programma BVM Target è partito con una divisione dei compiti tra me e Giuseppe Mazzotti. Noi di Target ci occupiamo di seguire la parte tecnica nella nostra sede,

mentre BVM segue quella commerciale. Poi ci sono tanti punti di contatto tra noi, di interazione umana. Per esempio, con l'ingresso della terza macchina, non potevamo tenerla in sede per questioni di spazio, visto il nostro impegno nei corsi di guida con Puresport e con delle Lamborghini Gallardo, così la vettura è stata tenuta nella factory della BVM. In questa pausa invernale abbiamo cambiato sede spostandoci da Cotignola a Lugo di Ravenna e riorganizzato la squadra con Mazzotti”.

Nel 2010 si passerà dall'attuale fornitore di pneumatici Michelin a Kumho; che cosa cambierà dal punto di vista tecnico? Tutti i dati che sono stati incamerati in questi anni potranno ancora essere validi o bisognerà partire completamente da zero?

“Il 50 per cento delle informazioni acquisite sino ad ora restano valide, mentre la restante metà dovrà essere rivalutata. I dati della macchina per la messa a punto dovranno essere rivisti perché le gomme sono profondamente differenti. Le Kumho

“Daniel Zampieri è eccezionale. Gli abbiamo insegnato il giusto metodo di lavoro e lui ha subito imparato mettendo in pratica le nozioni acquisite”
Roberto Venieri



Zipoli è arrivato in BVM Target a stagione avviata, ma ha raccolto col team ravennate i migliori risultati



“Credo che l'operazione motori della Fiat Power Train sia valida, con costi molto ridotti, addirittura un quarto di quelli dell'Euro Series”

Roberto Venieri



Zampieri ha vinto il titolo F.3 Italia con il team di Venieri, BVM Target

sono molto più complesse, pur essendo ottime richiedono una raffinatezza d'assetto molto accurata”.

Quali sono i vostri obiettivi per il 2010?

“Gestiremo tre monoposto e vorremmo cercare di ripetere quanto fatto nel 2009, anche se siamo consci che sarà molto difficile. Nelle gare possono sempre accadere degli imprevisti, a causa di incidenti, rotture o semplice sfortuna. A volte non vince il più forte, ma chi ha semplicemente rischiato di meno”.

La serie tricolore negli ultimi anni si è decisamente rivalutata favorendo un importante recupero di credibilità di un campionato che sembrava ormai essere perso. Pensa che in futuro si possa migliorare ancora qualcosa?

“In questo momento le cose vanno molto bene, ma si può sempre migliorare. La cosa più importante è cercare di non peggiorare la situazione. Nel passato remoto del campionato ci sono state delle grandi fasi di cambiamento, da rigoglioso successo a difficili momenti di carestia. Ogni volta che il campionato era a buoni livelli c'era sempre qualcuno che cercava di spremere troppo dai partecipanti, aumentando i costi ad esempio. In un momento di crisi generale come questo, secondo me il segreto è quello di calmierare le spese, cercando di migliorare magari alcune piccole cose. Sono rimasto molto impressionato, quando ero impegnato nel campionato tedesco, dalla gestione della categoria da parte degli organizzatori, dove si tiene molto anche all'immagine che viene data al campionato in ogni momento”.

Grandi manovre

Valerio Faccini

La Honda rimpiazzata dalla Brawn GP, a sua volta acquisita in parte dalla Mercedes. Peter Sauber subentrato alla BMW riprendendosi in toto il team di F.1 che aveva ceduto ai tedeschi. La Renault che ha venduto i tre quarti del team a Genii Capital mantenendo (per il momento) il nome. E la Toyota? L'unico costruttore ritiratosi dalla F.1 a non aver

ancora comunicato il destino della squadra e delle maestranze è stato proprio quello giapponese con base a Colonia. Al di là dell'annuncio della cessazione dell'attività nella massima formula e la messa in mobilità di buona parte del personale poco altro si sapeva. Sino a pochi giorni fa. Già, perché voci molto attendibili rivelano che la sede tedesca della Toyota Motorsport non sarà smantellata e continuerà ad occuparsi di cor-

se. Tornando un po' alle origini, come quando esisteva il Toyota Team Europe impegnato nel Mondiale Rally, la struttura si occuperà di vetture derivate dalla produzione di serie. In particolare sarà allestita una Turismo per partecipare al WTCC 2011 ed una GT (probabilmente a marchio Lexus) per la classe GT3. Gli obiettivi più a lungo termine posti dai vertici della Casa giapponese sono simili a quelli della BMW: vendere queste vet-



Kolles con due Seat Campos jr verso il Proteam

Intanto mancano tre settimane abbondanti alla chiusura (fissata il 15 febbraio) delle iscrizioni per la stagione completa del Wtcc. Nuove non troppo buone giungono dalla Russia, colpita dalla crisi del mercato dell'auto forse più dell'Europa. Lada, pertanto, ridimensionerà da subito il proprio impegno schierando due vetture in luogo delle tre viste nelle due stagioni precedenti. Il taglio del budget ha impedito il rinnovo dell'accordo con James Thompson e le vetture saranno affidate a Jaap Van Lagen, forte dell'accordo triennale sottoscritto ad inizio 2008, e ad un pilota con la valigia. Poche novità sul fronte squadre ufficiali, con Chevrolet che ha proseguito i test, girando a Portimao con Yvan Muller e Rob Huff. In Portogallo si è vista anche la BMW che ha effettuato una seduta di due giorni (una con Andy Priaulx al volante, l'altra con Augusto Farfus), ma poco produttiva in quanto aversata dalla pioggia. Le trattative fervono tra le squadre indipendenti, con Adrian Campos jr vicino all'accordo con il Proteam per correre al fianco di Stefano D'Aste. Il team Kolles, squadra tedesca in orbita Audi (LMS e DTM) ha contattato gli organizzatori in quanto è in trattativa con la Seat per gestire due auto, mentre Kristian Poulsen sta parlando col team Wiechers. Certa la presenza di due BMW schierate dal team di Franz Engstler.

tura a team clienti. La Toyota non è l'unico marchio ad aver pianificato l'ingresso nel Wtcc nella stagione successiva a quella che comincerà tra poco più di un mese a Curitiba: anche Honda, Subaru e Ford ci stanno pensando seriamente. Honda non entrerà con un programma gestito dalla Casa madre in Giappone, bensì con soldi e struttura derivanti dalle filiali sudamericane. Tanto che i piloti scelti probabilmente saranno

un brasiliano ed un argentino. L'ingresso della Subaru potrebbe slittare di un anno, al 2012, se i vertici della Fuji Heavy Industries decideranno di preparare il modello che sostituirà l'Impreza. Diversamente, già nella prossima stagione le vetture della Casa delle pleiadi si vedranno sulla griglia di partenza. Poche novità in casa Ford, il cui ingresso nel campionato l'anno prossimo solleva pochi dubbi. Ma non ci sono solo nuovi

Costruttori al lavoro nel 2010 per preparare la partecipazione all'annata successiva, quando i regolamenti imporranno l'uso del "global engine", ovvero il 1.600 cc turbo a benzina. BMW è già al lavoro sulla nuova unità motrice, mentre Seat svilupperà la Exeo concentrandosi sul corpo vettura e sulla meccanica "fredda" potendo attingere, per quanto riguarda il motore, alle sinergie di gruppo grazie a Skoda e Volkswagen.

Max Angelelli autore
del miglior tempo nei test pre-gara
con la Dallara-Ford



Il sogno



**Partenza ore 15.30
(19.30 in Italia)
di sabato 30 gennaio**

IN TV

**Diretta su Eurosport 2
dalle 22.00 alle 24.00 di sabato 30 gennaio
e dalle 19.45 alle 21.30 di domenica 31**

Dallara



Marco Cortesi

Si rinnova a Daytona l'apertura in grande stile della Grand-Am Rolex Series 2010. Il campionato, alla prima stagione dopo l'acquisizione ufficiale da parte della NASCAR, riparte dalla 24 Ore di Daytona. Nonostante la riduzione del parco partenti, con solo quattordici prototipi in al via, il panorama continua ad evolversi, dal punto di vista sportivo e da quello tecnico, confermando i passi in avanti compiuti ed un livello di professionalità distante anni luce dagli albori del regolamento Daytona Prototype. Il livello di competitività si preannuncia altissimo. La quasi totalità degli equipaggi si pone come obiettivo il successo assoluto, e dopo la spettacolare battaglia finale del 2009, le attese saranno elevatissime. In pista, come sempre, si alternerà una lunga lista di nomi di assoluto rilievo provenienti dal mondo delle stock-car come dalle ruote scoperte, e la riduzione dei test in programma della Nascar Sprint Cup potrebbe dare una mano ulteriore alla partecipazione di pubblico, soddisfacendo la fame di corse degli appassionati locali. Di valore ci sarà, come e ancora più che nella passata edizione, la partecipazione tricolore. A partire dai colori di casa Dallara (a caccia della vittoria) e del SunTrust Racing di Max Angelelli. Il lavoro di affinamento compiuto a Varano De' Melegari e in pista dalla compagine di Wayne Taylor, che porterà in pista anche Pedro Lamy ed il figlio Ricky, ha dato nei test collettivi responsi estremamente positivi. La migliore interazione con le gomme Pirelli ha poi regalato la consapevolezza di un potenziale al top, pronto per essere sfruttato sul campo. In Dallara anche Fabrizio Gollin, di ritorno sulla vettura del team Doran. Con il pilota veneto una squadra inedita. Un veterano come Memo Gidley, una promessa dell'Indy Lights come Brad Jaeger e un gentleman inglese, Derek Johnston. Vincitore nel duello a distanza con Daniel Ricciardo in un concorso che premiava - rapportato alla rispettiva categoria - il miglior pilota nei campionati nazionali inglesi.

In lotta per il successo ci sarà senz'altro anche Max Papis. In attesa dell'inizio della NASCAR Sprint Cup, il comasco affiancherà Scott Pruett, compagno del successo nel campionato Grand Am 2004, Memo Rojas e Justin Wilson in casa Ganassi. Contando sulle doti del nuovo motore BMW e del sempre valido telaio Riley, costantemente sviluppato sino a raggiungere livelli elevatissimi, il gruppo di Felix Sabates e Chip Ganassi sarà completato dal poker NASCAR/IndyCar composto da Juan Pablo Montoya, Jamie McMurray, Scott Dixon e Dario Franchitti. Parlando di dream team, lascia di stucco lo squadrone assoldato dal

patron Brian Weaver per il suo Level 5 Motorsports. In pista ci saranno due Riley-BMW: iscritta su entrambe la coppia di riferimento per il campionato Bouchut-Tucker, arriveranno Lucas Luhr, Emmanuel Collard, Sascha Maassen, insieme a Sebastien Bourdais. Campioni in carica della Rolex Series, ma sempre a bocca asciutta nella 24 Ore, Jon Fogarty ed Alex Gurney tenteranno di colmare la lacuna sull'unica vettura rimasta ai motori General Motors, un tempo quasi monopolisti. A completare il gruppo ci saranno anche l'ipercampione NASCAR Jimmie Johnson e Jimmy Vasser. In cerca della riconferma dopo il successo del 2009, ottenuto anche grazie alle doti di un motore Porsche imprevedibile sul banking ed ora riequilibrato dai regolamenti, il Brumos Racing si è visto dimezzare durante l'inverno. Una sola vettura sarà messa in pista per Donohue, Law, Leitzinger, Matos e Hurley Haywood, 61 anni, in lotta per il sesto successo in carriera alla 24 ore. Rimasti fuori dal gruppo, parte dei transfughi debutterà con l'Action Express Racing. In pista con un inedito Porsche V8 di derivazione Cayenne, Joao Barbosa, Terry Borcheller, Ryan Dalziel e Mike Rockenfeller comporranno la squadra diretta Bob Johnson. Volti nuovi anche in casa Starworks, con Kasper Andersen andato a raggiungere Dion Von Moltke, Mike Forest e

Bill Lester. Degno di nota il reparto tecnico: ingegnere capo sarà nientemeno che Bill Riley co-fondatore dell'omonimo costruttore. Al via di Daytona tornerà, con una sola vettura, il team Krohn. Mantenuto il telaio Lola, nonostante le vicissitudini legali con il costruttore inglese, è stato confermato un parco piloti di 'fedelissimi'. Assieme al patron Tracy Krohn ci saranno Nic Jonsson, Ricardo Zonta ed il ventunenne Colin Braun, che ha ancora una volta risposto di buon grado alla chiamata dell'ex mentore. Ancora al via con due vetture uno tra i gruppi più strutturati ed esperti della Rolex Series. Avvalorato da una partnership consolidata con casa Ford, il Michael Shank Racing ha raccolto spesso e volentieri meno di quanto seminato a causa di problemi di vario tipo, tecnici, sportivi e tattici. Idea per il 2010, mettere fine alla tendenza, per mano di Burt Frisselle, Oswaldo Negri, John Pew e Mark Wilkins su una vettura, ed AJ Allmendinger, Brian Frisselle, Mark Patterson e Michael Valiante sull'altra. Infine, tra telai Riley, Dallara e Lola, cercherà un difficile inserimento la Coyote del team Spirit Of Daytona, con i vincitori 2009 Buddy Rice e Antonio Garcia. Uniti a loro, Paul Menard, pilota NASCAR e rampollo dell'omonimo impero del fai da te, ed il versatile Darren Manning.



GLI ISCRITTI CON I DAYTONA PROTOTYPE

Papis-Pruett-Rojas-Wilson (Riley-BMW) - Ganassi

Dixon-Franchitti-McMurray-Montoya (Riley-BMW) - Ganassi

Allmendinger-Brian Frisselle-Patterson-Valiante (Riley-Ford) - Shank

Burt Frisselle-Negri-Pew-Wilkins (Riley-Ford) - Shank

Barbosa-Borcheller-Dalziel-Rockenfeller (Riley-Porsche) - Action Express

Angelelli-Lamy-Taylor-Taylor (Dallara-Ford) - Suntrust

Bouchut-Bourdais-Collard-Maassen-Tucker-TBA (Riley-BMW) - Level 5

Bouchut-Hunter Reay-Luhr-Tucker-Westbrook (Riley-BMW) - Level 5

Donohue-Haywood-Law-Leitzinger-Matos (Riley-Porsche) - Brumos

Braun-Jonsson-Krohn-Zonta (Lola-Ford) - Krohn

Gidley-Gollin-Jaeger-Johnston (Dallara-Ford) - Doran

A.Garcia-Menard-Rice (Coyote-Porsche) - Spirit of Daytona

Fogarty-Gurney-Johnson-Vasser (Riley-Chevrolet) - Stallings

TBA-TBA-TBA-TBA (Riley-BMW) - Starworks



La 24 Ore di Daytona la potrete seguire integralmente sul nostro sito www.italiaracing.net a partire dalle ore 22 di sabato 30 gennaio



La Lola-Ford del team Krohn



La Riley-BMW del Level 5, che ha ingaggiato piloti in grado di puntare alla vittoria

I big della 24 Ore

IndyCar

Scott Dixon
Dario Franchitti
Justin Wilson
Raphael Matos
Ryan Hunter-Reay
Roger Yasukawa

NASCAR

Max Papis
Jamie McMurray
Juan Pablo Montoya
AJ Allmendinger
Paul Menard
Jimmie Johnson
Bobby Labonte
Colin Braun

Ex F.1

Juan Pablo Montoya
Max Papis
Pedro Lamy
Justin Wilson
Sébastien Bourdais
Ricardo Zonta
Jan Magnussen



La Coyote-Porsche del team Spirit of Daytona



Un gruppo di vetture silhouette

Penske diserta

Assente dopo la partecipazione del 2009 sarà il team Penske. La squadra del Capitano ha pagato un durissimo anno di apprendistato, conclusosi con zero vittorie e risultati al di sotto delle aspettative. Messa in stand-by la partnership con Porsche (voci parlano però di un prossimo programma LMP1), l'attenzione verrà concentrata su NASCAR e IndyCar.

Nel GT la novità sono le silhouette

Un nuovo scontro tra filosofie opposte animerà la 24 Ore in classe GT. Da una parte, la Ferrari 430 Sigalsport, ma soprattutto le numerose Porsche 997 Cup al via difenderanno l'onore delle Gran Turismo derivate dalla produzione: a dominare nel 2009 era stato il team di riferimento di Stoccarda, il TRG. Dall'altra parte, un assalto di vetture silhouette, che verrà allargato all'ultima arma di casa GM, la Chevrolet Camaro. Dotate di un telaio tubolare in stile stock-car con una carrozzeria che richiama quasi perfettamente il modello di serie, queste vetture hanno dato una grande spinta alla serie, offrendo costi estremamente contenuti e catturando l'immaginario del pubblico. Contendente numero uno per la casa di Stoccarda, sarà ancora, grazie alle doti del proprio motore rotativo, la Mazda RX-8 di casa Speedsource. La lotta rischia di essere più serrata che in Daytona Prototype, e non sono esclusi duelli corpo a corpo. Dietro al volante, nomi che vanno da Richard Lietz a Jan Magnussen, per arrivare all'immane Patrick Dempsey.



rifaccio: Un telaio tubolare e una carrozzeria simile alla controparte reale. La Mazda RX-8 rappresenta lo spirito del regolamento Silhouette GT

Tutti e due hanno vinto la Grand Am. Tutti e due hanno conquistato la 24 Ore. Entrambi rappresentano quell'Italia da corsa fai da te, ad altissimo livello fai da te che, per quanto riguarda i piloti, è praticamente sparita. Max Angelelli e Max Papis hanno avuto carriere diverse, ma da anni sono il punto di riferimento del tricolore in USA. Angelelli ha corso tanto in F.3, dive-

nendone un vero specialista, poi si è avventurato con le ruote coperte trovando in Wayne Taylor il suo mentore. Angelelli è stato pilota General Motors fin dalla fine degli anni Novanta, ha corso a lungo con il prototipo Cadillac, poi si è tuffato con Taylor nella Grand Am (vinta nel 2005) e nel progetto Suntrust – Dallara nel quale è coinvolto in prima persona. Max è un

vero punto di riferimento nella categoria, uomo marketing di spiccata qualità, ottimo manager di piloti (suoi sono Ryan Bristoe, Ricardo Zonta, Sascha Maassen, Jorg Bergmeister). Ci si chiede come faccia a trovare il tempo per... mangiare e dormire. Max Papis ha scalato i consueti gradini europei arrivando fino alla F.1 nel 1995, poi deluso dall'ambiente ha virato

Max Angelelli

Max The Axe

Bologna, 15 dicembre 1966

Campione Italiano F.3 1992

Campione Grand-Am 2005

1° classificato 24 Ore di Daytona 2005

Team: SunTrust Racing

Vittorie Grand Am: 14

La macchina:

Dallara DP-04

Dimensioni: 4.508/1994/1.095mm

Freni: Brembo

Cambio: 5m X-Track

Costo base: ND

Il motore:

FORD M-6010-T50

Derivazione: Ford Mustang FR500

Preparatore: Roush Racing

Cilindrata: 5.000CC

Distribuzione: DOCH, 32V

Limitatore: 7.000 giri

Costo: 29.500\$



Max V

verso l'America. Dapprima con i Prototipi, poi nella Cart dove è divenuto un grande protagonista nella fine degli anni Novanta quando combatteva ad armi pari con gente del calibro di Alex Zanardi, Greg Moore, Dario Franchitti, Juan Pablo Montoya. Lasciate le monoposto, Papis, abile manager di se stesso, si è inserito nel gruppo piloti General Motors, con Ganassi ha con-

quistato la Grand Am, è tornato alle ruote scoperte nella 500 Miglia di Indianapolis e infine è riuscito a far parte della prestigiosa Nascar con una certa continuità. Angelelli ha 43 anni, Papis ne ha 41. Il primo quando è negli States vive a Orlando, ma gira il Paese seguendo i suoi piloti e torna spessissimo in Italia tanto che è divenuto un VIP della Lufthansa. Il secon-

do invece, da ormai 15 anni è "americano" e si è definitivamente trasferito a Miami dove vive con moglie e figli. I due Max si conoscono, si rispettano, ma non sono amici. Tra di loro vi è una sottile rivalità che proprio a Daytona toccherà il suo punto massimo. Entrambi hanno una vettura che li può portare al successo e, c'è da giurarci, il confronto sarà feroce.



Max Papis

Mad Max

Como, 3 ottobre 1969

5° classificato F.3000 1994

F.1 con Footwork 1995

5° classificato CART 1999

6° classificato CART 2001

Campione Grand-Am 2004

1° classificato 24 Ore di Daytona 2004

Team: Chip Ganassi Racing

Vittorie Grand Am: 5

La macchina:

Riley Technologies MkXX

Dimensioni: 4.508/1994/1.095mm

Freni: Alcon

Cambio: 5m X-Trac, 6m EMCO (opz.)

Costo base: 405.000\$

Il motore:

BMW S62 B50

Derivazione: BMW M5 E39

Preparatore: Dinan Engineering

Cilindrata: 5.000CC

Distribuzione: DOCH, 32V

Limitatore: 7.000 giri

Costo base: ND

s Max



La forza è il
TURISMO



L'ETCS sarà rilanciato dal Gruppo Peroni

Dario Lucchese

Con le corse ha iniziato giovanissimo, quando aveva appena venti anni, organizzando a Vallelunga le gare del Gruppo Piloti Romani. Imprenditore ed appassionato, Sergio Peroni vanta anche una lunga carriera di pilota: le prime esperienze al volante di una Fiat 500, non appena compiuta la maggiore età. Poi nella Formula 850, in cui ai tempi uno dei suoi principali avversari era Maurizio Flammini. Quindi il passaggio alle ruote coperte con un'Alfa

Romeo Gta. «Avevo pochi soldi e per questo le vittorie più importanti le ho conquistate negli ultimi anni, correndo con le Bmw nelle gare di durata», racconta il manager laziale, oggi figura di riferimento nell'ambito dei campionati pista e titolare del Gruppo Peroni Race e al quale abbiamo chiesto quali saranno le carte da giocare nel 2010?

«Il nostro punto di forza è il Turismo di Serie, che rappresenta il presente e il futuro. Fino a qualche anno fa avevamo con-

tro i preparatori, ma le attuali vetture escono ormai dalle Case con delle prestazioni più che rispettabili. Credo che sia la soluzione per abbattere i costi di gestione che in altre categorie sono diventati impossibili da sostenere. Abbiamo poi voluto rilanciare l'Etcs, a cui è subentrata l'Endurance Open Series, che ammetterà al via sia le vetture Turismo sia le GT3, GT4 e GT Cup. Un abbinamento che si è rivelato vincente in occasione dell'ultima 6 Ore di Vallelunga».

segue a pag 54

Quindi l'impegno come organizzatori del Campionato Italiano Autostoriche...

«È una specialità che già in passato ci ha dato tante soddisfazioni, come la Coppa Italia. Ma un'altra importante novità è quella della Formula 3 Historic Cup in cui credo molto. Ho tante idee, come quella di creare una hospitality dedicata nel paddock, con un ambiente "vintage" stile anni '60 e '70 e una serata di gala il sabato. Una sorta di club esclusivo aperto a tutti i piloti che parteciperanno al campionato. Stiamo facendo un grande sforzo per reperire i ricambi necessari ed individuare i collezionisti e le monoposto (due le Divisioni per le vetture costruite dal 1971 al 1974 e per quelle del decennio successivo, ndr) anche in altri paesi d'Europa come Inghilterra, Germania e Francia».

Anche quest'anno vi occuperete, di concerto con Aci-Csai, del Campionato Italiano Turismo Endurance al quale non sarà più abbinato il monomarca Seat León. Quali sono le prospettive per la stagione?

«Per il momento resto un attimo affacciato alla finestra. In Italia ci

sono altri campionati che stanno riscuotendo un buon successo come la Superstars e che costituiscono una concorrenza importante. Il fatto che le Seat León verranno raggruppate in uno schieramento a parte, comporterà anche il fatto di avere al via una ventina di vetture in meno nel CITE. Avrò al più presto un confronto con Aci-Csai per evitare sorprese. Non vorrei ritrovarmi all'improvviso con pochi iscritti, come era già successo con l'Etcs. Siamo ancora in tempo per "inventarci" qualcosa... La fantasia non ci manca. Un'altra considerazione è che oggi c'è un'assoluta mancanza di "rispetto" per i campionati degli altri. Nel senso che ognuno cerca di attirare a sé i potenziali partecipanti facendo dei regolamenti aperti a tutti. Quella che un tempo era una mia esclusiva prerogativa...».

Per il futuro bolle qualcos'altro in pentola?

«Allo studio ho una formula di campionato innovativa, televisivamente appetibile, che potrebbe abbinarsi a mondo delle scommesse. Ma al momento non posso aggiungere altro».



Il Turismo di Serie sarà il punto di forza del 2010



*Il CITE perderà le
Seat della Coppa*



Slid

Nuova Opel Meriva



di Marco Marelli

Si vedrà dal vivo solo al prossimo salone di Ginevra che si terrà dal 4 al 14 marzo e andrà in vendita non prima dell'estate. Tutta nuova, più lunga di circa 20 centimetri, la seconda generazione della Opel Meriva porta al debutto il sistema Flexdoor: le portiere posteriori si aprono controvento. Soluzione questa già in uso sulla Rolls Royce Phantom e sulla Mini Clubman ma con una importante novità rispetto a quelle di quest'ultima: si possono aprire indipendentemente da quelle anteriori. Altra novità importante della Meriva atto secondo il sistema Flexspace perfezionato. La movimentazione dei sedili avviene ora in modo più rapido e quello anteriori hanno escursioni fino a 240 millimetri come sull'Astra e sull'Insignia. Passo più lungo, carreggiate sensibilmente più larghe, la nuova Meriva dovrebbe segnare il passo anche sulla tenuta di strada mentre i motori tutti sovralimentati con potenze che spaziano dai 75 ai 140 cavalli dovrebbero garantire buone prestazioni con basse emissioni. Si parla di una riduzione di 25 g/km su tutta la gamma. Le rivali Citroen Picasso C3, Lancia Musa, Renault Modus sono avvertite: presto avranno una temibile avversaria in più molto più comoda, moderna e amica dell'ambiente.

ing doors

Poker servito



Mini Countryman

di Marco Marelli

E con la **Countryman** sono quattro. Mini amplia l'offerta: dopo la berlina, la cabriolet e la clubman è ora il turno della Countryman. Una Mini all'insegna del **quattro**. Quattro sono le porte, quattro possono essere le ruote motrici, quattro i metri da paraurti a paraurti. Per poterla toccare bisognerà attendere il mese di marzo al Salone di Ginevra, per guidarla il mese di settembre, quando andrà in vendita.

La gamma motori sarà così composta: per i **benzina** si parte dal 1.600 da 98 CV della One, per passare alla Cooper che di cavalli ne ha 122, per finire col 1.600 turbo da 184 CV della Cooper S. Due le possibilità a **gasolio**: la One D, spinta dal 1.600 da 90 CV e la Cooper D da 112 CV. All'esterno la Countryman riprende tutti i concetti noti, all'interno debutta invece un inedito interfaccia per l'iPhone e il tunnel centrale si estende fino ai due sedili posteriori. I posti totali quindi sono quattro come su tutte le Mini ma attenzione: ci sarà la possibilità di avere il quinto posto come optional. Rispetto alla berlina oltre alle dimensioni esterne è cresciuto anche il **bagagliaio**: la capacità di carico è di 350 litri, che diventano 1.170 con i sedili posteriori abbassati. La Mini Countryman sarà la prima Mini della storia con trazione integrale e da questa dovrebbe poi arrivare anche una versione un po' più rialzata e con sembianze da Sport Utility. Allora la gamma Mini avrà ben cinque modelli e dal poker si passerà al colore...



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.3 tedesca a Oschersleben
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
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 tornerò più al timone di un team"

Flavio Briatore

"Se dovessi scommettere su uno tra Schumacher, Button, Alonso e Hamilton, direi che chiaramente vincerà Michael..."

Ross Brawn

"Ross Brawn sa che io preferisco i numeri dispari"

Michael Schumacher

"Negli ultimi 12 anni, Ross, Michael e noi come partner McLaren ci siamo imposti in 9 Mondiali su 12, ma questo non può essere garanzia di vittorie per il futuro.

Ci dovremo mettere il massimo impegno. Non ci fermeremo sino a quando non avremo raggiunto i nostri obiettivi".

Norbert Haug

"Michael non ha vinto 7 titoli perché ai suoi compagni era stato dato l'ordine di frenare. Non puoi essere il numero 1 in un team per ordine di scuderia, ma solo grazie a prestazioni eccezionali".

Norbert Haug

"Ci siamo affidati a un genio come Nick Wirth che è uno dei pionieri della progettazione in Cfd,

un approccio che rivoluzionerà le corse grazie alla simulazione al computer, senza più far ricorso alla costosa esperienza della galleria del vento"

Richard Branson

"Non mi illudo per la stagione che va ad iniziare. Penso a una stagione di basso profilo, dove andare ogni tanto a punti. Il primo obiettivo è quello di dare dignità a un team di F.1 che si chiama Lotus. È un progetto a lungo termine di 3-5 anni"

Jarno Trulli



La presentazione della nuova livrea Mercedes Gp a Stoccarda

"Sono contento malgrado i problemi col bagnato. Con le slick abbiamo ottenuto buoni tempi»

Valentino Rossi, dopo la prima giornata di test a Barcellona

"La Ferrari è una cosa che in tanti mi invidiano, ma da domani il mio lavoro è correre in moto"

Valentino Rossi

"Questo di Barcellona è stato un ottimo modo

per perfezionare la forma. Ora non vedo l'ora di calarmi nel nuovo abitacolo"

Valentino Rossi

"Abbiamo già detto a Valentino che vogliamo resti con noi a vita.

Credo che se rimarrà nelle moto la Yamaha è favorita, altrimenti non ci saranno argomenti o soldi per convincerlo"

Davide Brivio

"Rossi non ha la minima possibilità di

correre un campionato completo, perché non credo ci sia nessuna squadra disposta a scommettere su di lui.

Come sostiene Flavio Briatore, fare due giri veloci è un conto, diventare pilota di F.1 è molto più complicato.

Sembrava che Valentino avesse girato bene ma il giorno dopo Felipe Massa, con la stessa vettura, è stato tre secondi più veloce.

Un'eternità"

Max Biaggi

Il graffio di Baffi

**MASSA:
3" IN MENO DI ROSSI.
LA FERRARI PROVVEDE.**

VA....LENTINO



BAFF.1