

MAGAZINE



Partita la sfida

Formula 1

Con i test di Valencia è ufficialmente partita la stagione 2010
Ferrari, Mercedes, McLaren, Renault, Sauber, Toro Rosso e Williams
già in pista con le nuove vetture in livrea ormai definitiva

La foto della settimana

Il "nemico" ti guarda

Fino a ieri uomo del box Ferrari, Michael Schumacher a Valencia era già spettatore interessato dei primi giri di pista della Rossa, nelle mani di Felipe Massa. E i flash sono stati tutti per l'ex ferrarista



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



Su di giri



Massimo Costa

Sette team, Ferrari, McLaren, Mercedes, Renault, Sauber, Toro Rosso, Williams hanno iniziato i test collettivi della F.1 sul circuito di Valencia con le loro nuovissime monoposto. Col nostro Magazine, siamo in grado di riportare i risultati della prima giornata, lunedì 1 febbraio, mentre i test proseguiranno fino a mercoledì 3. In pista una sola vettura per squadra, così vuole il restrittivo regolamento FIA, e quindi i piloti dovranno cambiarsi come... in una gara endurance. Solo la Mercedes ha diviso la giornata per i suoi due alferi: la mattina è sceso in pista, svezando la vettura di Ross Brawn, Nico Rosberg, il pomeriggio è toccato a Michael Schumacher. La Ferrari farà girare per due giornate Felipe Massa, la terza toccherà a Fernando Alonso. La McLaren ha utilizzato il tester Gary Paffett, unica a schierare il collaudatore. Assenti tra i top team la Red Bull e la Force India, ma già si sapeva. Poi, sono mancate tutte le nuove squadre: Campos Meta 1 Dallara, Lotus, Virgin, USF1.

I tempi del 1° giorno, lunedì 1 febbraio 2010

- 1 - Felipe Massa (Ferrari F10) - 1'12"574 - 102 giri
- 2 - Pedro De La Rosa (Sauber C29-Ferrari) - 1'12"784 - 74
- 3 - Michael Schumacher (Mercedes MGPW01) - 1'12"947 - 40
- 4 - Nico Rosberg (Mercedes MGPW01) - 1'13"543 - 39
- 5 - Gary Paffett (McLaren MP4/25-Mercedes) - 1'13"846 - 86
- 5 - Rubens Barrichello (Williams FW32-Cosworth) - 1'14"449 - 75
- 6 - Sebastien Buemi (Toro Rosso STR5-Ferrari) - 1'14"762 - 18
- 7 - Robert Kubica (Renault R30) - 1'15"000 - 69



Ferrari

Se questo è l'inizio, la Ferrari ha ben ragione di sorridere. Felipe Massa, apparso in perfetta forma fisica e mentale dopo il lungo digiuno agonistico, è tornato per la prima volta in pista in mezzo ai suoi colleghi. Ed ha dimostrato che l'incidente dello scorso fine luglio, a Budapest, è ormai un capitolo chiuso. Nessuna ripercussione. Massa ha totalizzato 102 giri, il numero più alto di tornate percorse tra i team presenti, lavorando sulla definizione di un assetto base della F10 e sullo studio del comportamento dei nuovi pneumatici Bridgestone. Nel primo turno aveva ottenuto il tempo di 1'13"088, nel pomeriggio è sceso drasticamente di mezzo secondo. Nessun particolare problema tecnico.



1 - Felipe Massa (Ferrari F10) - 1'12"574 - 102 giri



Fernando Alonso



"Lavoro con i migliori tecnici al mondo, sono tranquillissimo"

"Nei primi test capiremo qualcosa sulla competitività, ma solo al primo GP sapremo a che punto siamo. Quest'anno si gioca tutto sul peso della vettura in partenza e sui consumi"

"Schumacher riporterà interesse alla F.1. Tifa Massa? Normale..."



“Pressione per questo esordio? No. Per me è l’inizio di un lungo rapporto. Non saranno le prime gare a cambiare le cose, bene o male che vadano. Ho realizzato questo sogno di correre con la Ferrari, ho tanta fiducia e motivazioni. Ho visto i numeri, ho parlato con i tecnici, che sono i migliori del mondo. Sono tranquillo. Certo è la pista che deciderà: in questo momento tutti pensiamo di avere la vettura migliore. Io conto sul fatto che questa scuderia, se c’è qualcosa che non va, è in grado di porvi rimedio con una velocità assoluta”

Felipe Massa



“Dopo la nascita di mio figlio, questo con la F10 è un altro battesimo”

“La F10 deve essere fatta crescere come un bambino, l'unica differenza è che dobbiamo farlo in fretta”

“Schumacher è un amico e siamo in ottimi rapporti, ma voglio stargli davanti. Del resto anche lui vuol fare lo stesso...”



"Le attenzioni per Alonso non mi infastidiscono per niente. L'aspettativa è sulle vittorie. Io corro da anni con tanti ottimi piloti: in Ferrari è la normalità. Siamo una squadra completa e l'unica cosa che conta è essere uniti e far crescere la macchina"



Luca di Montezemolo

“Sono l’autore del misfatto, se Schumacher è tornato a correre è colpa mia, ma non avrei mai pensato di vederlo salire su un’altra macchina che non fosse la Ferrari”

“Alonso nel 2005 era l’alternativa a Raikkonen. Nel 2006 ci ha battuto in maniera netta, è forte e maturo. Arriva al momento giusto, la squadra è contenta di lui”

“Massa è rigenerato e sono convinto che sia più forte di prima”

“La F.1 deve cambiare, deve essere un avamposto di innovazione. Dobbiamo avere un’ambiente aperto e tornare ad avere una giustizia credibile con netta separazione tra potere esecutivo e giudiziario”

“Sono d’accordo sull’abolizione dei rifornimenti perché erano pericolosi e costavano molto, e penso che con queste gomme avremo gare più interessanti”

McLaren

L'onore di far percorrere i primi chilometri di vita alla bellissima MP4/25 è toccato al collaudatore del team di Woking, Gary Paffett. Unico tra i tester esistenti in F.1 a ricevere tale incarico, l'inglese si è dato da fare parecchio coprendo 86 giri e segnando come giro più veloce un non eccezionale 1'13"846. Ma il lavoro della prima giornata del team McLaren non era rivolto alla prestazione, per quello ci penseranno Jenson Button e Lewis Hamilton, ma alla ricerca del set-up ottimale e a una serie di valutazioni del software.



Gary Paffett (McLaren MP4/25-Mercedes) - 1'13"846 - 86







Mercedes

E' stato Nico Rosberg a portare al debutto la nuovissima Mercedes MGP W01 che si è mostrata al mondo solamente lunedì mattina, quando è uscita dal garage lungo la corsia box di Valencia. A portarla in pista per primo è stato Nico Rosberg il quale ha percorso 39 giri (1'13"543). Il giovane tedesco ha lamentato di essere seduto troppo in basso nell'abitacolo, cosa che non gli ha permesso di identificare al meglio i riferimenti della pista. Nel pomeriggio, è toccato a Michael Schumacher. Ovviamente tutti gli occhi erano per il 41enne sette volte campione del mondo. Schumacher non ha deluso le attese realizzando il terzo crono assoluto (1'12"947) e si è detto entusiasta del rendimento della Mercedes di Ross Brawn. La freccia d'argento fa paura.



Michael Schumacher (Mercedes MGPW01) - 1'12"947 - 40

Nico Rosberg (Mercedes MGPW01) - 1'13"543 - 39



Renault

Se la bontà e la competitività di una monoposto si vede fin dai primi giri, non si può dire che la giallo-nera Renault della nuova era (Genii Capital proprietaria al 75 per cento) sia partita col piede giusto. Robert Kubica ha concluso la prima giornata di test a Valencia lontano dalle prestazioni dei migliori. Certo, magari il polacco ha provato col pieno di carburante, magari come accaduto in McLaren non hanno voluto cercare la prestazione, ma in ogni caso presentarsi al mondo con un distacco immediato di 2"5 dalla Ferrari di Massa appare un po' troppo.



Robert Kubica (Renault R30) – 1'15"000 – 69





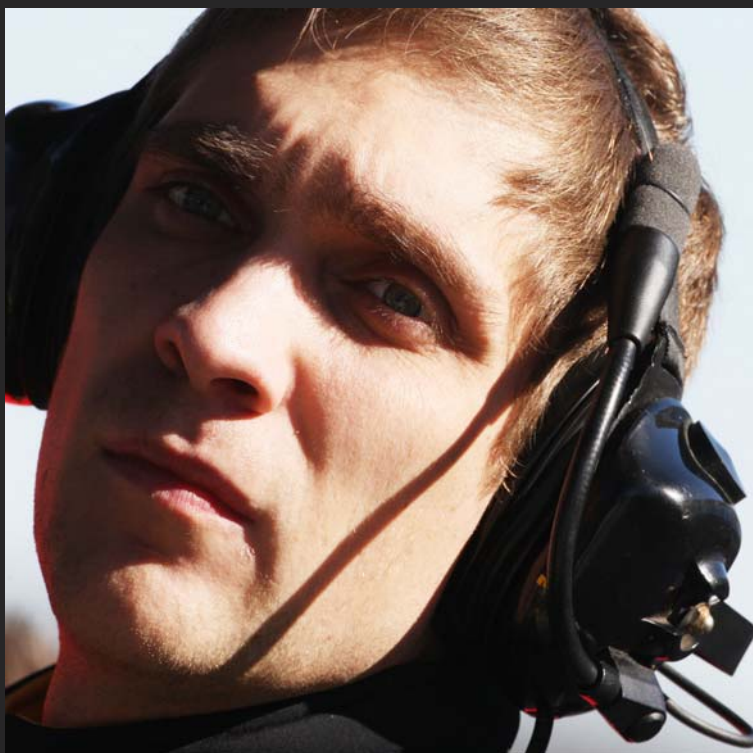
Dalla Russia con amore

Massimo Costa

Solo dieci anni fa sarebbe stato impensabile vedere sulla griglia di partenza del mondiale F.1 un team con due piloti dell'est Europa. Oggi questo è possibile. La Renault avrà il polacco Robert Kubica e il russo Vitaly Petrov. Ma se la presenza di Kubica, primo pilota della Polonia in F.1, è ormai consolidata (ma ad aver infranto il muro in F.1 è stato Tomas Enge, della Repubblica Ceca, con la Prost), quella di Petrov è un'assoluta novità. Mai un russo era arrivato ai vertici dell'automobilismo. Ce l'ha fatta questo ragazzone di Vyborg

che pur essendo di buona famiglia e quindi finanziariamente dotato, per arrivare in F.1 ha dovuto sudare le proverbiali sette camicie. E alla fine, l'accesso al mondiale, seppur motivato dall'esborso di 15 milioni di euro, è meritato. Perché Petrov è il vice campione della GP2 e negli anni ha compiuto una crescita agonistica di rilievo. Come tanti altri, anche lui ha iniziato dall'Italia, con la F.Renault nel periodo 2003/2004. Ma era uno dei tanti e dopo un po' è tornato in Russia. Nel 2006 è riapparso in Italia piazzandosi al terzo posto nella Euroseries 3000. Immediato il salto in GP2, con il team Campos, dove è

rimasto fino al 2009 anche se questi ha cambiato nome in Barwa Addax. E' stato in queste tre stagioni che Petrov ha compiuto una maturazione enorme. Ben voluto dagli uomini della squadra, il russo ha saputo ascoltare e mettere in pratica tutte le lezioni ricevute. Fondamentale anche il contributo del compagno di squadra Giorgio Pantano nel 2007, anno in cui Vitaly ha raccolto la prima vittoria a Valencia. Un altro primo posto nel 2008, poi l'esplosione la scorsa stagione con due successi, due pole, il secondo posto in campionato. Classe 1984, Petrov va ad aggiungersi ai rookie "di una certa età" che caratterizza-



Vitaly Petrov

8-9-1984 Vyborg – Russia

- 2009 – 2° GP2
- 2009 – 5° GP2 Asia
- 2008 – 7° GP2
- 2008 – 3° GP2 Asia
- 2007 – 13° GP2
- 2006 – 3° Euroseries 3000
- 2006 – GP2 qualche gara
- 2005 – Campione F.1600 Russa
- 2004 – F.Renault Italia ed Eurocup
- 2003 – F.Renault Italia ed Eurocup
- 2002 – Formula Russia



RENAULT FT TEAM

RENAULT

TOTAL

RENAULT

RENAULT

OMP



Toro Rosso

La prima Toro Rosso costruita direttamente in casa, a Faenza, porta la sigla STR5 ed è stata presentata poco prima dell'avvio dei test collettivi nella pit-lane del circuito valenciano. Grande soddisfazione per Giorgio Ascanelli, responsabile tecnico, che ha anche spiegato come la famiglia Toro Rosso sia cresciuta, da 150 a 200 unità. La prima uscita della STR5 non è stata però delle migliori. Sebastien Buemi è stato subito fermato da un inconveniente al cambio ed ha perso praticamente tutta la giornata riuscendo a compiere appena 18 tornate. Buemi lavorerà anche mercoledì mentre Jaime Alguersuari la conoscerà mercoledì..



Sebastien Buemi (Toro Rosso STR5-Ferrari) - 1'14"762 - 18



Sauber

Un inizio brillantissimo quello della Sauber C29 a motore Ferrari. Pedro De La Rosa ha potuto percorrere ben 74 giri senza incontrare il minimo problema tecnico ed ha scoperto con piacere che la monoposto svizzera è più che competitiva. Lo spagnolo si è portato al secondo posto assoluto nella classifica finale della prima giornata, ad appena due decimi dalla Ferrari F10 di Massa. La vettura di Willy Rampf è nata decisamente bene; vuoi vedere che abbiamo un altro “caso” Brawn? Con Peter Sauber, che ha lottato per mantenere vivo il team dopo la dipartita della BMW, nel ruolo di Ross Brawn, orfano della Honda dodici mesi fa e subito vincente nelle vesti di “garagista”?



Pedro De La Rosa (Sauber C29-Ferrari) - 1'12"784 - 74







Williams

La nuova FW32, nelle mani dell'esperto Rubens Barrichello, è stata l'unica a rimanere ferma lungo la pista nel corso della prima giornata di test collettivi. Il brasiliano ha comunque percorso 75 giri. Debutto per il motore Cosworth, che equipaggerà oltre alla Williams tutti i nuovi team che entreranno questa stagione nel mondiale. Non particolarmente brillante il riferimento cronometrico siglato da Barrichello, a poco meno di due secondi dalla Ferrari di Massa.



Rubens Barrichello (Williams FW32-Cosworth) - 1'14"449 - 75





I tedeschi lo fanno



Massimo Costa

“Perché la Germania ha così tanti piloti in F.1? Probabilmente abbiamo l'attitudine giusta, la mentalità necessaria per correre a questi livelli, il terreno migliore per poter crescere. La Formula BMW, poi divenuta europea, ha permesso a tanti ragazzi come me di iniziare l'attività in monoposto, poi abbiamo una bella F.3 nazionale”. Nico Hulkenberg, l'ultimo arrivato in F.1, la mette giù così. La Germania è da qualche anno l'ombelico della F.1. Sforna talenti a ripetizione e ritrova pure il “vecchietto” del gruppo, colui che ha dato il via, con le sue vittorie, allo spirito di emulazione. Da Michael Schumacher a Nico Hulkenberg, nel mondiale che scatterà il 14 marzo in Bahrain, i tedeschi saranno sei, sette con Nick Heidfeld terzo uomo Mercedes. Numeri da record nella F.1 degli anni 2000. E' curioso notare come Nico Hulkenberg, Timo Glock, Adrian Sutil, Nico Rosberg e Sebastian Vettel, usciti dal karting, abbiano scelto la F.BMW come primo passo nel mondo delle monoposto. Una categoria rivelatasi utilissima per la loro formazione, anche se quando vi hanno corso loro il campionato aveva ancora la titolazione nazionale e non europea. A parte Sutil, sesto nel 2003, Glock (2001), Rosberg (2002), Vettel (2004) e Hulkenberg (2005) hanno vinto il campionato tedesco della BMW, trovando poi la forza e gli appoggi necessari per proseguire la carriera nella F.3, o nazionale od europea. I fratelli Schumacher, Michael e Ralf, parevano irraggiungibili, unici.

segue a pag 30

La coppia “Uber Alles” della Mercedes formata da Nico Rosberg e Michael Schumacher ai quali poi si aggiunge anche il collaudatore Nick Heidfeld

chi... meglio

Timo Glock è approdato alla Virgin F.1 di Sir Richard Branson e John Booth



Invece, la Germania ha saputo “sfornare” a ritmi regolari piloti in grado di farsi valere nelle serie internazionali propedeutiche per poi accedere di diritto al mondiale F.1. Chi attraverso la Red Bull come Vettel, chi con le proprie forze come Sutil, comunque capace di vincere il titolo della F.3 giapponese 2006 ed essere il vice campione della F.3 Euro Series nel 2005, battuto solo da Lewis Hamilton. Chi come Rosberg, grazie alla vittoria nella GP2 Main Series, categoria vinta anche da Glock il quale già aveva toccato velocemente la F.1 nel 2005 supportato da un grande sponsor tedesco.

E infine, ecco Hulkenberg, l’ennesimo piccolo capolavoro di Willy Weber (il manager di Schumacher) che ha messo le proprie preziose mani su questo ragazzo fin da quando militava nella F.BMW e con saggezza lo ha accompagnato in F.1 facendogli fare tutti i passi necessari. Senza fretta. E Hulkenberg lo ha ripagato portandosi a casa la F.3 europea e la GP2, ormai terra di conquista dei piloti tedeschi. Tra le stranezze di questa situazione che premia la Germania, va sottolineato che nonostante la presenza di BMW (fino a pochi mesi

fa) e Mercedes in F.1, l’approdo fisso nel mondiale dei “magnifici” cinque sopra citati non sia avvenuto con tali costruttori. La BMW, che pure aveva portato al debutto nel GP di Indianapolis Vettel (per una sola corsa al posto dell’infortunato Kubica). La Mercedes invece, non ha mai mostrato particolare interesse per loro, preferendo (nel ruolo di motorista della McLaren) partecipare con un concreto appoggio al percorso di Hamilton, dopo aver illuso per anni Heidfeld in F.3000 salvo abbandonarlo quando era il momento di portarlo in F.1. Solo ora, Mercedes ha preso con sé Rosberg e ritrovato Schumacher che aveva fatto correre nel mondiale Prototipi nel 1990 e 1991. La Casa di Stoccarda, ora impegnata in prima persona, col proprio nome, nel mondiale ha voluto dare una impronta fortemente nazionalistica al team diretto da Ross Brawn. Il “fenomeno” Germania non si esaurisce alla F.1. In GP2 arriverà Christian Vietoris, vice campione della F.3 Euro Series, quanto mai intenzionato a ripercorrere il percorso di Hulkenberg. Vietoris, anche lui campione della F.BMW, appartiene al management Gravity, ora in F.1 con Renault attraverso Gerard Lopez.



Lo scacchiere della F.1 2010

Argentina

Jose Maria Lopez

Australia

Mark Webber – Red Bull

Brasile

Rubens Barrichello – Williams

Lucas Di Grassi – Virgin

Felipe Massa – Ferrari

Bruno Senna – Campos

Finlandia

Heikki Kovalainen – Lotus

Germania

Timo Glock – Virgin

Nico Hulkenberg – Williams

Nico Rosberg – Mercedes GP

Michael Schumacher – Mercedes GP

Adrian Sutil – Force India

Sebastian Vettel – Red Bull

Giappone

Kamui Kobayashi

Gran Bretagna

Jenson Button – McLaren

Lewis Hamilton – McLaren

Italia

Vitantonio Liuzzi – Force India

Jarno Trulli – Lotus

Polonia

Robert Kubica – Renault

Russia

Vitaly Petrov

Spagna

Jaime Alguersuari – Toro Rosso

Fernando Alonso – Ferrari

Pedro De La Rosa – Sauber

Svizzera

Sebastien Buemi – Toro Rosso

PS – Ancora da assegnare due sedili: uno nel team Campos, uno in USF1.



Sebastian Vettel e Michael Schumacher (sopra), hanno fatto sventolare alto il tricolore di Germania alla Corsa dei Campioni. A sinistra, Nico Hulkenberg già in pista con la nuova Williams FW32

Essere o non essere?

Massimo Costa

Sta sfogliando la margherita Adrian Campos? Che ne sarà del suo team? Ha fatto il passo più grande della gamba? La Campos Meta 1 si sta sgretolando ancora prima di partire. L'unione con la società Meta 1 che avrebbe dovuto trovare i finanziamenti necessari non sembra aver portato risultati. L'investitore, costruttore edile di Murcia, che aveva affiancato Campos all'inizio dell'avventura, sembra essersi spazientito dopo aver messo sul tavolo 10 milioni di euro. La Dallara, che aveva progettato e costruito con la solita professionalità la monoposto (che ha superato il crash test), è ora alla finestra in attesa di istruzioni. Tanto per capire la disperazione di chi lavora nel team Campos, la settimana scorsa è stata contattata Maria De Villota, ragazza di Madrid che corre in auto e nel 2009 ha disputato qualche gara della Superleague. Cercando di trascinare lei nel progetto F.1, si spera-

va di attirare qualche sponsor al femminile. Ma l'operazione non sembra essere andata a buon fine anche perché, con tutto il rispetto, la De Villota (figlia di Emilio De Villota affacciato in F.1 negli anni Ottanta), non è certo Danica Patrick in quanto a qualità di guida. Da più parti si sostiene che Campos abbia ceduto l'intero pacchetto a Toni Teixeira, l'uomo dei diamanti, colui che per tre anni ha gestito la A1 Grand Prix fino al suo fallimento. Teixeira, da abile businessman, potrebbe non essere travolto dai debiti lasciati in giro dalla sua A1 GP e impegnarsi direttamente in F.1, ma di sicuro non sarebbe visto con occhi benevoli da Bernie Ecclestone. E' una situazione difficile quella in cui si è infilato, forse con troppa leggerezza, Campos. Vittima di tutto ciò, oltre alla Dallara, è Bruno Senna che aveva siglato il contratto un paio di mesi fa ed era pronto al debutto in F.1 dopo essere stato vice campione GP2 nel 2008 ed aver vissuto un anno sabbatico (dalle monoposto) nella Le Mans Series.

**Da più parti si sostiene che Campos
abbia ceduto l'intero pacchetto a Toni Teixeira,
l'uomo dei diamanti, colui che per tre anni ha gestito
la A1 Grand Prix fino al suo fallimento**



L'uomo che venne dal nulla

Lo scorso 29 gennaio, sul website della Stefan GP, Stefanovic ha emesso un comunicato significativo, nel quale si annunciava l'accordo con la Toyota Motorsport (la sede tedesca è ancora attiva) per ricevere un supporto tecnologico





Massimo Costa

Zoran Stefanovic fino a qualche mese fa era un nome assolutamente sconosciuto nel motorsport. Improvvisamente, questo signore, ricco imprenditore di Belgrado, ha deciso di tentare la carta della F.1 inserendosi nella lista di coloro che richiedevano alla FIA un posticino per entrare a far parte del mondiale 2010 con un proprio team. Il nome della squadra? Stefan GP. Dicono che Stefanovic sia molto vicino a Bernie Ecclestone, ma questo non gli è bastato per essere scelto dalla FIA. Stefanovic però non si è fermato, ha proseguito il proprio progetto ed ha acquisito il materiale dismesso dalla Toyota. In pratica, le monoposto che il costruttore giapponese, con sede a Colonia, aveva già progettato e realizzato, sono finite alla Stefan GP. Stefanovic dapprima ha annunciato che se dovesse rimanere fuori dal mondiale 2010 avrebbe occupato l'anno svolgendo test di sviluppo. Non essendo iscritto al mondiale, può far girare le sue vetture senza limitazioni. Poi, lo scorso 29 gennaio, sul website della Stefan GP ha emesso un comuni-

cato significativo, nel quale si annunciava l'accordo con la Toyota Motorsport (la sede tedesca è ancora attiva) per ricevere un supporto tecnologico. Un passo importante che potrebbe significare un possibile ingresso nel mondiale. Ecclestone teme che nel primo GP del Bahrain, Campos o USF1 non si presentino e vuole essere sicuro di non avere buchi sulla griglia di partenza. Ecco quindi che la Stefan GP, che sulla carta pare offrire maggiori garanzie, verrebbe inserita all'ultimo minuto. Pare che già un centinaio tra meccanici e tecnici ex Toyota siano stati coinvolti nel progetto Stefan GP, ma sul website ufficiale del team rimane la richiesta di personale, con curriculum da inviare a Belgrado, alla Human Resources della squadra che sarà divisa tra una base in Germania e una in Serbia. E i piloti? Toyota potrebbe offrire Kazuki Nakajima, rimasto fuori dalla F.1 dopo due anni trascorsi con Williams, poi pensiamo a Milos Pavlovic, esperto pilota e unico serbo di qualità presente nel motorsport. I prossimi giorni saranno cruciali per gli uomini di Stefanovic.



Cristina de Kirchner
presidente dell'Argentina
ha accolto alla Casa Rosada
Jose Maria Lopez e
Peter Windsor, boss della USF1,
nel giorno dell'annuncio ufficiale
del pilota argentino

Mai dire mai

Massimo Costa

Il primo a non crederci più era lui, Jose Maria Lopez. Una brillante carriera, fin da giovanissimo, con le vittorie nella F.Renault Italia con la Cram (prima aveva debuttato con Lucidi), nella F.Renault V6 con Dams, l'ingresso nel Renault Driver Development, i test con il team Renault F.1. Tutto pareva in discesa per "Pechito", l'argentino esuberante nella guida che però prima in F.3000 con Coloni poi in GP2 con Dams e Super Nova, non è mai riuscito a brillare come doveva e poteva. Qualcosa si era inceppato, la fiducia in chi lo aveva sempre soste-

nuto era venuta meno. Lopez si è così trovato fuori dal programma RDD e nel 2007 è dovuto tornare in Argentina con tanta rabbia e frustrazione. Sparito dall'automobilismo che conta, Lopez ha iniziato a correre con le vetture a ruote coperte vincendo il Turismo argentino 2000 nel 2008 e 2009 con una Honda Civic, aggiudicandosi pure lo scorso anno il Top Race V6 con una Ford Mondeo mentre nel Turismo Carretera si è piazzato secondo con una Torino. Insomma, José Maria aveva trovato il suo spazio, benché lontano anni luce dal sogno F.1. Ma ecco che qualcosa accade, l'arrivo dei nuovi team nel mondiale apre le porte a un mag-

gior numero di piloti e concede chance a chi raggranella qualche sponsor ed era stato messo in disparte in precedenza. Dicono che per Lopez si è dato da fare parecchio Carlos Reutemann, l'ultimo argentino vincente in F.1, oggi importante politico e governatore. Recuperati i fondi necessari, la macchina si è messa in moto e il contatto è stato attivato con la USF1. L'investitura è arrivata addirittura alla Casa Rosada, la sede del presidente dell'Argentina Cristina de Kirchner. Lopez è ufficialmente in F.1 e vi arriva a 26 anni (farà i 27 il prossimo 26 aprile), quando ormai ogni speranza era tramontata. Mai dire mai...

Jose Maria Lopez

26 aprile 1983

Rio Tercero – Argentina

- 2009 – Campione TC2000 Argentino
- 2009 – Campione Top Race V6 Argentino
- 2009 – 2° Turismo Carretera Argentina
- 2008 – Campione TC2000 Argentino
- 2008 – 15° Turismo Carretera Argentino
- 2007 – 5° TC2000 Argentino
- 2006 – 10° GP2
- 2005 – 9° GP2
- 2004 – 6° F.3000
- 2003 – 1° F.Renault V6
- 2002 – 1° F.Renault 2.0 Italia
- 2002 – 4° Eurocup F.Renault 2.0
- 2001 – 17° Eurocup F.Renault 2.0



*Sopra, Lopez con la tuta Renault Driver
e sotto, con la monoposto GP2 della stagione 2006*





Mister Lotus

Carlo Baffi

“Se il mio team, dovesse finire alle spalle della Virgin, mi ritirerei e mi ammazzerei.” Con questa frase sarcastica, Tony Fernandes ha provocato Sir Richard Branson, che ha replicato ironicamente: “Se lo batterò, potrà venire a lavorare come hostess sui nostri aerei.” Una sfida che da quest’anno non avverrà solo nei cieli, ma anche in pista. Come il magnate inglese infatti, Fernandes, 24° uomo più ricco della Malesia con un patrimonio di 230 milioni di dollari, è entrato a far parte del Circus iridato, con la rinnovata Lotus. Dunque un derby tra matricole, con un pizzico di rivalità in più, visto che il giovane business-man malese ha lavorato inizialmente proprio per la Virgin Records. Nato a Kuala Lumpur, Datuk Seri Anthony Francis Fernandes ha fin da piccolo seguito la madre manager, nei meeting in giro per il mondo. Dopo aver frequentato dal '77 all'83 l'Epsom College, ha conseguito la laurea alla London School of Economics nel 1987. Un breve impiego alla Virgin Atlantic, per approdare poi alla Virgin Records come controller finanziario fino all'89. Una carriera in piena ascesa, che lo riporta in Malesia dove diviene il più giovane direttore della Warner Music malese, per ricoprire in seguito la carica di vice presidente. La scintilla scocca quando la Time Warner decide di fondersi con la American Online, allorchè Fernandes comincia a pensare di creare una propria compagnia aerea. Sogno che se inizialmente si infrange contro il rifiuto del governo malese di rilasciargli la licenza, prende corpo in seguito con l'acquisizione dell'Air Asia. Si tratta di una flotta locale in cri-

si, con debiti per circa 11 milioni di dollari. Su consiglio del primo ministro malese Mahathir Mohamad, Fernandes decide così di rilevare una struttura già esistente anziché partire da zero, facendosi carico del passivo contro il versamento simbolico di 26 Cents. Un business che ha luogo tre giorni dopo il fatidico 11 settembre 2001, quando il settore dei trasporti aerei accusa una perdita secca di oltre il 40%. Una mossa che la dice lunga sulla filosofia dell'imprenditore malese, che decide di rischiare vedendo nel nuovo quadro economico una grossa opportunità. E i fatti gli danno ragione. Air Asia diviene una della maggiori compagnie low-cost dell'estremo oriente, il cui motto recita: “Ora tutti possono volare.”. In pieno trend positivo, Fernandes allarga il business anche al settore turistico, grazie ai Tune Hotels, una catena alberghiera all'insegna dell'essenziale. E' il 2007 ed il vulcanico asiatico fa il suo esordio in F.1 come sponsor della Williams-Toyota, col marchio Air-Asia. Un investimento di circa 3,25 milioni di dollari a stagione. E' l'inizio di un'avventura che nel giro di tre anni porterà Fernandes al timone della Lotus. Un progetto varato dal governo di Kuala Lumpur, attraverso la Proton, società malese che da anni controlla il Gruppo Lotus, legato a sua volta alla Classic Lotus facente capo a Clive ed Hezel Chapman, vedova del geniale patron. Anche se non ci saranno link diretti con la storica scuderia, la sede sarà ubicata oltre Manica a Norfolk, nelle vicinanze di Ketteringham Hall, storica sede dove si producono le stradali granturismo e dove fino al '94, si producevano le mitiche monoposto nere e oro.



Sordo passeggia Kimi di più...

Una passeggiata. Lunga, non senza insidie, ma una passeggiata fra i boschi più o meno incantati di Babbo Natale. Dani Sordo non poteva perdere e non ha perso. Ha fatto il suo, il cantabrico. Ha vinto tutto quello che c'era da vincere e ha chiuso con sei minuti e passa su Kosti Katajamaki che non è uno scarso e neppure un fenomeno, che è uno che fa la sua parte con una certa diligenza. E che, per un po', le ha prese da Salo e da Tanak. Però alla fine s'è arrampicato sul secondo gradino del podio e tanto gli basta per far festa. Giustamente.

Scontato il dominio del cantabrico della Citroen, il classico appuntamento di inizio stagione finlandese è vissuto sulle battaglie dei giovani e meno giovani locali che sognano di diventare Hirvonen o almeno di conquistarsi un posto al sole del mondiale. Quello che un loro connazionale dal passato più che illustre in F.1 ha ottenuto grazie alla Red Bull e, magari, anche alla sostanziosa liquidazione versatagli dalla Ferrari. Si parla, ça va sans dire, di Kimi Raikkonen che nel fine settimana ha debuttato in corsa con la C4 che avrà fra le mani in Svezia e nelle altre manches iridate della stagione. Già, all'Arctic c'era anche l'ex-iridato. Non per vincere, ma per fare pratica con una vuerreci. E magari fare pure qualche tempo. Qualcosa ha fatto: rientrato in corsa dopo la disavventura del primo giorno, Iceman non se l'è cavata neppure male. Ha collezionato una belle serie di seconde monete e non era scontato. Se è stata vera gloria, comunque, lo dirà il tempo. Quando si confronterà con gente ben equipaggiata e assai determinata...





Sopra, la Citroen C4 di Kimi Raikkonen "modificata" dopo l'impatto contro un albero, e sotto "Iceman" nell'abitacolo della WRC francese. A sinistra, Dani Sordo dominatore della gara



“La gara non è iniziata molto bene, perché sono uscito di strada quasi subito. Fortunatamente la meccanica non era stata troppo danneggiata ed abbiamo potuto proseguire. In seguito siamo riusciti ad accumulare una discreta esperienza in vista della Svezia...”

Kimi Raikkonen

Da YouTube al Mondiale



Marco Cortesi

Ken Block, 42 anni da Long Beach, è uno di quei personaggi tipicamente a stelle e strisce, o da sogno americano. Uno dei primi skater metropolitani come li conosciamo oggi, ha fatto la sua fortuna fondando nel 1994, assieme al socio Damon Way, la DC Shoes. Oltre a produrre calzature specifiche per skateboarder, l'azienda punta molto sullo "urban style" recependo le tendenze più recenti e legandosi a molti dei nuovi idoli dei teenager. Il successo è clamoroso, e porta nel 2004 all'acquisto da parte del gigante Quiksilver per 87 milioni di dollari. A quel punto, libero da preoccupazioni, Block si butta nella sua passione, i rally. Dopo aver firmato un accordo di sponsorizzazione con il motoacrobata Travis Pastrana, si butta insieme a lui nell'arena del campionato statuni-

tense. I risultati sono subito ottimi. Nel 2005 è miglior rookie, nel 2006 diventa insieme a Pastrana ufficiale Subaru. La vera notorietà non gli viene però dai Rally, dove discreti risultati si alternano a numerosi botti, ma da eventi di richiamo come gli X Games, e dalle stesse trovate pubblicitarie che l'avevano reso milionario. Le sue video-acrobazie, realizzate in un aeroporto, ricevono decine di milioni di click su YouTube, rendendolo uno dei fenomeni mediatici più importanti nel motorsport mondiale. Dopo qualche apparizione Mondiale in Gruppo N, per il 2010 arriva un cambio di casacca ed il salto definitivo nel WRC. Seguendo lo sponsor Monster, Block passa in casa Ford, insieme al fido navigatore, il palermitano Alex Gelsomino. Correrà con una Focus, affiancando al programma WRC la partecipazione alla serie USA con una Fiesta Super2000.



Specializzato nel drift e nel freestyle, il quarantatreenne Ken Block si è anche ritagliato il suo spazio nei rally a stelle e strisce (sopra con una Subaru Impreza) ed ora corona il sogno di una vita: essere al via del Mondiale

La fabbrica della passione

Antonio Caruccio

Adriano Morini è il team manager della Draco, la squadra italiana che nel 2009 si è aggiudicata col belga Bertrand Baguette il titolo della World Series by Renault. Per la squadra di Pontremoli, ora trasferitasi a Valencia, in Spagna, si tratta solo dell'ultimo successo aggiunto in una bacheca ricca di trofei accumulati in questi vent'anni di storia, vantando ben otto titoli continentali e nove piloti traghettati in Formula 1.

Draco ha letteralmente sbaragliato la concorrenza in World Series Renault nel 2009, vincendo il titolo per squadre e per piloti. Dove risiede la forza del suo team? "In cinque anni abbiamo conquistato due volte il secondo ed una volta il terzo, stando sempre tra i primi. La nostra forza risiede nel lavorare sempre con costanza ed applicazione in modo molto professionale, mettendoci sempre grande impegno per dare la possibilità ai piloti di avere gli

stessi mezzi e le stesse opportunità per poter lavorare al meglio. La cosa principale però, è la passione per questo lavoro, senza la quale non avremmo lo stimolo per spingerci così tanto avanti".

Quest'anno avete avuto due piloti tra loro molto differenti come Baguette e Marco Barba. Come siete riusciti a gestirli al meglio entrambi?

"Ogni anno c'è sempre una grande rivalità tra i piloti che sono nella stessa squadra, e spesso hanno anche un carattere molto differente. Riguardo i nostri ultimi ragazzi, all'inizio della stagione per quanto si era visto nei test, partiva molto più favorito Barba che Baguette. Poi col subentrare della pressione che si vive gara dopo gara, emerge il pilota che ha maggior carattere. E' importante dare sempre ai piloti la tranquillità mentale e metterli sullo stesso livello, evitando che si crei il dubbio che possano esserci dei favoritismi".

segue a pag 47



Ci dia un giudizio sul suo campione.

“Baguette è un pilota che ha il suo punto forte nell'intelligenza. Si sa adattare in base alle situazioni che si trova ad affrontare in gara. Ad esempio Felipe Massa, che io ho avuto come pilota in Euro 3000, è molto talentuoso e ne deriva che ha doti spontanee perché è nella sua natura. Altri piloti invece, si impegnano molto per raggiungere un risultato, devono gestire se stessi e quello che avviene durante il week-end di gara”.

In che modo avete aiutato Baguette a conquistare questo titolo?

“Un paio di anni fa non so in quanti avrebbero puntato su Bertrand. Quando noi firmiamo un contratto facciamo in modo che ognuno noi si prenda le proprie responsabilità. Dal mio canto, quando eventualmente c'è un problema con la macchina, appoggio sempre il pilota, perché la cosa più importante è stargli vicino nei momenti di difficoltà per fare in modo che possa avere la mente sgombra da preoccupazioni inutili”.

Molti campioni sono passati per il suo team, chi maggiormente ha lasciato il segno?

“Ogni pilota ha delle sue caratteristiche personali, ma tutti restano nel nostro cuore. Rubens Barrichello che è passato da noi 20 anni fa ha lasciato il suo segno, come anche Massa, o lo stesso Baguette. Tutti i piloti che sono stati con noi, vittoriosi o meno, sono entrati a far parte di questa famiglia”.

Quali sono gli obiettivi per i prossimi test e per la stagione 2010?

“L'obiettivo è sempre quello di vincere, anche perché se non avessimo questo target non faremmo questo lavoro. Poi, certamente bisogna considerare che avremo due piloti abbastanza giovani quali Berthon al debutto e Leal, e faremo un po' di fatica ad essere subito al vertice, ma dovremo anche vedere chi saranno i nostri avversari prima di fare pronostici”.

Come si comporteranno i vostri nuovi piloti?

“Quando eventualmente c'è un problema con la macchina, appoggio sempre il pilota, perché la cosa più importante è stargli vicino nei momenti di difficoltà per fare in modo che possa avere la mente sgombra da preoccupazioni inutili”

Adriano Morini

Per Berthon sarà il primo anno e dovrà fare tanta esperienza. E' indubbiamente molto veloce, ma bisognerà testare la sua resistenza in gara per tutto il campionato. Sarà un anno in cui dovremo fare molto più della scorsa stagione per offrire la nostra esperienza ai piloti. Leal ha avuto un primo anno sofferto, ma penso che ora sia abbastanza maturo per dimostrare tutto il suo potenziale dicendo la sua”.

Come valuta il livello della WSR?

“Sono cinque anni che vivo in questo campionato e posso garantire che tutti hanno gli stessi mezzi per combattere. Credo che nella Renault 3.5 vengano fuori veramente il pilota e il team più forte perché è un campionato onesto e mette in evidenza i valori reali di tutti”.

Pensa sia necessario fare delle modifiche per migliorare il format del week-end?

“In questo momento siamo ad un buonissimo livello. Forse si poteva fare un passo indietro abbassando i costi visto il grande momento di crisi e confusione generale che colpisce il nostro mondo. Eventualmente provando meno, anche se sono consapevole che questa sia una cosa anacronistica, ma ricordo che in passato ai tempi delle gare internazionali si arrivava disputando direttamente qualifica e gare, e posso assicurarvi che emergevano lo stesso fior fior di talenti. In Formula Renault 2000, o comunque nei campionati per ragazzi, è giusto far percorrere loro tanti chilometri, ma secondo me al nostro livello si presuppone che il pilota sia un professionista”.

Altre due squadre italiane hanno abbandonato il campionato, voi invece perseverate nella vostra scelta. Come è nata la decisione di correre in WSR e di rimanere in questa categoria?

“Quando nacque questa serie, arrivavo dalla Euro 3000 Series ed ebbi l'opportunità di parlare con Renault. Prima c'erano la World Series Nissan e la Formula Renault V6, che si sono fuse per dare vita alla WSR. C'erano molti dei team che erano già loro clienti in lista di accettazione, ma siccome

noi portavamo in dote la fama di grande team che ci eravamo conquistati in ambito internazionale ci è stato assicurato un posto. Abbiamo deciso di restare qui perché è un buon campionato, dove possiamo lavorare molto bene e in cui tutti gli anni già a dicembre abbiamo i contratti firmati per l'anno successivo”.

Avete trasferito la vostra sede al fine di poter essere più vicini al team di F1 Campos Meta. Adesso per la compagine spagnola la situazione è un po' complicata, come influirà questo sui suoi piani?

“Ci siamo spostati perché per alcuni anni abbiamo avuto dei piloti valenciani con noi, e gli spagnoli ci hanno chiesto di trasferire la nostra struttura in Spagna. Adrian Campos ci ha proposto di poterci legare a lui e abbiamo accettato, creando così un'importante filiera per preparare i piloti alla Formula 1. Il programma di Campos non è vincolante per le nostre decisioni e non ci toglie l'appoggio garantito dalla Comunità Valenciana”.





“Credo che nella Renault 3.5 vengano fuori veramente il pilota e il team più forte perché è un campionato onesto e mette in evidenza i valori reali di tutti”

Adriano Morini



*A fianco Marco Barba,
in alto, il campione
World Series 2009
Bertrand Baguette*

*Jules Bianchi
per due anni
la stella indiscussa
del campionato
continentale*



La casa giovani



a dei i talenti



*Per Vernay,
una stagione
positiva*



*Dopo un buon avvio,
Coletti poi si è perso*



La sorpresa del 2009:
Alexander Sims

Jules Bianchi - 10

Nove vittorie, il trionfo nel campionato. Di più non si poteva chiedere al ragazzo francese del team ART ed entrato nel Driver Academy della Ferrari. Gestito al meglio da Nicolas Todt, Bianchi è stato per due anni la grande realtà della F.3 Euro Series.

Christian Vietoris - 9.5

Vice campione della F.3 Euro Series, il tedesco di Mucke nella prima parte della stagione ha rimediato a difficoltà in qualifica piazzandosi al meglio in gara 1 e vincendo poi la seconda corsa. Ci è riuscito per ben tre volte finché a Digione ha conquistato il primo posto nella corsa giusta. Impressionante però il suo rendimento globale che lo ha portato sempre a essere in zona punti.

Valtteri Bottas - 8

Terzo in campionato, miglior rookie dell'anno, vincitore del Masters, altra piacevole scoperta della ART. Cosa chiedere di più al finlandese arrivato dalla Eurocup F.Renault? Di tagliare per primo il traguardo in una corsa della F.3 europea, fatto che per vari motivi non gli è riuscito. Qualche errore lo ha commesso, ma è un talento vero.

Alexander Sims - 7

E' stata la piacevole sorpresa del 2009. Debuttante, col team Mucke, l'inglese ha ingranato la giusta marcia a partire dal terzo appuntamento e a parte qualche caduta, ha sempre occupato le primissime posizioni ottenendo una pole e una vittoria oltre che a quattro secondi posti.

Roberto Merhi - 7

Nessun successo per il talento spagnolo, ma quattro piazzamenti a podio e la consapevolezza di avere il passo dei primi della classe. C'è però stato un momento di flessione vissuto dal team Manor che ha compromesso le possibilità di Merhi.

Sam Bird - 6.5

Doveva essere uno dei protagonisti assoluti della stagione e invece ha chiuso il campionato al settimo posto. L'inglese, esperto della F.3, col team Mucke ha lasciato perplessi in più di una occasione e non ha portato a casa neanche un trofeo pesante.

Jean-Karl Vernay - 6.5

Due primi posti, nella prima e nell'ultima tappa, entrambe a Hockenheim. Il francese della Signature era a una stagione decisiva per la sua carriera, ma non ha graffiato più di tanto. Pur essendo risultato il migliore dei piloti Signature nella classifica di campionato.

Mika Maki - 6.5

Stagione strana quella del finlandese che ha finito per perdere l'appoggio della Red Bull. Chiamato a rimpiazzare Mortara, in quanto a qualità, nel team Signature, ci si attendeva che ne ripercorresse il cammino vincente, ma Maki ha raccolto un solo successo a Brands Hatch piazzandosi sesto nella classifica finale.

Brendon Hartley - 6

Annata altalenante, certamente non gli ha fatto bene l'alternanza con la World Series. Ma si sa che la Red Bull non sempre agisce al meglio per i suoi protetti. Hartley ha vissuto la stagione con il team Carlin che nella serie europea non era tra i top. Alla fine è anche arrivata una vittoria nella seconda corsa di Brands Hatch.

Marco Wittmann - 6

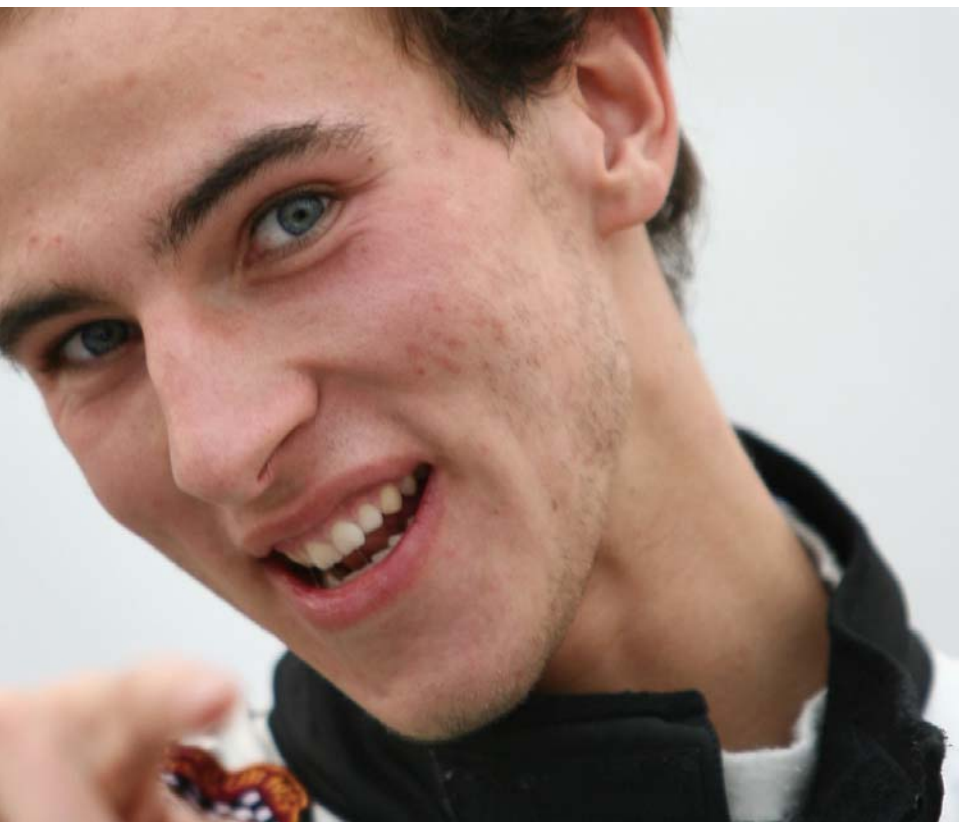
Per un rookie il primo anno può essere non facile. Il tedesco di Mucke ha avuto un buon progresso nella seconda parte della stagione.

Esteban Gutierrez - 6

Campione della F.BMW Europe, è salito in F.3 con l'intenzione di sorprendere, ma nel team ART ha deluso le attese. Solo un podio, un terzo posto al Nurburgring, poi qualche piazzamento. Troppo poco per chi doveva recitare il ruolo di protagonista, quanto meno all'altezza del collega rookie Bottas.

Stefano Coletti - 6

Un avvio di stagione fulminante con il primo posto a Hockenheim per il monegasco della Prema, poi è scesa la notte accompagnata da una serie di comportamenti che, dal punto di vista politico, non lo hanno certo aiutato.



Christian Vietoris ora guarda alla GP2



A sinistra, Mika Maki che, nonostante l'impegno ha perso l'aiuto di Red Bull. A destra, ruote bloccate per l'americano Rosenzweig. Sotto, Andrea Caldarelli





Basil Shaaban
primo libanese
a salire sul podio

Basil Shaaban – 6

Un podio che entra nella storia dell'automobilismo. Shaaban è infatti il primo libanese ad avere raggiunto tale primato giungendo terzo nella seconda gara di Barcellona. Una bella soddisfazione per il simpatico pilota del team Prema. Che nelle altre prove stagionali ha mostrato comunque segnali di crescita.

Henki Waldschmidt – 6

Ha acquisito 13 punti, ma il talento olandese avrebbe meritato ben di più al secondo anno nella categoria. Incomprensibile l'atteggiamento del Toyota Driver Program che ha fatto correre i suoi piloti nella SG Formula, squadra di secondo piano.

Andrea Caldarelli – 6

A differenza del suo compagno Waldschmidt, il pilota italiano era al debutto nella serie. Nonostante questo, Caldarelli si è fatto valere nella parte finale del campionato guadagnando la prima fila a Barcellona e il terzo posto in gara 1 e una bella quarta piazza a Digione. In un altro team avrebbe fatto meglio.

Christopher Zanella – 6

Una crescita costante gli ha permesso di conseguire risultati interessanti nelle ultime prove.

Jake Rosenzweig – 5.5

Un lampetto a Zandvoort, poi solo comparsate.

Atte Mustonen – 5

Dopo due anni di F.3 britannica, qualcosa di meglio era lecito aspettarsi dal finlandese del Motopark.

Adrien Tambay – 5

Nella fase centrale del campionato ha dovuto saltare due appuntamenti per un infortunio, ma questo non giustifica le difficoltà incontrate. Non aveva il passo dei primi e tra i ragazzi della ART è stato quello più debole.

Johan Jokinen – 4

Niente di più che un numero per riempire gli schieramenti.

Cesar Ramos – 4

Anno da dimenticare per il brasiliano di Manor che ha chiuso anzitempo la stagione. Entrato in conflitto col team praticamente da subito, non ha più recuperato.

Tiago Geronimi – 4

Brutta annata per il brasiliano che non è mai riuscito a dire la sua con la Dallara-VW del team Signature.

Pedro Nunes – 4

Non è certo stato un 2009 positivo per i brasiliani apparsi nella F.3 europea...





Dario Lucchese

Romano, 41 anni, laureato in giurisprudenza, con un passato di consulente aziendale. Marco Ferrari ha iniziato la sua scalata ai vertici dell'Automobile Club Italia ricoprendo il ruolo di responsabile della formazione del personale. Nel 2002 ha vinto un concorso di dirigente ed è diventato il vice di Giuseppe Cannizzaro, all'epoca Segretario Generale della CSAI, a cui è subentrato nel 2007. Da allora non si può dire che Marco Ferrari abbia compiuto dei passi sbagliati. La sua figura è stata viceversa ritenuta fondamentale nel rilancio della F.3 tricolore, che oggi si presenta come il fiore all'occhiello del lavoro che ha svolto in questi ultimi tre anni.

«Tutto rientra in un progetto che include anche la nuova Formula Aci-Csai Abarth e che era stato fin dal principio pianificato nei minimi dettagli. Cominciando dalla partnership con la FPT come fornitore unico delle motorizzazioni del campionato: una scelta che all'inizio fu fortemente criticata perché si discostava dallo standard europeo, ma per la quale sia io sia Gino Macaluso ci battemmo fortemente. Il risultato è stato di avere una crescita costante che ci porterà quest'anno ad avere sulla griglia una trentina di vetture. Anche se è fondamen-

tale ricordare che a determinare questo successo c'è anche un montepremi importante e l'alleanza strategica con la Ferrari, che ci ha indubbiamente posto sotto i riflettori della scena internazionale».

Come è nata questa sinergia con Maranello?

«Tutto prende origine dal fatto che, ancora prima di occupare l'attuale ruolo di direttore sportivo del team di F.1, Stefano Domenicali è stato presidente della Sottocommissione Velocità in Circuito. Dalla sua amicizia con Giancarlo Minardi e grazie all'interessamento dello stesso Macaluso è nata in via sperimentale l'opportunità di fare svolgere il test sul circuito di Fiorano ai primi tre piloti classificati alla fine del 2008. Un'operazione fortunata, visto come andarono poi le cose, con Mirko Bortolotti recordman della pista».

Quali novità per il futuro delle categorie monoposto?

«In cantiere ci sono molte cose. Stiamo lavorando su diversi fronti e la risposta dei piloti stranieri è sempre crescente. Al vaglio c'è la possibilità di lanciare un vero e proprio campionato europeo di F.3 che parte dall'Italia. Un calendario di sette/otto appuntamenti che includono anche due gare all'estero. Queste ultime valide

per una serie internazionale che comprenderebbe altre tre trasferte. Il tutto in abbinamento con la Formula Aci-Csai Abarth, che potrebbe dare vita a singoli campionati nazionali. In merito abbiamo già ricevuto diverse richieste da tutto il mondo, Cina compresa. Per voltare pagina, dopo la Formula Azzurra, abbiamo voluto puntare su un costruttore come la Tatuus che ci ha presentato il progetto migliore, sulla già collaudata collaborazione con la FPT e su un marchio importante come la Abarth. Gli elementi per fare bene ci sono tutti».

Altra storia per le ruote coperte...

«Credo che il GT italiano sia riuscito a mantenere un numero di partecipanti abbastanza interessante e anche il livello delle squadre al via è sempre elevato. Oggi c'è una forte concorrenza di altre categorie, ma tutto ciò fa parte del libero mercato. Nel Turismo Endurance il problema è rappresentato dai costi e questo fattore, insieme al mancato accorpamento in griglia con le Seat León che partecipano al monomarca, potrebbe portare ad una flessione di iscritti. Proprio in virtù di ciò stiamo valutando quale tipo di modifiche apportare al campionato, prendendo in considerazione soprattutto un format differente dei weekend ancora da definire nei dettagli».

“Verso una F.3



3 italo-europea”



Un Challenge

RENAULT

RENAULT



Mentre cresce l'interesse da parte di numerose squadre nei confronti nel Challenge Formula Renault 2.0, la

Fast Lane Promotion propone ulteriori ed importanti incentivi per la categoria che da quest'anno ammetterà al via tutte le vetture Tatuus Formula Renault 2.0 costruite a partire dal 2000. L'obiettivo è ancora una volta quello di andare incontro alle esigenze dei team, assicurando allo stesso tempo il mantenimento di tutti i servizi "top" già offerti in pista nel corso delle passate stagioni. La prima novità riguarda infatti la

tassa di iscrizione al campionato che, dopo essere stata ridotta a 7.000 euro Iva esclusa, comprenderà anche l'iscrizione a tutti i sei doppi appuntamenti del calendario, con l'inedito format dei weekend articolati nelle sole giornate di sabato e domenica, salvo la possibilità di svolgere in alcune occasioni una sessione di prove libere il venerdì pomeriggio e con l'eccezione dell'evento di Misano del 16-17-18 luglio. Ma non è tutto, perché è stato introdotto anche un vero e proprio montepremi per ogni appuntamento, che andrà ovviamente ad aggiungersi al

test con una monoposto della World Series by Renault 3.5 che verrà offerto al campione 2010. In base alla somma del punteggio acquisito nelle due gare di ciascun fine settimana, il primo classificato riceverà sei pneumatici, mentre un set di gomme completo andrà al secondo e 100 litri di carburante al terzo. Contemporaneamente è stato istituito anche un premio finale (consistente in un voucher di un viaggio per due persone) per la squadra che alla fine della stagione si sarà imposta nella speciale classifica riservata ai Team.

pieno di sorprese



I team in lista

BVM Minardi Team
C02 Motorsport
Emmebi
Facondini Racing
Jenzer Motorsport
One Racing
Scuderia Pellegrino
Steiner Motorsport
TJemme
Torino Motorsport
Van Amersfoort Racing

Test gratuito ad Alcaniz

“Offriamo 100 km e un set di gomme nuove a ciascun pilota su una pista interessante e impegnativa come quella spagnola”

Emmanuel Esnault

Renault Sport Technologies spinge forte sulla nuova monoposto della categoria 2000. Pur essendovi un ritardo nella consegna delle vetture, dovuto a una ricerca e ottimizzazione della qualità dei ricambi, RST ha deciso di organizzare ben tre giornate gratuite di test con la vettura laboratorio, dall'8 al 10 febbraio, dedicati a piloti non ancora sotto contratto, ma in contatto con promotori e team della F.Renault. Il test è aperto a tutti coloro che intendono partecipare ai vari campionati della serie, Eurocup e tornei nazionali. E' uno sforzo impor-

tante quello della Casa francese che intende far conoscere la vettura ai piloti. Emmanuel Esnault, direttore motorsport, spiega: "Offriamo 100 km e un set di gomme nuove a ciascun pilota su una pista interessante e impegnativa come quella di Alcaniz. La macchina a disposizione sarà quella utilizzata da noi per lo sviluppo. A fornire consigli ai giovani piloti vi sarà il nostro tester, Filipe Albuquerque". Altro dato importante, Renault permetterà alle squadre già in possesso della nuova vettura, di girare liberamente ad Alcaniz senza dover pagare

il noleggio della pista. Esnault conferma: "Stiamo facendo un grande sforzo e sono convinto che, pur vivendo un periodo di difficoltà economica che coinvolge l'intero mondo del motorsport, l'interesse nei confronti della nostra nuova vettura non rimarrà indifferente. Per l'Eurocup abbiamo la certezza di avere più di venti iscrizioni e la cosa importante è che vi saranno nuove squadre. Un segnale che il nuovo regolamento, atto a ridurre i costi, che proibisce ai team di partecipare per intero a due campionati, si è rivelato vincente".



Un Express senza freni



Grande prova di Max Papis che torna sul podio della maratona della Florida conquistando un meritato secondo posto





*La Riley-Porsche vincitrice di
Barbosa/Borcheller/Dalziel/Rockenfeller*

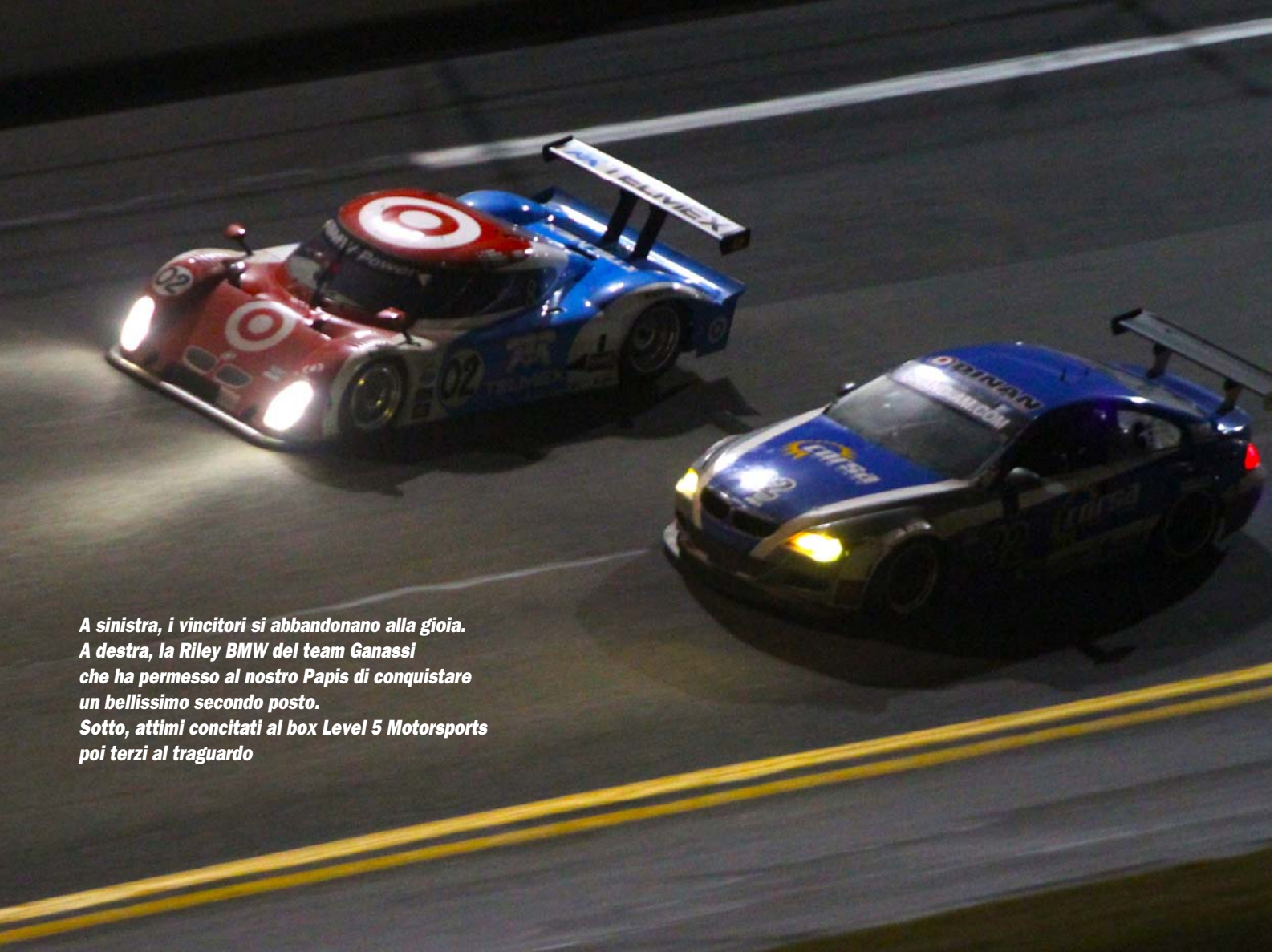


Marco Cortesi

Un italiano sul podio della 24 Ore di Daytona. E' Max Papis che con la Riley-BMW del team Ganassi, divisa con Scott Pruett, Memo Rojas e Justin Wilson, è stato grande protagonista della prima tappa del campionato Grand Am. Pronto a riprendere il cammino iniziato in Nascar, Papis si è concesso al team che già aveva portato al successo nel campionato 2004 insieme a Pruett, veterano e leder indiscusso della pattuglia. Per l'italiano, le ultime ore sono state estremamente intense. Fatta selezione alla Mad Max durante gli stint notturni, Papis ha visto sfuggire una vittoria più probabile che possibile. Nonostante la parata di stelle, gli uomini di casa Ganassi sono caduti a meno due ore dal termine, per un misto di un eccesso di prudenza e un incredibile problema di comunicazione. In cerca del terzo Rolex, Papis tornerà in pista sull'ovale della Florida tra due settimane, nella 51esima edizione della 500 Miglia Nascar. Il successo è invece finito nelle mani di Joao Barbosa, Terry Borcheller, Mike Rockenfeller e Ryan Dalziel, del team Action Express. La squadra, formatasi solo durante l'inverno, ha portato al successo

per la prima volta il motore Porsche V8 Cayenne battendo al debutto l'armata Ganassi. Soddisfazione enorme per i vincitori e per il team manager Bob Johnson che, appiedato dal team Brumos a causa della riduzione dell'impegno in Grand Am, si è messo in proprio senza esitazioni, accogliendo i membri dello staff rimasti senza lavoro. Un successo ottenuto grazie alla solidità di squadra, indipendentemente dai guai tecnici occorsi durante l'intera corsa. Nessuna uscita di pista, un passo da orologio svizzero e nessun errore strategico. Questa la ricetta del successo. Contro la costanza mostrata dai leader c'è stato davvero poco da fare, anche se i secondi classificati hanno da recriminare per un eccesso di prudenza nelle ultime fasi, quando Wilson ha portato la Riley-BMW della squadra ai box per una vibrazione sospetta rivelata poi inesistente. In terza posizione ha chiuso la prima delle vetture del Level 5 Motorsports con Bouchut, Hunter-Reay, Luhr e Westbrook affiancati al patron Scott Tucker. Un dream team che avrebbe potuto fare molto di più, non fosse stato per un incredibile problema alle cinture di sicurezza costato tempo prezioso ad ogni cambio pilota. A chiudere la top-5, la Lola-Ford di

casa Krohn, staccata di oltre 20 giri ma in grado di vedere il traguardo con passo regolare, e la prima delle delle vetture Shank, rallentata da problemi tecnici e contatti. Al sesto posto ha terminato la Dallara-Ford del SunTrust Racing, divisa da Angelelli, Lamy, Wayne Taylor e Ricky Taylor, di cui parliamo a parte. Molti gli equipaggi delusi dagli eventi, nonostante una competitività globale di livello eccezionale. In casa Shank si è chiusa con la rottura del motore un'ottima gara di Allmendinger, Frisselle, Patterson e Valiante, mentre è stato un disastroso finale di settimana quello del team Stallings, dopo la miracolosa riparazione del dopo-qualifica. Problemi alla trasmissione prima e la rottura del motore poi, hanno portato i campioni in carica a chiudere ventunesimi assoluti (sebbene comunque ottavi di classe). La rottura del motore ha costretto al ritiro anche il secondo equipaggio Level 5, che comprendeva, insieme a Tucker e Bouchut, Emmanuel Collard, Sascha Maassen e Sebastien Bourdais. Fuori dalla top-20, dopo essere stata fermata per due ore dalla rottura del cambio, la seconda Dallara-Ford, schierata per Memo Gidley, Fabrizio Gollin, Brad Jaeger e Derek Johnston dal team Doran. Ovviamente, fa



A sinistra, i vincitori si abbandonano alla gioia. A destra, la Riley BMW del team Ganassi che ha permesso al nostro Papis di conquistare un bellissimo secondo posto. Sotto, attimi concitati al box Level 5 Motorsports poi terzi al traguardo



malissimo il ritiro del team Brumos, che ha salutato la corsa vedendo nel contempo la vittoria degli ex-colleghi; proprio al volante della Riley-Porsche numero 59 si è chiusa tuttavia nel migliore dei modi la carriera di Hurley Haywood, cinque volte vincitore della classica di inizio anno e costantemente tra i migliori in pista nonostante i 61 anni di età.

Tra le gran turismo, è tornata al successo dopo il rocambolesco incidente del 2009 il team SpeedSource, con la Mazda RX-8 su telaio Riley di nuovo al top. Come nel caso dei vincitori assoluti, le performance della vettura sono state solo una parte del successo. Sylvain Tremblay, David Haskell, Nick Ham e Jonathan Bomarito hanno evitato guai nelle prime fasi sul bagnato, riparato i guai meccanici delle prime ore, e atteso gli eventi con pazienza. Decisivi, la rottura del cambio sulla Chevy Camaro di Liddell, Davis e Magnussen, oltre che l'incredibile disavventura di Bobby Labonte, rimasto senza benzina con la Porsche 997 divisa con Romain Dumas, Timo Bernhard, Tim George Jr e Spencer Pumpelly. Anche in questo caso, si registra un addio, quello di Nick Ham, andato a passare il testimone al promettente Jonathan Bomarito.



La pole non basta ad Angelelli

Non è andata come sperava. Max Angelelli, la Dallara e il team Suntrust si aspettavano ben altro che un sesto posto. Partito in pole dopo aver dominato test e prove nel pre-gara, Angelelli ha evitato di strafare nelle insidiosissime fasi iniziali. Con la maturità del leader, ha atteso il momento giusto per andare all'attacco. Sfortunatamente, il team SunTrust, che partiva con l'incognita del giovanissimo Ricky Taylor, è caduto al tramonto per un errore in uscita dai box da

parte dell'esperto Pedro Lamy, causato in parte da una pit-lane estremamente scivolosa, specie con gomme nuove. Risolto senza grosse perdite di tempo un problema con un'antenna radio nelle fasi iniziali, il resto nella nottata si è rivelato un calvario. Il sesto posto non soddisfa, ma in ottica di campionato è di buon valore considerando il secondo posto dei più pericolosi rivali Pruett-Rojas.

Tra coloro che si sono alternati al coman-

do, anche l'equipaggio di Fabrizio Gollin, terzo e ultimo degli italiani a partecipare alla 24 Ore nella categoria dei Daytona Prototype. La Dallara gestita dal team Doran, ottima con il bagnato, ha progressivamente pagato l'asciugamento dell'asfalto, prima che la gara del veneto fosse virtualmente chiusa da un problema meccanico. Per Gollin ci potrebbero essere nuove chance, in occasione delle gare lunghe del 2010.

L'ordine di arrivo domenica 31 gennaio 2010

- 1 - Barbosa/Borcheller/Dalziel/Rockenfeller (Riley-Porsche) - Action Express
755 giri 24h01'09"40
- 2 - Papis/Pruett/Rojas/Wilson (Riley-BMW) - Ganassi - 52"303
- 3 - Bouchut/Hunter-Reay/Luhr/Tucker/Westbrook (Riley-BMW) - Level5 - 4 giri
- 4 - Braun/Jonsson/Krohn/Zonta (Lola-Ford) - Krohn - 20 giri
- 5 - Frisselle/Negri/Pew/Wilkins (Riley-Ford) - Shank - 29 giri
- 6 - Angelelli/Lamy/Taylor/Taylor (Dallara-Ford) - SunTrust - 44 giri
- 7 - Allmendinger/Frisselle/Patterson/Valiante (Riley-Ford) - Shank - 48 giri
- 8 - Bomarito/Ham/Haskell/Tremblay (Mazda RX-8) - SpeedSource - 48 giri
- 9 - Bergmeister/Long/Neiman/van Overbeek (Porsche 997) - TRG - 52 giri
- 10 - Ballou/Collins/Flanagan/Henzler/Lally (Porsche 997) - TRG - 64 giri
- 11 - Davis/Liddell/Magnussen (Camaro GT.R) - Stevenson - 72 giri
- 12 - Bleekemolen/Lietz/Potter/Stanton (Porsche 997) - Magnus - 72 giri
- 13 - Dempsey/Espenlaub/Foster/Maxwell (Mazda RX-8) - Dempsey - 73 giri
- 14 - Nonnamaker/Nonnamaker/Nonnamaker/Sahlen (Mazda RX-8) - Sahlen - 73 giri
- 15 - Auberlen/Dalla Lana/Hand/Said (BMW M6 Riley) - Turner - 80 giri
- 16 - Bernhard/Dumas/George Jr/Labonte/Pumpelly (Porsche 997) - TRG - 87 giri
- 17 - Bell/Borkowski/Refenning/Schaldach (Camaro GT.R) - Stevenson - 94 giri
- 18 - Finlay/Hyatt/Merrill/Westphal (BMW M6) - Corsa - 98 giri
- 19 - Baldwin/Burtin/Farnbacher/Pagerey/Ragginger (Porsche 997) - Alex Job - 99 giri
- 20 - Bentley/McIntosh/Nierop/O'Young (Porsche 997) - Bullet - 123 giri
- 21 - Fogarty/Gurney/Johnson/Vasser (Riley-Chevrolet) - Stallings - 125 giri
- 22 - Gue/Keen/Kitch Jr/Lacey (Mazda RX-8) - Dempsey - 135 giri
- 23 - Bouchut/Bourdais/Collard/Maassen/Tucker (Riley-BMW) - Level5 - 136 giri
- 24 - Gidley/Gollin/Jaeger/Johnston (Dallara-Ford) - Doran - 143 giri
- 25 - Friedman/Gatlin/Graeff/Thomas/Yarab Jr. (Porsche 997) - Autometrics - 144 giri
- 26 - Donohue/Haywood/Law/Leitzinger/Matos (Riley-Porsche) - Brumos - 173 giri
- 27 - Forest/James/Lester/von Moltke (Riley-BMW) - Starworks - 206 giri
- 28 - Assentato/Lazzaro/Longhi/Segal (Mazda RX-8) - SpeedSource - 267 giri
- 29 - Baker/Cosmo/Mowlem/Papadopoulos/Willsey (Porsche 997) - Orbit - 311 giri
- 30 - Hines/Ludwig/Miller/Roush (Porsche 997) - Miller-Barrett - 344 giri
- 31 - Doyle/Ledoux/Quinlan/Sheehan/Watkins (Porsche 997) - TRG - 369 giri
- 32 - Garcia/Manning/Menard/Rice (Coyote-Porsche) - Spirit Of Daytona - 409 giri
- 33 - Brown/Dean/Richard/Thomas/Villeneuve (Porsche 997) - TRG - 420 giri
- 34 - Beyer/Cameron/Kapudija/Lueders/Wagner (Crawford-Chevy) - Beyer - 436 giri
- 35 - Breslin/Breslin/Romagnoli/Romanini/Vinkemulder (Corvette C6) - P1 - 439 giri
- 36 - Lapierre/Menten/Paltala/Slingerland (Porsche 997) - Connolly - 479 giri
- 37 - Dixon/Franchitti/McMurray/Montoya (Riley-BMW) - Ganassi - 506 giri
- 38 - Edwards/Jones/McCutchen/Reese/Russell (Corvette C6) - Goldstone - 554 giri
- 39 - Briody/Lassally/Rosa/Steuer/Trenery (Pontiac GT0.R) - Connolly - 602 giri
- 40 - Collins/Ianetta/Lewis/Zahn (Pontiac GXP.R) - Autohaus - 630 giri
- 41 - Castellano/Michaelian/Michaelian/Safina/Schmidt/Sw'baugh (Ferrari 430) - WM - 643 giri
- 42 - Lowe/Lux/Pace/Sugden/Walker (Porsche 997) - Lowe - 655 giri
- 43 - Bocchino/Buford/Edwards/Lamb/Taylor (Mazda RX-8) - Racers Edge - 686 giri



Sopra, la Dallara del team SunTrust.
Sotto, la Mazda RX-8 prima tra le GT



Cube libre



Nissan Cube



di Marco Marelli

La Cube non è una novità: esiste da dodici anni. In Giappone e negli USA ha riscontrato un più che decoroso successo tanto che a oggi è stata prodotta in oltre un milione di esemplari. Dopo Asia e Nuovo Continente arriva ora anche nel Vecchio, sempre con il suo marchio di fabbrica: le forme a cubo e il vetro posteriore e laterale uniti. Lunga **3,98 metri**, larga **1,69**, come abitabilità non stupisce in quanto porta cinque persone e non sei come la rivoluzionaria Multipla che nell'ingombro esterno è davvero simile. Il bagagliaio varia tra i 283 e i 403 litri. E' disponibile con motore a benzina 1600 o diesel 1500 da 110 CV di origine Renault con filtro antiparticolato. La velocità massima dichiarata è di **175 km/h**; lo scatto da 0 a 100 km/h viene coperto in **11,9** secondi. Con il motore a benzina si potrà avere per 1500 euro un cambio automatico CVT mentre il diesel di serie ha un cambio manuale a sei rapporti. Il prezzo, non contenuto, parte da **19.000 euro**.



Cuore **R**ibelle



Volkswagen Golf R

di Marco Marelli

C'è sempre una R in bella evidenza ma è sparita la scritta 32 che indicava la cilindrata del motore. Ora sotto il cofano c'è infatti un...misero 2 litri che comunque offre **20 cavalli** in più: da 250 a 270! Secondo i dati dichiarati dal costruttore,

i consumi sono più contenuti (**8,5** litri per 100 km nel ciclo combinato, invece di 10,7) e le prestazioni superiori: la velocità massima è sempre autolimitata a 250 km/h, ma la Golf R nello "0-100" impiega solo **5,7 secondi**, 0,8 in meno rispetto alla "vecchia" R32. Come la precedente non ci sono cambiamenti per la catena cinematica: la trazione è sulle quattro ruote con giunto Haldex. Il prezzo? 39 mila euro per la tre porte, con 700 euro in più si ha la cinque. Di serie c'è il cambio manuale a sei marce con 2 mila euro in più il DSG che ha lo stesso numero di rapporti. Oltre alla Golf Volkswagen propone anche la **Scirocco** in versione R ma il motore ha cinque cavalli in meno e la trazione è solo sulle ruote anteriori. Cosa da non trascurare costa molto meno: poco più di 35 mila euro. Per quanto riguarda le prestazioni la Scirocco R nello scatto "0-100" perde per tre decimi, impiega infatti sei secondi contro 5,7.



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
 DTM a Lausitzring
 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
DTM a Oschersleben
Auto GP a Brands Hatch
GT Open a Brands Hatch
F.3 Euro Series a Oschersleben
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
 Clío 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
 DTM a Hockenheim
 F.3 Euro Series a Magny-Cours
 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
 DTM a Shanghai
 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

“Hulkenberg in tre anni verrà a correre a Maranello, e a Michael la voglia di tornare a correre l’ha fatta venire Montezemolo” .

Willi Weber

“Non era facile andare d’accordo con Alonso, con Button è diverso. Conosco lui e suo padre da tempo, ho vinto il campionato britannico di kart utilizzando i suoi motori. Non ho in programma nessuna guerra psicologica con lui”.

Lewis Hamilton

“Temo più Alonso e la Ferrari che Schumacher”.

Lewis Hamilton

“Venendo alla McLaren ho trovato gente affamata di vittorie”

Jenson Button

“Ho voluto cambiare team perché sentivo la necessità di una nuova sfida dopo aver vinto il mondiale, un obiettivo a lungo inseguito e sognato”.

Jenson Button

“Sarà fondamentale la collaborazione con Hamilton, altrimenti ci si può scordare un inglese iridato a fine anno”.

Jenson Button

“E’ il mio terzo debutto!”

Pedro De La Rosa

“Per un momento avevo pensato di dover tornare in Giappone e lavorare nel ristorante di famiglia”.

Kamui Kobayashi

“La vendita del team è stato uno shock, ma dopo i primi colloqui mi è piaciuto l’approccio della nuova proprietà”

Robert Kubica

“I rapporti con la Ferrari resteranno buoni: infatti mi hanno già invitato alle loro tradizionali partite di calcio durante i GP”.

Michael Schumacher