

MAGAZINE



FORDissimo HIRVONEN

Mondiale Rally

Dopo avere dominato il Monte-Carlo il campione finlandese si è ripetuto con la Focus sulle nevi svedesi.

Ora Loeb deve cominciare a preoccuparsi

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

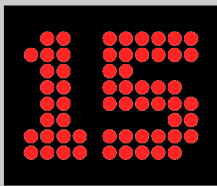
Produzione:
Nicola Desiderio
Marco Marelli

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 »



Il passato rito


Si chiama Lotus e benché non abbia nulla da spartire con il team che ha scritto pagine e pagine di storia della F.1, i nuovi proprietari, che sono malesi ed hanno in Tony Fernandes il “pazzo” che si è lanciato in questo progetto hanno fatto di tutto per avvicinare

il presente al passato. La T127, così è stata battezzata, ha i colori storici della Lotus, verde e giallo. Alla presentazione sono stati invitati Clive Chapman, figlio del compianto Colin che fondò la Lotus, star come Stirling Moss e Nigel Mansell. Il progetto por-


ta la firma di Mike Gascoyne e la T127 ha percorso i primi giri di pista a Silverstone con il tester Fairuz Fauzy. Il pilota malese affronterà anche la prima giornata di test a Jerez mercoledì 17 febbraio. Poi toccherà a Jarno Trulli ed Heikki Kovalainen.



orna



“Per me è una vita nuova in questa F1. Alla Lotus c’è parecchia gente in gamba che conosco bene, come il mio ex ingegnere in Toyota, Gianluca Pisanello. Dove vogliamo arrivare? Non ci montiamo la testa, correre in Bahrain è il primo obiettivo poi cercheremo di migliorare e provare a prendere i primi punti e finire davanti agli altri nuovi team nella classifica”
Jarno Trulli



Hamilton a testa bassa

Pioggia e freddo, non erano quello che si aspettavano team e piloti intervenuti nella seconda sessione di test collettivi a Jerez. Solitamente una località ospitale, dove l'inverno si tiene alla larga. Ma quasi a voler ribadire la bizzarria di un regolamento FIA che impedisce alle squadre di svolgere il loro lavoro, ovvero girare in pista e sviluppare le monoposto che costruiscono, e ai piloti di allenarsi come capita in tutti gli

altri sport del mondo, per quattro giorni la pioggia ha impedito a tutti di portare a compimento il lavoro programmato. E a quanto pare, anche questa settimana a Jerez il sole si è preso una ulteriore vacanza. Per la disperazione delle squadre che ora stanno recriminando sul fatto di non essere andati a provare in Bahrain. I risultati emersi da Jerez sono quindi particolari, ma di certo il tempo segnato da Lewis Hamilton con la

McLaren-Mercedes (nella foto mentre supera la Virgin di Lucas Di Grassi), farà riflettere gli altri top team. La Ferrari ha confermato la bontà della F10; dopo le prestazioni velocistiche offerte a Valencia, in Andalusia si è puntato sull'affidabilità con pieno successo. Conferme arrivano dalla Sauber-Ferrari mentre la bella sorpresa è la Toro Rosso-Ferrari e anche la Force India-Mercedes ha lasciato buone impressioni.



È già tempo

**I migliori
tempi dei
4 giorni**

- 1 – Lewis Hamilton (McLaren MP4/25-Mercedes) – 1'19"583
- 2 – Jaime Alguersuari (Toro Rosso STR5-Ferrari) – 1'19"919
- 3 – Kamui Kobayashi (Sauber C29-Ferrari) – 1'19"950
- 4 – Sebastien Buemi (Toro Rosso STR5-Ferrari) – 1'20"026
- 5 – Adrian Sutil (Force India VJM03-Mercedes) – 1'20"180
- 6 – Rubens Barrichello (Williams FW32-Cosworth) – 1'20"341
- 7 – Robert Kubica (Renault R30) – 1'20"358
- 8 – Michael Schumacher (Mercedes MGP W01) – 1'20"613
- 9 – Jenson Button (McLaren MP4/25-Mercedes) – 1'20"618
- 10 – Nico Hulkenberg (Williams FW32-Cosworth) – 1'20"629
- 11 – Pedro De La Rosa (Sauber C29-Ferrari) – 1'20"736
- 12 – Vitantonio Liuzzi (Force India VJM03-Mercedes) – 1'20"754
- 13 – Nico Rosberg (Mercedes MGP W01) – 1'20"927
- 14 – Sebastian Vettel (Red Bull RB6-Renault) – 1'21"203
- 15 – Fernando Alonso (Ferrari F10) – 1'21"424
- 16 – Felipe Massa (Ferrari F10) – 1'21"485
- 17 – Vitaly Petrov (Renault R30) – 1'22"000
- 18 – Mark Webber (Red Bull RB6-Renault) – 1'22"043
- 19 – Lucas Di Grassi (Virgin VR01-Cosworth) – 1'22"912
- 20 – Timo Glock (Virgin VR01-Cosworth) – 1'29"964



di sorpassi



McLaren MP4/25-Mercedes

A Valencia si era capito che la McLaren non era poi tanto lontana dalla Ferrari, a Jerez la MP4/25 è stata la più veloce. Per quel che può contare in questo periodo della stagione, una buona iniezione di fiducia per il team inglese. Lewis Hamilton si è spinto fin là dove nessuno è arrivato: 1'19"583. Ma più che il crono in sé, ha impressionato la serie di cinque giri che Hamilton ha coperto rimanendo sempre sotto l'1'20". Notevole. Segnale inequivocabile che la monoposto è aerodinamicamente soddisfacente e soprattutto si sposa bene con le gomme.

Lewis Hamilton 1'19"583 – 181 giri

Jenson Button 1'20"618 – 151 giri

Totale giri 322





Toro Rosso STR5-Ferrari

Quando Jaime Alguersuari al termine della terza giornata di test è risultato l'unico a scendere sotto l'1'20" si sono comprese immediatamente due cose. Che il 19enne spagnolo ha confermato una volta di più di essere il pilota di talento che ben conosciamo e che la Toro Rosso STR5-Ferrari è un progetto ben riuscito. Veloce anche Sebastien Buemi. Alla Toro Rosso non si montano la testa, ma anche se la pioggia ha condizionato le prove e i tempi sono stati ottenuti con poca benzina, dice bene Alguersuari quando afferma che la STR5 potrebbe essere la sorpresa del 2010.

Jaime Alguersuari – 1'19"919 – 174 giri

Sebastien Buemi – 1'20"026 – 205 giri

Totale giri 279





Sauber C29-Ferrari

La Sauber continua a lanciare messaggi di competitività. Anche a Jerez, Kamui Kobayashi ha portato la monoposto svizzera tra i primissimi, al terzo posto assoluto nella graduatoria dei tempi. Qualche inconveniente tecnico è emerso, ma è normale. Il tempo del giapponese assume ancora maggiore rilievo perché ottenuto nella seconda giornata. Pedro De La Rosa non ha fatto meglio e già questo indica, a nostro avviso, quali saranno i ruoli nel team benché lo spagnolo sia più esperto.

Kamui Kobayashi – 1'19"950 – 158 giri

Pedro De La Rosa – 1'20"736 – 163 giri

Totale giri 321





Force India VJM03-Mercedes

Presentata a Jerez il giorno prima dell'avvio dei test collettivi, la Force India VJM03-Mercedes ha convinto alla sua prima uscita ufficiale. Vitantonio Liuzzi le ha fatto compiere i primi chilometri verificando che tutto fosse ok, ma la pioggia non ha permesso molto di più. Il secondo giorno il pilota italiano ha iniziato a cercare il limite mentre quando è toccato ad Adrian Sutil, anche il tedesco ha spinto forte nel turno conclusivo inserendosi nelle primissime posizioni. Vijay Mallya si è lasciato andare dicendo che l'obiettivo è quello di finire tra i primi cinque nella classifica costruttori.

Adrian Sutil – 1'20"180 – 131

Vitantonio Liuzzi – 1'20"754 – 151

Totale giri 282







Williams FW32-Cosworth

Male a Valencia, meglio a Jerez. La Williams FW32 sta progredendo e con essa anche il motore Cosworth. Non sono mancati gli inconvenienti, come un'uscita di pista di Rubens Barrichello e lo stop causato da problemi al cambio. Ma erano previsti perché il team ha voluto verificare la durata della vita dei materiali. Barrichello e Hulkenberg in condizioni simili e di pista asciutta hanno ottenuto tempi simili.

Rubens Barrichello – 1'20"341 – 210 giri

Nico Hulkenberg – 1'20"629 – 185

Totale giri 395





Renault R30

Sembra stia facendo notevoli progressi la Renault. Il dubbio è d'obbligo considerando le strane giornate vissute a Jerez la scorsa settimana, ma il tempo segnato da Robert Kubica non è male. La squadra ha reagito bene alle voci che volevano Vitaly Petrov in crisi perché non in grado di consegnare il budget richiesto. Vedremo quel che accadrà. Kubica intanto è soddisfatto sia del team, che a sua volta ha speso lodevoli parole sugli sforzi che il pilota polacco sta compiendo per far crescere la R30, sia della monoposto.

Robert Kubica – 1'20"358 – 188 giri

Vitaly Petrov – 1'22"000 – 95

Totale giri 283





TW STEEL

TOTAL

RENAULT

RENAULT

TOTAL

TW STEEL

TIMEX

Mercedes MGP W01

Gran lavoro alla Mercedes dopo Valencia. Alcune cose, come il bilanciamento pesi della vettura, sono stati modificati mentre sembra che Michael Schumacher non si sia mai ritirato dalla F.1. Le giornate interlocutorie vissute a Jerez, causa pioggia, non hanno permesso alla MGP W01 di puntare alla ricerca del tempo assoluto. Ross Brawn ha preferito improntare il lavoro sull'affidabilità, sullo sviluppo delle gomme e altri particolari. La nota positiva è però arrivata nell'ultimo pomeriggio a disposizione quando Schumacher ha inanellato una serie di giri presumibilmente con non troppo carico di carburante ottenendo tempi interessanti.

Michael Schumacher – 1'20"613 – 207 giri

Nico Rosberg – 1'20"927 – 110 giri

Totale giri 317







Red Bull RB6-Renault

La nuova Red Bull RB6 è stata presentata direttamente sul circuito di Jerez mercoledì 10 febbraio. La monoposto con la quale Sebastian Vettel tenterà di ripetere l'assalto al mondiale 2010 è una evoluzione della RB5. Le novità principali sono tutte nel retrotreno che è stato rialzato e presenta il doppio diffusore in forma decisamente maggiore rispetto alla RB5. Se la Ferrari ha ottenuto questo inclinando il motore, alla Red Bull pare che siano intervenuti sul cambio e non sul propulsore. Il maltempo ha convinto il team diretto da Christian Horner di cercare l'affidabilità più che la prestazione secca. Non sono mancati alcuni problemi meccanici.

Sebastian Vettel – 1'21"203 – 148 giri

Mark Webber – 1'22"043 – 149

Totale giri 297 giri



Ferrari F10

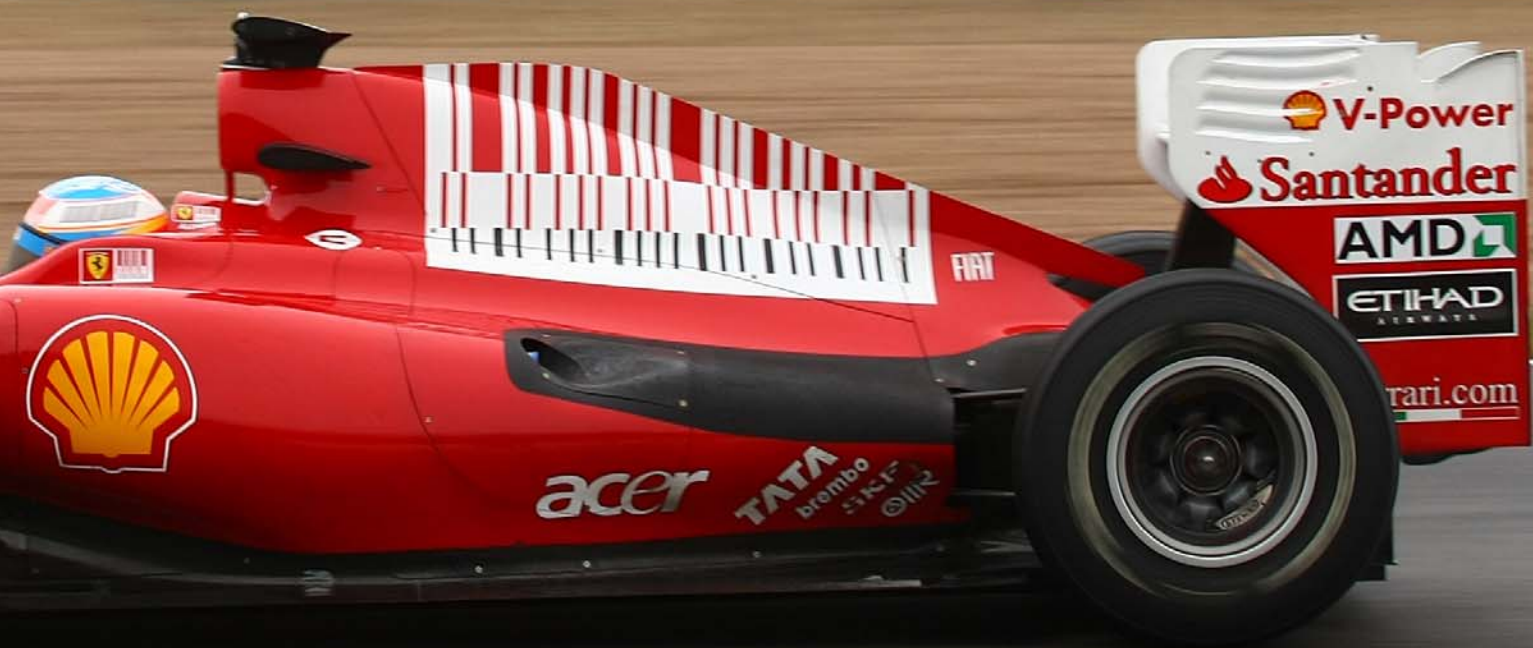
Una Ferrari versione carro armato ha affrontato i quattro giorni di test di Jerez. Tra Fernando Alonso e Felipe Massa la F10, l'unica presente per regolamento, ha percorso 449 giri, quasi 2.000 chilometri. Qualcosa come sei Gran Premi. E solo il brasiliano ha incontrato un piccolo problema, non si sa se di natura tecnica o elettronica. Nel corso dell'ultima giornata, mentre percorreva un long-run, gli è stato consigliato di spegnere il motore. Poi, dopo poco è tornato in pista. Se a Valencia la Ferrari è stata costantemente la più veloce, a Jerez si è puntato sull'affidabilità. L'esito è stato più che positivo.

Fernando Alonso – 1'21"424 – 217 giri

Felipe Massa – 1'21"485 – 232 giri

Totale giri 449







Virgin VR01 - Cosworth

Non è stato un debutto convincente quello della nuova Virgin. Pochissimi i giri compiuti, appena 87, e il brusco risveglio con la realtà della pista per il progettista Nick Wirth che ha creato la VR01 al computer. Dopo pochi chilometri, Timo Glock ha perso l'ala anteriore. Inizialmente si pensava che il distacco del pezzo fosse dovuto ad una uscita di pista, poi si è capito in fretta che il cedimento è stato strutturale. La Virgin ha così infilato il proprio garage e lì è rimasta praticamente per due giorni e mezzo. Si è cercato di capire il motivo del guasto, individuato e risolto, dopo di che i tecnici del team hanno dovuto attendere i pezzi in arrivo dalla sede inglese. Alla fine, Di Grassi è riuscito a percorrere 71 giri e tutto sommato le prestazioni della VR01 non sono state malvagie considerando che si trattava della prima uscita ufficiale.

Lucas Di Grassi 1'22"912 – 71 giri

Timo Glock – 1'29"964 – 16 giri

Totale giri 87



“Hirvonen è andato fortissimo. E io ho fatto tutto quello che potevo per batterlo...”.

Sébastien Loeb



Non sono Mi



Incredibilmente sottovalutato Mikko Hirvonen ha dimostrato in Svezia, una volta di più, di essere un grandissimo della specialità, con il solo torto di essersi ritrovato come rivale Sébastien Loeb. Vero e proprio cannibale della specialità

Mikko un pirla

Guido Rancati

Dilegua o notte, tramontate stelle. All'alba vincerò, vincerò, vincerò... Sébastien Loeb non canta, ma basta guardarlo mentre parlotta con Olivier Quesnel per sapere che non ha rinunciato a battersi per conquistare la principessa di ghiaccio. Dopo essersi beccato quasi otto secondi a Sagen e altrettanti a Fredriksberg, aveva quasi rinunciato a farlo. Troppi i ventitré secondi che a quel punto lo separavano da Mikko Hirvonen e troppo pochi i chilometri ancora a disposizione per alimentare le sue speranze. Poi però era arrivato il verdetto della mini-prova di Hagfors. Nei neppure due chilometri tracciati a due passi dal parco assistenza, l'Extraterrestre aveva recuperato sei secondi e spiccioli al Pallido e il divario fra i due era sceso a sedici secondi e sei. Tanti, ma non tantissimi. Non sufficienti a convincerlo ad accontentarsi del secondo gradino del podio. "Dipenderà dalle condizioni che troveremo domattina", dice prima di posteggiare la C4 accanto alla Focus del rivale. L'alba arriva, fredda e puntuale. E arriva anche il momento di affrontare i ventun chilometri e otto di Rammen. Loeb sa che per continuare a inseguire l'ennesima vittoria deve recuperare altri secondi, almeno una manciata e smette di pensare ai diciotto punti di un secondo posto che nessuno può ormai togliergli. Vuole vincere, punto. Ma anche Hirvonen lo vuole. Per iniziare alla grande la stagione. Per piazzarsi

subito sull'attico della classifica iridata. E sa che per farlo non deve concedere al rivale più di qualche secondo: due, tre al massimo. Fra i due è sfida vera, assoluta, totale. E' il momento della verità. Sono due grandissimi e sono assatanati. Osano. Il verdetto è di stanziale parità: 11' 11" e 3 il tempo di Loeb, 11' 11" e 5 quello di Hirvonen. Gli altri sono lontani, alcuni lontanissimi: Marcus Gronholm, terzo tempo, si becca cinque secondi e otto. Dani Sordo se ne becca dieci, Petter Solberg, ottavo, diciotto e tre. Quello che resta di una giornata appena iniziata non conta più. La sfida è finita. Il finlandese della Ford ha vinto, il francese della Citroen ha perso.

"Mikko è andato fortissimo", fa il battuto. Aggiunge: "lo ho fatto tutto quello che potevo per batterlo..." Non cerca scuse. Non avalora l'ipotesi che se il giorno prima anche lui, come il suo sfidante, avesse cambiato gli pneumatici anteriori prima di Sagen, l'esito sarebbe stato diverso. "Non si può dire", taglia corto. Poi alza le spalle e si concede una mezza sforfia. E' andata così, questa volta. Studiata a lungo, la mossa di conservare le due ruote di scorta per affrontare al meglio il tratto di Fredriksberg non ha funzionato. Martirizzate dalle pietre, le due "scarpe" posteriori hanno azzerato il vantaggio di averne due nuove davanti. Hanno reso la berlinetta trasalpina impossibile da manovrare. Lo conferma Dani Sordo: "L'idea pareva buona - osserva - ma non ha funzionato". Capita, è capitato...



È stata grande sfida tra Hirvonen (a sinistra sul podio) e Loeb (sopra in volo)



L'ordine di arrivo domenica 14 febbraio 2010

1. Hirvonen-Lehtinen (Ford Focus RS Wrc 09) in 3.09'30"4
2. Loeb-Elena (Citroen C4 Wrc) a 42"3
3. Latvala-Anttila (Ford Focus RS Wrc 09) 1'15"4
4. Sordo-Marti (Citroen C4 Wrc) a 2'41"6
5. Ogier-Ingrassia(Citroen C4 Wrc) a 4'15"3
6. H.Solberg-Minor (Ford Focus RS Wrc 08) a 5'23"4
7. Wilson-Martin (Ford Focus RS Wrc 08) a 7'53"9
8. Ostberg-Andersson (Subaru Impreza Wrc 09) a 9'22"2
9. P.Solberg-Mills (Citroen C4 Wrc) a 10'17"5
10. Andersson-Fredrikson (Skoda Fabia S2000) a 12'08"9

I vincitori delle prove speciali

- Loeb 7 (2, 3, 8, 10, 11, 12, 17)
Hirvonen 6 (4, 5, 7, 9, 18, 19)
Latvala 5 (6, 13, 15, 20, 21)
Sordo 1 (1)
Gronholm 1 (14)
Prokop 1 (16)

I leaders

- Sordo ps 1
Loeb da ps 2 a ps 4
Hirvonen da ps 5 a ps 21

Le classifiche di campionato

Piloti

1. Hirvonen p. 25
2. Loeb 18
3. Latvala 15
4. Sordo 12
5. Ogier 10
6. H.Solberg 8
7. Wilson 6
8. Ostberg 4
9. P.Solberg 2
10. Andersson 1

Costruttori

1. Ford p. 40
2. Citroen 30
3. Citroen Jr 14
4. Stobart 14



Marcus Gronholm
21° al traguardo dopo aver patito
diverse noie meccaniche

5 DOMANDE PER CAPIRE

A cura di Guido Rancati

L'impressione è che la vittoria al Monte-Carlo abbia dato ancora più coraggio ad Hirvonen. Potrebbe essere l'anno giusto per il finlandese?

Vincere resta la miglior cura ricostituente e non ci piove. Ma il Pallido era convinto dei suoi mezzi ancor prima di spuntarla con la Fiesta Super2000 sulle strade dell'Ardeche, della Drome e delle Alpi Marittime: come ricorda ogni tanto Malcolm Wilson, era stato il duello vittorioso di due anni fa in Turchia a far scattare qualcosa nella sua testa. Da allora in poi, qualcosa è cambiato nel suo modo di affrontare le corse. Da allora in poi, ogni anno può essere quello buono.

Dal canto suo Sébastien Loeb ha dato l'ennesima prova di intelligenza. Alla fine ha prevalso il pensiero per il traguardo di fine anno...

Ci ha provato e riprovato, l'Extraterrestre. Si è arreso solo quando i numeri non potevano proprio più supportare le sue ambizioni. I diciotto punti con i quali ha iniziato la stagione sono più di un brodino, ma lo costringono a inseguire. E per farlo, avrà bisogno che la squadra lo supporti con materiale adeguato come, forse, non ha fatto in Svezia.

Dani Sordo ha sciupato nel finale una prestazione all'inizio sontuosa. È la prova provata che sia lo spagnolo sia Latvala non possono ambire a traguardi più alti?

Quella che ha costretto il cantabrico a rinunciare al bronzo è stata una dimenticanza, un errore sciocco e non tutto, non solo imputabile a lui. Ma quello che ha fatto di buono nel Varland resta. E resta quello che ha fatto pure il finlandese. Insomma, il bel-

lo per entrambi potrebbe arrivare in tempi brevi. Anche se devono confrontarsi con due fuoriclasse...

Della serie un grande avvenire alle spalle, i tanto attesi Gronholm e Petter Solberg non hanno lasciato troppe tracce sulle nevi svedesi. Ma non sarebbe meglio lasciare spazio a qualche giovane promettente?

Il mondo delle corse in generale e quello dei rally in particolare ha un'insana tendenza a guardare più dietro che davanti. E' un problema serio e, forse, cronico. Ma al di là della classifica finale, Gronholm ha dimostrato che con un'auto competitiva può ancora dire la sua, almeno in certe gare. Anche se non può farcela a contrastare né Hirvonen, né Loeb.

Tanti erano gli occhi incollati sui monitor ad aspettare i tempi di Kimi Raikkonen, che si è esibito in una prestazione altalenante pur con qualche apparizione nella top-ten. La gavetta si prospetta durissima per l'ex ferrarista, ma per il momento, forse, Iceman merita almeno l'onore delle armi...

Quello, se l'è guadagnato e senza se e senza ma. Senza forse. Certo, ha commesso qualche errore di troppo e uno, il primo, l'ha pagato pesantemente. Però il come ha sfruttato con una certa costanza la ripetizione delle prove speciali lascia intravedere che un posto nel gruppetto a ridosso dei primissimi potrà essere alla sua portata in tempi brevi. Intanto, in qualche occasione, ha contenuto il distacco dai migliori in un secondo e poco più al chilometro e non è poco. Per dire, il celebratissimo Valentino Rossi non c'è ancora riuscito...





RAIKKONEN ALL'ESORDIO TRA ERRORI E SPERANZE

Le corse su strada le ha solo assaggiate e ancora non sono il suo pane. In attesa che lo diventino, Kimi Raikkonen ce la mette tutta per progredire e in Svezia, pur commettendo ancora qualche errore di troppo, ha immagazzinato altra esperienza. Senza essere ridicolo, vincendo il confronto velocistico almeno con i soliti noti della bassa classifica affacciandosi per sei volte nella top-ten tra i più veloci in prova speciale



NUMERI SVEDESI

1 minuto lasciato da Dani Sordo nel bis di Fredriksberg per togliere la protezione davanti al radiatore della C4.

3 leaders nel fine settimana svedese: Dani Sordo dopo la prima prova, Sébastien Loeb dalla seconda alla quarta e Mikko Hirvonen dalla quinta alla fine.

7 prove speciali vinte da Sébastien Loeb, miglior performer del rally. A imporsi nelle altre sono stati Hurvonen, sei centri, Latvala, cinque, Gronholm, Sordo e Prokop, uno.

1,2 secondi il ritardo al chilometro di Kimi Raikkonen, sesto tempo, da Jari-Matti Latvala, miglior tempo, nella quindicesima speciale.

12 ritirati nel fine settimana scandinavo. Fra loro anche Otto Tanak, costretto alla resa dopo l'ultima speciale.

18,3 secondi lasciati, complice un testa coda, da Petter Solberg nella kermesse di Karlstad.

26 piloti finiti davanti a Fabio Frisiero, migliore della mini-pattuglia italiana al via e quarto fra gli iscritti al mundialito degli ennisti.

La primavera che non piace

E verrà il tempo di dire parole, quando l'inverno più a nord se ne andrà... E' un po' che l'inverno se n'è andato più a nord e di parole ne sono state già dette tante. Inutilmente. Il Rally di Svezia continua anno dopo anno a piazzare le tende a Karlstad, la capitalina del Varmland. Non è Agadir e neppure Taormina, la città che gli operatori turistici svedesi promuovono con un sole triste, ma è al centro di una regione calda. Lo dice la parola. Così capita con puntuale frequenza che l'unico appuntamento invernale del calendario, quello che nell'immaginario collettivo evoca ricordi di strade innevate e ghiacciate, si disputi in condizioni ambientali che nel profondo nord considerano primaverili. Con poca neve a ricoprire gli sterrati fra i boschi, con le pietre che affiorano in fretta. Con gli ambientalisti a protestare e i gommisti a confrontarsi con problemi difficilmente risolvibili. Eppure si va avanti come se niente fosse. Per una storia di diritti, dicono, che quelli di Karlstad hanno acquisito e non vogliono cedere. Una faccenda di soldi, insomma. Una storia così poco edificante da sembrare italiana. Forse perché davvero tutto il mondo è paese...

ran.



Le pagelle di Rancati

10 Mikko HIRVONEN

Strepitoso. Si batte, non sbatte e facendolo costringe l'Extra-terrestre ad arrendersi a quattro prove dalla fine. E' un grande, il Pallido, e adesso dovrebbero averlo capito proprio tutti.

9,5 Sébastien LOEB

Ci prova e ci riprova, fin quasi alla fine. Come sempre. Questa volta non ce la fa e non è poi detto che sia stato l'errore strategico del sabato pomeriggio a impedirgli di aggiungere un'altra perla alla sua collana.

8,5 Dani SORDO

Bravo, molto bravo, quasi perfetto. Ma non nel secondo trasferimento fra Vargasen e Sagen, quando, impegnato a cambiare le ruote, dimentica di dare aria al motore. Un errore banale e al tempo stesso terribile.

8 Jari-Matti LATVALA

I due che si giocano la gara sono fortissimi e lo sanno pure i sassi. Ma gli avversari con i quali il giovane di bottega della Ford deve combattere sono altri, sono i fantasmi che lo accompagnano da un anno. Li batte e conquista il bronzo. Con un briciolo di fortuna, ma anche con merito.

8 Per-Gunnar ANDERSSON

C'è lotta fra quelli con le Super2000. Ma per il secondo posto: il primo è subito ipotecato dallo svedese che rincorre cocciutamente il sogno di ritrovare un posto stabile nella serie iridata. Ce l'avrebbe già fatta, se non andassero di moda i pilota con la valigia...

8 Marcus GRONHOLM

La ruggine se la gratta via in fretta, lo Spilungone. Sempre più a suo agio, resiste anche ai colpi del destino cinico e baro che lo fanno sprofondare nei bassifondi e trova il modo di mettersi tutti dietro a Sagen. Niente male, per un pensionato...

7,5 Sébastien OGIER

Piccoli campioni crescono. Aggressivo il giusto, l'altro Seb del rallismo francese dà una bella dimostrazione delle sue qualità su un fondo difficile e per forza di cose a lui poco noto. Se il buon giorno si vede dal mattino.

6,5 Kimi RAIKKONEN

Le condizioni ambientali non lo aiutano, ma Iceman riesce comunque a tenere botta fino al 29° posto finale. E fra una divagazione campestre e l'altra, in un paio di occasioni ottiene pure tempi interessanti, a poco più di un secondo al chilometro dai grandissimi.

6 Hanning SOLBERG

Non brilla, il maggiore dei due fratelli di Spydeberg. In una gara che conosce a memoria, perde anche il confronto con Sébastien Ogier e la sesta moneta che raccatta non brilla un granché.

6 Mads OSTBERG

L'importante è partecipare e il ragazzino partecipa. Con un'Impreza e, quindi, senza speranze di mettere la testa fuori dal gruppone. Tiene il fiato quando la strumentazione di bordo gli annuncia che non tutto va come dovrebbe andare, ma non molla. E in qualche modo finisce davanti agli assatanati con le Super2000.

5 Petter SOLBERG

Chi mal comincia... Il biondo si gira nella kermesse che apre le danze e va in crisi. Le condizioni ambientali - e, s'ha da credere, il set-up scelto, non lo aiutano e di fatto scompaiono nelle nebbie dell'animatorio.

2 Khalid AL-QASSIMI

Quello che porta il pallone e paga i conti non è propriamente un fulmine e si sa. Ma nel suo vagare fra i boschi trova pure il modo di disturbare chi vorrebbe almeno provare a correre. Ed è un po' troppo.

*Per-Gunnar Andersson
primo vincitore nel S-WRC
con la Skoda Fabia*



Parola più, parola meno

“Quest’anno vinceremo ancora il mondiale costruttori, Sébastien Loeb conquisterà il suo settimo titolo e Dani Sordo otterà la sua prima vittoria iridata”.

Olivier Quesnel alla vigilia

“Il testa coda di ieri mi ha innervosito e mi sta condizionando”.

Petter Solberg dopo la 2. prova

“Nel pulviscolo di neve sollevato dalla Focus non vedevo nulla. Ma è andata così...”

Kimi Raikkonen dopo essere stato rallentato da Al-Qassimi nella 2. prova

“Il tempo è buono, ma se ho fatto bene ad attaccare lo sapremo alla fine della boucle”.

Mikko Hirvonen dopo aver rifilato dieci secondi a Loeb nella 5. prova

“Può succedere...”

Kaj Lindstrom commentando la divagazione campestre di Raikkonen nella 6. prova.

“Sono quinto assoluto e non potevo sperare di meglio”.

Sébastien Ogier dopo la 1. tappa

“Beh, mi sono proprio impegnato”.

Mikko Hirvonen dopo la 9. prova

“Faccio del mio meglio, ma...”.

Sébastien Loeb dopo la 9. prova

“Non ho guidato bene e ho pure urtato un muro di neve”.

Mikko Hirvonen dopo la 10. prova

“La scelta di montare le due scorte davanti era giusta, ma c’eravamo dimenticati di togliere la protezione davanti al radiatore e l’abbiamo dovuto fare in speciale...”.

Dani Sordo dopo la 15. prova

“Non montare le due scorte davanti è stato un errore”.

Sébastien Loeb dopo la 14. prova

“L’idea di usare le due scorte era buona, peccato che gli pneumatici dietro fossero troppo consumati...”.

Sébastien Ogier dopo la 14. prova

“Devo ancora migliorare, ma va sempre meglio”.

Kimi Raikkonen dopo la 15. prova

“Lo scarto è pesante, ma voglio ancora provare a vincere”.

Sébastien Loeb dopo la 1. tappa

“Sapevo che Seb avrebbe attaccato e ho fatto il massimo per contrastarlo”.

Mikko Hirvone dopo la 17. prova

“A questo punto, il mio obiettivo è finire”.

Sébastien Loeb dopo la 17. prova

“Solo terra, ormai, sulle prove, c’è solo terra...”.

Mikko Hirvonen dopo la 20. prova

“Onore a Mikko, è stato eccezionale”.

Sébastien Loeb dopo la 21. prova

“Sono proprio contento che sia finita”.

Mikko Hirvonen all’arrivo

“Cominciare la stagione con un terzo posto mi rende davvero felice”.

Jari-Matti Latvala all’arrivo

“Mikko ha pilotato in modo davvero superbo”.

Malcolm Wilson all’arrivo



***Dani Sordo a lungo perfetto
ha sprecato tutto dimenticandosi
di togliere la protezione al radiatore.
Operazione che gli è poi costata
più di un minuto di ritardo in prova speciale***

La sfida sarda diventa itinerante

Claudio Pilia

Nuova serie, nuova sfida. E che sfida. Il Rally d'Italia Sardegna, dopo sei edizioni, anche grazie all'importante delibera dell'amministrazione regionale che stanzerà da sola 1 milione di euro, cambia radicalmente volto. Prove speciali in tutta l'isola, da Cagliari a Olbia, per un percorso che ricorda (molto) da vicino quelli massacranti di qualche lustro fa, massacrati da David Richards in favore dei percorsi "margherita" che hanno quasi ucciso la specialità. Sdoganati, fortunatamente, dalla FIA in vista del Mondiale 2011, quando l'Italia tornerà ad avere un appuntamento della serie iridata.

Sdoganati anche da Eurosport Events, che per il suo Intercontinental Rally Challenge lascia piena libertà organizzativa alle gare che compongono la serie alternativa. Ed ecco quindi che a dare il "la" alle ostilità sarà una prova-spettacolo nel waterfront cagliaritano, in via Roma. In centro città, a contatto con il grande pubblico, pure quello neofita. Qualche avanti-andré, al venerdì, per far assaporare i rally al capoluogo isolano, ma pure per fare classifica, of course. A dare i primi veri riscontri, quelli che delineano le forze in campo, spette-

rà invece alle inedite prove disegnate al centro dell'isola, nell'oristanese. Che poi tanto inedite non sono, visto che le squadre che frequentano con una certa assiduità la zona intorno al Monte Grighine per provare e riprovare vetture e piloti. Due crono da ripetere due volte, sui quali si accenderanno le telecamere di Eurosport, che ne trasmetteranno due in diretta tv. Con collegamenti dal Parco Assistenza, che probabilmente sarà allestito in aeroporto, a Fenosu. Prima tappa da quattro "piesse", più una - monster - sul Monte Lerno. La più lunga del weekend. Pensando a qualcosa di simile alla speciale di Tandalò (quasi quaranta chilometri), a qualcosa che lasci il segno sulla compagnia prima di concludere la giornata a Olbia. E dal Molo Brin, di fronte a municipio e museo archeologico, scatterà la seconda e ultima tappa, che abbraccerà alcune tra le più storiche prove di Rally d'Italia e Costa Smeralda. Una tappa-cartolina, che strizzi l'occhio alla storia a quattro ruote della Gallura, suggellata ancora da una prova speciale (più ripetizione) trasmessa "live" e pure in HD su Eurosport. Anticipando di un'ora il Roland Garros di tennis, godendo quindi di un'esposizione mediatica davvero invidiabile.



segue a pag 54

Perché non succeda più

Valerio Faccini

La morte di un navigatore durante la disputa di un rally è una cosa che fa male. Al di là del dolore immenso franato addosso ai familiari, ogni appassionato di corse, dopo la costernazione e lo smarrimento seguenti la notizia di un incidente fatale, si chiede cosa non abbia funzionato. Domande disordinate, dubbi pesanti come macigni, quesiti senza risposta sono sicuramente frullati nel cervello di molti, profondamente colpiti dalla morte di Franco Ballerini, copilota di Alessandro Ciardi, avvenuta in un incidente alla Ronde di Larciano di due domeniche fa, quando la Renault Clio R3 dello sfortunato equipaggio, sfuggita al controllo del pilota, ha urtato un muro pressoché frontalmente, ad una velocità stimata di 90 km/h. Ma l'Hans (acronimo dell'frase inglese "Head And Neck Support", supporto per testa e collo), non dovrebbe essere un dispositivo che preserva l'incolumità fisica proprio nel caso di incidente frontale? E le moderne vetture da rallies, irrobustite da roll-bar e rinforzi vari, sono troppo rigide costringendo gli equipaggi ad assorbire quasi interamente l'energia cinetica che si sprigiona dopo un urto? E perché, oggi che le vetture sono omologate per l'impiego stradale dopo intensi e severi studi sulla sicurezza passiva, tutto questo non si riflette in modo posi-

tivo quando l'auto è trasformata per le corse? E ancora: negli ultimi anni, da spettatori della F.1, abbiamo assistito a incidenti con urti frontali apparentemente più gravi, data la velocità, risoltisi però fortunatamente con qualche contusione. Ci riferiamo ai botti di Hamilton al Nurburgring nel 2007, a quello di Kovalainen a Barcellona ed all'incidente di Glock all'ultima curva di Suzuka nel 2009. E' vero, quindi, che le monoposto sono di gran lunga più sicure delle auto da corsa derivate dalla serie?

Lungi da noi l'idea di sostituirsi ai magistrati ed agli inquirenti che stanno indagando minuziosamente sull'incidente di Ballerini per appurare le cause del decesso del commissario tecnico della nazionale azzurra del ciclismo, abbiamo voluto approfondire il tema sicurezza nei rally ponendo le domande sopra elencate a due esperti: Andrea Adamo e Ludovico Fassitelli. Con l'ingegner Andrea Adamo, ex-progettista Abarth (ha firmato la Grande Punto S2000 e l'Alfa 156 per il WTCC) ed ex-consulente Gloria (sotto la sua supervisione è stata ultimata la C8, ultimo modello di monoposto costruito dalla Casa piemontese), abbiamo parlato della sicurezza passiva delle auto. Col dottor Ludovico Fassitelli, titolare dell'azienda produttrice di caschi Stilo (che inoltre distributrice e commercializza collari Hans), ex rallista di vaglia, abbiamo parlato del collare di sicurezza.

*Il compianto
Franco Ballerini*





Il parere di Andrea Adamo

“Necessario studiare dispositivi di assorbimento”

“Le F.1 sono vetture che nascono con una serie di dispositivi atti all'assorbimento di energia in caso di urto, studiati e calcolati, e che hanno una massa molto inferiore a quella delle auto da strada e quindi un'energia da dissipare minima. Il botto di Glock fece impressione, ma un'auto lanciata a 90 km/h, tenendo conto che in ordine di marcia, con equipaggio a bordo, una vettura da rally della categoria R3 pesa come minimo 1.200 kg, ha un'energia cinetica notevole e la decelerazione conseguente è fortissima in caso di urto contro un'ostacolo rigido com'è un muro. Le auto stradali di oggi sono prodotte dalla fabbrica e in origine dotate di dispositivi per la sicurezza passiva per l'assorbimento di energia frontale secondo le norme EuroNCAP, che durante la preparazione per le corse vengono parzialmente rimossi, in parte mantenuti. Ma una parte considerevole nell'aver conseguenze ridotte nell'urto frontale, ce l'ha avuto il fatto che, per esempio,

Glock ha visto quello che gli stava capitando sin dal primo istante e si è preparato all'urto irrigidendosi. Mentre un navigatore nella maggior parte dei casi non si accorge che l'auto sulla quale viaggia sta uscendo di strada, in quanto è impegnato a leggere il quaderno delle note, quindi l'impatto lo sorprende”.

Si dice che gli abitacoli delle auto da rally siano troppo rigidi, a partire dalle S1600, e questo causerebbe conseguenze letali per gli equipaggi, chiamati ad assorbire la gran parte dell'urto.

“Ecco, questa è una corbelleria colossale. Le S1600 sono pericolose? Le Clio R3 sono pericolose? Ah sì? E invece le A112 Abarth di trent'anni fa e le Citroen AX erano sicure? Caso strano, incidenti come quello avvenuto al Colle del Lys al Rally di Sanremo del 1988, con l'equipaggio schiacciato nonostante la presenza del roll-bar con un volo di soli tre metri non

ne abbiamo più visti. Oggi, con gli abitacoli molto più rigidi le auto hanno notevolmente guadagnato in sicurezza passiva, dato che resistono a capotamenti e ad incidenti di ogni sorta, e di esempi ce ne sono fin che si vuole”.

E per gli urti frontali come quello capitato al povero Ballerini, si può intervenire in qualche modo sulle vetture?

“Si può? Si deve intervenire! Bisogna iniziare a studiare dispositivi di assorbimento di energia per le auto da corsa derivate dalla serie, mettendosi in testa che avranno un costo. Ogni modello di vettura dovrà avere i suoi, così come in F.1 i crash box delle monoposto, in pratica i musetti delle vetture, sono tutti diversi. Sto pensando a strutture contenenti schiume apposite, come nei pannelli antintrusione obbligatori per le portiere delle WRC, inserite nei paraurti, o agli stessi costruiti seguendo certi accorgimenti, con materiali specifici”.

Il parere di Ludovico Fassitelli

“Hans utile solo per gli impatti frontali”

“Premetto che intendo parlare in senso generale di come funziona il dispositivo, dato che dell'incidente del povero Ballerini non sono in possesso di alcun dato, se non le immagini e le notizie apparse sulla stampa. Altresì preciso che noi siamo produttori di caschi e non di dispositivi Hans per cui la mia conoscenza specifica sul prodotto è buona, ma non approfondita come per ciò che costruiamo. In ogni caso, L'Hans funziona in urti prettamente frontali. Già con un angolo d'impatto di 30° il sistema perde tutta la sua efficacia. E' stato studiato per prevenire il colpo di frusta, ovvero per evitare la rottura della colonna vertebrale quando, a seguito di un urto, con il corpo trattenuto dalle cinture di sicurezza, la testa è libera –ed oltretutto gravata dal peso del casco - e subisce una forte accelerazione venendo proiettata in avanti. Per funzionare correttamente, l'Hans necessita di cinture correttamente tesate, in quanto il collare deve essere posizionato sopra le spalle del pilota, ma sotto le cinture di sicurezza. Se le cinture sono lente, l'Hans non lavora ed è come non averlo”.

E le cinghiette che assicurano il casco al collare? Averle troppo tirate o troppo lunghe può causare problemi piuttosto che prevenirli?

“Tenderei ad escluderlo. La dinamica di un impatto può essere analizzata e ben compresa osservando al rallentatore i filmati dei crash test girati durante le prove di omologazione dei collari. Nella primissima fase dopo l'urto, tutto il corpo del pilota si sposta molto in avanti. Lo spostamento, anche con le cinture correttamente tirate, è dovuto in parte all'estensione delle stesse, anche a causa della pur piccola elasticità del materiale con cui sono realizzate, ed alla compressione del pilota. Quando le cinture arrivano alla loro massima estensione e bloccano il corpo, la testa “parte” in avanti e l'Hans inizia a lavorare. Ma il pretensionamento dei cinghietti casco-Hans è già attivo in quanto quando il corpo inizia ad avanzare, il collare è trattenuto al di sotto delle cinture ed il sistema, pur non reggendo completamente il peso della testa del pilota, entra in tensione. E' chiaro però, che tenere i cinturini lunghi 25 cm rende com-

pletamente inefficace il collare. Ma in questo caso vale l'accortezza necessaria anche per la scelta del dispositivo al momento dell'acquisto: bisogna attenersi scrupolosamente alle indicazioni del costruttore, sia per scegliere la taglia e l'inclinazione giusta del collare, in funzione della propria corporatura e del tipo di vetture con cui si corre, sia per la lunghezza con cui regolare i cinghietti di ritenuta. Mai uscire dal range di valori indicati dal produttore, pena l'inefficacia, o peggio, la dannosità dei dispositivi di sicurezza. Infine, vale in ogni caso la considerazione che non esiste uno strumento in grado di garantire la sicurezza in senso assoluto. Caschi, Hans, tute e quant'altro alzano sì il livello di sicurezza, ma non all'infinito. Il corpo umano non è in grado di sopportare sollecitazioni e accelerazioni oltre un certo limite. Per paradosso potremmo realizzare un qualcosa che preservi l'integrità esterna di un corpo sottoposto ad un incidente terribile, salvo trovarlo comunque privo di vita a causa delle lesioni subite dagli organi interni sottoposti a compressione fortissima”.

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>



Proposte shock

Marco Cortesi

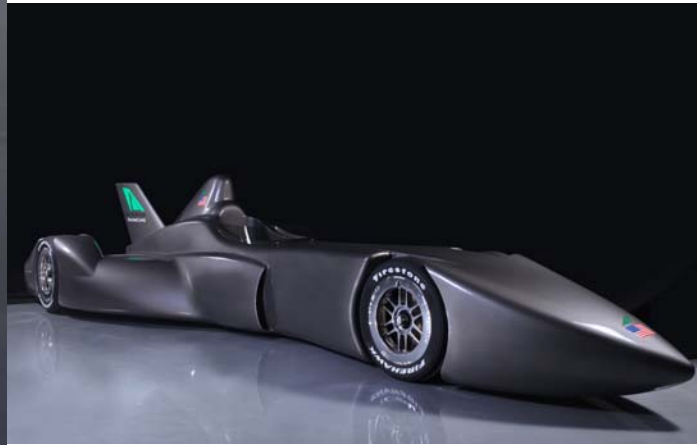
Dopo le proposte di Dallara, si sono finalmente visti i progetti di due dei tre contendenti per il posto di telaista unico nell'IndyCar Series dal 2012 al 2017. Muscoloso e cattivo il progetto Swift, declinato in due differenti versioni. Compatte e aggressive, le vetture mostrano un posteriore che richiama le Formula 1 anni 80, con parte della meccanica lasciata scoperta. Come per i design dell'azienda italiana, si è tenuto ampio conto delle linee guida pubblicate dall'IndyCar Series su sicurezza, costi, tecnologia, look. Anche in questo caso, prioritario evitare i pericolosissimi contatti ruota a ruota. Vero tallone d'Achille, a prima vista, il lato "commerciale". Sulle vetture del progetto Swift non c'è nessuno spazio importante per gli sponsor, ma superfici "asciutte" belle da vedere, ma complicate ed estremamente lavorate. Lo spazio abbonda invece sulla vettura DeltaWing che, al termine di una lunga attesa, ha lasciato sconvolti appassionati ed addetti ai lavori per le pro-

prie forme radicali. Il consorzio, che include team come Ganassi e Penske, ha puntato sul design dell'ex Lola Ben Bowlby, ma grandi sono i punti di domanda sulla fattibilità concreta. Lunga, con un anteriore dalla carreggiata ridottissima ed un posteriore largo, carenato, l'IndyCar DeltaWing lascia perplessi pensando ad un impiego su tracciati come Long Beach, dagli spazi stretti che necessitano agilità, o Sonoma, con curvoni e scollinamenti. Oltre a quelli sulla vettura, i maggiori dubbi da fugare per i nuovi arrivati saranno altri, come la realizzazione, la fornitura, ma soprattutto l'assistenza in pista, il supporto ingegneristico e di ricambi richiesto da una serie che si vuole rilanciare al top dell'automobilismo. L'Indy Racing League sarà chiamata a fare una scelta che ne condizionerà la sopravvivenza, dettata dal tempo disponibile (poco), da una necessità di rinnovamento della quale si ignora ancora, parzialmente la direzione, e dalla lontananza del limite temporale del periodo coinvolto. Una scelta fondamentale, e che in caso di errore potrebbe essere pagata con la vita...



Swift

Delta Wing



Da noi emmo il vero tale

Massimo Costa

La Williams di F.2 si rinnova. Diventa più veloce grazie a una serie di modifiche aerodinamiche e i tester Andy Soucek e Steven Kane, che hanno provato la monoposto sui circuiti di Barcellona e Portimao confermano la crescita della Williams. Jonathan Palmer, grande manovratore della F.2 spiega cosa ha voluto cambiare: "C'erano due cose che non mi soddisfacevano. La prima riguardava l'affidabilità della macchina, non ottimale, la seconda la mancanza di velocità della monoposto. Eravamo troppo lenti. Ora queste due situazioni sono state risolte, con un anno e un inverno di tempo ed esperienza in più. La vettura di questa stagione sarà più veloce di tre secondi rispetto a quella del 2009 dunque circa la stessa velocità di una World Series Renault 3,5. L'affidabilità dovrà essere migliore di tutte le altre serie". Nel 2009 non sono mancati i problemi tecnici. Palmer non lo nasconde e garantisce che il campionato di questa stagione non offrirà inconvenienti tecnici ai suoi partecipanti: "Ogni campionato nuovo ha qualche problema nel suo primo anno. Noi non ne siamo stati esenti, ma ricordo che anche la GP2 ha sofferto parecchio e immagino che anche la GP3 incontrerà qualche guaio. Nel 2009 i problemi principali erano con gli alternatori, i motorini d'avviamento, i corpi farfallati e le pompe carburante. Niente di grave ma qualche volta hanno fermato le vetture. Tutti questi problemi sono stati risolti per

il 2010". Il format del weekend ha subito qualche piccola variazione: "Ad ogni evento ci saranno due sessioni di prove libere di 30 minuti ciascuna e due qualifiche di 30 minuti. Le gare saranno più lunghe: la prima sarà prolungata da 40 a 45 minuti e la seconda da 30 a 35 minuti. Per ogni evento ci saranno un totale di 200 minuti sul circuito per i piloti, più di quanto avviene in GP2. E il costo del campionato è di 275.000 sterline". La forza della F.2 lo scorso anno è stata quella di offrire una stagione internazionale a un costo infinitamente inferiore a quello delle categorie concorrenti. Palmer spiega quale è stato ed è il punto di forza della F.2: "Ognuno sa che ha un'opportunità uguale agli altri per vincere. In tutti i campionati la regola è che chi è nelle migliori scuderie ed ha più denaro degli altri ha un grande vantaggio. Ci sono più piloti con talento e senza denaro che piloti con talento e denaro. Molti ragazzi hanno delle difficoltà a trovare il budget necessario per altre serie. Dunque vengono nella F.2 perché sanno che il fatto di non avere alle spalle grandi finanziatori non sarà uno svantaggio. Ecco, allora sì, la crisi mondiale è perfetta per la F.2. So che ci sarà una grande richiesta per gli ultimi volanti disponibili nella F.2 perché avremo solo 24 vetture al via". Altra particolarità della F.2 è la monogestione. Le monoposto non appartengono ai team, bensì sono portate in pista direttamente dalla organizzazione che mette a disposizione i meccanici e gli ingegneri, i quali ruotano ad ogni appuntamento. Per alcuni

questo sistema è poco produttivo alla crescita del pilota, ma Palmer difende il suo progetto: "Se si vuole identificare il vero talento la monogestione è il futuro delle corse. Con il tempo sarà chiaro che i migliori piloti saranno quelli provenienti da un campionato nel quale hanno le stesse opportunità. Il campione della F.2 batte 24 altri piloti che hanno il suo stesso materiale, le medesime condizioni. Mentre il campione della GP2 o della F.3 europea batte neanche una decina di altri piloti con le stesse opportunità. Questo è stato dimostrato nei test di Jerez di F.1 quando il nostro campione Andy Soucek ha registrato con la stessa Williams esattamente lo stesso tempo del campione GP2 Nico Hulkenberg. Vincere la F.2 ha un grande significato e la gente lo sa. Comunque ci saranno sempre dei piloti che hanno più soldi di altri e che si compreranno i migliori volanti nelle serie basate sul sistema tradizionale delle scuderie. Ma con il tempo questo comportamento verrà scoperto ed il valore di chi vince in quei campionati verrà ridotto".

erge ento



Nuovo componente ala anteriore

Il profilo del nuovo componente dell'ala anteriore è stato cambiato per migliorare il flusso d'aria sotto la vettura e il carico aerodinamico. L'ala anteriore è regolabile dall'abitacolo della monoposto, ed i piloti potranno cambiare la regolazione di mezzo grado ogni volta. Questa è una caratteristica unica a parte la F1.

Nuova superficie terminale dell'ala anteriore con appendice inferiore rivolta verso l'esterno

Le superfici dell'ala anteriore sono completamente nuove e incorporano un'appendice composita rivolta verso l'esterno delle stesse. Questo migliora l'efficienza dell'ala anteriore completa e riduce la turbolenza nella parte posteriore della monoposto.

Nuovi deviatori di flusso posizionati anteriormente all'ingresso delle pance laterali

I deviatori di flusso migliorano il flusso d'aria sotto la vettura e creano circa 136kg di carico aerodinamico in più senza creare una resistenza significativa all'avanzamento. La sezione a forma di bottiglia di coca-cola al retro della macchina diventa così anche più efficiente.





Nuova ala posteriore

La forma dell'ala posteriore è stata cambiata per il 2010 e migliora gli effetti aerodinamici e la down force, mentre aiuta a ridurre il peso completo. L'appendice dell'ala posteriore è stata cambiata. Nel 2009 solo l'appendice posteriore era regolabile; adesso è stata combinata con il profilo maggiore dell'ala e possono essere regolati insieme offrendo così più possibilità di carico aerodinamico.

Camini di uscita per il radiatore sulle pance laterali

I nuovi camini di uscita per il radiatore sulle pance laterali hanno due scopi principali: il miglioramento del flusso d'aria sopra l'ala posteriore e il miglioramento del raffreddamento. Dirigono l'aria calda che esce dai radiatori intorno all'ala posteriore e riducono la turbolenza che ci scorre sopra. Questo aumenta il carico e l'efficienza aerodinamica. I camini attirano più aria "attaverso" la macchina, raffreddano il motore, il radiatore e l'intercooler. I camini laterali sostituiscono il design del "Louvre Panel" del 2009. Quattro tipi di camini sono stati progettati e provati da Williams, usando la simulazione CFD.



Gomme anteriori più grandi e nuova mescola

La Formula 2 farà uso di una nuova mescola di pneumatici Avon. Il processo di sviluppo è iniziato nell'autunno scorso e verrà completato dopo le prove pre-stagionali. E' cambiato la gomma anteriore, da 250/570-13 a 245/600-13.

Il più grande diametro aumenta l'area di contatto per ottimizzare più la distribuzione anteriore del peso delle nuove scatole in magnesio leggero.





L'obiettivo? Vincere!

Antonio Caruccio

Andrea Caldarelli, pilota neo ventenne abruzzese, vincitore del premio Pilota Italaracing 2009, ha firmato col Prema Powerteam per disputare il campionato italiano Formula 3 con la compagine veneta. Perso l'appoggio dalla Toyota per la chiusura del programma Junior nello scorso autunno, per Caldarelli il futuro sembrava essere fortemente compromesso. Adesso un'altra opportunità per affermare il proprio talento ed il sogno non nascosto di ambire al test premio, e magari anche a qualcosa di più, con la Ferrari Formula 1...

A sorpresa è arrivata la firma di un contratto...

"Finalmente! Gli ultimi due mesi sono stati di totale caos, con molta indecisione riguardo come proseguire, con quale team e le varie alternative delle categorie. Si era parlato di GP2 o GP3, ma dovevo fare i conti con quelle che erano le mie possibilità economiche a seguito dell'abbandono di Toyota. Ho scelto la F3 Italia col team Prema perché mi ha offerto importanti garanzie sportive e grazie al supporto di Mario De Cecco sono potuto tornare in pista".

Solo qualche mese fa la tua carriera era passata da un momento di estrema serenità, ad un baratro preoccupante. Qual è ora la situazione di Andrea Caldarelli?

"Sono sereno e fiducioso di poter far bene. Sono molto carico e ho una gran voglia di spaccare tutto! Eufemismi a parte sono felice di tornare a correre con il team Prema e sono certo che insieme a loro sarà possibile ottenere un grande risultato".

Per te si tratterà del secondo anno di Formula 3. Quale sarà il tuo obiettivo?

"L'obiettivo è sicuramente quello di vincere il campionato, non ci sono mezzi termini. La fase più difficile per la mia carriera è stata lo scorso anno quando mi sono dovuto abituare ad un campionato completamente nuovo, ma soprattutto ad una macchina sconosciuta. Adesso ho l'esperienza giusta per mostrare i reali valori in campo".

Rispetto agli altri piloti hai già corso per un anno con le gomme Kumho, ma non sei per nulla abituato al motore FPT. Quale di questi due aspetti prevarrà?

"Nè gli pneumatici nè il propulsore sono elementi determinanti nel permettermi di esprimere al meglio le mie potenzialità. Dopo un paio di sessioni di test il comportamento delle gomme sarà più chiaro per tutti, e mi abituerò meglio al motore Fiat, che già Prema ha iniziato a descrivermi".

Lo scorso anno Prema era un tuo avversario nella Euro Series, adesso difenderai i suoi colori. Come sono i rapporti tra voi?

"I rapporti sono molto buoni, sin da quando nel 2007 correavamo insieme e poi le nostre strade si sono divise visto che ero andato a correre per un team francese. Siamo sempre rimasti in contatto, seppur le nostre strade non si fossero incrociate fino all'europeo del 2009".

Chi pensi saranno i tuoi avversari principali nella lotta al titolo?

"Credo che Ramos potrà essere sicuramente un mio rivale, ma ancora non si sanno tutte le formazioni complete dei team. Anche i miei compagni di squadra saranno degli avversari molto tosti perché hanno già ottenuto ottimi risultati".

Come hai festeggiato il tuo compleanno?

"Niente di particolare sono rimasto a casa coi miei parenti e con la mia ragazza dato che è lo stesso giorno di San Valentino..."

Sarai in pista a Misano questa settimana, che programma avete pianificato di svolgere?

"Abbiamo pianificato una fase di apprendistato alla vettura oltre ad un grande lavoro di sviluppo con una macchina molto diversa rispetto a quella che ho guidato fino allo scorso ottobre".

Ci saranno molti cambiamenti per te, anche nel format del week-end. Quali pensi saranno le tue difficoltà maggiori?

"La cosa che mi piace di più è l'inversione della griglia di partenza per gara 2, che non solo offre maggiore valore alla qualifica, ma mi aiuterà di più rispetto all'europeo, dove con solo i primi otto invertiti, se per caso c'era qualche problema nella manche del sabato tutto il week-end era compromesso".

Cosa prevedono i piani futuri della tua carriera?

"Per adesso il mio unico pensiero è rivolto a quest'anno. La cosa che più mi interessa è vincere, ma posso già dire di essere sicuro di poter godere del supporto di Enrico Zanarini, manager di Fisichella".

Il tuo obiettivo è il titolo di campione, quindi avrai sicuramente rivolto un pensiero al test Ferrari di fine anno...

"Il test con la Ferrari è sicuramente un sogno, ma non mi focalizzo solo su quello, anzi voglio pensare solo al campionato e alla vittoria finale del titolo per dimostrare quanto valgo dopo essere rimasto a piedi a causa della chiusura del Toyota Driver Program".

"Posso già dire di essere sicuro di poter godere del supporto di Enrico Zanarini, manager di Fisichella"





Buona la terza

Antonio Caruccio

Da sempre il campionato inglese Formula 3 è uno dei più competitivi ed innovativi al mondo, come dimostra l'albo d'oro della serie che vanta numerosi piloti che sono poi diventati protagonisti e campioni di Formula 1. Per il 2010 la SRO che gestisce il campionato, ha modificato il format del week-end, aggiungendo una terza gara ad ogni evento, portando così le corse da 20 a 30, mantenendo la doppia classifica tra le monoposto più datate, la National Class, e quelle attuali, International. "Si tratta della più importante modifica introdotta nel mondo del Formula 3 da quando si passò negli anni '90 alla doppia gara", dichiara Bernadette Fitzsimons, general manager della categoria. Rispetto al 2009 non ci saranno più due sessioni di qualifiche, ma un solo turno da mezz'ora nella prima giornata del programma. Gara 1 avrà una durata massima di 30 minuti con la griglia di partenza stilata in base all'ordine del secondo giro più veloce ottenuto dai piloti in prova, e verrà assegnato il pieno punteggio all'intera Top-10 con il primo che prenderà 20 punti, 15 al secondo, 12 al terzo e 10,8,6,4,3,2,1 fino al decimo classificato. Un ulteriore punto sarà assegnato al pilota che otterrà il giro più veloce.

La seconda manche aprirà le danze la domenica. Durerà 20 minuti e vedrà lo schieramento formato dall'ordine di arrivo della prima corsa, con i primi dieci ad ordine invertito stile GP2. Il vincitore inoltre dovrà sorteggiare la propria posizione di partenza, tra la sesta e la decima piazzola in griglia. L'assegnazione dei punti sarà ovviamente su scala ridotta col vincitore premiato di 10 punti, con intervallo di una sola lunghezza fino al decimo posto. Per la tornata più rapida durante la gara saranno questa volta dati due punti.

La terza gara che chiuderà la manifestazione, sarà quella più tradizionale, con la griglia di partenza che rispetterà la classifica delle qualifiche del sabato mattina. Al termine dei 40 minuti previsti, verranno nuovamente premiati i primi dieci, con lo stesso sistema utilizzato per la prima corsa.

Gara 1 di 30 minuti

Schieramento in base al secondo crono più veloce ottenuto dai piloti in qualifica

Gara 2 di 20 minuti

Schieramento con nelle prime cinque file i primi 10 di gara 1 invertiti, il vincitore di gara 1 sorteggerà la posizione tra la sesta e la decima. A seguire gli altri classificati

Gara 3 di 40 minuti

Schieramento in base alla classifica regolare della qualifica

La nuova 2.0 sembra una F.3

Prima Giovanni Venturini che è tornato entusiasta dai due giorni di test di Barcellona e di Alcaniz, svolti con la Epsilon Euskadi: "Nè io nè i miei compagni Olive e Otegui abbiamo riscontrato inconvenienti tecnici. La monoposto non ha nulla a che vedere con quella del 2009. È più veloce, ha un grip eccezionale, ha un cambio incredibile. Lo scorso fine anno avevo guidato qualche monoposto di F.3, posso dire con assoluta certezza che la nuova Renault 2.0 vi si avvicina tantissimo", ha

spiegato il vicentino. Poi i tre giorni organizzati dalla Renault sul circuito di Alcaniz. Invitati una dozzina di piloti che hanno potuto verificare la crescita e la bontà della nuova monoposto realizzata da RST in collaborazione con Epsilon Sport e Caparo. Dopo un riscaldamento effettuato dal tester Filipe Albuquerque e da Mathieu Arzeno (presente per una rivista motoristica), hanno potuto conoscere la vettura Aleix Alcaraz, Alain Sicart, Maxime Piallat, Sandro Ludovic, Gregoire

Demoustier, Luciano Bacheta, Vincent Beltoise, Thibault Thaquet, Yann Zimmer, Bart Hykelma e Jakub Klasterka. Nell'arco dei tre giorni, la monoposto Renault 2.0 ha percorso 1.200 chilometri. Inoltre, ad Alcaniz erano presenti i team Cram, KTR, Koiranen. Per la squadra di Marcello Rosei ha girato il pilota ufficiale Andre Negrao, con KTR si sono alternati Martin Van Hove, Liroy Stuart, Antii Ramo e Mikkel Mac. Con Koiranen, Miki Wekstrom e Barty Hykelma.



I test collettivi

Valencia 22-23 febbraio

Barcellona 9-10 marzo

Magny-Cours 15-16 marzo

Alcaniz 24-25 marzo



“La nuova monoposto di F.Renault è più veloce della vecchia, ha più grip ed ha una rapidità nella cambiata che è incredibile. E' una macchina che si avvicina tantissimo alla F.3”

Giovanni Venturini





Un 2010 a 360 gradi

Dario Lucchese

Un programma a 360 gradi. Anche quest'anno gli impegni della Gloria Cars verteranno su diversi fronti, dalla pista alla salita, con una finestra sul panorama automobilistico internazionale. Merito della vulcanica mente di Enrico Glorioso, assieme al suo socio Antonio Parisi fondatore della Sparco alla fine degli anni Settanta, poi organizzatore e costruttore, nel biennio 2005-2006, delle monoposto che hanno dato vita al primo ciclo del Campionato Italiano di Formula Azzurra. Storia di una passione che ha inevitabilmente finito per coinvolgere anche la moglie Anna e i due figli Federico e Giulio. Seppure abbia qualcosa da recriminare, il manager della Casa di Cambiano tira dritto per la sua strada ed annuncia i propri piani per il 2010.

«In pista continueremo senza dubbio con la Gloria Scouting Cup, che vedrà protagoniste le nuove C8F-Yamaha FZ 1000 e le



B5 spinte dal propulsore Fazer che animeranno la classe B. Non saremo invece presenti con una nostra squadra ufficiale nel "Light", ma in compenso potremmo presto arrivare ad un accordo con la Asso Minicar di Tony Padrone, proponendo una serie alternativa a costi ancora più bassi. Quindi continueremo a portare nelle gare del CIVM una nostra struttura, noleggiando le vetture ai piloti-clienti, con un probabile interesse anche nel TIVM Nord».

Come giudica il campionato Gloria Scouting Cup in un contesto che vede attualmente proliferare di varie categorie?

«Abbiamo puntato sulla competitività e sull'equilibrio di prestazioni. Per fare un esempio, a Misano, due anni fa nelle qualifiche, i primi quattro erano raccolti in un decimo e i primi due separati da un solo millesimo. Le macchie sono tutte uguali e nel tempo sono venuti fuori dei talenti. Andrea Cecchellero, dopo avere vinto il



titolo nel 2008, la scorsa stagione ha concluso quarto nella F.Academy in Francia. Ancora prima, con le Gloria sono cresciuti piloti come Mirko Bortolotti, Andrea Caldarelli e Davide Rigon. Non capisco il fatto che la Federazione non ponga attenzione verso una categoria che a mio parere è ideale per il passaggio dal kart all'automobilismo. Oggi la Formula ACI-CSAI Abarth è molto vicina ad una F.3 e con un budget abbastanza alto. In Inghilterra c'è un campionato low-cost sponsorizzato dalla rivista Autosport (Autosport Young Guns, ndr) che impiega vetture concettualmente simili a quelle nostre, con telai tubolari e propulsori motociclistici e che gode di un grande riguardo».

Ha mai pensato di voltare pagina ed abbracciare una nuova idea di monoposto, con delle motorizzazioni "tradizionali"?

«Sono fermamente convinto che i propul-

sori motociclistici su delle vetture di piccole dimensioni possano portare dei vantaggi. In genere si tratta di motori ad alte prestazioni, che nascono con specifiche elevate e allo stesso tempo affidabili, iper-compatti e con il cambio integrato. Di conseguenza pesano anche di meno. Una nostra motorizzazione 1000cc. si aggira intorno ai 68 Kg e un 1.4 arriva ad 82 Kg. Un motore "tradizionale" è normalmente molto più ingombrante, obbliga all'utilizzo di freni più grandi con conseguenti consumi più elevati ed ha maggiore massa e pertanto maggiore forza centrifuga in caso di testacoda, con gli alti rischi che comporta il fatto di fermare la vettura in spazi meno brevi. Ricordiamoci che anche la F.BMW ha deciso di adottare dei propulsori di derivazione motociclistica».

Gloria guarderà anche quest'anno all'estero?

«In Germania sta per partire il DMV Formel Gloria Championship, organizzato dalla Federazione tedesca, che vedrà in pista le monoposto C8F e ci coinvolgerà sia come costruttore che in qualità di fornitore di ricambi, assistenza e servizio pneumatici. Sempre in Germania potremmo essere chiamati in causa nella SCC Sports Car, con le C8P 1.4 spinte da Kawasaki o Suzuki. Inoltre continuiamo ad avere molte richieste di team privati dall'estero».

Come intende agevolare i giovani?

«Quest'anno nella Gloria Scouting Cup abbiamo istituito un montepremi che consiste nella possibilità di avere una vettura in uso per la stagione successiva ai primi due classificati della classe A e al vincitore della classe B. Ma soltanto per continuare a correre nei nostri campionati. Non ho più intenzione di passare soldi e piloti a squadre che poi partecipano in altre categorie».

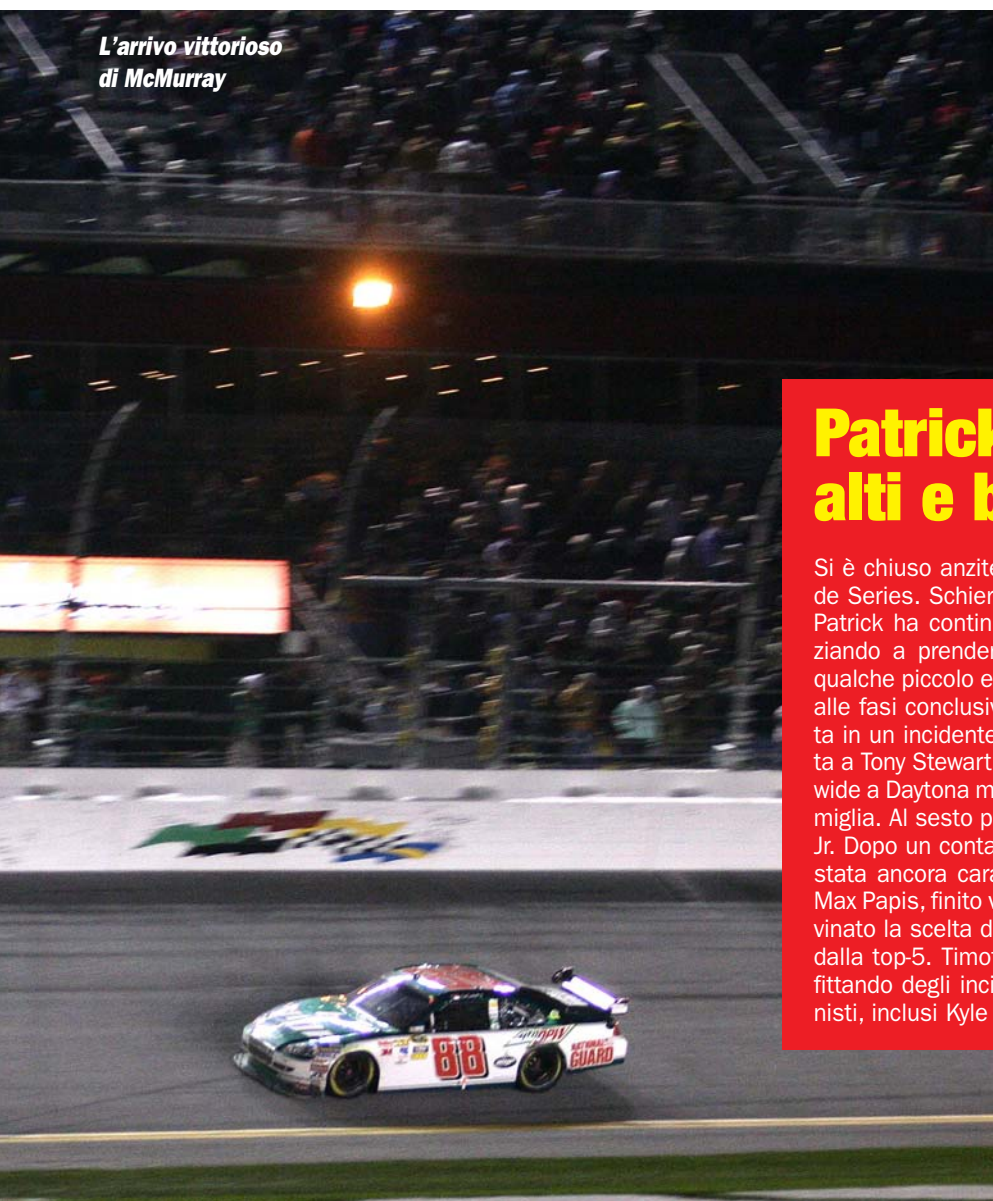
McMurray riparte dalla 500 miglia





Fantastica vittoria di Jamie McMurray alla 500 miglia di Daytona 2010. Tornato al team Ganassi dopo una lunga permanenza in casa Roush, McMurray ha gestito al meglio l'ultima ripartenza, dopo che due incidenti avevano protratto la corsa sino al giro 208. Pur senza contare sull'aiuto del compagno Juan Pablo Montoya, rimasto intrappolato nel gruppo, il vincitore ha battuto Dale Earnhardt Jr, passato dal decimo al secondo posto nel corso dell'ultimo passaggio. Kevin Harvick, per lunghi tratti sembrato il candidato numero uno al successo, ha trovato un blocco di Carl Edwards che ha precipitato entrambi oltre la top-5. Per Greg Biffle è arrivato così il terzo posto, davanti a Clint Bowyer e a David Reutimann, con la prima delle Toyota al traguardo. Sesto Martin Truex, che si era portato in testa al gruppo nel finale ma ha mancato l'allungo decisivo. Per il team Earnhardt-Ganassi un'importante affermazione, che arriva dal figliol prodigo e che lascia ancor più a bocca asciutta il colombiano ex McLaren. A secco anche i superteam. Oltre al Roush Fenway Racing, carente nella gestione della tattica finale, anche in casa Hendrick non è andato tutto come da programma, con il solo Earnhardt a fare capolino nella top-10. Out per un incidente nel finale Jeff Gordon, che si era fatto vedere al top, mentre Jimmie Johnson è stato messo fuori gioco dalla rottura della trasmissione. La gara è stata caratterizzata da due lunghe interruzioni, necessarie per riparare una profonda buca sulla superficie del tracciato creatasi a seguito del meteo inclemente degli ultimi giorni. Al volante per il team Childress, Harvick si era costantemente mostrato al top, insieme a Bowyer e a Kurt Busch che, a causa di una mossa tattica non felice nel finale, ha chiuso ventitreesimo. Gioco di squadra fallito anche per il team Gibbs, che con Denny Hamlin e Kyle Busch si è trovato fuori dai primi 10. Migliore tra i rappresentanti dei "piccoli", Bobby Labonte ha chiuso ventunesimo. Sfortunata la prova di Max Papis. Rimasto coinvolto in un contatto iniziale tra Brad Keselowski, Sam Hornish e Regan Smith, aveva recuperato il giro del leader, prima di vedersi fermare definitivamente dalla rottura del motore.

**L'arrivo vittorioso
di McMurray**



L'ordine di arrivo domenica 14 febbraio 2010

- 1 - Jamie McMurray (Chevy) - DEI/Ganassi - 208 giri
- 2 - Dale Earnhardt Jr. (Chevy) - Hendrick - 208
- 3 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 208
- 4 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 208
- 5 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 208
- 6 - Martin Truex Jr. (Toyota) - Waltrip - 208.
- 7 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 208
- 8 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 208
- 9 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 208
- 10 - Juan Montoya (Chevy) - DEI/Ganassi - 208
- 11 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 208
- 12 - Mark Martin (Chevy) - Hendrick - 208
- 13 - Paul Menard (Ford) - RPM - 208
- 14 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 208
- 15 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 208
- 16 - David Ragan (Ford) - Roush - 208
- 17 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 208
- 18 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 208
- 19 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 208
- 20 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 208
- 21 - Bobby Labonte (Chevy) - TRG - 208
- 22 - Tony Stewart (Chevy) - Stewart/Haas - 208
- 23 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 208
- 24 - Elliott Sadler (Ford) - RPM - 208
- 25 - Boris Said (Ford) - Latitude 43 - 208
- 26 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 208
- 27 - Bill Elliott (Ford) - Wood - 208.
- 28 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 208
- 29 - Travis Kvapil (Ford) - Front Row - 205
- 30 - Kasey Kahne (Ford) - RPM - 202
- 31 - Robert Richardson Jr. (Ford) - Front Row - 202
- 32 - A.J. Allmendinger (Ford) - RPM - 198
- 33 - Michael McDowell (Toyota) - Prism - 195
- 34 - Ryan Newman (Chevy) - Stewart/Haas - 193
- 35 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 185
- 36 - Brad Keselowski (Dodge) - Penske - 174
- 37 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 160
- 38 - John Andretti (Ford) - Front Row - 117
- 39 - Regan Smith (Chevy) - Furniture Row - 90
- 40 - Max Papis (Toyota) - Germain - 89
- 41 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 79
- 42 - Mike Bliss (Chevy) - Baldwin - 76
- 43 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 64

Il campionato

1. McMurray 190; 2. Earnhardt 175; 3. Biffle 170; 4. Bowyer 165; 5. Harvick 156; 6. Reutimann, Truex 155; 8. Kenseth 142; 9. Montoya 139; 10. Edwards 138.

Patrick-Piquet, alti e bassi

Si è chiuso anzitempo il debutto di Danica Patrick in Nationwide Series. Schierata dopo il buon debutto nell'ARCA Series, la Patrick ha continuato nel suo percorso di apprendimento, iniziando a prendere contatto con il bumpdrafting. Nonostante qualche piccolo errore, la Patrick si è mantenuta a pieni giri fino alle fasi conclusive, che l'hanno vista incolpevolmente coinvolta in un incidente insieme ad altri 12 piloti. La vittoria è andata a Tony Stewart, dominatore di buona parte delle gare Nationwide a Daytona ma ancora in cerca del primo successo alla 500 miglia. Al sesto posto ha chiuso, in Truck Series, Nelson Piquet Jr. Dopo un contatto con Danica Patrick in ARCA, la sua gara è stata ancora caratterizzata da una toccata rifilata, stavolta, a Max Papis, finito violentemente a muro. Il brasiliano ha poi indovinato la scelta di traiettoria nel finale, chiudendo ad un passo dalla top-5. Timothy Peters ha conquistato il successo, approfittando degli incidenti che hanno eliminato numerosi protagonisti, inclusi Kyle Busch, Elliott Sadler e Ron Hornaday.

Antonio Caruccio

Jerry Canevisio è il team manager della Oregon Racing. Negli ultimi anni la squadra italiana ha tenuto alto lo stendardo tricolore nel mondo del Megane Trophy, campionato che si svolge nell'ambito della World Series by Renault, e che nel 2009 ha portato al debutto nella categoria, in qualche gara, Giorgio Pantano

Come valuta la stagione 2009 del team Oregon nella Eurocup del Megane Trophy?

“Per nostro volere il 2009 è stata una stagione molto tranquilla. Abbiamo portato in pista cinque macchine avendo come obiettivo principale quello del divertimento, non della competizione. La scorsa stagione è stata il frutto di una pianificazione di impegni nata già nel 2008 in cui io ed il mio socio, avendo anche un'altra attività oltre quella del motorsport, sapevamo che la crisi sarebbe arrivata in modo molto prorompente, ed anzi ancora persisterà nel 2010. Eccezion fatta per una sporadica apparizione di Giorgio Pantano, Oregon Team ha schierato dei piloti gentlemen che venivano in pista per divertirsi, pur con un alto livel-



Il pirata

lo di competitività nel monarca Renault. Questo ha costituito per noi una grande sfida sotto l'aspetto tecnico e organizzativo, ma abbiamo superato l'esame a pieni voti”.

Avete dato la possibilità a Pantano di scendere in pista con voi in due occasioni quest'anno. Cosa può dirci del talento di Giorgio in questa situazione?

“Giorgio è un ex pilota di F.1 e ha fatto con noi quattro gare, negli appuntamenti di Budapest e Silverstone, con un atteggiamento da grande professionista. Nel primo ha preso confidenza con la macchina e con la categoria, ottenendo due quarti posti. E' stato eccezionale, ai piedi del podio al suo debutto assoluto, in una categoria dove ci sono dei piloti che hanno grande esperienza con queste macchine e che vi corrono da un paio d'anni ormai.. Già a Silverstone per la seconda gara ha lottato per il podio,

anche se poi abbiamo preferito "fermarlo" per non compromettere la stagione di chi lottava per il campionato”.

Oltre a Pantano nel 2009 ha schierato altri piloti, come si sono comportati?

“Tutti i nostri alfieri hanno tenuto fede alle nostre aspettative, considerando ovviamente un approccio da gentlemen. Anche noi abbiamo dovuto essere all'altezza delle loro richieste creandogli attorno un compromesso tra un insegnamento tecnico e professionale, ma anche leggero, perché il pilota deve arrivare in pista, divertirsi a guidare e spesso offrire ai suoi sponsor un ambiente ospitale”.

Molti piloti in passato hanno corso per lei, chi di questi ha lasciato maggiormente il segno?

“Abbiamo alle spalle 24 anni di storia...

Hanno corso con noi tantissimi piloti. Tutti sono stati grandi piloti, ma ognuno con caratteristiche diverse. Tra gli ultimi ricordo Rangoni che ha un grande piede, Balzan che vince gare e campionati usando l'intelligenza, Tavano che ha un grandissimo carattere”.

Come valuta il campionato Megane ed il suo livello?

“Il 2010 sarà il sesto anno di attività per questa macchina, che è veramente un ottimo prodotto da noi ben sviluppato. Siamo in un contenitore eccellente come quello della World Series by Renault che attira sempre molto pubblico. Renault dà molta importanza al settore commerciale ed è importante che il pubblico veda in pista le evoluzioni della Megane che poi trova nelle strade di tutti i giorni. Il livello è molto alto, ci sono 25 vetture in media al via di ogni



**A sinistra, Pantano.
Sopra, Longo.
Sotto, Hirschi**



gara, con almeno una decina di piloti in grado di vincere. Inoltre i gentleman che rinfoltiscono il gruppo, hanno una classifica a loro dedicata avendo modo per valorizzare la propria esperienza”.

Ci racconta come è andata la 6 Ore di Vallelunga con Davide Valsecchi?

“L’abbiamo affrontata con la Megane che ha dimostrato di essere un carro armato. In sei ore di gara non abbiamo avuto il benché minimo problema, e questo è straordinario se consideriamo che è stata concepita per gare che non superano i 50 minuti. Con noi è sceso in pista Valsecchi, un ragazzo molto dotato che capisce qual è il limite della vettura, requisito fondamentale per le gare di durata, ma non solo. Valsecchi a livello mentale è molto più grande della sua età anagrafica, e lo dimostra in GP2 Asia dove sta dominando. Oregon tornerà

sicuramente a fare altre gare Turismo con Peroni perchè ci siamo trovati molto bene con loro, prendendo parte alle due 6 Ore, Misano e Vallelunga”.

Quali sono i piani del team Oregon per il 2010?

“Abbiamo trovato un ragazzo italiano che già a settembre aveva deciso di venire a correre nel Megane Trophy. Si chiama Nicolò Nalio, ha un passato in Porsche Cup e crede molto in questo progetto. Noi siamo felici di aver trovato un connazionale da portare in pista mentre negli scorsi anni dovevamo cercare all'estero i nostri piloti. Il piano è biennale perchè il primo anno dovrà essere dedicato all'apprendimento della vettura e delle piste su cui andiamo a correre. Sono fiducioso che quando avrà la giusta confidenza col mezzo, Nalio potrà dimostrare il suo reale potenziale. Per le altre

due macchine invece, una sarà destinata ad una coppia di gentlemen, l'altra vorremmo impiegarla per far crescere un giovane formulista nella prima presa di contatto con una vettura Turismo”.

Che obiettivi si è posto per questa stagione?

“Far crescere Nalio sarà la nostra priorità”.

Perché avete la bandiera dei pirati?

“Si tratta di una bandiera nata nel 1990 a seguito di una squalifica in sede di verifica tecnica ai nostri danni. Da allora in modo scherzoso, visto che eravamo stati accusati di aver "rubato", abbiamo deciso di escorcizzare questo evento, ed essendo i pirati dei veri ladroni, li abbiamo presi come immagine. Adesso quella bandiera dei pirati dei Caraibi è nella cabina del nostro camion”.





QUELLA VOGLIA CHE NON SE NE VA...

*Che siano esibizioni
o che siano gare
difficile per gli ex piloti
attaccare definitivamente
il casco al chiodo.
Nella foto David Coulthard
con una Mercedes F.1
degli Anni 50*

Hanno scritto pagine e pagine di cronache della F.1, alcuni ne hanno fatto la storia. Hanno vinto titoli, gare, portato a casa coppe. Sono stati protagonisti per anni, finché non hanno deciso di ritirarsi dalla F.1 o di chiudere il discorso corse. Stanchi di viaggiare il mondo, di vivere una vita spericolata, di rispettare ferree regole alimentari. Ma per molti, chiusa una porta se ne è aperta un'altra. Quella del professionismo nel DTM, nel FIA GT o nella Le Mans Series. Perché quella voglia di velocità, di misurarsi col tempo, quel brivido che provoca un sorpasso, non se ne va mai. Così, se Michael Schumacher per il suo ritorno agoni-

stico ha voluto esagerare scegliendo la F.1, il due volte iridato Mika Hakkinen decise di rimettersi in testa il casco per correre nel DTM. Come Jean Alesi, Heinz-Harald Frentzen, Ralf Schumacher. Ora è il turno di David Coulthard. Lo scozzese ritiratosi dalla F.1 al termine del campionato 2008, la scorsa settimana ha guidato la Mercedes C Klasse. Preludio di un rientro agonistico? Coulthard non si è sbilanciato, intanto si è rimesso in gioco e se non sarà quest'anno vedrete che lo ritroveremo in pista nel 2011. Il DTM attira perché Mercedes paga bene, perché le vetture della categoria sono entusiasmanti da con-

durre, perché c'è un bel contatto con il pubblico. Alesi aveva detto basta, ma non ce l'ha fatta e lo rivedremo sulla Ferrari 430 nella LMS. Con lui, una new entry certa, Giancarlo Fisichella, anch'egli scivolato in questo simpatico limbo delle serie a ruote coperte. Nel GT si sono costruiti una seconda carriera Mika Salo e Karl Wendlinger mentre Olivier Panis, come Johnny Herbert in precedenza, ha scelto i prototipi della LMP1. Ma la coppia che attirerà il maggior interesse nel 2010 sarà quella composta da Alesi-Fisichella nella classe GT2 della Le Mans Series. Insieme fanno 430 GP di F.1.



Alesi, sopra, sarà con Ferrari nella LMS dopo aver corso nel DTM per la Mercedes dal 2002 al 2006. Panis, a destra gareggia nella LMS per la Oreca





Fisichella è pronto al debutto nella LMS GT2 con la Ferrari. Possibile anche una sua partecipazione alla prossima 24 Ore di Le Mans



Hakkinen, a sinistra, è stato pilota Mercedes nel DTM dal 2005 al 2007. Così come Ralf Schumacher (sopra), entrato a far parte della squadra Mercedes che gareggia nel DTM dal 2008

Anche la 911 si fa



Prendete una 911 GT3, lasciate il sei cilindri boxer e aggiungete due motori elettrici sull'asse anteriore da 60 kw. Per alimentarli inserite un generatore a volano. In fase di frenata i due motori anteriori invertono la loro funzione e inviano energia al generatore che inizia a ruotare fino a 40.000 giri al minuto. Nella fase di accelerazione il generatore sarà in grado di dare fino a 120 kW ai due motori elettrici per una

durata di circa 6-8 secondi. A tutto vantaggio di prestazioni maggiori e minori consumi. Questo sistema non prevede quindi la presenza di accumulatori per immagazzinare l'energia ricavata dalle fasi di frenata. La 911 GT3 Hybrid verrà esposta al prossimo salone di Ginevra e verrà sperimentata nelle competizioni, poi questa tecnologia potrebbe essere impiegata anche su modelli stradali.



ibrida



80th international
motor show
and accessories
4-14 march 2010
geneva

A Ginevra per capire il futuro dell'auto

di Marco Marelli

Mancano poche settimane al salone dell'automobile di Ginevra e già iniziano in tanti a scoprire le loro carte. Volkswagen svela la Touareg atto secondo, Audi la piccola A1 e Porsche una 911... ibrida che tanto farà parlare anche perché l'altro Cavallino (Ferrari) avrà anch'esso una sua interpretazione sul tema. Ci saranno tante novità di prodotto a Ginevra ma con le molte concept presenti si vedrà anche quale strade molti hanno preso. A Ginevra si parlerà poi della capacità produttiva esagerata che va risolta; dell'ambiente, una spada di Damocle che obbliga a scelte importanti; di incentivi e di rapporti con i governi, altro tema caldo che non deve essere sottovalutato. Ma anche non bisognerà far passare sotto traccia la crisi di alcuni costruttori che sulla qualità avevano fatto la loro fortuna. Vedi Toyota ma anche Honda e Nissan. Insomma a Ginevra l'aria sarà calda come mai lo è stato in passato e da questo piccolo salone al centro dell'Europa la cartolina che uscirà sarà tanto importante quanto si spera il più nitida possibile anche perché all'orizzonte ci sono importanti accordi come quello tra Renault e Mercedes, un rafforzamento dell'asse BMW-Peugeot, la Suzuki che dovrebbe essere presente nell'area Volkswagen a conferma di quanto la Casa tedesca sia interessata al costruttore giapponese. Dal 4 al 14 marzo Ginevra diventerà la capitale di un mondo, quello dell'automobile, sempre più complicato e sempre più... complicato.

Secondo atto

di Marco Marelli

Quando uscì divenne un mito. Soprattutto perché era una SUV ma anche una incredibile fuoristrada. La BMW X5 ad esempio non aveva una trasmissione così sofisticata. La Mercedes Classe M non aveva delle sospensioni così avanzate che permettevano di variare l'altezza del corpo vettura. Nessuno aveva mai offerto un dieci cilindri diesel. In poche parole la Volkswagen con la Touareg sbaragliò la concorrenza anche quella più blasonata che prima di allora non aveva mai nemmeno preso in considerazione di sfidare con contenuti tecnici di assoluta eccellenza. In questi anni il Gruppo tedesco non si è fermato e anzi ha continuato in questa direzione ma oggi con la seconda generazione della



Volkswagen Touareg

Touareg si scopre un fatto interessante. La nuova Touareg è più lunga di 4,5 centimetri, ha una nuova trasmissione a otto marce ma soprattutto sembra abbia perso un po' della sua anima dura e pura. Insomma, la super Touareg appare meno elitaria rispetto a quella che fu la prima generazione almeno sulla carta da un punto di vista meccanico. Tornando all'abitacolo colpisce il divano posteriore scorrevole così come lo schermo touch screen, e il sistema di telecamere Area View. La gamma motori oltre ai noti benzina e diesel proporrà anche una ibrida pensata soprattutto per il mercato americano che naturalmente costerà molto di più pur offrendo prestazioni simili alle diesel più potenti. La nuova Touareg sarà nelle concessionarie dal prossimo maggio.



Il 10 cilindri diesel è stata sostituito dal V8 4.2 da 340 cavalli: c'è più potenza ma due cilindri in meno. Tanto curata dentro e fuori, sulla meccanica ci sono tante innovazioni che meritano di essere verificate su strada



Piccola ma con stile



Lunghezza 395 centimetri
Larghezza 174 centimetri
Altezza 142 centimetri





di Marco Marelli

Si chiama A1 ed è lunga solamente 395 centimetri. Sviluppata sulla base della Polo andrà in vendita a settembre ma si potrà toccare al Salone di Ginevra il prossimo marzo. Per il momento il debutto è previsto solo con carrozzeria a tre porte ma arriverà anche una più funzionale cinque porte.

Corta e bassa

Rispetto alle tante rivali, Alfa Romeo Mito ad esempio, è molto più bassa. Da un punto di vista stilistico colpisce la cellula abitativa quasi baricentrica grazie soprattutto a lunotto e parabrezza molto inclinati. La coda in particolare non cade come su molte rivali dritta ma scende con ben due sbalzi importanti che segnalano la linea di cintura e il paraurti. Guardandola insomma lateralmente complici le cornici-montanti cromate che saranno optional parla una lingua diversa che la farà distinguere nel traffico. La vista frontale al contrario è meno rivoluzionaria mantenendo gli stilemi tipici Audi: quindi grande bocca spezzata dalla targa; fari stretti al centro che poi diventano più grandi ai lati; cofano a becco d'uccello. Corta, tanto bassa ma larga, anche vista da dietro piace complicità tra l'altro le forme dei fari che nella parte inferiore hanno dei tagli atti a enfatizzare il concetto di forza dinamica.

Quattro posti comodi

Volante a tre razze ben sagomato. Tunnel centrale enfatizzato da due spalle. Centralina clima simil R8. Tante finiture color alluminio. Non c'è che dire: la sensazione di essere su una Polo più ricca non si percepisce. Si è su una Audi. Piccola, ma Audi. Lo spazio davanti non manca. Dietro nemmeno anche se si soffre un po' per le ridotte superfici vetrate e la linea di cintura alta.

Scocca rigida

La base meccanica è quella della Polo. In Audi però hanno lavorato molto sull'impiego di materiali diversi per irrigidire ancora di più la scocca ma anche per cercare di ridurre il peso. Alla fine la differenza rispetto alla meno dotata Polo è in rosso ma non in modo così eccessivo. Poi questa cura dei materiali dovrebbe garantire una maggiore precisione di guida rispetto alla cugina VW. Le sospensioni sono come quelle della Polo quindi McPherson davanti ed assale torcente dietro ma con opportune tarature anche dello sterzo sempre elettrico. Sempre da un punto di vista tecnico merita poi sottolineare il notevole CX pari a 0.32 che contribuirà a ridurre i consumi. A tale proposito la piccola Audi ha un sistema di recupero energia e funzione Start&Stop.

Solo turbo

Due i motori a benzina previsti all'inizio. Il mille e due da 86 cavalli, che promette consumi ed emissioni bassissime (19 km/litro e 119 g/km di CO2) con una velocità massima di 179 km/h e 12,1 secondi da 0 a 100 orari e il più brillante mille e quattro da 122 cavalli, che promette una velocità di punta di 200 km/h e nove secondi per lo zero-cento. Uno solo invece il diesel con due livelli di potenza: 90 o 105 cavalli.

E poi ci sarà la S...

La piccola A1 avrà anche versioni più potenti. Si attende in particolare una versione da 200 cavalli che dovrebbe fare il verso alla Cooper S. Questa versione cattiva si potrebbe chiamare RS1 e dovrebbe avere un quattro cilindri turbo sempre a iniezione diretta. Questa generazione dell'Audi A1 non avrà mai la trazione integrale e quindi la versione più potente potrebbe offrire uno speciale differenziale elettronico per poter scaricare al meglio tutti i cavalli. Si dovrebbe vedere sul finire del 2010 inizio 2011.

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

“Fernando è uno dei migliori piloti del circuito, però non il migliore perché ora è tornato

Schumacher”

Felipe Massa

“Felipe, perché non stai zitto?”

Mundo Deportivo

“Kimi non parlava mai, Fernando invece è come noi”.

Felipe Massa

“Con me Kimi parla molto”

Dani Sordo

“E' bello riavere Michael Schumacher fra noi. E vincere, sapendo che tra gli avversari c'è anche

lui, mi darebbe una soddisfazione anche maggiore”.

Fernando Alonso

“Già a Valencia mi sono accorto che il vecchio Michael era uscito dal baule con intatta tutta la sua velocità”.

Michael Schumacher

“Credo che i team più forti siano quattro”.

Schumacher

riferendosi a Mercedes, Ferrari, McLaren e Red Bull

“E' bello accogersi che tutti i colleghi sono contenti di rivedermi, anche se non vedono l'ora di

battermi. Se mi sento un papà per loro?

No, piuttosto un fratello grande”.

Michael Schumacher

“Un fratello, un figlio? No, Michael è un amico. Perché la famiglia non si sceglie, gli amici sì.

Non è facile conquistarne la fiducia, è un tipo timido, riservato. Sono contento che sia tornato perché è meno pericoloso correre su 4 anziché 2 ruote”.

Jean Todt

“Mosley? Un amico, una delle persone più intelligenti che abbia conosciuto ma



Kimi Raikkonen al Rally di Svezia

anche quando era un nemico è stato grande, ha fatto un lavoro super per la sicurezza sia stradale sia in pista".

Jean Todt

"Ho avuto pressioni per scrivere un libro, E lo farò ma solo dopo che avrò lasciato la presidenza della Fia e non sarò solo un libro sulla Ferrari".

Jean Todt

"Dove batte il mio cuore se alla Ferrari o con Schumi? Con la Fia".

Jean Todt

"Nei rally le cose cambiano sempre, in F.1 giro dopo giro corri sempre sulle stesse piste. Nei rally la velocità è minore, ma per certi versi molte cose sono più difficili".

Kimi

Raikkonen

"Ho provato la Ferrari a Barcellona, è stato un bel test, e sono stato veloce, ma credo sarà dura vedermi in F1".

Valentino Rossi

"Se correrò a Le Mans, è chiaro, non avrò molto tempo da passare a casa. Devo rifletterci, ma è una cosa che dovrebbe potersi fare..."

Sébastien Loeb

Il graffio di Baffi

**RAIKKONEN
PROSEGUE
L'APPRENDISTATO
NEL WRC.**

... E ORA KIMI...
OCCHIO AGLI ALBERI!!!



BAFFI