

MAGAZINE



Freccia ROSSA

Formula 1

I primi passi della Ferrari F10 a Valencia hanno fatto intravedere grandi potenzialità. La concorrenza è in affanno, i prossimi test diranno se si tratta di sogni o realtà

Servizi editoriali
per tutte le esigenze

INPAGINA

ON-LINE publishing

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

EDITORIAL services

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

RACING pr service

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

STORIE di sport

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



www.inpagina-bo.com

info@inpagina-bo.it

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

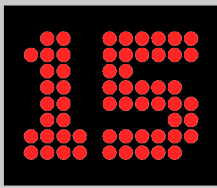
Produzione:
Nicola Desiderio
Marco Marelli

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

THE DREAMING RACE



ESCLUSIVI

STAGE EXCITING FORMULA 3

SOLO PER CHI ACQUISTA ORA **MÉGANE COUPÉ RS**



Scendi subito in pista »





Azzurri

da sballo

Massimo Costa

Beh, non ci possiamo lamentare di questo inizio d'anno. La pole di Max Angelelli nella 24 Ore di Daytona, il secondo posto finale di Max Papis nella medesima maratona americana. L'avvio scioccante della Ferrari nei test collettivi di Valencia e ora le coppe conquistate da Davide Valsecchi e Giacomo Ricci nelle tenebre di Abu Dhabi nella GP2 Asia. Secondo e primo, questo il capolavoro di Valsecchi lo scorso fine settimana, che lo proietta a vette irraggiungibili per i suoi rivali nel mini campionato asiatico. Sono infatti 19 i punti di vantaggio, dopo appena quattro gare disputate, che Davide vanta sul primo degli inseguitori, che poi è il suo compagno di squadra Oliver Turvey. Valsecchi e il team iSport sembrano fatti l'uno per gli altri. Il pilota italiano ce lo aveva confidato fin dal primo test sostenuto per la formazione di Paul Jackson. Tutto gli veniva a meraviglia, i ragazzi lo seguivano a occhi chiusi. Mai prima aveva trovato tanta serenità. Valsecchi sembra poter fare quello che vuole nella GP2 Asia. Che conta poco d'accordo, ma è pur sempre indicativa sullo stato di forma dei piloti. Ed è qui che entra in gioco anche Giacomo Ricci. Il

ragazzo milanese viene chiamato a gettone dal team DPR. Quando la macchina non lo sostiene, Ricci va forte e lo ha fatto vedere a tutti fin dalla qualifica quando è entrato nella top ten col nono tempo. In gara 1 ha compiuto una vera impresa agganciando il quinto posto finale, poi nella corsa sprint ha ottenuto il terzo posto salendo per la prima volta sul podio della GP2 Asia. Da comparsa al podio. Ricci non ha budget, corre grazie ad Andre Herck, proprietario della DPR, che quando non trova un pilota col budget si affida al nostro Giacomo. Un rapporto che dura da diverso tempo. C'è anche un piccolo segreto, sempre tutto azzurro, che si cela dietro alla crescita del team DPR, che ha visto Michael Herck chiudere secondo gara 2. E ce lo spiega proprio Ricci: "I componenti della squadra sono ora tutti italiani, provengono da varie squadre come Coloni o Trident e altro. Non c'è rimasto più nessun inglese della precedente proprietà e devo dire che con il nuovo personale mi trovo alla perfezione, tutto viene a meraviglia e le macchine sono competitive. Dopo iSport c'eravamo noi. Ricordo che secondo le considerazioni di qualche britannico che era in DPR, io ero solo l'ultimo dei pirla..."

Gara 1
Valsecchi 2°
Ricci 5°

Gara 2
Valsecchi 1°
Ricci 3°

Campionato
Valsecchi 35
Turvey 16
Rossi 10

“Ricordo che secondo le considerazioni di qualche britannico che era in DPR, io ero solo l'ultimo dei pirla...”

Giacomo Ricci



L'emiro Turvey

Marco Cortesi

Prima vittoria in GP2 per Oliver Turvey ad Abu Dhabi. Autore di una splendida partenza che l'aveva visto passare il polesitter Charles Pic, il britannico classe 1987 si è difeso dagli attacchi di Davide Valsecchi dopo aver riconquistato la leadership che l'italiano gli aveva strappato al dodicesimo passaggio. Valsecchi, non pago della prima posizione in campionato nonostante dei problemi alle costole, ha tentato in tutti i modi di sopravanzare il compagno, riuscendo anche a prevalere solo per poche centinaia di metri grazie ad un veemente attacco, ma l'inglese ha poi avuto la meglio. Podio al debutto per Jules Bianchi, protagonista di una gara di grande maturità e contraddistinta, quando ce n'è stato bisogno, da lampi di classe, come in occasione del sorpasso ai danni di Javier Villa. Dietro all'iberico ha chiuso Giacomo Ricci, autore del proprio miglior risultato in carriera, ottenuto con una prestazione maiuscola. Giornata da dimenticare per Luca Filippi. Riuscito a recuperare fino alla quarta posizione dopo i problemi tecnici e la penalizzazione della qualifica, e sopravvissuto ad un forte contatto con Pic, ha chiuso la propria gara al penultimo giro, fermo a bordo pista senza benzina. I restanti piazzamenti a punti sono stati conquistati da Alexander Rossi, Michael Herck e Max Chilton. La lotta per l'ottava piazza, e per la conseguente pole di gara 2, è stata senza esclusione di colpi. Il tedesco, già protagonista di un contatto con Sam Bird, si è toccato con Marcus Ericsson, mentre Giedo Van der Garde è finito contro le protezioni a causa di un errore in frenata nel tentativo di resistere a Rossi. Ancor più deludente la gara del vincitore del primo round 2009-2010 disputato proprio a Yas Marina a novembre. Christian Vietoris è stato infatti costretto al ritiro da un contatto con Plamen Kralev, che procedeva lentamente, dopo avere toccato Edoardo Piscopo in curva 6, costringendolo al ritiro. Fratelli coltelli in casa Coloni. Alberto Valerio si è infatti ritirato per un testacoda al termine di un duello senza esclusione di colpi con Will Bratt, dal quale il britannico era uscito vincitore con... un taglio di variante. Necessaria la safety-car a causa della posizione pericolosissima della sua Dallara. Deludente anche la giornata di Daniel Zampieri. Il campione italiano F.3 ha chiuso la sua corsa fermato da un problema tecnico al re-start da una situazione di safet-car.



*Villa con la Arden
che ha riproposto gli
antichi colori dopo
anni di Red Bull*



Primo successo per Turvey in GP2

L'ordine di arrivo di gara 1 venerdì 5 febbraio 2010

- 1 - Oliver Turvey - iSport - 33 giri 1'04"55"310
- 2 - Davide Valsecchi - iSport - 0"618
- 3 - Jules Bianchi - ART - 2"589
- 4 - Javier Villa - Arden - 7"372
- 5 - Giacomo Ricci - DPR - 10"559
- 6 - Alexander Rossi - Meritus - 13"718
- 7 - Michael Herck - DPR - 19"800
- 8 - Max Chilton - Ocean - 24"395
- 9 - Sergio Perez - Addax - 26"285
- 10 - Josef Kral - Super Nova - 27"457
- 11 - Charles Pic - Arden - 33"726
- 12 - Will Bratt - Coloni - 2'02"5 - 34"300
- 13 - Vlainir Arabadzhiev - Rapax - 65"390
- 14 - Luca Filippi - Meritus - 1 giro
- 15 - Alberto Valerio - Coloni - 1 giro
- 16 - Plamen Kralev - Trident - 1 giro

Giro più veloce: Vladimir Arabadzhiev - 1'51"872

Ritirati

- 30° giro - Marcus Ericsson
- 28° giro - Fabio Leimer
- 26° giro - Giedo Van Der Garde
- 24° giro - Daniel Zampieri
- 10° giro - Dani Clos
- 8° giro - Christian Vietoris
- 5° giro - Sam Bird
- 1° giro - Edoardo Piscopo



Jules Bianchi a podio



Una doppietta spettacolare per iSport che sembra su un altro pianeta. Grande debutto di Bianchi in GP2. Spettacolare rimonta dal fondo schieramento di Rossi.



Vietoris alla prima staccata dopo il via tenta di infilarsi in uno spazio esiguo. Vi riesce, ma deve poi appoggiarsi a Bird spedendolo fuori pista e coinvolgendo altre tre vetture. Van der Garde frena sul cordolo come un pivello e va sbattere. Perez sorpassa con bandiera gialla come niente fosse. Meritus prima si ritrova con Rossi squalificato in qualifica per irregolarità tecnica, poi fa rimanere Filippi senza benzina in gara. Pic non può ritrovarsi meritatamente in pole e poi sprecare tutto.

Valsecchi che forza!



Marco Cortesi

Davide Valsecchi si prepara ad un finale di stagione relativamente tranquillo in GP2 Asia Series. Il pilota di Erba ha approfittato dei varchi lasciati sullo schieramento da Jules Bianchi e Javier Villa, installandosi al terzo posto e recuperato con tranquillità su Giacomo Ricci e Michael Herck, che occupavano le prime due posizioni, con due attacchi messi in pratica con freddezza al termine di una lunga sequenza di giri veloci. Estremamente positiva la trasferta del team DPR, che chiude la giornata con un doppio piazzamento a podio, su livelli che erano lontani da diverse stagioni, e per Ricci, che

spera in una stagione completa nella Main Series. Quarto ha concluso Sergio Perez, riuscito a riscattare l'errore (sorpasso con bandiere gialle) che gli era costato venticinque secondi di penalizzazione in gara 1, davanti ad Oliver Turvey. Autore di una partenza opaca, ha conquistato con fatica un piazzamento a punti, pagando la minore esperienza rispetto al compagno. Ad impressionare, dopo il podio in gara 1, è stato Jules Bianchi. Partito dalla pit-lane, il francese si è lanciato all'inseguimento, guidando con aggressività e completando una lunga serie di sorpassi di qualità senza il minimo problema. Arrivato sul traguardo al settimo posto, ha rischiato di insi-

diare Max Chilton, dopo essersi liberato con una facilità sorprendente del polesitter del weekend Charles Pic. Solo nono ha concluso Alexander Rossi, autore di una buona prova, ma vittima di un netto calo prestazionale nella seconda parte di corsa. Il giovane statunitense è riuscito a precedere Vladimir Arabadzhev, che ha chiuso la top-10. Difficoltà per il resto della pattuglia italiana, con Daniel Zampieri, Edoardo Piscopo e Luca Filippi andati a chiudere tra la quindicesima e la diciottesima posizione. Leader nelle libere, il piemontese si è ancora una volta trovato vittima delle circostanze, colpito al primo giro da Josef Kral, a sua volta toccato da Perez.





Sopra, Valsecchi festeggia un successo che lo fa volare in campionato. Sotto, Giacomo Ricci buon terzo per la gioia del team DPR (a destra)



L'ordine di arrivo di gara 2 sabato 6 febbraio 2010

- 1 - Davide Valsecchi - iSport - 21 giri 41'00"566
- 2 - Michael Herck - DPR - 1"969
- 3 - Giacomo Ricci - DPR - 4"227
- 4 - Sergio Perez - Addax - 11"618.
- 5 - Oliver Turvey - iSport - 12"235
- 6 - Max Chilton - Ocean - 19"619
- 7 - Jules Bianchi - ART - 20"018
- 8 - Charles Pic - Arden - 20"686
- 9 - Alexandre Rossi - Meritus - 26"380.
- 10 - Vlaimir Arabadzhiev - Rapax - 27"038
- 11 - Javier Villa - Arden - 27"400
- 12 - Marcus Ericsson - Super Nova - 28"307
- 13 - Dani Clos - Trident - 29"574
- 14 - Christian Vietoris - Dams - 30"993
- 15 - Daniel Zampieri - Rapax - 31"691
- 16 - Edoardo Piscopo - Dams - 32"213
- 17 - Luca Filippi - Meritus - 34"854
- 18 - Alberto Valerio - Coloni - 39"649
- 19 - Giedo Van Der Garde - Addax - 63"697
- 20 - Plamen Kralev - Trident - 67"219

Giro più veloce: Davide Valsecchi 1'52"061

Ritirati

- 19° giro - Will Bratt
- 17° giro - Fabio Leimer
- 1° giro - Josef Kral
- 1° giro - Sam Bird

Il campionato

1.Valsecchi 35; 2.Turvey 16; 3.Rossi 10; 4.Vietoris 9; 5.Filippi, Kral, Ricci 8; 8.Herck 7; 9.Bianchi, Jakes 6.



Bianchi, dalla corsia box a settimo. Valsecchi e Ricci, orgoglio italiano ad Abu Dhabi. Herck, al primo podio e tutta la DPR che è stata seconda sola alla iSport. Perez che ha riscattato la sciocchezza di gara 1.



Turvey, brillante in gara 1, nella seconda corsa non è riuscito a stupire disputando una gara al di sotto delle sue possibilità. Rossi questa volta non ha convinto, mentre ci si chiede come sia possibile che Villa dopo anni e anni di GP2 riesca ancora a stallare in partenza.

Freccia ROSSA

Massimo Costa

Se una vettura da corsa, fin dai primi chilometri, si rivela competitiva, il segnale che si è lavorato bene in fase di progettazione e che nel prosieguo della stagione si potrà recitare un ruolo da protagonisti è pressoché certo. La storia della F.1 lo insegna. Al contrario, chi parte con qualche perplessità, chi arranca fin dal primo giorno, almeno nei GP iniziali fatterà a tenere il passo dei migliori. I test di Valencia hanno presentato sette dei tredici team iscritti al mondiale, e pur con tutte le attenzioni e gli avvisi della vigilia riguardo le possibili differenze tra i vari carichi di carburante (quasi a voler buttare un velo di petali su qualche eventuale prestigiosa brutta figura), una prima traccia dei valori in campo la si è capita. Anche perché non si è mai visto un team di F.1 fregarsene di finire in fondo a una classifica. Tutti alla fine hanno cercato la miglior prestazione con poca benzina a bordo. La Ferrari è usci-

ta vincitrice da Valencia. Ha primeggiato in tutte le sei sessioni che si sono svolte, prima con Felipe Massa poi con Fernando Alonso. La F10 è stata l'unica vettura a scendere sotto il tempo dell'1'12" con entrambi i piloti. In totale sono stati percorsi 1400 chilometri e di problemi non se n'è vista l'ombra. Il programma di lavoro, aerodinamico, gomme, carichi di benzina, è stato completamente rispettato. La F10 è parsa anche la migliore in quanto a comportamento nei cambi di direzione. La Ferrari potrà così andare a Jerez dal 10 al 13 febbraio con una certa serenità e iniziare gli sviluppi necessari. La sorpresa è arrivata dalla Sauber e dai suoi piloti Pedro De La Rosa e Kamui Kobayashi, molto veloci. La base di partenza della C29 è eccellente, il problema è che il team svizzero non avrà i soldi per presentare sviluppi continui come i top team. La McLaren ha lavorato senza eccessiva fretta prendendosi il lusso di far compiere i primi lavori al tester Gary Paffett. Poi è toccato agli "ufficiali" e

Lewis Hamilton è andato forte nell'unico giorno in cui ha girato, non si può dire altrettanto per Jenson Button, che ha subito incontrato un problema nell'adattarsi all'abitacolo. Anche Nico Rosberg, con la Mercedes, faticava a vedere i punti di riferimento della pista perché posizionato troppo in basso. Nel confronto con Michael Schumacher, il giovane tedesco ne è uscito battuto. Ma la Mercedes e il sette volte campione del mondo per ora non fanno paura. La vettura di Ross Brawn è a 1" netto dalla Ferrari. Schumacher, che di solito non si sbilancia mai, è arrivato a dire che le prime gare saranno dure per loro. Ha faticato la Renault, ma alla fine ha raggiunto tempi importanti con Robert Kubica. Dopo un avvio difficile, la nuova Toro Rosso con Jaime Alguersuari ha tenuto il passo della Mercedes. L'unica nota negativa è sembrata arrivare dalla Williams che portava al debutto l'inedito motore Cosworth. A Jerez, si aggiungeranno Red Bull, Virgin e Force India.



I migliori tempi dei tre giorni

- 1 - Fernando Alonso – Ferrari F10 - 1'11"470 – 127 giri
- 2 - Felipe Massa – Ferrari F10 – 1'11"722 – 226 giri
- 3 - Kamui Kobayashi – Sauber C29-Ferrari – 1'12"056 – 96
- 4 - Pedro De La Rosa – Sauber C29-Ferrari – 1'12"094 – 154
- 5 - Lewis Hamilton – McLaren MP4/25-Mercedes – 1'12"256 – 108
- 6 - Robert Kubica – Renault R30 – 1'12"426 – 188
- 7 - Michael Schumacher – Mercedes MGP W01 – 1'12"438 – 122
- 8 - Jaime Alguersuari – Toro Rosso STR5-Ferrari – 1'12"576 – 97
- 9 - Nico Rosberg – Mercedes MGP W01 – 1'12"899 – 158
- 10 - Jenson Button – McLaren MP4/25-Mercedes – 1'12"951 – 82
- 11 - Vitaly Petrov – Renault R30 – 1'13"097 – 75
- 12 - Rubens Barrichello – Williams FW32-Cosworth – 1'13"377 – 177
- 13 - Nico Hulkenberg – Williams FW32-Cosworth – 1'13"669 – 126
- 14 - Sebastien Buemi – Toro Rosso STR5-Ferrari – 1'13"823 – 125
- 15 - Gary Paffett – McLaren MP4/25-Mercedes – 1'13"846 – 86



Fernando Alonso

(Ferrari F10) - 1'11"470 - 127 giri

Sono arrivati in 36.000, nel terzo giorno dei test di Valencia, per non perdersi la "prima" di Fernando Alonso sulla Ferrari F10. Un pubblico da grandi occasioni. E lo spagnolo non li ha delusi percorrendo 127 giri privi di problemi tecnici e realizzando il migliore tempo assoluto. Alonso si è subito trovato a suo agio sulla F10, già svezzata nei due giorni precedenti da Felipe Massa. Lo spagnolo ha dovuto fare poche regolazioni, per la prima volta ha dialogato con gli ingegneri e seguito direttamente il lavoro dei meccanici in pista con i quali ha dialogato in lingua italiana. E tutto è filato via liscio come l'olio. Un debutto che non può che far sorridere tutti i tifosi della Ferrari e di Alonso.





Felipe Massa

(Ferrari F10) - 1'11"722 - 226 giri

Non c'era da verificare soltanto la bontà della F10 a Valencia. Anche Felipe Massa in un certo senso era sotto esame. Dal terribile sabato del GP di Ungheria di fine luglio, il brasiliano non aveva più affrontato un vero test. Sì d'accordo, qualche giro lo aveva fatto tra Mugello e Fiorano con le vecchie vetture del 2007 e 2008, e proprio a Valencia qualche mese fa si lanciò in pista in occasione della festa Ferrari di fine stagione. Ma quello che lo aspettava nei due giorni spagnoli la scorsa settimana era ben diverso. E Massa ha reagito alla perfezione totalizzando 226 giri, pari a circa 900 chilometri. In pratica, tre GP. Non solo, Massa ha spinto forte senza problemi occupando nei primi quattro turni sempre il primo posto. Solo Alonso è stato più rapido di lui. Felipe è carico, la nuova sfida con il nuovo compagno di squadra lo entusiasma. Ma rimane con i piedi per terra. La F10 non gli ha dato problemi d'accordo, ma la concorrenza è da verificare ancora meglio nei prossimi test di Jerez. Dove ci sarà la nuova Red Bull.





Kamui Kobayashi

(Sauber C29) - 1'12"056 - 96 giri

Ha avuto un solo giorno a disposizione, il secondo, per conoscere la nuova Sauber C29-Ferrari, eppure il piccolo giapponese che all'attivo ha appena due GP di F1, disputati lo scorso anno con la Toyota, ha ancora una volta stupito il paddock. Kamui Kobayashi ha totalizzato il terzo tempo assoluto con una facilità disarmante. La Sauber è nata benissimo, Willy Rampf ha azzeccato il progetto. Per un team con poche risorse economiche (almeno fino ad ora) è fondamentale il non dover pensare a riprogettare e ricostruire mezza macchina. La base c'è. Praticamente nessun problema tecnico ha fermato Kobayashi che ha raccolto ben 96 tornate.





Pedro De La Rosa

(Sauber C29) - 1'12"094 - 154 giri

I 36.000 accorsi il terzo giorno sul circuito intitolato a Ricardo Tormo erano tutti per Fernando Alonso, ma di certo avranno seguito con un occhio particolare anche Pedro De La Rosa. Che in passato non aveva mai provocato particolari battiti di cuore ai fans, ma il suo rientro è stato a dir poco entusiasmante. Finire nella top list a 39 anni suonati, con una Sauber dai pochi mezzi economici, è stata una piccola conquista per De La Rosa. Che non si fa illusioni. Nella sua carriera ne ha viste tante correndo per realtà minori come l'Arrows, per un grande gruppo mal gestito come la Jaguar e per realtà come la McLaren. Per lui tutto quel che arriverà sarà un "regalo" e il bravo tester spagnolo ha subito messo all'opera se stesso nel cercare i punti deboli (pochi al momento) della C29. Cercando paragoni con le migliori McLaren da lui collaudate negli ultimi sette anni.





Lewis Hamilton

(McLaren MP4/25) - 1'12"256 - 108 giri

Dopo i primi giri ha subito capito che non ci sarà da soffrire come nel 2009. La MP4/25 è nata bene. Lewis Hamilton è salito sulla bellissima McLaren il secondo giorno, dopo che 24 ore prima il tester Gary Paffett in 86 giri aveva verificato software e assetti. L'ex campione del mondo non si fa illusioni, ma già il fatto di non avere rimediato tre secondi dai migliori, come accaduto nei primi test del 2009, lo rende sereno. La Ferrari è davanti: a otto decimi quella di Alonso, a cinque quella di Massa. Un distacco importante in F1, ma il calendario propone ancora 12 giornate di sviluppo che potranno modificare le cose. E va sottolineato che Hamilton ha girato solo il secondo giorno. .





Jenson Button

(McLaren MP4/25) - 1'12"574 - 102 giri

Se il buon giorno si vede dal mattino, allora sopra la testa di Jenson Button stazionano già parecchie nuvole. Il debutto con la McLaren non è stato dei migliori. Il campione del mondo, che ha portato al team diretto da Martin Whitmarsh il numero uno, ha faticato non poco a trovare la giusta sistemazione nell'abitacolo. Ha poi perso un sacco di tempo per memorizzare tutti i nuovi comandi. E quando si è lanciato in pista è rimasto a sette decimi da Hamilton benché la MP4/25 fosse al terzo giorno di test. Facendo un impietoso confronto, potremmo dire che anche Alonso ha conosciuto la F10 solo nell'ultima giornata disponibile a Valencia, ma ha segnato il primo tempo... Ma è presto per tirare le somme, diamo a Button il giusto tempo per trovare l'armonia con monoposto e nuovo team.





Robert Kubica

(Renault R30) - 1'12"426 - 188 giri

Si è saputo che la Renault R30 presentata e vista in azione a Valencia sarà presto modificata. In pratica, si trattava di una R29 profondamente aggiornata. Sono quindi attesi nuovi pezzi e modifiche sensibili. Robert Kubica ci ha dato dentro girando il primo e il terzo giorno. L'inizio non era stato molto incoraggiante, lontanissimo dai migliori tanto che il polacco aveva candidamente ammesso che bisognerà lavorare non poco su questa vettura. Poi alla fine, ha tirato fuori dal cilindro un tempo più che discreto che lo pone a un secondo dalla Ferrari di Alonso. L'impressione però è che Kubica ha dovuto faticare parecchio per portare la Renault a quel livello



ULTIMA ORA**Il russo rischia il posto**

Il futuro di Vitaly Petrov nel team Renault è già in forte dubbio. I 15 milioni di euro che doveva garantire alla squadra ora di proprietà per il 75 per cento di Genii Capital non ci sono. Lo rivela Autohebdò dove si specifica che nonostante la manager Oksana Kosachenko abbia fatto visita a circa cinquecento aziende russe, nessuna di queste ha dato risposta affermativa per appoggiare Petrov. Si è quindi mosso il padre del pilota, importante uomo di affari, il quale aveva ricevuto assicurazione dalla banca di San Pietroburgo di poter godere di un prestito di 7,5 milioni di euro. Ma tale banca ha fatto ora marcia indietro e sta rivedendo le modalità della concessione. Petrov dovrebbe consegnare alla proprietà di Renault i 7,5 milioni entro i primi giorni di marzo, poi gli altri 7,5 milioni nel mese di luglio. Ecco quindi che la posizione di Petrov all'interno del team Renault è divenuta assai precaria. Il vice campione della GP2 aveva provato la R30 una sola giornata a Valencia la scorsa settimana.

Vitaly Petrov

(Renault R30) - 1'13"097 - 75 giri

Per il suo debutto in F1 non ci si poteva aspettare di più. Vitaly Petrov alle prese con la Renault R30 si è ben comportato, rimanendo a sette decimi dal compagno Kubica dopo aver girato un solo giorno. Il russo ha coperto 75 giri non commettendo errori e cercando senza strafare il proprio limite. La pista la conosceva e questo l'ha facilitato. .





Michael Schumacher

(Mercedes GP W01) - 1'12"438 - 122 giri

L'entusiasmo per l'accordo di Michael Schumacher con la Mercedes, per il ritorno in F1 del sette volte iridato, per l'impegno nel mondiale in prima persona della Casa tedesca, si è sciolto in fretta davanti al monitor dei tempi. Il risveglio è stato brusco per tutti. Per Schumacher che si è ritrovato settimo nella graduatoria generale dei test valenciani, per Ross Brawn che forse non ha azzeccato il progetto giusto. Sentire dire Schumacher che non è soddisfatto, che sperava di essere più avanti in classifica, che nelle prime gare la Mercedes non sarà in grado di lottare per la vittoria, lascia basiti. Un colpo durissimo all'orgoglio suo e di tutto il team. La MGP W01 non è lontana anni luce dalla Ferrari, il distacco rimediato è di un secondo. Ma Schumacher deve aver sentito che c'è qualcosa che non va ed ha già avvisato che nei prossimi test di Jerez vi saranno parti nuove. Ma se in quel secondo, almeno mezzo fosse dovuto al pilota?





Nico Rosberg

(Mercedes GP W01) - 1'12"899 - 158 giri

Ha avuto l'onore e l'onere di portare al debutto la Mercedes MGP W01, mezza giornata condivisa col Kaiser. Poi, ha avuto un doppio turno tutto per sé il martedì e se l'è cavata bene. Ma nel computo finale dei tempi appare a quattro decimi da Schumacher e addirittura dietro la Toro Rosso. D'accordo, non ci stanchiamo di ripetere che si tratta dei primissimi test, ma la sensazione che Nico Rosberg sia sempre una rosa che non sboccia mai, che non lascia mai il segno quando serve, ci ha accarezzato anche in questa occasione.





Jaime Alguersuari

(Toro Rosso STR5) - 1'12"576 - 97 giri

Una giornata così Jaime Alguersuari l'aveva sempre sognata. Davanti al pubblico di casa, il più piccolo del mondiale F.1 (19 anni) salito sulla nuova Toro Rosso il terzo giorno, ha totalizzato 97 giri e alla fine ha segnato un tempo di tutto rispetto che lo ha collocato tra le due Mercedes. La STR5 sempre essere nata bene. Risolto un problema al cambio che aveva bloccato per un giorno intero Sebastien Buemi, la vettura concepita e nata a Faenza potrebbe essere la sorpresa del 2010.





Sebastien Buemi

(Toro Rosso STR5) - 1'13"823 - 125 giri

Il giovane svizzero si è sobbarcato i primissimi giri della inedita Toro Rosso STR5-Ferrari. Non è stato semplice, i problemi non sono mancati e il buon Buemi non ha potuto spingere a fondo per un paio di giorni. Lo svizzero ha fatto un buon lavoro consegnando ad Alguersuari una vettura competitiva.





Rubens Barrichello

(Williams FW32) - 1'13"377 - 177 giri

La Williams ha portato al debutto il nuovissimo motore Cosworth, marchio che rientra dalla porta principale in F.1. Ma il primo test non è stato soddisfacente. Neanche l'esperienza di Rubens Barrichello ha potuto fare la differenza. Il miglior tempo del brasiliano rimane a due secondi dalla Ferrari di Alonso. Barrichello non ha mancato di stuzzicare il suo ex odiato compagno di squadra dei tempi di Maranello suggerendo a Rosberg di fuggire finché è in tempo.





Nico Hulkenberg

(Williams FW32) - 1'13"669 - 126 giri

Con Petrov, Nico Hulkenberg è stato il secondo debuttante visto a Valencia. Ma in realtà, se il russo non era mai salito prima su una F.1, il tedesco è ormai un "veterano" essendo stato negli ultimi due anni il collaudatore della Williams. Hulkenberg ha potuto girare solo il terzo giorno e si è tenuto a tre decimi da Barrichello.

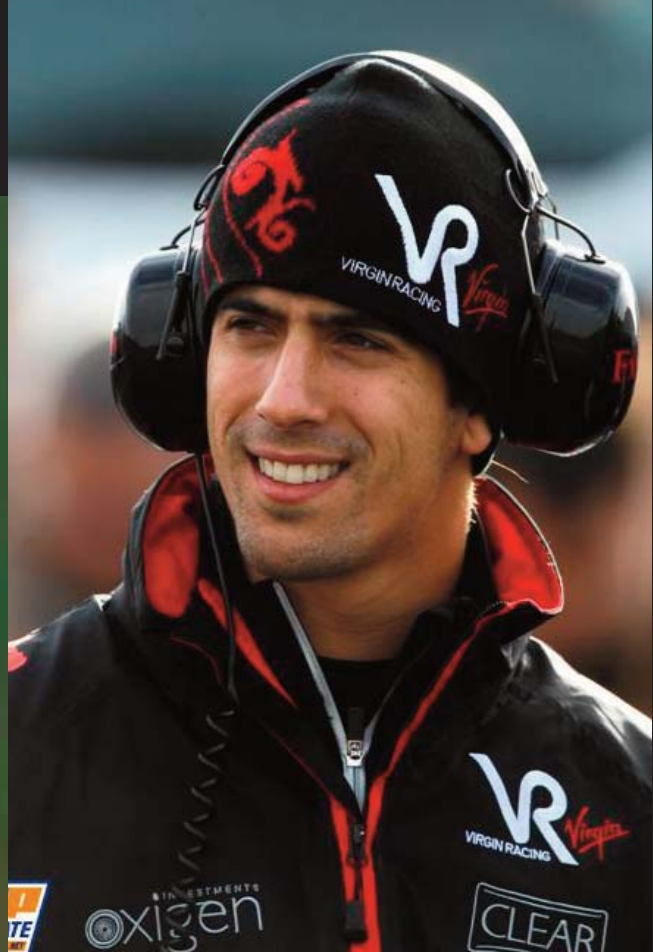




Più Virgin



*Primi giri di pista
per Timo Glock
con la nuova Virgin.
Lucas Di Grassi, a destra,
osserva divertito*



Richard Branson e John Booth hanno già conquistato una piccola vittoria. La loro Virgin è la prima monoposto, tra i nuovi team accettati dalla FIA per il mondiale 2010, ad avere presentato la monoposto. E ad aver già svolto uno shake down di due giorni sul circuito corto di Silverstone permettendo sia a Timo Glock sia a Lucas Di Grassi di percorrere i primi chilometri. La VR01 a motore Cosworth è stata progettata da Nick Wirth interamente al computer risparmiando il costoso utilizzo della galleria del vento. Di colore rosso e nero, la Virgin è una delle più belle vetture viste fino ad ora. Il team diretto da Booth sarà presente ai prossimi test collettivi di Jerez dal 10 al 13 febbraio. L'obiettivo di Branson, apparso sulla scena della F1 lo scorso anno come sponsor della Brawn, è quello di riuscire a rimanere all'interno del budget cap (prima idea della FIA la scorsa primavera, poi cancellata) di 40 milioni di euro. Una impresa certo non facile.

in di così

L'uomo del

Carlo Baffi

E' spuntato all'improvviso nei primi giorni dell'agosto scorso, quando dalla carta stampata e dal web, è rimbalzata la news di una denuncia alla UE contro la FIA. Parliamo di Zoran Stefanovic, magnate serbo, nonché titolare della scuderia Stefan Grand Prix. Uno dei neonati team, aspiranti a far parte della nuova F.1 ed invece bocciato dalla Federazione, accusata poi in sede europea, di aver esercitato pressioni sulla scelta dei motori Cosworth all'atto del bando. Una figura quella di Stefanovic, sconosciuta al grande pubblico dei Gran Premi, ma di sicuro popolare nella penisola balcanica. Da oltre 30 anni, l'ingegnere di Belgrado che fa la spola col Regno Unito, è sul ponte di comando della AMCO Corporation, un'azienda operante nell'Europa dell'Est, nel settore dell'hi-tech. Componentistica di precisione destinata al settore aeronautico, spaziale, alle forniture militari, per arrivare alla costruzione dei generatori eolici. Nella sede di Belgrado, ci si dedica alla ricerca, alla progettazione nonché allo sviluppo ed alla produzione di articoli per le industrie dei metalli e di sistemi atti a sfruttare e creare energia elettrica. La tecnologia AMCO è stata utilizzata per la realizzazione di alcune parti del progetto Ariane 5, il razzo costruito dalla Eads Space Transportation, su autorizzazione dell'agenzia Spaziale Europea. Un'attività che riguarda anche la costruzione dei motori per elicotteri ultraleggeri e alcuni modelli di aerei UAV (Unmanned Aerial Veichle). L'acronimo che indica gli aerei senza pilota e guidati a distanza, utilizzati per addestramento e per il controllo del territorio. Ma la AMCO è presente anche nel settore motoristico sportivo. Oltre ad aver realizzato un primo prototipo serbo di vettura sport, ha prodotto i

cambi impiegati in F.Ford. Un'anima racing, emersa già nel 1997, quando Stefanovic cercò di rilevare la Lola, ma senza fortuna. Ora invece, il nome del team serbo s'è fatto sempre più insistente, in particolare dopo che Stefanovic ha acquisito i progetti 2010 della "defunta" Toyota. Insieme ai tecnici, fino allo scorso anno stipendiati dai giapponesi, c'è anche Mike Coughlan, l'ex ingegnere McLaren coinvolto nella spy-story. I soldi non sono un problema, assicurano dalla Stefan GP, così come le strutture; le gallerie del vento a disposizione sarebbero ben due. Bernie Ecclestone, che non manca certo di fiuto per i quattrini, ha auspicato un prossimo arrivo dei serbi nel Circus. I tanti interrogativi che continuano ad orbitare intorno a Campos e USF1, alimentano sempre più i timori di qualche defezione dell'ultim'ora.

Il'est





LOEB nel

A cura di Guido Rancati

Non c'è niente di nuovo alla luce del sole. Dicevano bene, quei Camaleonti e il mondiale che riparte da qui a qualche giorno sotto (forse) il sole triste e anemico del Varmland ripresenta la stessa sfida di un anno fa e di due anni fa. Sébastien Loeb, campione dei campioni, contro Mikko Hirvonen, quello che l'ha fatto più soffrire fra

i vari che l'hanno sfidato in queste stagioni. Non è inedito, il duello per il titolo iridato. Ma non è un film già visto: il finale resta tutto da scrivere. E potrebbe anche essere diverso.

"Questa volta, il titolo lo vinco io", dice e ridice il Pallido della Ford. Ricorda che il suo obiettivo è scrivere il suo nome nell'albo d'oro della serie iridata prima che l'insaziabile asso francese lasci la scena e

ribadisce di sentirsi pronto a vincere il duello. Parole, certo. Ma pronunciate con convinzione vera, assoluta, totale. Parole che pesano come macigni. Che promettono duelli all'arma bianca. E' freddo, il finlandese. E' determinato. Non molla mai e nel tempo ha dimostrato di potersela giocare anche con il più decorato rallista di tutti i tempi. Non dappertutto, magari non sulle strade catramate, ma dove l'aderen-

Il calendario 2010

10/14 febbraio - Svezia
3/7 marzo - Messico
31 marzo/4 aprile - Giordania
14/18 aprile - Turchia
5/9 maggio - Nuova Zelanda
26/30 maggio - Portogallo
7/10 luglio - Bulgaria
28 luglio/1 agosto - Finlandia
18/22 agosto - Germania
8/12 settembre - Giappone
29 settembre/3 ottobre - Francia
20/24 ottobre - Spagna
10/14 novembre - Gran Bretagna



mirino

*Foto di gruppo
in Place de la Concorde a Parigi
per i protagonisti
del Mondiale Rally*

za è bassa è un iradiddio. L'Extraterrestre della Citroen lo sa e ribatte con un serafico "vedremo". I proclami non fanno parte del suo repertorio. Così ripete che parlare di un settimo titolo non ha molto senso. Non ora, non prima di averlo conquistato. Però è chiaro che se lo scorso autunno ha accettato di continuare l'avventura non è per mettere altri soldi da parte. Insomma: vuole continuare a vincere. E' fatto così. Poi ci sono gli altri. Facce note: quella

sempre sorridente di Petter Solberg che lascia intendere che potrebbe essere la sua ultima stagione agonistica ad alto livello e allora ha un motivo in più per far seguire i fatti alle parole, tante e forse troppe, spese in tempi neppure remoti, quella di Jari-Matti Latvala e quella di Dani Sordo. Che di motivi per battersi - e non sbattere - ne hanno parecchi. Intanto, garantirsi un posto anche nelle stagioni a venire, quando le vuerreci attuali andranno a

spendere gli ultimi spiccioli in garette di secondo o terzo livello. Il finlandese e lo spagnolo non hanno il futuro assicurato. L'ingaggio per il 2011 devono guadagnarcelo sul campo. Rastrellando punti, cercando di mettere un po' di pressione addosso ai rispettivi capitani e tenendo a debita distanza quelli che partono con la voglia e il bisogno di incalzarli. Non c'è niente di nuovo, d'accordo. Ma non sarà un film già visto.

La prima volta di Raikkonen

Iceman cambia vita

“Non avevo mai parlato tanto con i giornalisti...”. Dopo un paio d'ore passate a rispondere a questo e a quello, Kimi Raikkonen confessa divertito all'angelo custode assegnatogli dalla Citroen che non gli era mai capitato di rispondere a tante domande. Ebbene sì: Iceman parla. Con un filo di voce e senza dire cose sconvolgenti, ma parla. Ripete che soltanto un annetto fa, dopo l'Arctic Rally, non pensava ad un impegno a tempo pieno nella serie iridata e osserva che sono state le circostanze a rendere possibile il suo passaggio dalle piste alle strade del mondiale. “La passione per i rally c'è e c'era, ma adesso le cose diventano serie”, ripete un po' a tutti i cronisti che si trova davanti”.

Non lancia sfide, non dice che da qui a qualche tempo se la giocherà con Sébastien

Loeb e Mikko Hirvonen. Forse perché non ha al seguito una corte dei miracoli e nessuno gli dice che potrebbe camminare sulle acque, se solo lo volesse. Chiarisce che il suo primo obiettivo è fraternizzare con la C4 vuerreci e renderla il più “confortevole” possibile. Ricorda di aver bisogno di macinare chilometri in gara: “I test servono, ma a forza di andare avanti e indietro su una base, tutto diventa più facile. In prova speciale, invece, le cose cambiano: dopo avere effettuato solo due passaggi nel corso delle ricognizioni, bisogna improvvisare e per questo ritengo che per me sia fondamentale avere un'auto prevedibile nelle sue reazioni e facile da pilotare. Insomma, confortevole”. Ammette che nella sua stagione, la prima e non necessariamente l'unica nel mondiale, incontrerà diverse dif-

ficoltà. Più di quante ne avesse avuto lo scorso anno con la Punto Super2000: “Nei quattro rally che ho disputato nel 2009, volevo solo divertirmi, ora le cose sono un po' diverse”. Non si nasconde e non nasconde che il problema maggiore che dovrà risolvere è legato a doppio filo alle note: “Sono essenziali e devo abituarli a pilotare con le orecchie e non gli occhi. Non è facile e difatti all'ultimo Finland Rally sono uscito proprio perché per un attimo l'abitudine a guidare a vista aveva ripreso il sopravvento”. Non si pone limiti: “Con cinque gare appena alle spalle, la mia esperienza nei rally è scarsissima e di conseguenza non so neppure io cosa potrò fare. Ne saprò di più dopo aver corso in Svezia: solo allora avrò un'idea del mio valore rispetto agli altri”.

“Le note sono essenziali e devo abituarli a pilotare con le orecchie e non gli occhi. Non è facile e difatti all'ultimo Finland Rally sono uscito proprio perché per un attimo l'abitudine a guidare a vista aveva ripreso il sopravvento”.

Kimi Raikkonen





Il ritorno di Gronholm

La battaglia del guerriero

Finirà, me l'hai detto tu... Eh già, Marcus Gronholm l'aveva detto. Tre anni fa, prima ancora che la stagione finisse, lo Spilungone aveva annunciato che nel 2008 non sarebbe più stato protagonista nella serie iridata. Una decisione sofferta, la sua. Presa per accontentare la moglie e anche Timo Rautianen, suo cognato e complice nelle mille battaglie combattute sulle strade del mondiale. Diceva di averci pensato a lungo e informava che si sarebbe occupato dell'azienda agricola ereditata dal padre e del centro commerciale nel quale aveva investito un po' dei soldi guadagnati correndo. Pareva sincero, forse credeva davvero di adattarsi ad una vita assai meno adrenalinica di quella che aveva condotto per venti e passa anni. Ci ha provato, ma senza tanto successo. Ha scoperto in fretta di non essere fatto per condurre un'esistenza normale. La voglia di tornare a battersi nell'abitacolo di un'auto è stata più forte di ogni altra cosa. E' un guerriero, Marcus. E' nato per battersi. E sarebbe tornato a farlo la passata stagione con l'ultima, sciagurata Impreza vuerreci uscita dalla factory di Banbury. Se i vertici della Fuji Industries non avessero detto stop. Lo fa adesso, con una Focus simile a quella con la quale aveva rincorso senza successo la sua terza corona iridata. Gli appassionati sognano, qualche addetto ai lavori lascia intendere che ridimensionerà Mikko Hirvonen e renderà la vita dura a Sébastien Loeb. Forse lo farà davvero, forse. Forse, a quarantadue anni compiuti si accorgerà che i giorni belli sono passati. Vada come vada, la sua scelta di riprendere servizio va rispettata. Non deve dimostrare niente, ha già dato. Parecchio. Insomma, dall'accorato appello sussurrato da Dino all'intimazione urlata da Caterina Caselli: nessuno mi può giudicare...

La novità

Cambiano i punteggi?

E' sulle strade dei rally che iniziò a farsi un nome nel mondo delle corse. I grandi raid, l'endurance, e la splendida avventura con il Cavallino sono arrivate dopo. Jean Todt non l'ha dimenticato e adesso che è il presidente della Fia dice che rilanciare le corse su strade è una sua priorità. Anche per questo ha formato un gruppo di lavoro – un po' troppo numeroso per essere davvero funzionale – che dovrà cercare soluzioni ai tanti problemi della specialità. Le intenzioni sono certamente buone: riguardo ai risultati, beh, si vedrà. Roma, si sa non è stata creata in un sol giorno...

Per ora, il francese vorrebbe cambiare la scaletta dei punteggi. Per uniformarla alla F.1, si dice. E per premiare maggiormente chi vince.

Idea lodevole, non ci piove. Solo che a Place de Concorde ci hanno pensato un po' tardi, quando il tempo per far approvare il cambiamento dal Consiglio Mondiale in riunione plenaria era inerosabilmente scaduto. Così s'è deciso di ricorrere al televoto: venerdì è partito un fax che i destinatari dovranno compilare e rispedito entro martedì. Quando già Sébastien Loeb, Mikko Hirvonen e gli altri protagonisti dell'ultima sfida iridata con le attuali vuerreci avranno già iniziato le ricognizioni del Rally di Svezia. Particolare non trascurabile: per passare ed entrare subito in vigore, la nuova norma dovrà ricevere l'approvazione di tutti gli iscritti alla serie iridata. E l'okay non è affatto scontato. Malcolm Wilson, dice radio-rally, non è d'accordo. Le trattative continuano serrate, ma le parti restano distanti.



5 DOMANDE A NEIL DUNCANSON

Direttore generale di North One Sport

Il Monte-Carlo con validità WRC e IRC si può fare... anzi, si farà!



- Con le trasmissioni dedicate all'ultimo, Eurosport ha dimostrato che i rally sono telegenici anche in diretta. Raccogliere la sfida è una priorità per la struttura da lei diretta che deve promuovere il mondiale?

“Tutti noi abbiamo seguito con attenzione cosa è stato fatto ed ovviamente continueremo ad impegnarci per aumentare la visibilità del Campionato del Mondo che del resto, nella passata stagione, ha avuto un aumento di contatti del dodici per cento. Detto questo, va osservato che a differenza di Eurosport, noi dobbiamo confrontarci con ben venticinque emittenti televisive distribuite nel mondo intero e se da una parte questo garantisce una copertura globale della serie, dall'altra non facilita il nostro lavoro. Comunque già per il Rally di Svezia abbiamo previsto di trasmettere in diretta l'ultima speciale”.

- Malcolm Wilson e Olivier Quesnel hanno lanciato la proposta di festeggiare il centenario del Rallye Monte-Carlo con una edizione valida sia per il Campionato del Mondo, sia per l'Intercontinental Rally Challenge. Lei cosa ne pensa?

“Da parte nostra siamo favorevoli a un'eventualità del genere e ne abbiamo già parlato con Marcello Lotti che s'è dimostrato altrettanto favorevole. Sì, si può fare e penso che alla fine si farà”.

- La promozione del mondiale passa anche attraverso un calendario ben congegnato. Quante, a suo avviso, potrebbero essere le prove titolate nel prossimo futuro?

“Non più di sedici. Anzi, ritengo che sedici sia il numero ideale”.

- Esaurite o in via di esaurimento le stagioni dell'alternanza, il mondiale tornerà ad essere redatto sulla base della continuità. Con un occhio di riguardo per le grande classiche della specialità?

“Certi rally, per il loro nome e per la loro storia, devono trovare posto nel campionato e così sarà nel 2011. E' presto per fare nomi, ma posso dire che abbiamo già raggiunto l'accordo con gli organizzatori delle prove che ci interessano”.

- Jean Todt ha ribadito che il Campionato del Mondo deve coinvolgere tutti i continenti. Si può ipotizzare un ritorno del Safari nel mondiale?

“Guardiamo all'Africa con interesse, è chiaro. E una volta finiti i prossimi mondiali di calcio in programma in Sudafrica, riallatteremo certi contatti”.

Attesissima la prova di Raikkonen in Svezia alle prese con i big della specialità

S-WRC

Le Fiesta fanno già paura

I federali hanno aperto le porte: sensibili al grido di dolore di chi aveva investito nelle Lancer e nelle Impreza e chiedevano un campionato solo per le berline giapponesi, si sono inventati un terzo mundialito. Riservato, of course, alle Super2000. Con sette gare da scegliere fra le dieci – nell'ordine, Svezia, Messico, Giordania, Nuova Zelanda, Portogallo, Finlandia, Germania, Giappone, Francia e Gran Bretagna - a disposizione. In dieci hanno detto sì e il campionatino si annuncia combattuto. I potenziali protagonisti non mancano: Martin Prokop, Michal Kosciuszko, Janne Tuohino, Bernardo Sousa e Xevi Pons con le Fiesta ormai oggetto non

tanto oscuro del desiderio per moltitudini di piloti; Eyvind Brynildsen, Patrik Sandell (a destra) e, forse, Nasser Al-Attyiah con le Fabia, Albert Llovera con la Punto e Jari Ketomaa che ancora sfoggia la margherita. Non sono tutti giovanissimi, ma sono tutti piuttosto forti. E hanno tanta voglia di conquistarsi uno spazio nel mondiale dei grandi dell'anno che verrà...



P-WRC

Diciassette per un titolo

Undici Lancer, cinque Impreza. Poi c'è Fabio Frisiero che ancora non ha ben chiaro quante gare farà e con quale delle due imponenti nipponiche. In tutto, diciassette piloti a rincorrere il titolo, forse l'ultimo della serie, dedicato alle "derivate dalla serie". Fra loro, anche i cinque del Pirelli Star Driver che sono giovani e pure piuttosto bravi. E insieme al veterano Toshi Arai potrebbero creare parecchi problemi ad Armino Araujo (sopra) che, più per forza che per amore, rimette in gioco il titolo vinto l'anno passato. A completare il quadro, un gruppetto di gentleman-driver con poche speranze di brillare e senza particolari ambizioni. Come, appunto, Frisiero e come Gianluca Linari e Giorgio Bacco, gli italiani. Non c'è da stare allegrissimi, ma gira così...

J-WRC

Neuville nel deserto

Thierry Neuville ci sarà ed è un punto fermo. L'unico, per ora: in crisi da un paio di anni, il mundialito riservato agli Under 28 è ormai entrato in coma irreversibile. Comunque, almeno per questa stagione, lo terranno più o meno artificialmente in vita. Anche alimentandolo artificialmente, nel senso che alla fine i federali faranno in modo di ammettere un paio di ragazzini estoni che non avrebbero l'età per correre. E con loro, i pretendenti alla coroncina dovrebbero arrivare a sette, forse a otto. Per loro, sei gare previste: Turchia, Portogallo, Germania, Spagna, Bulgaria e Francia.



Parte la corrrida USA

*I piloti della NASCAR
già impegnati nelle prime libere
della stagione 2010*



Marco Cortesi

Molti punti forti, ma anche parecchie insidie attendono il mondo NASCAR al via della stagione 2010. Dal punto di vista sportivo, il tema è quello, classico da tre stagioni a questa parte, del Johnson-Hendrick contro tutti. Poche squadre vincenti, con molte vetture, si alterneranno a chi è in cerca di riscatto e a chi dovrà puntare su una sola possibilità. Dal punto di vista tecnico, siamo alle porte di un nuovo cambiamento, con l'introduzione dei motori ad iniezione a partire dal 2011. Ma altre novità potrebbero arrivare presto, per far tornare il prodotto appetibile per i costruttori, ristrutturati di fresco, e per nuove catego-

rie di pubblico. Hendrick Motorsports, Roush Racing, Joe Gibbs Racing e Team Penske sono rispettivamente i team leader degli schieramenti Chevrolet, Ford e Toyota e Dodge. Squadre che, insieme, nel 2009 hanno conquistato la stragrande maggioranza dei successi e dei posti in Chase For The Cup. Per gli altri, una strada in salita. Un nuovo costruttore, extra-statunitense, potrebbe arrivare tra non molto, insieme ad un'estetica più "dolce", più vendibile. Ed una nuova gestione dei propri campioni, per evitare di trovarsi, come nella situazione attuale, con ultratitolati mal digeriti dal pubblico. Modo veloce per perdere un potenziale comunicativo illimitato. ▶

segue a pag 54



Leader in casa Hendrick e di tutta la pattuglia Sprint Cup, Jimmie Johnson si presenterà di nuovo con il capo ingegnere Chad Knaus alla sfida del 2010. Per lui, dominatore delle ultime quattro stagioni, la vittoria più grande sarà entrare nel cuore dei fan, che lo vedono lontano, superiore, sofisticato. Mark Martin, 50 anni, appassionato di fitness e musica rap, cercherà ancora di prendere quel titolo che indubbiamente merita e sente di meritare, insieme ad uno dei gruppi di ingegneri più giovani del circus, capitanato da Alan Gustafson. In fresca attesa del secondo figlio, Jeff Gordon tornerà della partita, dopo avere apparentemente risolto i guai alla schiena che l'avevano tormentato degli anni, mentre Dale Earnhardt Jr affronterà la sua bestia nera. Quell'incredibile attenzione dei mediatica che, ogni volta entrato in pista pesa come un macigno sulle sue spalle. Assieme a loro, lo spin-off di successo messo in atto da Tony Stewart che, acquisito il 50% del team Haas, ha contato su motori, telai e assistenza Hendrick per centrare cinque vittorie nel 2009.

In casa Roush Fenway, team di co-proprietà del magnate del baseball John Henry, occorrerà concentrare le risorse ed aumentare l'efficienza per tornare ai successi dei primi anni 2000. Solo tre le vittorie nel 2010, ad opera di Matt Kenseth, campione di livello indiscusso. Anche per Carl Edwards, vera e propria "macchina da guerra" rimasta a bocca asciutta lo scorso anno, sarà imperativo puntare sempre alla vittoria. Greg Biffle dovrà mostrare di essersi guadagnato il nuovo contratto, così come David Ragan, arrivato in squadra nel 2005 grazie alla vittoria nel reality show "Driver X" e poi rimasto nonostante l'assenza di successi. Non ci sarà più Jamie McMurray, autore di una delle tre vittorie della squadra nel 2009 ma tornato in casa Ganassi in applicazione del tetto di quattro vetture per team. Il dubbio principale? Le performance del pacchetto Ford. L'uso in gara del nuovo motore FR9 è stato più volte posticipato. A Daytona sarà utilizzato solo in prova e nelle gare di qualifica. Non nella 500 Miglia.

Leggenda del Football americano da giocatore prima e allenatore poi, Joe Gibbs ha puntato tutto sui ragazzi. Dopo aver promosso Denny Hamlin dal vivaio in prima squadra, ha messo sotto contratto Kyle Busch, velocissimo, sempre al limite, senza compromessi. Il ventiquattrenne fratello minore del campione Sprint Cup 2004, ha conquistato parecchie vittorie, cadendo però sulla regolarità. Con loro Joey Logano. Strappato a caro prezzo al programma-giovani dei rivali di casa Roush, Logano è diventato il più giovane vincitore nella storia della serie (battendo proprio Busch), e concludendo una bella stagione d'esordio. Gestito bene il divieto di effettuare test, così come la pesante eredità di Tony Stewart, è pronto a mostrare un potenziale che fa già paura. Penske è il solo team rimasto con il marchio Dodge. La casa del gruppo Chrysler ha tagliato il



Kevin Harvick, sopra, conquista il successo nel Bud Shootout. Mark Martin, sotto, ha conquistato la pole position per la Daytona 500



Il calendario 2010



supporto alle squadre, passate in massa ai concorrenti dell'ovale blu. Buona parte delle speranze verranno riposte dal Capitano su Kurt Busch, indiscusso leader capace di conquistare nel 2009 due successi ed il quarto posto finale, primo dei piloti non-Hendrick. Il trentunenne di Las Vegas avrà a che fare con Brad Keselowski arrivato proprio dal team di riferimento della serie. Iruento e a volte senza compromessi, Keselowski ha alle spalle una vittoria e diverse promesse di vendetta. Terzo incomodo, Sam Hornish, ancora alla ricerca di una permanenza fissa o quasi tra i top-10. Richard Childress Racing e Richard Petty Motorsports affrontano un bivio. La squadra motorizzata Chevrolet cercherà di tornare al successo dopo una stagione 2009 deludente, in cui errori tattici e guasti meccanici sono arrivati a mettere in discussione la relazione con Kevin Harvick, uomo di riferimento dai tempi del post-Dale Earnhardt. Di proprietà del patron del Liverpool George Gillett, il team Petty ha abbandonato il marchio Dodge in favore di Ford. In pista Kasey Kahne, idolo del pubblico femminile nonché straordinario talento in forse per il 2011. Con lui Elliott Sadler ed AJ Allmendinger, ammesso che il budget si riveli all'altezza di una formazione a tre pun-

te. All'attacco andrà senza dubbio il Michael Waltrip Racing. L'ex vincitore della Daytona 500 ha compiuto un lavoro encomiabile nel crescere da zero una struttura di alto livello, nonostante gli ostacoli della prima stagione. Ottimo l'acquisto, ad affiancare il concreto David Reutima, di Martin Truex Jr, che ha portato in dote il talentuoso fratello minore Ryan per il junior team della squadra. Anche Juan Pablo Montoya vuole puntare al top. Il colombiano ha trovato la costanza dei migliori, ma la vittoria manca dal 2007, e a zero sono i successi su piste ovali. Con lui un compagno di alto livello ma anche un temibile avversario come Jamie McMurray. Per il team Red Bull, la prima vittoria, ottenuta lo scorso anno con l'ex bambino prodigio Brian Vickers, è stato un buon viatico, che si è contrapposto alle grosse difficoltà di Scott Speed. Tra mancate qualifiche ed incidenti, l'ex pilota Toro Rosso dovrà guardarsi le spalle. Vita dura per i 'piccoli', chiamati ad una lotta spietata per un posto al via. I più fortunati hanno raggiunto accordi per l'acquisizione di un piazzamento in griglia garantito, e di condivisione del know-how in un rapporto diretto con i top-team. Per essere presenti almeno nella top-20 saranno necessari una partnership tecnica e piloti di grande esperienza.

14 Febbraio	Daytona
21 Febbraio	Fontana
28 Febbraio	Las Vegas
7 Marzo	Atlanta
21 Marzo	Bristol
28 Marzo	Martinsville
10 Aprile	Phoenix
18 Aprile	Texas
25 Aprile	Talladega
1 Maggio	Richmond
8 Maggio	Darlington
16 Maggio	Dover
30 Maggio	Charlotte
6 Giugno	Pocono
13 Giugno	Michigan
20 Giugno	Sonoma
27 Giugno	Loudon
3 Luglio	Daytona
10 Luglio	Chicago
25 Luglio	Indianapolis
1 Agosto	Pocono
8 Agosto	Watkins Glen
15 Agosto	Michigan
21 Agosto	Bristol
5 Settembre	Atlanta
11 Settembre	Richmond
19 Settembre	Loudon
26 Settembre	Dover
3 Ottobre	Kansas
10 Ottobre	Fontana
16 Ottobre	Charlotte
24 Ottobre	Martinsville
31 Ottobre	Talladega
7 Novembre	Texas
14 Novembre	Phoenix
21 Novembre	Homestead

Il fenomeno del Bump Drafting

Quando l'interpretazione delle regole causa più incidenti del fenomeno che si voleva regolamentare. E' accaduto per il Bump Drafting, la tattica che regna a Daytona e Talladega. Sulle due piste più veloci del mondo, le medie restano altissime nonostante le potenze delle vetture siano "tagliate" da restrittori. Il risultato sono situazioni in cui diverse file di vetture rimangono costantemente affiancate ed incollate l'una all'altra: il margine d'errore non esiste. Grazie alla scia, le vetture che seguono si appoggiano a quelle che precedono, con uno slancio reciproco che spesso si rivela decisivo. Aboliti i regolamenti, tutto tornerà nelle mani dei piloti. A Daytona debutterà sulle Car Of Tomorrow un nuovo spoiler, piazzato al posto dell'alettone precedente, che toglierà carico ma anche turbolenze alle vetture in scia. Il successo in gara, sarà come spesso accade anche questione di fortuna. Imperativo, trovarsi lontani dai "big one" i maxi-incidenti che spesso caratterizzano le prove sui superspeedway.

*Secondo botto in una settimana per Kurt Busch,
già finito a muro nelle libere del Bud Shootout*





*Danica Patrick a colloquio
col crew-chef Tony Eury*

Patrick e Piquet **debutto con toccata**

Prova complessivamente positiva quella di Danica Patrick a Daytona. Al debutto in stock-car dopo i test collettivi di gennaio, la Patrick ha concluso al sesto posto dopo aver recuperato da una toccata subita da parte di Nelson Piquet Jr. Sostituite le gomme spiatte nel testacoda, è rientrata in pista a pieni giri, arrivando ad occupare la quarta piazza prima di finire fuori linea nel finale, perdendo due posizioni e battendo in volata l'ex crossista Ricky Carmichael. La gara è stata vinta da Bobby Gerhart (51 anni), seguito da Mark Thompson (58) e dai tre migliori giovani della serata, John Wes Townley, James Buescher e Patrick Sheltra, che hanno chiuso la top-5. Le prime fasi sono state caratterizzate da un violento incidente che ha spedito sette piloti (tutti fortunatamente illesi) al centro medico dell'autodromo, inclusa Milka Duno, incolpevole protagonista. La gara di Piquet è finita poco dopo il contatto con la Patrick a causa di una toccata con Chase Mattioli. In seguito ai risultati convincenti del debutto, la Patrick ha deciso di prendere il via della gara di Nationwide Series di sabato.



Impegno raddoppiato

Marco Cortesi

Nuova stagione, nuovi obiettivi da centrare per Max Papis nel 2010 in Sprint Cup Series. Dopo un anno di acclimatamento, messo in risalto da delle brillanti performance, specialmente in qualifica, Max affronterà uno step ulteriore. Grazie ad una collaborazione più stretta con il Michael Waltrip Racing, squadra più in crescita della serie, e all'esperienza accumulata tornando nuovamente sui tracciati affrontati per la prima volta nel 2009, il Germain Racing tenterà di puntare, oltre che alla sola qualifica, a distinguersi anche in gara. Cosa difficilissima quando le prove libere sono spese per la quasi totalità in preparazione del giro secco, ed ancora più complicata in caso le condizioni atmosferiche si rivelino variabili all'interno del weekend. La scelta di includere nel calendario i tracciati con due date all'interno dell'anno sarà d'aiuto, per avere di volta in volta un'ulteriore verifica del lavoro fatto. Con Papis ci sarà Robert "Bootie" Barker, crew chief espertissimo e dalla lunga militanza in casa Waltrip, Haas e Hendrick, a formare una squadra di gran qualità. I due highlight della stagione saranno le gare su stradali a Sonoma e Watkins Glen, dove lo scorso anno era arrivato il primo piazzamento in top-10.

Vettura: Toyota Camry

Sponsor: GEICO

Team: Germain Racing

Partnership: Michael Waltrip Racing

Crew Chief: Robert "Bootie" Barker

Il calendario 2010 di Max Papis

14/02/10 - Daytona
21/02/10 - Fontana
28/02/10 - Las Vegas
07/03/10 - Atlanta
18/04/10 - Texas
25/04/10 - Talladega
08/05/10 - Darlington
22/05/10 - Charlotte (Sprint Showdown)
30/05/10 - Charlotte
06/06/10 - Pocono
20/06/10 - Sonoma
25/07/10 - Indianapolis
01/08/10 - Pocono
08/08/10 - Watkins Glen
15/08/10 - Michigan
05/09/10 - Atlanta
03/10/10 - Kansas
10/10/10 - Fontana
16/10/10 - Charlotte
31/10/10 - Talladega

Largo ai cadetti

Alfredo Filippone

Tra meno di un mese, la Le Mans Series scenderà in pista al Ricard per il consueto test collettivo dei primi di marzo, tradizionale avvio della stagione. Quest'anno la pista francese ospiterà anche la prima gara della stagione, non appena i protagonisti saranno tornati dalla non meno tradizionale trasferta di Sebring. Patrick Peter, l'organizzatore della LMS, può tirare un sospiro di sollievo: anche quest'anno, il suo campionato ha fatto il pieno. Sono ben 44 le vetture iscritte nel 2010, anche se la fisionomia della categoria regina, la LMP1, appare molto più modesta del solito. Ma LMP2 e LMGT2 bilanceranno il conto...

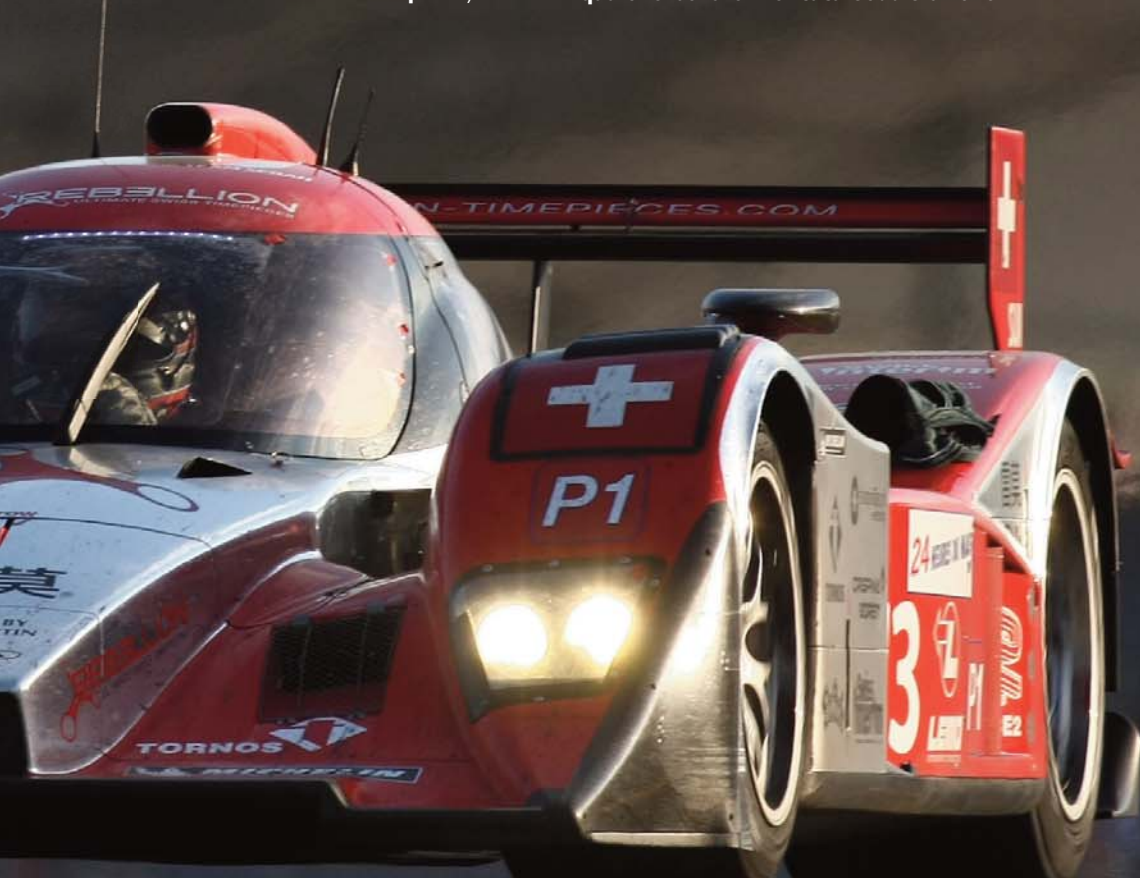


LMP1

Undici iscritti e otto vetture diverse: il cartellone promette bene, ma a guardare bene, il piatto è certamente meno invitante degli scorsi anni. Niente Peugeot ufficiali, a mezzo servizio le Audi ufficiali, e sparite le Pescarolo e le Lola Aston di Charouz. Sarà una stagione un po' particolare, che vivrà momenti algidi soltanto in quelle rare occasioni in cui le vere protagoniste della categoria scenderanno in lizza allo stesso tempo. Ovvero a Spa, banco-prova generale prima della 24 Ore di Le Mans: l'unico scontro Peugeot-Audi in LMS avverrà nelle Ardenne a maggio. Per il resto, l'Audi Sport Team Joest risulta ufficialmente iscritto alla serie per motivi burocratici, ma farà solo tre delle cinque gare. Oltre a Spa, Silverstone (perché inserita come prova della Coppa Intercontinentale) e, come dall'annuncio fatto la settimana scorsa, Paul Ricard, la cui inusuale durata (8 ore) la rende interessante come test in vista della 24 Ore. Il campionato, invece, dovrà vivere sul duello della Peugeot (comunque in versione 2010) prestata all'Oreca e le nuove Lola svizzere del neo-team Rebellion (ma bisognerà verificare l'affidabilità dei motori), che non è proprio una prospettiva da capogiro. A fare da outsider, l'Oreca-AIM ufficiale, la Zytek della famiglia Mansell (la grande novità "umana" dell'anno) e teoricamente la Lola Aston Martin campione, rileva-

Ragues-Mailleux (Lola-Aston Martin) - Signature
Panis-Lapierre (Peugeot 908) - Oreca
Mansell-Mansell-Mansell (Zytek 09S) - Beechdean Mansell
Ayari-TBA (Oreca 01-AIM) - Oreca
TBA-TBA (Audi R15) - Audi Joest
TBA-TBA (Audi R15) - Audi Joest
Prost-Jani (Lola B10/60 Coupé-Rebellion) - Rebellion
Belicchi-Boullion (Lola B10/60 Coupé-Rebellion) - Rebellion
TBA-TBA (Audi R10) - Kolles
TBA-TBA (Audi R10) - Kolles
Gounon-TBA (Lola B10/60 Coupé-Judd) - Del Bello

ta dal team Signature, ma affidata a Ragues-Mailleux, che sono due volenterosi gentleman-driver. Resta l'incognita delle due Audi R10 del team Kolles, che forse quest'anno potrebbero rivelarsi meno trasparenti della stagione scorsa. Un'ultima nota per l'unico pilota italiano dato per certo nella categoria, Andrea Belicchi, che continua l'avventura con gli svizzeri del team Rebellion e dovrebbe poter togliersi qualche bella e meritata soddisfazione.



Spauracchio Acura



Anche quest'anno, la categoria cadetta dovrebbe essere quella più avvincente, per numero di vetture (16), qualità e diversità. Lola, Zytek e Pescarolo, di varia foggia e motorizzazione, costituiscono lo zoccolo duro della classe, che vede come novità di maggior rilievo l'entrata in lizza della Honda, attraverso l'ARX 01 del Team Strakka, che altro non è che l'Acura vittoriosa nell'ALMS. Per alcuni, il team inglese, che schiererà una vettura per Leventis-Watts-Kane, è già da considerare il massimo favorito per il titolo di categoria. Il motore HPD avrà un'altro utilizzatore: la Lola del team RML, che intende rinverdire gli allori dopo un paio di stagioni frustranti. Gli altri protagonisti dell'anno dovrebbero essere le due Pescarolo-Judd dell'Oak Racing, che potrà contare sull'appoggio ufficiale della struttura di Henri



LMP2

Pescarolo, assente in LMP1, la Lola-Judd del Kruse Motorsport, la Zytek dell'ASM Portugal campione in carica, e la Zytek del Team Bruichladdich, rafforzatosi con l'arrivo di Karim Ojeh. In questo gruppo di protagonisti, speriamo di poter annoverare anche le Lola della Racing Box, che ritroviamo con piacere nella lista degli iscritti, dopo che il team piemontese aveva dovuto finire anzi tempo la bella stagione 2009 per problemi di budget. La lista degli iscritti contiene già tre nomi di piloti: Piergiuseppe Perazzini e Marco Cioci (pronti al salto dalle GT) e Luca Pirri. Completano lo schieramento della categoria, la Courage-Oreca del team Pegasus, la WR Salini, una Radical svizzera (Race Racing), una Lola francese (Ibanez Racing), la MG Lola ex-RML e il team Hache spagnolo con una Zytek e una Lucchini-Judd.

TBA-TBA (Pescarolo-Judd) - OAK
Erdos-Newton (Lola-Acura) - RML
Frey-Meichtry-Thuner (Radical SR9-Judd) - Race Performance
Da Rocha-TBA (Lola B05/40-Judd) - Ibanez
Perazzini-Cioci (Lola B09 Coupé-Judd) - Racing Box
Pirri-TBA (Lola B09 Coupé-Judd) - Racing Box
Gates-TBA (MG Lola EX265-AER) - RLR
TBA-TBA (Lucchini-Judd) - Hache
TBA-TBA (Zytek 09S) - Hache
TBA-TBA (Pescarolo-Judd) - OAK
Salini-TBA (WR-Zytek) - WR Salini
Schell-TBA (Courage LC75-AER) - Pegasus
De Pourtales-Noda (Lola B08/47-Judd) - KSM
Amaral-Pla (Zytek 09S) - Quifel ASM
Ojeh-Graves-Ebbesvik (Zytek 09S) - Bruichladdich
Leventis-Watts-Kane (Acura ARX-01c) - Strakka

Arriva la BMW

Con 16 vetture, il maggior numero di costruttori presenti, team e piloti di primo piano, la GT2 è senza dubbio la categoria più "pesante" dell'annata 2010, a riprova della buona salute della galassia GT2. Inutile dire che a tenere banco sarà nuovamente l'eterno duello fra Ferrari e Porsche (e, quanto meno sul piano numerico, Maranello batte Stoccarda, 8 a 3), ma la grande novità è l'esordio della BMW M3. Diminuito l'impegno nel WTCC, la casa bavarese ha deciso di premere l'acceleratore sul programma GT, partito negli USA senza grandi successi. A Monaco si è deciso di fare sul serio e sarà il team ufficiale Schnitzer a occuparsi della M3, affidata a Jörg Müller e Dirk Werner. Non sarà l'unica novità interessante, visto che l'Aston Martin porta finalmente in pista l'attesa Vantage GT2, curata dai due team inglesi JMW (con Robert Bell) e JWA, mentre dall'Olanda è in arrivo una nuova versione della Spyker C8 Laviolette (ribattezzata Saab?). Nell'attesa di vagliare il valore delle nuove arrivate, il pronostico rimane favorevole ai valori di riferimento, le 997 e le F430. I tedeschi caleranno i soliti assi, cioè una vettura dell'IMSA (Narac-Pilet) e due di Felbermayr (con Lieb-Lietz), mentre la pattuglia rossa è stata notevolmente rafforzata, con l'obiettivo di recuperare lo scettro perso lo scorso

anno. L'AF Corse schiera tre vetture ed è quasi superfluo ricordare l'arruolamento di Alesi e Fisichella per coadiuvare i vari Bruni, Vilander e Melo (mentre la terza vettura è per gli argentini Russo-Compagnoni, reduci dal FIA-GT). Due buone macchine sono anche quelle del CRS Racing inglese (con Kirkaldy-Mullen come equipaggio di punta, ma al Ricard dovrebbe esserci anche Larini). Non mancheranno la F430 tedesca di Farnbacher, quella del Team Modena (ove è in arrivo Rusinov) e infine un'esemplare della JMB.

Chiudiamo velocemente con la categoria GT1, dove sono iscritte soltanto due Saleen, quella del team Larbre (dove ricompare Gabriele Gardel) e una austriaca. La vera domanda rimane perché continua a sopravvivere una categoria che negli ultimi due anni non ha mai visto più di quattro vetture al via.



GT1 Gardel-Berville (Saleen S7-R) - Larbre
Lacko-Van Dam (Saleen S7-R) - AtlasFX Full Speed

GT2 Narac-Pilet (Porsche 997) - Imsa Performance
Lieb-Lietz (Porsche 997) - Felbermayr Proton
J.Muller-D.Werner (BMW M3) - Schnitzer
Rusinov-TBA (Ferrari 430) - Modena
Coronel-TBA (Spyker C8) - Spyker
Ried-TBA (Porsche 997) - Felbermayr Proton
Farnbacher-Simonsen (Ferrari 430) - Farnbacher
Ehret-Quaife (Ferrari 430) - CRS
Kirkaldy-Mullen (Ferrari 430) - CRS
Bell-TBA (Aston Martin Vantage) - JMW
TBA-TBA (Aston Martin Vantage) - JWA
Fisichella-Vilander (Ferrari 430) - AF Corse
Perez Companc-Russo (Ferrari 430) - AF Corse
Bruni-Melo-Alesi (Ferrari 430) - AF Corse
TBA-TBA (Ferrari 430) - JMB





Rivoluzione 2012



Dallara lancia la sfida per il futuro della IndyCar Series

Marco Cortesi

Il costruttore italiano è stato il primo a proporre i propri concept per i telai del 2010. Tre vetture con design diverso, ma dai contenuti simili, nel rispetto delle direttive della categoria. Innanzitutto la sicurezza, in particolare per quanto riguarda il rischio di aggancio e conseguente "effetto fionda" in caso di contatto. "Tutte e tre le vetture presentano carrozzerie più larghe della carreggiata", spiega Andrea Toso, "con strutture di protezione vicino alle ruote per evitare il contatto ruota-ruota". Il tutto senza dimenticare le prestazioni ed il contenimento dei costi, con la conferma oltre ogni dubbio dell'adozione di motori turbo. Per le nuove vetture si parla di riduzioni nell'ordine del 40% (dai 700.000

dollari attuali per la stagione a meno di 400.000), che non impatteranno sulle doti tecniche: "La riduzione del prezzo è una conseguenza di diversi fattori. Prima di tutto il fatto che la nuova generazione di IndyCar nascerà già come monomarca. I team non avranno bisogno di tutti i kit e delle parti diverse che sono necessarie ora tra una tipologia di pista e l'altra. Tutte queste opzioni sono nate dalla competizione con G-Force e Panoz. Inoltre, le nuove vetture saranno costruite nella nostra nuova base, negli Stati Uniti, e questo permetterà di risparmiare in termini di dazi, dogana, e anche di valuta."

L'utilizzo di gomme più strette poi, insieme alla riduzione del peso, porteranno secondo l'Indy Racing League ad una maggiore efficienza che permetterà il mantenimento del-

le prestazioni attuali attuando nel contempo una riduzione delle potenze. Tutto questo in teoria. Ma in pratica? "Non solo i nostri progetti sono pensati per raggiungere le prestazioni desiderate, ma sono reali, fattibili. Dietro questi concept c'è uno studio numerico completo in termini di aerodinamica e sospensioni. Non sono solo esercizi di stile, potremmo iniziare a realizzarle già domani." In attesa della presentazione dei progetti di Swift, Lola e DeltaWing, Dallara si propone ancora una volta con una concretezza superiore. Principale incognita, durante tutto il processo di selezione, sarà la leadership e la capacità decisionale della serie, e del suo nuovo leader. Che dovrà necessariamente affidarsi al giudizio di più esperti collaboratori.

“E' una macchina abbastanza tradizionale, diretta evoluzione della vettura esistente, senza airbox, dato che i nuovi motori saranno turbocompressi. Le pance sono più vicine alle ruote, con dei volumi davanti alle ruote posteriori che rendono la carrozzeria più larga rispetto alle ruote”.

Andrea Toso



“E' quella che mi piace più di tutte, con un salto in avanti notevole. Le pance sono più arretrate. La struttura anti-aggancio più importante è davanti alle ruote anteriori, mentre il posteriore è simile a quello di un prototipo. L'anteriore è snello, pulito. E' davvero un bell'oggetto di design”.

Andrea Toso





**“Anche in questo caso non c'è airbox.
Le linee sono più spigolose,
ha un look più anni 90, un po' retrò.
Le pance sono vicine alle ruote anteriori,
con la carrozzeria più larga delle carreggiate”.**

Andrea Toso





L'uomo delle sfide

Dario Lucchese

Quattro anni e mezzo in Formula 1 come costruttore (dal 1987 al '91), a stretto contatto con personaggi del calibro di Ron Dennis e Frank Williams, oltre a rendergli una meritata notorietà lo hanno portato ad acquisire quella invidiabile esperienza di cui oggi potrebbe vantarsi. Enzo Coloni di questa ha sempre saputo farne tesoro, anche nella propria "rinnovata" veste di organizzatore. Un ciclo della sua vita e della propria carriera professionale che oggi lo vede impegnato a lanciare il campionato Auto GP. Dotato di ottimo fiuto per l'affare, il manager umbro nel tempo si è guadagnato l'appellativo di "Lupo del Trasimeno", che riflette una personalità forte e risoluta. Ma alla base del suo carattere c'è soprattutto una sconfinata passione e la voglia di fare bene.

«Le sfide mi sono sempre piaciute. Non ci dimentichiamo che Fernando Alonso ha vinto il suo primo titolo con una nostra vettura ai tempi della F.Nissan. Un campionato che, prima dell'arrivo della Renault con la World Series, abbiamo inventato noi. Poi c'è stato il capitolo della F.3000. Con Bernie Ecclestone ho sempre avuto un rapporto eccezionale e avendo saputo con grande anticipo che la categoria sarebbe stata soppiantata dalla GP2, mi sono mosso per rilevarne il parco vetture. Nonostante un'eccellente copertura televisiva, non abbiamo mai avuto però quel numero di partecipanti che ci eravamo posti come obiettivo. I piloti erano interessati, ma non c'erano i soldi per correre. Qualcuno ha pure detto che la F.3000 è una categoria che non muore e che non cresce. Adesso abbiamo preso la decisione di ripartire acquisendo le Lola ex A1 Grand Prix. Ne è scaturito un risultato con-

siderevole dal punto di vista tecnico e, grazie anche allo sponsor PartyPoker, un campionato con un montepremi importante con 200mila euro in palio per ciascuno dei weekend. Inizialmente speravamo di avere al via almeno 16 o 18 monoposto. Ora invece siamo già in esubero e alcune squadre rimarranno fuori. Se avessi a disposizione 25 monoposto potremmo riempire ugualmente senza problemi lo schieramento. Ciò a cui puntiamo è tuttavia la qualità che nel 2010 sarà una prerogativa dell'AutoGP».

Team come Dams, Durango, De Villota, Euronova, Trident, Ombra e l'ultimo arrivato Charouz-Gravity hanno dato la propria adesione. Sembra che le novità regolamentari siano piaciute...

«Continuiamo a riscuotere molto successo soprattutto all'estero. Al momento è in via di definizione anche la partecipa-



zione di un team americano con due piloti d'oltreoceano. In Italia se hai un'idea buona ti trovi contro i franchi tiratori. È stato così lo scorso anno, ma oggi rappresentiamo senz'altro la categoria che viene immediatamente dopo la GP2. A proposito di Italia, abbiamo già fatto un'offerta alla Federazione per un programma che possa aiutare un paio di piloti più meritevoli, portandoli a correre nel nostro campionato, anche se siamo ancora in attesa di una risposta. Sono

convinto che per arrivare nella GP2 un pilota debba essere preparato in tutto e per tutto e con una buona esperienza che noi siamo certamente in grado di dare ai più giovani».

Quali altre garanzie offre la serie alle varie squadre?

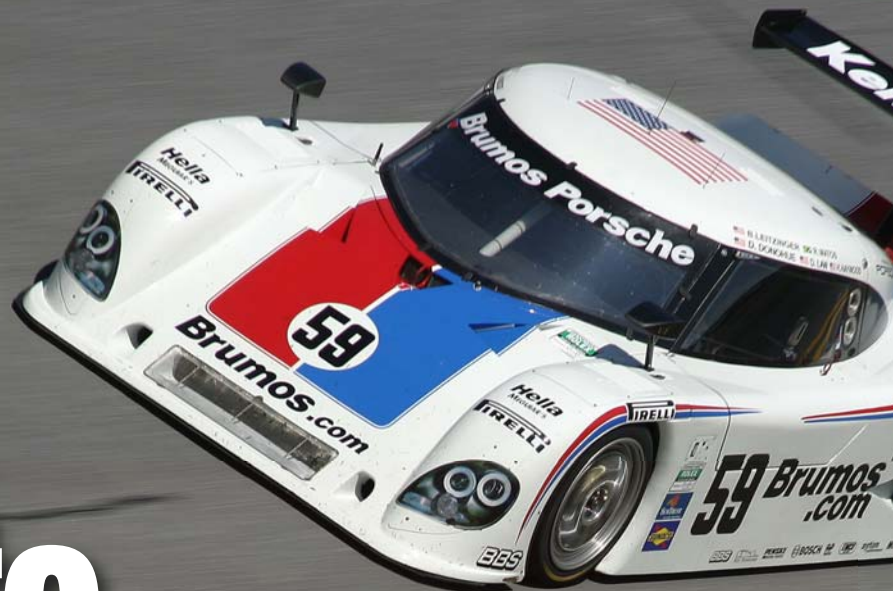
«Il nostro è un programma triennale e il campionato, lo ripeto, è tecnicamente molto valido e interessante. Sulle vetture dello scorso anno abbiamo apportato

alcune modifiche come la pinna stile F.1 sul cofano motore, cerchi più larghi e una trentina di cavalli in più».

Come è cambiato Enzo Coloni dai tempi della F.1 all'era moderna?

«Continuano sempre a piacermi le sfide. Ma oggi sono più riflessivo nelle mie scelte, che pondero più attentamente. La F.1 mi è servita anche a fare tante conoscenze e ad avere dei contatti che continuano ad essere importanti per il mio lavoro».

“Inizialmente speravamo di avere al via almeno 16 o 18 monoposto. Ora invece siamo già in esubero e alcune squadre rimarranno fuori. Se avessi a disposizione 25 monoposto potremmo riempire ugualmente senza problemi lo schieramento”
Enzo Coloni



Il saluto della Leggenda

Alfredo Filipponi

Con un settimo posto all'ultima 24 Ore di Daytona, Hurley Haywood ha dato l'addio definitivo alle gare. Alla bella età di 62 anni, portati egregiamente, e dopo averne trascorsi più di quaranta sulle piste, anche una leggenda ha il diritto di andare in pensione. Il posto nella "hall of fame" dell'endurance se l'era guadagnato già da tempo: cinque vittorie a Daytona, tre a Le Mans, due a Sebring... Il cerchio lo ha chiuso a Daytona, e non poteva essere altrimenti, al volante della Riley-Porsche del Brumos Racing n. 59. Una marca, un team ed un numero che per Haywood sono più che un talismano, un tatuaggio. Era già così quando debuttò a Daytona nel 1971: Porsche 914 del team Brumos n.59. Ma il primo tassello del mito lo pianta nel 1973: la corsa americana è già una grande classica, anche se quell'edizione, con il Mondiale in crisi dopo il ritiro della Ferrari, si presenta più insipida delle precedenti. E invece passerà alla storia per il capolavoro compiuto da due sconosciuti al volante di una normalissima Carrera GT, che beffano tutti, dopo un duello

micidiale con la Porsche Penske di Donohue-Follmer nella notte. In Europa, bisognerà aspettare l'arrivo delle prime telefoto d'agenzia in bianco e nero per vedere che faccia hanno Peter Gregg e Hurley Haywood. Il primo è titolare di un'avviata concessionaria Porsche in Florida (la Brumos, per l'appunto), il secondo un riccioluto e sorridente biondino cui papà ha concesso due anni per sfondare nelle corse al rientro dal Vietnam e ha intascato il titolo IMSA GT nel 1971.

Gregg-Haywood, un sodalizio che funziona (si ripetono subito a Sebring e di nuovo a Daytona nel 1975, con Hurley che sfreccia velocissimo nella nebbia), ma interrotto da una tragedia: Gregg si suicida nel 1980, depresso per i postumi di un incidente stradale che gli ha rovinato la vista e la carriera. Nel frattempo, Haywood si è affermato anche con altri team (rivincendo Daytona nel '77 e nel '79) e si è fatto la reputazione di pilota che va forte, non molla mai, non spacca nulla ed è pure fortunato. In endurance uno così è come un biglietto della lotteria vincente, lo vogliono tutti. Finisce, ovviamente, che diventa pilota ufficiale

Porsche, non senza aver provato le monoposto e corso a Indianapolis nel 1980. Poi arrivano i trionfi a Le Mans: nel 1977 (con Ickx e Barth, sulla 936 che ha rimontato tutti nella notte ma taglia il traguardo agonizzante), nel 1983 (ancora con un finale da cardiopalma) e nel 1994 (sulla 962 Dauer trasformata in GT, con Baldi e Dalmas), ultimo acuto insieme alla quinta, bagnatissima vittoria a Daytona, su una 962 di Joest. Pacato, disponibile e cortese, fuori; fortissimo e leale, dentro: è davvero un grande, Hurley, soprattutto come uomo. Per come ha aiutato la Brumos ad andare avanti dopo la morte di Gregg, per come si è impegnato a formare generazioni di giovani piloti nel suo ruolo di istruttore in varie scuole. Per come si è fatto rispettare come gay, unico pilota di rilievo nella storia ad essersi apertamente dichiarato tale, in un ambiente non sempre di vedute larghe in materia; per l'eleganza con cui ha sempre glissato sulle bruttezze viste in Vietnam. Uno tosto, che ha fatto tutto fino in fondo e amava dire: "Se ti rimane un'oncia di energia alla fine di una corsa, vuol dire che non ce l'hai messa tutta".

Haywood, 10 centri magici

5 vittorie a Daytona

1973 Porsche 911 Carrera Brumos (Gregg)

1975 Porsche 911 Carrera Brumos (Gregg)

1977 Porsche 911 Carrera Escargot (Graves-Helmick)

1979 Porsche 935 Interscope (Ongais-Field)

1991 Porsche 962 Joest (Pescarolo-Wollek-Winter-Jelinski)

3 vittorie a Le Mans

1977 Porsche 936 (Ickx-Barth)

1983 Porsche 956 (Holbert-Schuppan)

1994 Porsche 962 Dauer (Dalmas-Baldi)

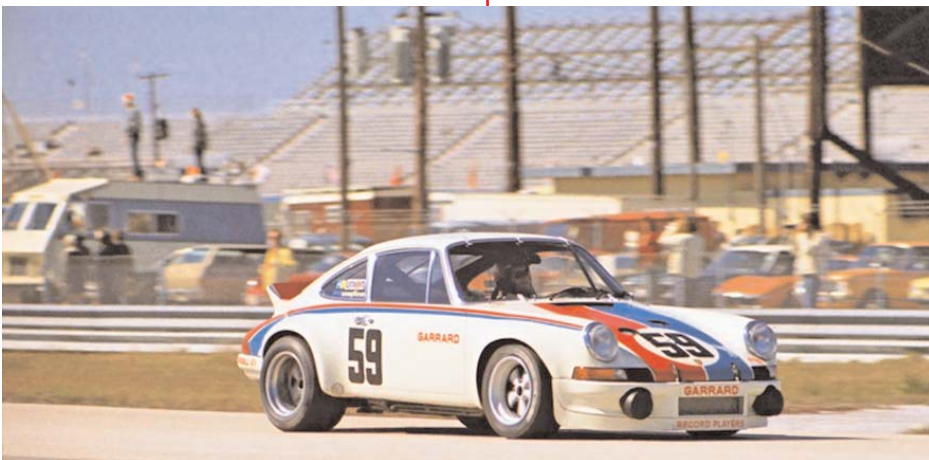
2 vittorie a Sebring

1973 Porsche 911 Carrera Brumos (Gregg)

1981 Porsche 935 Bayside (Leven-Holbert)

Campione IMSA GT 1971-72

Campione Trans-Am 1988



È sempre Rossi





Antonio Caruccio

Si è conclusa in Malesia la prima sessione di test della Moto GP 2010. A Sepang le squadre hanno provato per la prima volta in "assetto da guerra" in vista della nuova stagione, ma non sembrano esserci particolari novità rispetto al 2009. A cominciare dalla vetta della classifica dove, manco a dirlo, resta Valentino Rossi in entrambe le giornate di test. Per il campione del mondo, il miglior tempo in entrambe le giornate, ed il crono di 2'00"925, ma soprattutto la soddisfazione dell'aver trovato il giusto feeling con le modifiche apportate da Yamaha sulla M1. Per Rossi è arrivata inoltre la piccola vittoria di non dover condividere la propria telemetria col compagno di box, Jorge Lorenzo. Proprio lo spagnolo, in realtà, aveva chiesto di avere la propria indipendenza nello sviluppo della moto, quindi resta da capire il gioco che la Casa dei tre diapason sta attuando tra i suoi piloti. Nel 2011 Lorenzo e Rossi non saranno più compagni di squadra, ma non è chiaro chi abbandonerà il box blu cielo. Rossi non è disposto a tollerare, come ogni prima donna, che Yamaha riconfermi il compagno spagnolo, e a luglio sarà chiaro dove il tavuliese correrà. Non solo ipotesi Moto GP, dove la sirena Ducati è più di una minaccia, ma anche Formula 1, perchè seppur i risultati di Rossi non sono stati entusiasmanti a Barcellona, Luca Cordero di Montezemolo non si arrende all'idea di avere "Rossi sulla Rossa". Buon lavoro svolto anche in casa Ducati, con Casey Stoner in grado di tenere la ruota di Rossi, ma soprattutto con un ottimo passo gara. La casa italiana ha portato nuovi forcelloni, che hanno provato sia Vittoriano Guareschi sia Nicky Hayden, e i risultati sembrano essere arrivati. Non solo lo statunitense ha mantenuto la zona alta della classifica, ma sorprende la prestazione del Pramac Racing. Abbandonato Niccolò Canepa che nel Motomondiale non è riuscito ad esprimere il proprio potenziale nel team, Mika Kallio ed Aleix Espargarò hanno occupato la top 10 dimostrando che finalmente, al settimo anno di presenza, Ducati ha prodotto una moto che tutti possono guidare. Critica la situazione in casa Honda. Nel box ufficiale di HRC Dani Pedrosa ha parecchio faticato nella prima giornata, chiudendo ugualmente quarto venerdì, ma l'apprendistato con le sospensioni Ohlins risulta essere più complicato del previsto, soprattutto per la mancanza di stabilità in fase di frenata. Se lo spagnolo riesce, bene o male, a cadere in piedi, non concretizza Andrea Dovizioso, che arranca nel trovare una prestazione significativa, e che il prossimo anno potrebbe essere scalzato dal connazionale Marco Simoncelli nel team interno. Se il team ufficiale è in difficoltà, è allora terribile la situazione nei team satelliti. Si può dare l'attenuante ad Hiroshi Aoyama ed al team Interwetten che sono alla prima esperienza in Moto GP, ma da nomi come Gresini e Cecchinello ci si aspettava

decisamente di più. Randy De Puniet è un pilota esperto e veloce, ma non riesce ad avere una buona costanza di rendimento, mentre, da Gresini, Marco Melandri fatica a ritrovare il feeling con la RC212V, e Simoncelli ha ben pensato di disintegrare la sua prima moto in una caduta.

Quarta forza del mondiale è la Suzuki, di cui non è ancora ben chiaro quali piani ci saranno dopo il 2010. Alvaro Bautista è sicuramente un ottimo acquisto, ma ancora molto acerbo. Loris Capirossi, invece, è una vecchia tigre, che nel sua habitat malese ha staccato il quarto tempo della prima giornata, a dimostrazione che i trentasei anni che ha sulla carta d'identità non pesano minimamente. Promosso il lavoro fatto sulla ciclistica, ma resta il grossissimo punto interrogativo riguardo i motori, che da quest'anno dureranno il triplo. Suzuki infatti non ha ancora portato in pista questa nuova unità, che verrà testata solo a fine mese, sempre a Kuala Lumpur. Ben Spies ha concluso col quinto tempo finale, candidandosi come grande sorpresa del nuovo anno, e mettendo in seria difficoltà il compagno e connazionale nel team Tech 3, Colin Edwards. Tra i debuttanti provenienti dalla 250, a sorpresa, il migliore è risultato essere Hector Barbera con la Ducati del team Aspar, che ha messo in riga sia gli ultimi due campioni del mondo della quarto di litro, Simoncelli e Aoyama, che l'arrembante connazionale Bautista, che proprio nel 2009 corse con Martinez in 250, rifiutando la promozione in Moto GP per lo spauracchio dell'inguidabilità della GP10.



In alto, Jorge Lorenzo ai box Yamaha. Sopra Loris Capirossi. A destra, Casey Stoner è stato in gradi di tenersi sui ritmi del pesarese



1. giornata giovedì 4 febbraio 2010

- 1 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 2'01"411 - 54 giri
- 2 - Casey Stoner (Ducati) - Ducati - 2'01"902 - 42
- 3 - Colin Edwards (Yamaha) - Tech 3 - 2'01"932 - 48
- 4 - Loris Capirossi (Suzuki) - Suzuki - 2'02"102 - 58
- 5 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - 2'02"165 - 57
- 6 - Andrea Dovizioso (Honda) - Honda - 2'02"630 - 51
- 7 - Nicky Hayden (Ducati) - Ducati - 2'02"792 - 46
- 8 - Dani Pedrosa (Honda) - Honda - 2'02"866 - 52
- 9 - Mika Kallio (Ducati) - Pramac - 2'02"987 - 70
- 10 - Hector Barbera (Ducati) - Aspar - 2'03"030 - 59
- 11 - Aleix Espargaro (Ducati) - Pramac - 2'03"133 - 54
- 12 - Ben Spies (Yamaha) - Tech 3 - 2'03"142 - 55
- 13 - Randy De Puniet (Honda) - LCR - 2'03"456 - 62
- 14 - Alvaro Bautista (Suzuki) - Suzuki - 2'03"558 - 51
- 15 - Marco Simoncelli (Honda) - Gresini - 2'03"563 - 54
- 16 - Marco Melandri (Honda) - Gresini - 2'03"609 - 28
- 17 - Hiroshi Aoyama (Honda) - Interwetten - 2'03"651 - 66

2. giornata venerdì 5 febbraio 2010

- 1 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 2'00"925 - 32 giri
- 2 - Casey Stoner (Ducati) - Ducati - 2'01"320 - 36
- 3 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - 2'01"680 - 60
- 4 - Dani Pedrosa (Honda) - Honda - 2'01"822 - 50
- 5 - Ben Spies (Yamaha) - Tech 3 - 2'02"266 - 31
- 6 - Andrea Dovizioso (Honda) - Honda - 2'02"272 - 56
- 7 - Colin Edwards (Yamaha) - Tech 3 - 2'02"479 - 42
- 8 - Nicky Hayden (Ducati) - Ducati - 2'02"493 - 55
- 9 - Aleix Espargaro (Ducati) - Pramac - 2'02"647 - 33
- 10 - Loris Capirossi (Suzuki) - Suzuki - 2'02"763 - 48
- 11 - Marco Melandri (Honda) - Gresini - 2'02"810 - 55
- 12 - Hector Barbera (Ducati) - Aspar - 2'03"032 - 53
- 13 - Randy De Puniet (Honda) - LCR - 2'03"043 - 48
- 14 - Hiroshi Aoyama (Honda) - Interwetten - 2'03"195 - 56
- 15 - Marco Simoncelli (Honda) - Gresini - 2'03"245 - 56
- 16 - Alvaro Bautista (Suzuki) - Suzuki - 2'03"274 - 37
- 17 - Mika Kallio (Ducati) - Pramac - 2'03"359 - 53



La storia si ripete



Nissan Yaris Zerodieci



di Marco Marelli

Sono passati più di dieci anni dal suo debutto. Non meno di quattro anni fa è arrivata la seconda generazione. Per ricordare la sua storia nasce ora la versione "zerodieci" della piccola giapponese prodotta nello stabilimento francese di **Valenciennes**: la Yaris. Ritocchi all'esterno, migliorie all'interno e offre anche un pacchetto efficienza motori attraverso l'adozione del Toyota Optimal Drive.

La Yaris zerodieci si distingue per le parabole brunate, per i nuovi cerchi in lega, per le luci posteriori ristolizzate e per le maniglie con finitura silver satinata. All'interno si apprezza un tessuto dei sedili più raffinato, la strumentazione analogica che si legge meglio di quella digitale e la pelle traforata che ricopre il volante e il pomello del cambio. Il **Comfort Pack**, disponibile a richiesta dall'allestimento Sol, comprende climatizzatore automatico e fari fendinebbia. I motori sono le ultime versioni del 1.0 VVT-i a benzina da 93 CV, del 1.3 Dual VVT-i da 100 CV e del diesel 1.4 D-4D da 90 cavalli. La Yaris zerodieci è disponibile nelle tre versioni Base, Now, Sol e con i due pacchetti opzionali "Comfort Pack" e "Luxury Pack". Il **listino** della Yaris 1.0 VVT-i parte dai 10.500 euro della mille base e arriva fino ai 13.550 euro della versione SOL con cinque porte. La 1.3 Dual VVT-i ha prezzi che oscillano fra i 13.900 euro della Sol 3 porte e i 15.200 euro della cinque porte con cambio robotizzato M-MT, mentre per la 1.4 D-4D il listino balza fra i 13.000 e i 16.700 euro.

Peccato che sia ancora omologata **Euro 4...**



Piccolo è bello



di Marco Marelli

Piccolo motore grande macchina per avere bassi consumi senza rinunce al comfort: questa è in estrema sintesi la nuova **S80 DRIVe**. Una ammiraglia lunga 485 centimetri che sotto il cofano cela un quattro cilindri turbodiesel 1,6 litri da 109 cavalli. Sviluppata per emissioni di CO₂ contenute, 119 g/km, un valore che consente di usufruire degli eco-incentivi in vigore in parecchi Stati europei, questa quattro porte promette di percorrere 22 chilometri con un solo litro di gasolio. Interventi sull'aerodinamica, sulla meccanica e su alcuni componenti, tra i quali la batteria che adotta un nuovo sistema di

ricarica sono le ulteriori modifiche apportate per ottenere un risultato che pone la S80 sul gradino più alto dell'ipotetico podio di ammiraglia più **ecologica** sul mercato. A breve inoltre sarà proposta un'analogia versione della V70, per la quale sono promessi gli stessi consumi e, quindi, le stesse emissioni di CO₂. A questo punto non rimane che domandarsi come possano solo **109 cavalli** muovere più di 1600 chili di robusto acciaio svedese. In poche parole le prestazioni quanto vengono penalizzate? E soprattutto quanto i clienti di questo genere di automobili sono ancora interessanti da doti di spunto e ripresa? Non appena arriverà nelle concessionarie il mercato darà la sua risposta.





Una ventata d'aria

Renault Wind

di Marco Marelli

Si vedrà al prossimo Salone di Ginevra e porterà una ventata di aria nuova nel settore delle piccole **roadster**. Realizzata sul pianale della Twingo è lunga appena 383 centimetri, porta solo due persone e dovrebbe avere un prezzo assai competitivo. In vendita dal prossimo marzo, la Wind, questo il nome, ha un tetto a movimentazione elettrica che richiede solo 12 secondi per effettuare il ciclo di apertura/chiusura: un vero record. E da record è pure il bagagliaio se si considera che offre una volumetria di ben **270 litri**, tanti in più rispetto a molte berline a cinque porte di segmento B. La Wind riprende molti concetti espressi a suo tempo da Ford con il progetto della KA spider e come l'americana promette una grande tenuta di strada per un piacere di guida superiore. I motori dovrebbero essere due e quello al top dovrebbe avere una potenza di **130 cavalli**, a conferma che oltre all'emozione di poter viaggiare con il vento tra i capelli si prospettano anche ben altre emozioni...



ria nuova



Non si ferma la corsa verde di Lamborghini

Per ridurre le emissioni di CO₂, la Casa di Sant'Agata interviene anche sulla produzione. È stato infatti inaugurato un nuovo impianto fotovoltaico presso la sede di Sant'Agata Bolognese che consentirà di ridurre del 30% le emissioni di CO₂ dello stabilimento, con un "taglio" pari a 1.067 tonnellate l'anno. Diciassettemila metri quadri, è il più grande impianto fotovoltaico dell'Emilia Romagna. L'impianto è stato realizzato dalla Gestamp Asetym Solar, un gruppo spagnolo specializzato nel settore delle fonti rinnovabili, insieme a Sinergia Sistemi Spa, socie-

tà attiva nel campo dell'energy management. Opera faraonica basata tra l'altro sul principio della green economy, è stata inaugurata alla presenza del prefetto di Bologna Angelo Tranfaglia e dell'assessore provinciale all'ambiente Emanuele Burgin, il quale si è detto certo che non rimarrà una realtà isolata, auspicando in tal senso una sana

competizione tra aziende in materia. La potenza complessiva è di 1,4 Megawatt, per una produzione di energia di 1.582 Megawattora all'anno. Lamborghini continua quindi a ridurre l'impatto ambientale sia sulle vetture con i motori a iniezione diretta (i primi risultati si sono visti con la Gallardo LP 560-4 le cui emissioni di CO₂ sono diminuite del 18%) sia sul sistema produttivo con l'impianto fotovoltaico. Sulle vetture verranno poi anche ulteriori importanti innovazioni nel settore riduzione del peso grazie a un accordo nello sviluppo dei materiali compositi con Boeing sia tramite ulteriori migliorie sulle parti meccaniche.



IMPERDIBILE!

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

Carlo Coscia
Stefano Semeraro

Dindo Capello

Il mestiere
di vincere

Dindo Capello. Il mestiere di vincere

Coscia - Semeraro

Pendragon

INPAGINA

Pendragon

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



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

FIA GT1 ad Abu Dhabi

European F3 Open a Valencia

Auto GP a Valencia

GT Open a Valencia

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

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

“Ballerini aveva fatto anche una gara da pilota, a ottobre, nel rally dei Vivai a Pistoia. Era uscito di strada, ribaltandosi. Non demordeva però”

Luigi Perna, la Gazzetta dello Sport

“Aveva conosciuto Ciardi perché correva per il team Rally Point, come il due volte iridato Paolo Bettini, un altro con la voglia matta”

Luigi Perna, la Gazzetta dello Sport

“Pilota o navigatore non fa differenza, i rally sono pericolosi. Ma un incidente come quello capitato

a Franco chissà quante volte succede senza conseguenze così terribili. Contro la fatalità non puoi combattere”

Damiano Cunego

“Era stato lui ad avvicinarmi ai rally. E mi aveva insegnato la prudenza. Mai un azzardo, una manovra pericolosa. Eravamo d'accordo che presto saremmo tornati a fare coppia insieme. Franco ha rischiato la vita decine di volte, buttandosi in tante discese a capofitto. Il destino l'ha beffato mentre si divertiva con i suo hobby”.

Paolo Bettini

“Abbiamo sempre fatto tutto di corsa, come se fosse la prima, o l'ultima. A cominciare dalle bici, e poi in macchina. So che ci teneva, gli piaceva, che sognava fin da piccolo, la mia stessa passione, era la sua valvola di sfogo, la sua quota di brividi, la sua domanda di adrenalina. Andavamo avanti, eppure sentivamo il bisogno di tornare bambini.

Non siamo mai stati due da pantafolle”.

Paolo Bettini



Franco Ballerini (Firenze, 11 dicembre 1964 – Pistoia, 7 febbraio 2010)

“È una mazzata. L’avevo sentito da poco per fare beneficenza insieme.

Un vero gentiluomo”

Marcello Lippi

“Impossibile che non ci sia più. Non potrò mai dimenticare che mi ha fatto vincere

il Mondiale del 2002”.

Mario Cipollini

“Era un toscano: socievole, brillante, battuta pronta.

Grande atleta, grande ct”.

Gianni Bugno

“I rischi del rally? Non sono nulla rispetto ai brividi provati da corridore”.

Franco Ballerini

“Mai andata neanche ai rally, mai piaciuta la sua passione per le macchine.

Brontolavo, poi mi sono arresa:

questo era il suo sogno,

il sogno della sua vita”.

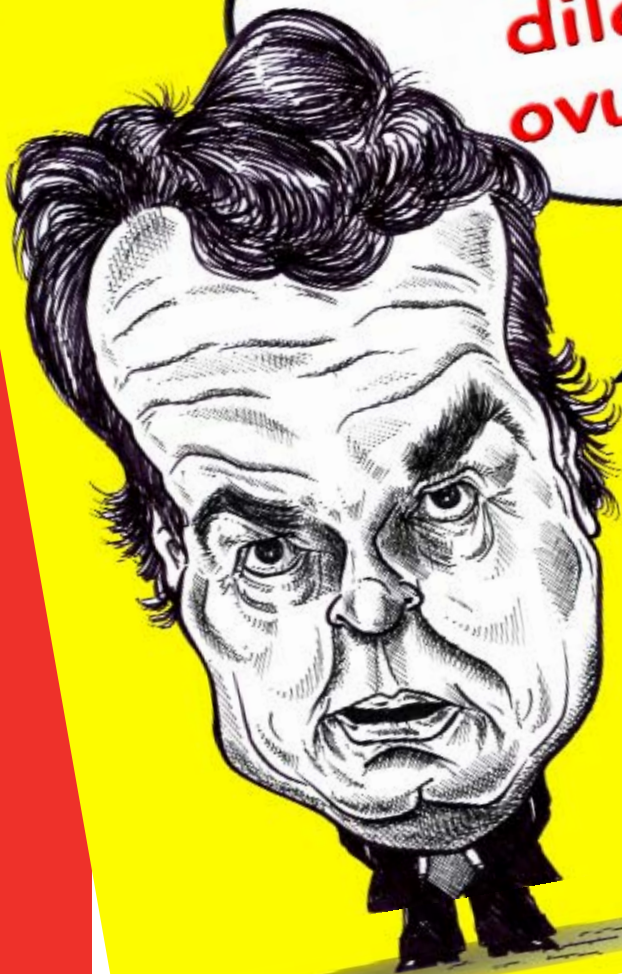
Sabrina, moglie di Franco Ballerini



Il graffio di Baffi

**EUFORIA ALONSO:
36.000 FANS SUGLI SPALTI
DI VALENCIA,
IN UN GIORNO FERIALE.
BRUNETTA ATTACCA.**

**Maledizione !
'Sti fannulloni
dilagano
ovunque.**



BAFFI