



Button giù la maschera!

Test F.1 a Jerez

Tutti pensavano che Hamilton lo avrebbe stracciato, ma in Spagna il più veloce è stato il campione del mondo in carica. Basteranno i prossimi test a capire se sarà lui l'uomo di punta McLaren?

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

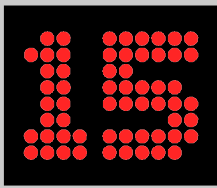
Produzione:
Nicola Desiderio
Marco Marelli

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 »





Button non scherza

Massimo Costa

Eccolo Jenson Button. Ci eravamo preoccupati per lui. Le prime uscite con la McLaren MP4/25-Mercedes non erano state troppo convincenti. Il campione del mondo era parso un po' farraginoso, lento nell'apprendere i meccanismi della nuova monoposto e a riprendersi dalla sbornia da iridato. Un po' in difficoltà nel confronto con il rapace Lewis Hamilton, suo nuovo compagno di squadra. Ma niente paura. A Jerez, nella seconda settimana di test sulla pista andalusa, il miglior Button ha fatto capolino, assieme al sofo, nell'ultimissima giornata. Un tempone il suo, certo ottenuto con serbatoi quasi vuoti, ma non è stato il solo a girare in quelle condizioni. Se Button ha risposto presente, lo ha fatto pure la McLaren. Di solito la banda di Ron Dennis (d'accordo il grande capo non segue direttamente il team, ma la McLaren è sempre lui) non sbaglia per due anni consecutivi. Il risultato di Jerez deve far riflettere. Le monoposto di Woking saranno sicure protagoniste del mondiale. Era già parso evidente con Hamilton nella prima tornata di prove a Jerez, lo ha confermato ora con Button. Segnali di grande crescita li ha lanciati la Renault. Partita in sordina a Valencia, la R30 migliora ogni volta che va in pista ed ha il suo grande interprete in Robert Kubica. La Sauber ha confermato tutto quello di buono mostrato fin da quando ha percorso i primi chilometri di vita mentre la Red Bull, pur denotando una certa fragilità, è già velocissima. La Mercedes continua a non lanciare acuti e non sembra essere solo pre tattica mentre la Force India sembra poter recitare un ruolo da prima della classe e Vitantonio Liuzzi non si fa scappare le occasioni per dimostrarlo. E la Ferrari? L'affidabilità non manca, Fernando Alonso è felice della F10 e dobbiamo credergli. Non guardate i tempi, la prestazione assoluta lo spagnolo la cercherà a Barcellona negli ultimi quattro giorni di test. Poi tutti in Bahrain.

**I migliori
tempi dei
4 giorni**

- 1 – Jenson Button (McLaren MP4/25-Mercedes) – 1'18"871 – 209 giri
- 2 – Robert Kubica (Renault R30) – 1'19"114 – 217
- 3 – Kamui Kobayashi (Sauber C29-Ferrari) – 1'19"188 – 145
- 4 – Mark Webber (Red Bull RB6-Renault) – 1'19"299 – 202
- 5 – Vitantonio Liuzzi (Force India VJM03-Mercedes) – 1'19"650 – 151
- 6 – Nico Rosberg (Mercedes MGP W01) – 1'20"061 – 187
- 7 – Fernando Alonso (Ferrari F10) – 1'20"115 – 269
- 8 – Jaime Alguersuari (Toro Rosso STR5-Ferrari) – 1'21"053 – 259
- 9 – Nico Hulkenberg (Williams FW32-Cosworth) – 1'21"432 – 275
- 10 – Michael Schumacher (Mercedes MGP W01) – 1'21"437 – 190
- 11 – Adrian Sutil (Force India VJM03-Mercedes) – 1'21"939 – 97
- 12 – Timo Glock (Virgin VR01-Cosworth) – 1'22"433 – 136
- 13 – Sebastian Vettel (Red Bull RB6-Renault) – 1'22"593 – 191
- 14 – Lewis Hamilton (McLaren MP4/25-Mercedes) – 1'23"017 – 144
- 15 – Felipe Massa (Ferrari F10) – 1'23"204 – 80
- 16 – Sebastien Buemi (Toro Rosso STR5-Ferrari) – 1'23"322 – 103
- 17 – Pedro De La Rosa (Sauber C29-Ferrari) – 1'23"367 – 109
- 18 – Jarno Trulli (Lotus T127-Cosworth) – 1'23"470 – 141
- 19 – Lucas Di Grassi (Virgin VR01-Cosworth) – 1'23"504 – 34
- 20 – Heikki Kovalainen (Lotus T127-Cosworth) – 1'23"521 – 98
- 21 – Paul Di Resta (Force India VJM03-Cosworth) – 1'25"088 – 130
- 22 – Vitaly Petrov (Renault R30) – 1'26"237 – 112
- 23 – Rubens Barrichello (Williams FW32-Cosworth) – 1'27"145 – 179
- 24 – Fairuz Fauzy (Lotus T127-Cosworth) – 1'31"848 – 76



McLaren MP4/25-Mercedes

Un tempo che ha lasciato il segno ed ha fatto alzare il ciglio in diversi box occupati dai rivali. Jenson Button sul giro secco, con poca benzina a bordo, è parso imprendibile per tutti. Il suo 1'18"871 è arrivato quasi come uno schiaffo. Una sveglia per molti, un punto di riferimento che in diversi hanno provato a raggiungere, ma senza fortuna. Button però è stato onesto, alla fine dei test di Jerez, nell'ammettere che per il momento la McLaren ha trovato il miglior compromesso tra gomme e vettura leggera, ma deve ancora lavorare per trovare il giusto bilanciamento quando la MP4/25 sarà pesante come un camion e piano piano inizierà ad alleggerirsi. Ma "minaccioso" ha concluso affermando che sulla lunga distanza si stanno muovendo nella giusta direzione e a Barcellona completeranno questo percorso. Come dire: dopo saranno dolori per tutti.

Jenson Button – 1'18"871 – 209 giri

Lewis Hamilton – 1'23"017 – 144 giri

Totale giri – 353







Renault R30

Nata come un brutto ranocchio giallo a strisce nere, la Renault R30 inizia a trasformarsi in principe. E pure senza aspirazioni canore, a Jerez ha lanciato un bell'acuto. Del resto, quando si ha un Robert Kubica per le mani non si può fare altrimenti. La R30 si migliora ad ogni chilometro, gli sviluppi si stanno rivelando azzeccati, i tempi si abbassano. Se Vitaly Petrov non si è potuto esprimere ancora al meglio, rallentato dalla pioggia, Kubica ha potuto svolgere al meglio il lavoro sia col pieno di benzina sia in condizioni da qualifica. E il secondo crono assoluto di Jerez è un bel messaggio per tutti.

Robert Kubica – 1'19"114 – 217 giri

Vitaly Petrov – 1'26"237 – 112 giri

Totale giri – 329



Sauber C29-Ferrari

Non era una cometa apparsa per caso nel cielo di Valencia, alla sua prima uscita. La Sauber C29 spinta da un bel motore Ferrari, continua a confermarsi ai vertici. Fa sul serio insomma e non pare proprio essere un bluff invernale. Come non lo è Kamui Kobayashi che con estrema facilità trova sempre il pertugio per infilarsi tra i migliori. Il giapponese ha segnato un tempo notevole, 1'19"188, a un soffio da Kubica, a un respiro da Button. Pedro De La Rosa ha girato con il bagnato. Non è mancato qualche inconveniente tecnico, al sistema di pescaggio della benzina che ha rallentato il lavoro di Kobayashi il terzo giorno, ma la C29 va. Ecco come se va...

Kamui Kobayashi – 1'19"188 – 145 giri

Pedro De La Rosa – 1'23"367 – 109 giri

Totale giri – 254







Red Bull RB6-Renault

E' fragile la Red Bull. Lo era nel 2009 la RB5, lo è anche ora la RB6. Tanto per non cambiare, a dare i maggiori problemi a Mark Webber e Sebastian Vettel è il motore Renault. Ma la monoposto di Adrian Newey, cui manca la partecipazione al primo test collettivo stagionale di Valencia e quindi ha meno chilometri di Ferrari e McLaren, è già maledettamente veloce. Webber ha avuto l'opportunità a Jerez di girare con la pista asciutta ed ha segnato tempi veramente notevoli. L'australiano ha anche ammesso che la RB6 è in fase di sviluppo e quindi le sue prestazioni miglioreranno ancora.

Mark Webber – 1'19"299 – 202 giri

Sebastian Vettel – 1'22"593 – 191 giri

Totale giri – 393



Force India VJM03-Mercedes

Tre piloti per la Force India a Jerez. Il team di Vijay Mallya ha permesso anche a Paul Di Resta di lavorare sulla nuova VJM03. La monoposto di Mark Smith è altamente competitiva e quest'anno il team anglo-indiano dovrebbe definitivamente uscire dalle zone basse della classifica. La prestazione di Liuzzi, che ha girato con pista asciutta, è stata confortante. Il pilota italiano è risultato quinto assoluto nella graduatoria dei test e il tempo lo ha siglato con poca benzina a bordo, ma non nelle migliori condizioni di qualifica in quanto la monoposto era assettata per affrontare un programma di lavoro con carico di benzina.

Vitantonio Liuzzi – 1'19"650 – 151 giri

Adrian Sutil – 1'21"939 – 97

Paul Di Resta – 1'25"088 – 130

Totale giri – 378





KINGFISHER
PREMIUM

**ROYAL
CHALLENGE**

Signature

BRIDGESTONE

MEDION

Reebok

WHYTE & MACKAY
SCOTCH WHISKY

GITANJALI
LIFESTYLE

zapak.com AIRBUS EADS + BRIDGESTONE

EMINT



Mercedes MGP W01

Tra i top team è quello che sta seminando maggiori perplessità. Se con pista bagnata è impossibile trarre qualche indicazione, col sole la Mercedes non è parsa all'altezza di McLaren o Renault. Nico Rosberg e Michael Schumacher non hanno mai potuto scalare le classifiche. Il figlio di Keke nell'ultimo giorno è rimasto a 1"2 da Button, ma ha girato in condizioni di gara cercando più l'affidabilità che la prestazione sul giro. E questo è il punto. Il team di Ross Brawn continua a evitare il confronto sul giro veloce e non si capisce bene quale sia il reale valore della MGP W01. Rimangono le dichiarazioni di Schumacher: c'è ancora tanto da lavorare e i prossimi test di Barcellona saranno fondamentali.

Nico Rosberg – 1'20"061 – 187 giri

Michael Schumacher – 1'21"437 – 190 giri

Totale giri – 277





Ferrari F10

Velocissima a Valencia, alla prima uscita, la Ferrari F10 sta dimostrando grande affidabilità. Tantissimi i chilometri percorsi da Fernando Alonso e Felipe Massa, pochi i problemi tecnici seri emersi. Sarebbe stato interessato vedere il confronto con i top team con poca benzina in condizioni di asfalto asciutto, ma la Ferrari ha preferito rimandare questa "sfida" ai prossimi test di Barcellona. Alonso ha distillato gocce di ottimismo e se lo dice lui, notoriamente poco propenso a sbilanciarsi, c'è da crederci. La F10 si è ben comportata con tutti i tipi di gomma e miscela utilizzati: soffici, medie e dure. Migliori indicazioni non potevano venire da Jerez.

Fernando Alonso – 1'20"115 – 269 giri

Felipe Massa – 1'23"204 – 80 giri

Totale giri – 349





Toro Rosso STR5-Ferrari

Un'altra sessione di test positiva per la Toro Rosso. Jaime Alguersuari ha totalizzato qualcosa come due Gran Premi acquisendo sempre più maggiore confidenza con una monoposto di F.1. Il 19enne spagnolo ha svolto long-run e i tempi sono stati di tutto rispetto. Peggio è andata a Sebastien Buemi, costretto a compiere meno giri per via della pioggia. La STR5 è una buona macchina e i suoi giovani piloti potrebbero essere la vera sorpresa del 2010..

Jaime Alguersuari – 1'21"053 – 259 giri

Sebastien Buemi – 1'23"322 – 103 giri

Totale giri – 362







Williams FW32-Cosworth

E' uno dei team che ha coperto il maggior numero di giri. Rubens Barrichello incurante della pioggia non si è mai fermato, se non per qualche errore e problema meccanico. Nico Hulkenberg ha fatto altrettanto e con l'arrivo del sole ha potuto verificare la velocità della Williams FW32. La monoposto non è male, il problema sembra arrivare dalla spinta del motore Cosworth, non eccezionale.

Nico Hulkenberg – 1'21"432 – 275 giri

Rubens Barichello – 1'27"145 – 179 giri

Totale giri – 454





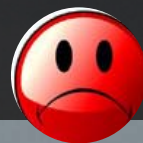
Virgin VR01 - Cosworth

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.

Timo Glock – 1'22"433 – 136 giri

Lucas Di Grassi – 1'23"504 – 34 giri

Totale giri 170





Lotus T127-Cosworth

Merito al team Lotus per avere portato in pista la T127 a pochi mesi dall'ufficializzazione del loro ingresso in F1. Nei test di Jerez, l'ordine era quello di cercare di fare il più possibile esperienza per scoprire gli eventuali punti deboli della monoposto progettata da Mike Gascoyne. Il risultato è stato eccellente. Jarno Trulli, con la pista asciutta, ha potuto percorrere 141 giri senza incorrere in noie tecniche. La Virgin è a un secondo, ma a Barcellona le cose sicuramente miglioreranno. Prima di lui ha girato Heikki Kovalainen che ha commesso un errore stampando la T127 contro le gomme di protezione. Programma di lavoro del terzo giorno sospeso all'inizio del pomeriggio perché i ricambi dovevano arrivare dalla Gran Bretagna. L'onore di portare al debutto la Lotus è toccato invece al tester Fairuz Fauzy. Sotto la pioggia ha totalizzato 76 giri facendo doverosamente il proprio compito.

Jarno Trulli – 1'23"470 – 141 giri

Heikki Kovalainen – 1'23"521 – 98 giri

Fairuz Fauzy – 1'31"848 – 76 giri

Totale giri – 315



La Dallara F.1 debutterà in Bahrain
senza la possibilità
di svolgere un minimo shake down

Ecclestone salva la Campos

Massimo Costa

Bernie Ecclestone ha salvato la "baracca" spagnola. Svanite le promesse di Adrian Campos e della Meta 1, che non sono riusciti a racimolare il budget in Spagna (e del resto non era difficile capirlo considerando la grave crisi economica del Paese), il boss inglese ha affidato a Colin Kolles il compito di formare il team. Eh sì, perché Campos non aveva neanche creato un gruppo di tecnici e meccanici. E' rimasto saldo al suo posto Josè Ramon Carabante, l'unico che ha tirato fuori dal portafoglio i primi soldi per far partire il progetto della monoposto, costruita dalla italiana Dallara. Ma perché Ecclestone ha preso in mano l'operazione Campos Meta. Perché teme di non vedere le ventisei monoposto sulla griglia di partenza di Al Sakhir. Si sussurra inoltre che Lotus, Virgin e Force India non abbiano il budget necessario per arrivare ai GP europei. Pilota di punta del team diretto da Kolles dovrebbe essere Karun Chandhok. L'indiano ha informato il team Trident che

non potrà essere al via della gara della GP2 Asia in Bahrain e il team Coloni che non parteciperà alla GP2 Main Series. Per il secondo sedile, in forse la presenza di Bruno Senna, che aveva firmato con Adrian Campos. Dagli USA si dice che Jose Maria Lopez potrebbe essere girato a Kolles dal presunto team USF1. Ma a questo punto tutto può accadere. La nota positiva coinvolge la Dallara. Il costruttore italiano entra ufficialmente in F.1, seppure con qualche affanno rispetto a quanto preventivato (i programmi iniziali prevedevano il debutto nei test di Jerez della scorsa settimana). La monoposto italiana debutterà in Bahrain senza la possibilità di svolgere un minimo shake down. Il progetto era stato bloccato in quanto Campos non aveva fornito le garanzie economiche necessarie. Secondo indiscrezioni raccolte da Italiaracing, mancano i cablaggi, il cambio e il motore. Il tempo stringe, ora tutti questi pezzi arriveranno nella sede della Dallara e tutto dovrà essere pronto per il 5 marzo quando il materiale dovrà essere imbarcato.

Le incertezze di Senna

Le mille voci e i "rumors" che si sono affastellati negli ultimi giorni attorno alle vicende del team Campos non turbano troppo, almeno in apparenza, Bruno Senna. Il pilota brasiliano è in Inghilterra e sullo stato delle cose all'interno della squadra preferisce non sbilanciarsi. Contattato da Italiaracing, Senna ha dichiarato: "Come tutti so che ci sono in corso molti contatti, molte negoziazioni, ma di sicuro non posso dire ancora nulla. Il mio sedile? Ho un contratto, quindi non mi preoccupa". Anche sul nome del pilota che potrebbe affiancarlo, l'indiano Chandhok, Senna non si pronuncia: "So che stanno scegliendolo, ma credo che la verità definitiva la scopriremo solo il giorno della prima gara. Se sono fiducioso di poter correre in F.1 quest'anno? Fiducioso è un termine molto soggettivo. Io conto sul mio contratto e attendo di vedere come matureranno le cose".

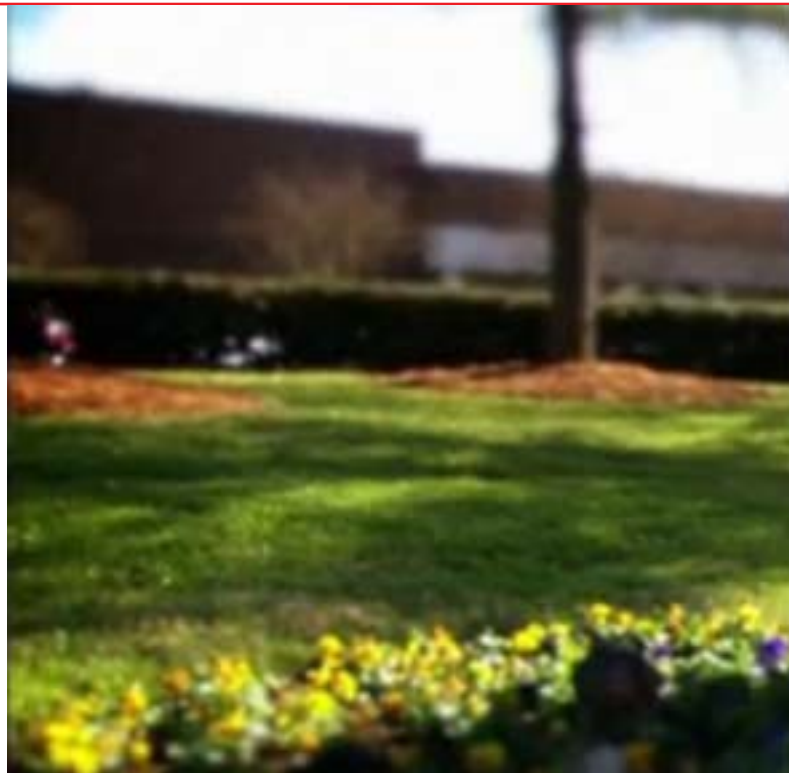


USF1 alza le

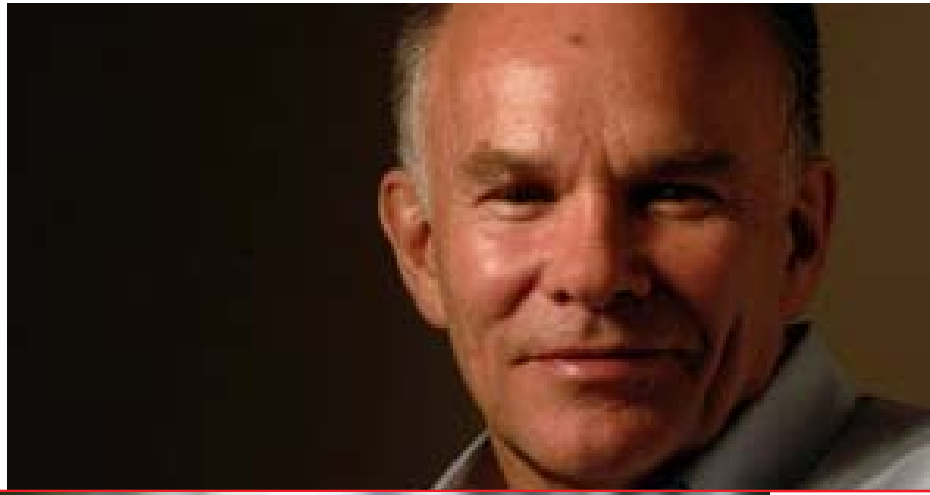
Carlo Baffi

Nonostante sia un volto alquanto popolare nel circus da circa 35 anni, è finito sotto i riflettori giusto un anno fa, quando ha lanciato il progetto USF1 sul web. Insieme al tecnico Ken Anderson (con un passato in F.1, Nascar, IRL e Champ Car) ha ufficializzato la nascita di una scuderia “made in Usa” al 100%, che ha presentato la candidatura per partecipare al mondiale F.1 2010. Accettata dalla FIA. Ma la partecipazione al campionato è quanto mai incerta. Nonostante l’ingaggio del pilota José Maria Lopez, Anderson ha spiegato al New York Times che ha chiesto alla FIA di posticipare il debutto nel mondiale dal quinto GP Elementi che confermano i dubbi che circolano da tempo sul team a stelle e strisce. Una sede fatiscente, e addirittura messa in vendita (anche se USF1 ha smentito), attrezzature necessarie alla costruzione di una monoposto che mancano, un grande ritardo nella costruzione della vettura. Ma chi è Peter David Windsor, inglese nato a Reigate nel Surrey l’11 aprile del 1952 e attualmente residente tra Londra e Sydney? La sua carriera comincia come giornalista del mensile “Competition Car”, per poi divenire il direttore del settimanale inglese “Autocar”, dal 1970 fino al 1985, dove matura una buona esperienza in F.1, anche grazie alla mansione di consulente di piloti come Carlos Reutemann e Nigel Mansell. Lasciata la carta stampata, Windsor ricopre per la Williams il ruolo di sponsorship manager; durante questo sodalizio vive in diretta la tragedia di Frank Williams. Si trova infatti sull’auto guidata dal patron della scuderia britannica, quando si verifica il drammatico incidente tra il circuito di Le Castellet e l’aeroporto di Nizza. Ad aver la peggio è Williams, che da allora si muoverà su una sedia a rotelle. Windsor invece, se la cava con ferite e contusioni. Dal 1989 al 1990, diviene general manager della Ferrari GTO Ltd, con sede operativa oltre Manica; ma anche alla corte del Cavallino, la sua permanenza è breve. Windsor è nuovamente da Sir Frank a partire dal 1991, con la qualifica di team manager e vi resta per due anni. Dopo di che torna in sala stampa, lavorando come commentatore per alcuni importanti canali televisivi, come FSN’s Formula 1 e Sky Sport per “+ F1” digitale. Ed in seguito per “Speed F1” television, Network Ten e come direttore del popolare mensile anglosassone “F1 Racing”.

Anderson ha spiegato al New York Times di aver chiesto alla FIA di posticipare il debutto nel mondiale dal quinto GP



mani



FORMULA 1 RACE SHOP FOR SALE
Twin Lakes Business Park
9900 Twin Lakes Parkway
Charlotte, North Carolina 28269

Investment Property

- 33,690 Sq. Ft. "FORMULA 1" Race Shop located on approximately 4.43 acres.
- The building was constructed in 1994 and is in immaculate condition.
- New tenant is completely renovating the space to Formula 1 standards.
- 100% air-conditioned and heated and epoxy floors.
- New EPDM membrane roof, gutters, and downspouts installed April 2007.
- Leased through June 2014.
- For sale at \$3,150,000. (9.1% cap rate).

Norman Walters
704-608-0212
norman@walterscommercial.com
6420 A-1 Rea Rd, PNB 320, Charlotte, North Carolina 28277
www.walterscommercial.com

WALTERS COMMERCIAL
Real Estate Services, LLC

Le ha tentate tutte Peter Windsor, anche presentarsi alla Casa Rosada (la residenza del presidente argentino), con il pilota Lopez, ma non è bastato. E saltato il programma F.1, la sede del team è già stata messa in vendita sulle gazzete immobiliari d'oltreoceano

Il mercato va in bianco

Marco Cortesi

A tre settimane dall'avvio del campionato, è ancora in salita, sempre di più, l'off-season IndyCar Series. Nonostante l'arrivo dello sponsor di titolo Izod, ed il buon interesse a riguardo dei nuovi telai, le notizie arrivano con il contagocce. Ancora una volta in difficoltà i team dell'ex ChampCar Series, che mettono allo scoperto una certa fragilità. Il nuovo CEO Randy Bernard, quasi a digiuno di motorsport, dovrà imparare in fretta a gestire una situazione difficile per chi mette in pista le vetture. Come per il Newman-Haas-Lanigan Racing. Un tempo top-team, la compagine di Carl Haas e Mike Lanigan ha patito la scomparsa di Paul Newman, catalizzatore dell'interesse degli sponsor. Appiedato Graham Rahal, l'unica conferma è quella di Hideki Mutoh, grazie al supporto dell'ARTA Project di Aguri Suzuki. A creare ulteriore difficoltà, la dipartita di Tony George che, nel corso degli anni, aveva costantemente supportato la serie, oltre che con l'ormai scomparso Vision Racing anche tramite importanti accordi commerciali. Le uniche vere certezze sono quelle dei due team principali. Chip Ganassi confermerà a ragion veduta Dario Franchitti e Scott Dixon. Come sempre, il team campione in carica è disponibile a mettere in pista una terza vettura solo per piloti con budget completo, opzione difficile da realizzare nella pratica, visti i tempi che corrono. Helio Castroneves, Ryan Briscoe e Will Power formeranno il tridente Penske. Il team del Capitano, dopo aver chiuso una lunghissima relazione con Philip Morris e Marlboro, cambierà livrea, con l'arrivo su tutte le vetture del-

la sponsor telefonico Verizon.

Liberatosi di Kim Green e Kevin Savoree, l'Andretti Autosport vedrà ancora in pista Danica Patrick, Tony Kanaan e Marco Andretti, con l'intento di ribaltare gli esiti di una stagione devastante. Per il momento sarà al via solo a mezzo servizio Ryan Hunter-Reay. Salvato dal fatto di essere testimonial dello sponsor principale della categoria, non potrà comunque più godere dell'attenzione ricevuta in precedenza dall'Indy Racing League: espandere il programma all'intera stagione sarà complicato. Ritourneranno, sempre in ambito professionistico, Vitor Meira in casa Foyt e Dan Wheldon al team Panther si scontreranno con budget tecnici molto ridotti, mentre in casa KV si è puntato su Takuma Sato, in attesa di un compagno di squadra. Precedentemente atteso alla riconferma, Mario Moraes sembra avere incontrato più difficoltà del dovuto nel proseguire la sua carriera dopo la scomparsa del padre. Notizie importanti sono attese dall'HVM Racing a riguardo di Simona De Silvestro, in attesa sia per quanto riguarda il lato sponsor sia per l'autorizzazione a prendere la via della pista negli ovali. Il totale delle vetture confermate arriva al momento a 16, comprendendo anche il neonato FAZZT Racing di Alex Tagliani, il Dreyer&Reinbold Racing con Justin Wilson e Mike Conway, ed il Luczo Dragon Racing, arricchito dalla partecipazione di Gil De Ferran, con Rafa Matos. In attesa di un riscontro anche il sedile in casa Dale Coyne, per il quale si ipotizza l'approdo di Rahal. Ancora da stabilire il futuro di Ernesto Viso e JR Hildebrand, entrambi recentemente in pista a Sebring.

20



Davvero insolita l'immagine mostra come le recenti nevicate hanno reso impraticabile lo speedway di Indianapolis. Sopra, il campione in carica Dario Franchitti

I team 2010

Ganassi

Dario Franchitti
Scott Dixon

Penske

Ryan Briscoe
Will Power
Helio Castroneves

Andretti

Marco Andretti
Tony Kanaan
Danica Patrick

Dreyer&Reinbold

Mike Conway
Justin Wilson

Newman-Haas-Lanigan

Hideki Mutoh
Alex Lloyd?

Panther Racing

Dan Wheldon

Fazt

Alex Tagliani

Foyt

Vitor Meira

KV Racing

Takuma Sato
Mario Moraes, Ernesto Viso?

Luczo/Dragon/De Ferran

Raphael Matos

Dale Coyne

Graham Rahal, JR Hildebrand?

HVM

Simona De Silvestro?

3G/Beck

Richard Antinucci?

Part-time

Fisher

Sarah Fisher
Jay Howard

Andretti

Ryan Hunter-Reay

Tutti contro Valsecchi

Valsecchi è l'indiscusso punto di riferimento, considerando il buon lavoro che sta svolgendo nella GP2 Asia con la Dallara del team iSport





Prosegue spedito il mercato piloti della GP2 Main Series. Sei dei dodici team hanno già definito i due piloti per la stagione che inizierà il prossimo mese di maggio sul circuito di Barcellona. Sono ART, Barwa Addax, Dams, iSport, Ocean e Super Nova. Con un pilota si ritrovano Arden, Coloni, DPR e Racing Engineering, ancora con le caselle vuote sono Rapax e Trident. La stagione 2010 si annuncia interessante, con diversi debuttanti di spicco. In cima alla lista, Jules Bianchi, campione della F.3 Euro Series 2009, pilota del Ferrari Driver Academy, indubbio ragazzo di talento. Sarà lui il principale rivale di Davide Valsecchi? Il pilota italiano è infatti l'indiscusso punto di riferimento per tutti considerando il buon lavoro che sta svolgendo nella GP2 Asia con la Dallara del team iSport. Valsecchi è per il momento l'unico italiano ad essere iscritto nella categoria. Luca Filippi non ripeterà la Main Series, Davide Rigon fatica a racimolare il budget e guarda alla Superleague, Giacomo Ricci viene chiamato da DPR alla vigilia di ogni gara se il proprietario del team non trova piloti con il budget, Edoardo Mortara è tornato nella F.3 Euro Series con un contratto Volkswagen in mano. E all'orizzonte non si vedono altri italiani che possano salire in GP2. Bianchi è dunque il rookie più interessante, ma lo sono anche Christian Vietoris, vice campione F.3 europeo, e i due ragazzi provenienti dalla World Series Renault 3.5, Charles Pic e Oliver Turvey, che nella serie asiatica hanno già raccolto pole e vittorie. Da non sottovalutare il campione della F.Master Fabio Leimer, il campione della F.3 giapponese Marcus Ericsson (che lo scorso dicembre a Jerez ha provato la Brawn F.1) e Josef Kral, ragazzo di sicuro talento. C'è poi Sam Bird, in arrivo dalla F.3 Euro, un pilota che veloce che però non ha mai convinto fino in fondo. Tra gli esperti, ci riprovano Giedo Van der Garde e Sergio Perez, Jerome D'Ambrosio e il rientrante Ho Pin Tung, Michael Herck e forse Dani Clos che dovrebbe essere riconfermato da Racing Engineering. Il team Coloni si affida ad Alberto Valerio. Tra le novità, il team Dams che è divenuto lo Renault Junior Team, e la decisione di non fare correre più di ventiquattro monoposto dopo il ritiro della Durango.

I team 2010

ART: Jules Bianchi – Sam Bird

Barwa Addax: Giedo Van der Garde – Sergio Perez

Dams: Jerome D'Ambrosio – Ho Pin Tung

iSport: Davide Valsecchi – Oliver Turvey

Ocean: Max Chilton – Fabio Leimer

Super Nova: Marcus Ericsson – Josef Kral

Arden: Charles Pic – TBA

Coloni: Alberto Valerio – TBA

DPR: Michael Herck – TBA

Racing Engineering: Christian Vietoris – Dani Clos (?)

Rapax: TBA – TBA

Trident: Adrian Zaugg (?) – TBA

Richelmi de

Massimo Costa
Foto Signori

I primi due giorni di test collettivi a Misano della F.3 Italia hanno richiamato, nonostante le difficoltà per quanto riguarda la reperibilità delle gomme e dei motori, dodici piloti. A questi si sono aggiunti i tre del team olandese Van Amersfoort che partecipa alla F.3 tedesca e i piloti della RP Motorsport che militano nella European F.3 Open. Imprendibili i tre piloti della serie teutonica, con pneumatici Yokohama e moto-

ri Volkswagen più performanti, il più rapido dei “nostri” è stato Stephane Richelmi. Il monegasco, al secondo anno nella categoria, è il pilota di punta del team Lucidi ed ha confermato quanto di buono si dice di lui. Richelmi ha lasciato a tre decimi il sorprendente Andrea Roda. Al debutto nella serie, il milanese della RC Motorsport ha sempre girato con tempi costanti eseguendo al meglio il lavoro programmato dalla squadra di Cristiano Giardina. Che presenta alcuni vuoti tra i tecnici e meccanici. Notevole il terzo crono di Gianmarco Rai-

mondi, con la seconda Dallara del team Lucidi, pilota canadese che senza nascondersi intende essere la rivelazione della stagione. A seguire, Francesco Castellacci, passato alla RC Motorsport. Il romano ha messo a frutto la sua esperienza per sviluppare al meglio la propria monoposto e rimanere agganciato alle posizioni di vertice di questo primo test. Che, riassumendo, sono stati dominati da Lucidi e RC Motorsport. Leggermente più staccato, Andrea Caldarelli, alla prima presa di contatto con il team Prema e con la Dallara motorizzata



etta il ritmo

Fiat. L'ex pilota del Toyota Driver Program, reduce dal campionato F.3 Euro Series, si è limitato a rodare la vettura con qualche soluzione tecnica inedita e il rapporto con gli ingegneri del team di Angelo Rosin. Nel tricolore ci sarà la RP Motorsport con il finlandese Jesse Krohn, che nella classifica ha preceduto la prima non Dallara, la Mygale del team Dueppi Victoria affidata al rookie Federico Scionti. I ragazzi della squadra di Perugini hanno lavorato sodo. Tutto è nuovo per loro e anche per il pilota romano che però ha saputo adeguarsi rapida-

mente allo stile di guida richiesto dalla monoposto francese. Si annuncia un confronto interessante tra Dallara e Mygale. A conti fatti, saranno nove le anti Dallara. In pista a Misano, Edoardo Liberati al primo test con Prema dopo le esperienze maturate nel 2009 con BVM Target e Lucidi. Prosegue l'affiatamento con la monoposto di F.3 da parte di Alex Fontana, pilota del team Corbetta mentre Marco Falci ha percorso i primi chilometri con la Dallara della TP Formula. La squadra di Pomozzi ha rilevato due monoposto dal team HBR che

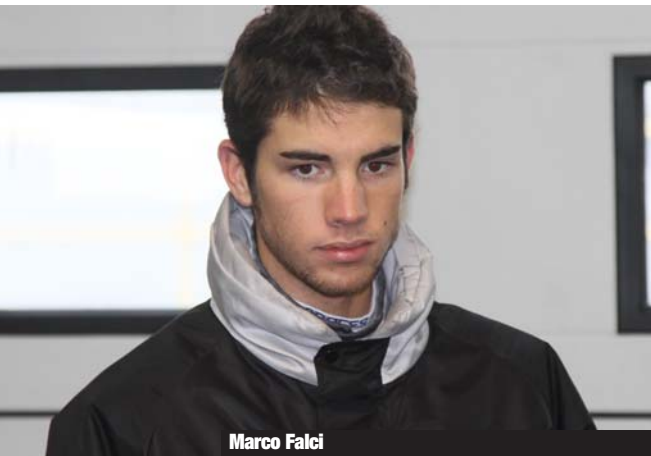
fino allo scorso anno ha disputato la F.3 Euro Series. HBR si è ritirata e il suo ex proprietario, Sigi Muller, era a Misano per fornire un supporto tecnico alla squadra italiana. Alberto Cerqui, pilota del team Ombra e campione della F.Azzurra 2009, ha girato senza trasponder e così è stato difficile capire il suo "cammino" nella due giorni di Misano. Cerqui ha commesso un errore danneggiando la monoposto con la pista bagnata e con l'asciutto, secondo i tempi riferiti dalla Ombra, si sarebbe posizionato nella casella nove della classifica.



Stephane Richelmi, con la Dallara del team Lucidi, ha sveltato nei test F.3 di Misano



Andrea Roda (RC)



Marco Falci



Edoardo Liberati (Prema)



Alberto Cerqui (Ombra)



A gamba tesa Mancano motori e gomme

A Misano è emerso il problema. Nella F.3 Italia mancano i motori Fiat FTP e le gomme Kumho. Il primo test collettivo ha impedito alla TP Formula di schierare in pista la seconda monoposto perché priva del propulsore mentre tutti i team presenti si sono dovuti arrangiare con pneumatici della F.3 Euro Series 2009, con Kumho della F.3 australiana o con le vecchie e pensionate Michelin. I nuovi team che si affacciano nella categoria non possono quindi girare perché alla FTP pare siano schiacciati dalle richieste. Tra Formula Abarth e Formula 3, non riescono ad esaudire le richieste nei tempi prefissati. Dicono che FTP, come scusa ufficiale, abbia addotto un trasloco che ha portato via tempo importante. Altri sostengono che i ritmi di lavoro aziendali, da quelle parti siano rigorosamente rispettati. Al suono della campanella, tutti a casa. E così il lavoro si accumula. Questo si raccontava nel paddock di Misano con un certo nervosismo. Si sta creando già una certa disparità di trattamento. A due mesi dall'avvio del campionato, i nuovi team non possono recuperare il terreno su chi già ha frequentato la F.3 Italia perché semplicemente sono impossibilitati a lavorare.

1. turno di prova giovedì 18 febbraio 2010

- 1 - Daniel Abt (Dallara-Volkswagen) - Van Amersfoort - 1'31"963 - 36 giri
- 2 - Willi Steindl (Dallara-Volkswagen) - Van Amersfoort - 1'32"195 - 41
- 3 - Stef Dusseldorp (Dallara-Volkswagen) - Van Amersfoort - 1'32"219 - 45
- 4 - Stephane Richelmi (Dallara-Fiat) - Lucidi - 1'32"474 - 56
- 5 - Andrea Roda (Dallara-Fiat) - RC - 1'32"734 - 54
- 6 - Gianmarco Raimondi (Dallara-Fiat) - Lucidi - 1'32"890 - 47
- 7 - Francesco Castellacci (Dallara-Fiat) - RC - 1'33"086 - 57
- 8 - Andrea Caldarelli (Dallara-Fiat) - Prema - 1'33"110 - 49
- 9 - Jesse Krohn (Dallara-Fiat) - RP - 1'33"225 - 63
- 10 - Federico Scionti (Mygale-Fiat) - Victoria - 1'33"793 - 29
- 11 - Edoardo Liberati (Dallara-Fiat) - Prema - 1'33"953 - 47
- 12 - Alex Fontana (Dallara-Fiat) - Corbetta - 1'34"956 - 40
- 13 - Biagio Bulnes (Dallara-Toyota) - RP - 1'35"607 - 36
- 14 - Stefano Colombo (Dallara-Toyota) - RP - 1'36"543 - 62
- 15 - Marco Falci (Dallara-Fiat) - TP - 1'36"643 - 42

Senza trasponder Alberto Cerqui (Dallara-Fiat) - Ombra
Tempo segnalato dal team: 1'33"4

2. turno di prova (pioggia) venerdì 19 febbraio 2010

- 1 - Jesse Krohn (Dallara-Fiat) - RP - 1'44"307 - 59 giri
- 2 - Daniel Abt (Dallara-Volkswagen) - Van Amersfoort - 1'45"566 - 55
- 3 - Willi Steindl (Dallara-Volkswagen) - Van Amersfoort - 1'46"127 - 68
- 4 - Stephane Richelmi (Dallara-Fiat) - Lucidi - 1'46"579 - 65
- 5 - Andrea Caldarelli (Dallara-Fiat) - Prema - 1'46"678 - 86
- 6 - Kevin Ceccon (Dallara-Toyota) - RP - 1'46"759 - 53
- 7 - Stef Dusseldorp (Dallara-Volkswagen) - Van Amersfoort - 1'48"242 - 68
- 8 - Alex Fontana (Dallara-Fiat) - Corbetta - 1'48"714 - 75
- 9 - Marco Falci (Dallara-Fiat) - TP - 1'49"273 - 52
- 10 - Gianmarco Raimondo (Dallara-Fiat) - Lucidi - 1'49"925 - 58
- 11 - Edoardo Liberati (Dallara-Fiat) - Prema - 1'49"952 - 76
- 12 - Biagio Bulnes (Dallara-Toyota) - RP - 1'51"575 - 40

Senza trasponder Alberto Cerqui (Dallara-Fiat) - Ombra
Tempo segnalato dal team: 1'57"5



Federico Scionti (Victoria)



Francesco Castellacci (RC)



Alex Fontana (Corbetta)



Andrea Caldarelli (Prema)

Alla conquista d



ell'Europa



Antonio Caruccio

Giovanni Venturini, diciottenne pilota vicentino, è stato il primo italiano a provare la nuova monoposto di Formula Renault che darà vita al campionato 2010 Eurocup di Formula Renault 2000. Giovanni, al suo secondo anno in monoposto, vuole mettersi in luce in uno scenario continentale dopo aver sorpreso tutti nel monomarca della casa francese in Italia e Svizzera. E in questi giorni è impegnato a Valencia nel primo test collettivo della categoria.

Tiriamo insieme un bilancio della tua stagione 2009.

“Si è trattato davvero di una bella stagione, anche dal punto di vista dei risultati, che mi ha permesso di accumulare tanta esperienza. Il 2009 mi è servito per farmi conoscere nell'ambiente e se dovessi darmi un voto mi darei un sette e mezzo. La prima gara è stata a Monza, dove ho ottenuto a sorpresa il quarto tempo, seppur sia rimasto coinvolto alla prima curva in un incidente. Nella seconda manche ho invece colto il podio dopo essere scattato dalla terza fila. Successivamente è iniziata la serie elvetica. A Digione sono stato un po' ridimensionato, arrivavo da Monza con la voglia di spaccare il mondo, invece un po' me le hanno suonate. Penso che mi abbia fatto bene perché mi ha dato la dose di umiltà necessaria per continuare la stagione. Al Nurburgring ho commesso un piccolo errore, ma poi dalla manche di Spa ho resettato il cervello e ho portato a termine un week-end perfetto: pole, giro più veloce e vittoria in entrambe le corse. Poi una parabola ascendente di risultati, col successo di Le Mans sotto il grande pubblico della World Series, e l'affermazione di Misano. In Romagna ho lasciato agli altri due contendenti per la vittoria, Comini e Mancinelli, qualche secondo di vantaggio, perché avevo capito che la situazione stava superando il limite, infatti poco dopo un brutto contatto ha coinvolto entrambi, per fortuna senza gravi conseguenze, e ho potuto raccogliere la medaglia d'oro anche nella serie nazionale”.

Da esordiente hai dato filo da torcere a piloti esperti sia nella serie italiana sia in quella svizzera. Un anno fa ti saresti aspettato di raccogliere questi risultati?

“Assolutamente no. Pensavo di essere tra i primi cinque nello svizzero, e nei primi dieci dell'italiano, mentre a fine campionato abbiamo raccolto prestazioni ben al di sopra delle aspettative. Non credevo di poter competere per la vittoria, o per il podio, in ogni gara”.

Hai firmato un contratto con Epsilon Euskadi che nel 2009 si è aggiudicato il campionato con Albert Costa. Quale sarà il tuo obiettivo?

“Vincere l'Eurocup tenendo il titolo in casa Epsilon, o almeno arrivare tra i primi tre del campionato facendomi notare, perché ho come obiettivo quello di proseguire nei prossimi anni nella World Series Renault”.

Che impressioni hai avuto dalla nuova monoposto?

“Ho fatto due sessioni di test a Barcellona col bagnato e ad Alcaniz in condizioni meteo buone. A Montmelò sembrava di guidare sull'asciutto con questa nuova vettura, che si è dimostrata veramente eccezionale. Né io né i miei compagni Otegui e Olive abbiamo riscontrato inconvenienti tecnici. La monoposto non ha nulla a che vedere con quella del 2009. E' più veloce, ha un grip eccezionale, ha un cambio incredibile. A Motorland ho finalmente trovato l'asciutto e ho potuto aumentare il livello di confidenza con la mia nuova macchina”.

Non solo Renault, quest'inverno hai anche provato una Formula 3. Che differenze hai riscontrato tra le due vetture?

“A dire la verità sono molto simili, devo ammettere che sul bagnato la monoposto di F.Renault si è dimostrata più stabile, anche se in tutte le situazioni il F.3 è più bilanciato in frenata. Ad Alcaniz sono riuscito ad abbassare di due secondi il record della vecchia Tatuus, a dimostrazione di quanto potenziale abbia il nuovo prototipo”.

Come mai hai scelto di correre nell'Eurocup?

“Le alternative tra cui poter scegliere erano il Formula 3 Italia o l'Eurocup. Ho optato per il monomarca Renault grazie al suo carattere di internazionalità che da sempre lo contraddistingue, anche se la serie italiana vanta un ottimo livello di competitività”.

Col nuovo regolamento nel 2010 sarà possibile affrontare solo due apparizioni extra campionato, hai già pianificato quali potrebbero essere le tue scelte?

“Tutto è ancora da definire. Probabilmente, sempre con la macchina 2010, prenderemo parte a due gare del WEC, a Nogaro prima della partenza dell'Eurocup per testarci da subito in gara, e Magny Cours che arriva circa un mese prima della gara del nostro campionato in modo da restare sempre in allenamento”.

Come ti sei trovato all'interno del team Epsilon Euskadi?

“Molto bene, il team è ben strutturato, i meccanici sono simpatici e abbiamo già fatto squadra con tutti i membri del team. Tutti loro si fidano di me e si aspettano molto, e io spero di accontentarli”.

Senti molto la pressione per queste attese che ci sono nei tuoi confronti?

“Per adesso no, ad inizio campionato vedremo come si metteranno le cose, ma di solito riesco a gestire bene gli input che arrivano dall'esterno”.

Qual è il piano di lavoro per i prossimi test in programma?

“Sviluppare la macchina sicuramente, trovare nuove soluzioni, capire le gomme e il cambio che è al volante e semi-automatico”.

Come pensi sarà il tuo inizio di stagione 2010? In che zona della classifica scorgeremo il tuo nome?

“Spero di potermi giocare le prime cinque posizioni, vorrei lottare per il successo visto che l'obiettivo finale è quello di vincere il campionato”.



Spazio alle vetture di F. Master”

Antonio Caruccio

Eros Di Prima, nato a Caltanissetta il 4 marzo del 1959 entra nel motorsport prima come navigatore di rally, divendo poi negli ultimi decenni uno dei manager più conosciuti all'interno del paddock italiano. Dal 2008 ha dato vita alla Formula 2000 Light che si è inserita nel panorama della competizione nazionale riscuotendo grande successo.

Come è nata l'idea del Formula 2000 Light?

“In giro c'erano tante macchine che non venivano utilizzate sia da parte di team che non avevano trovato la possibilità di costruire un programma, sia di proprietari di queste vetture che andavano ogni tanto in pista per diver-

tirsi. Ho deciso di fare una cosa molto inglese, ossia creare una categoria per dei clienti già esistenti, contrariamente a quanto avviene solitamente in cui si fa nascere un campionato e poi si cerca di vendere un prodotto. Noi ci siamo rivolti a team minori che non potevano prendere parte al Campionato Italiano di Formula Renault, oltre che a dei gentleman driver che cercavano un campionato meno esasperato anche dal punto di vista agonistico”.

La prima corsa nacque da una costola della serie svizzera, poi avete creato la giusta ossatura per un campionato completo...

“Era il 2007 quando insieme al campionato svizzero si decise di fare un Winter Trophy sul

circuito di Adria. Poi gli organizzatori elvetici si sono tirati indietro e rimanemmo in gioco io e l'Autodromo di Adria, decidendo ugualmente di portare avanti questo progetto. Da lì presi coraggio a quattro mani e ho creato il Formula 2000 Light che tutt'oggi anima gli autodromi nazionali”.

Come credi che si ponga il F2000 Light nel panorama nazionale del motorsport?

“Non è in competizione con nulla di già esistente, bensì di alternativo a campionati come ad esempio l'Abarth per i giovani piloti, avendo un budget pari ad un quarto di quello del nuovo monomarca CSAI. Contemporaneamente al 2000 Light nacquero campionati come il Formula 3 Club o la Racing Free, ma



i risultati ci hanno poi dato ragione, riuscendo a portare in pista spesso e volentieri una ventina di monoposto, dando anche vita ad una nuova ideologia di gare a cui molti si stanno ora ispirando. Costi calmierati, programma diviso su due giorni e limitazione delle gomme. Siamo stati onesti fin da subito non chiedendo prezzi esagerati per le iscrizioni. Secondo me il livello della competizione di una categoria viene determinata dai piloti che ci corrono, non dal blasone che un campionato si è creato negli anni”.

Pensi che ci possa essere concorrenza con il nuovo Challenge del Formula Renault ?

“Per cercare di sopravvivere, Renault ha ripreso il nostro format e questo in un certo senso mi onora perché significa che ho avuto un'idea vincente. Entrambe le nostre categorie non hanno una titolazione a campionato "ufficiale", e probabilmente ci sarà un po' di indecisione per alcuni team su dove correre, ma noi siamo fiduciosi delle nostre possibilità visto che siamo una categoria totalmente privata che non ha l'appoggio di una casa ufficiale”.

Negli ultimi anni molti team sono entrati a far parte di questo tuo programma a discapito di altre categorie. Qual è il vostro punto di forza?

“Il budget contingentato sicuramente ci aiuta tanto, ma i nostri team e piloti si sentono parte di una grande famiglia dove c'è la sicurezza che l'organizzatore si prodighi per loro

esaudendo ogni necessità. Mi piace far notare che non abbiamo avuto mai nessuna controversia in questi anni che sia sfociata in reclami, squalifiche o sanzioni sportive”.

Quest'anno tante novità rispetto al passato tra cui l'ingresso di nuove piste come Franciacorta e tracciati importanti come Monza e il Mugello. Un progetto sempre in espansione...

“Il costo per il noleggio delle piste è molto elevato, ma abbiamo deciso di migliorare l'offerta proposta andando in autodromi più grandi. Avremo l'onore di inaugurare il nuovo corso di Franciacorta con l'Opening Serie il 14 marzo. In quell'occasione proveremo una novità, ossia differenzieremo le gare facendo una corsa da 20 minuti e una invece da 30 minuti. Noi siamo soliti usare l'Open per fare questi esperimenti da adottare poi nel corso della stagione”.

Avete aperto le porte sia alle Formula Renault che alle Formula 3. Come siete riusciti a livellare le prestazioni?

“Sono dell'idea che gli unici che non sbagliano sono coloro che non fanno mai nulla. Abbiamo cercato di creare un mix tra vetture differenti, e nel primo anno eravamo riusciti a livellare bene le prestazioni. Il punto fondamentale è che noi non vogliamo creare degli scompensi economici ai concorrenti, perché con l'elettronica sarebbe stato molto facile limitare le prestazioni, ma noi abbiamo cercato di giocare solo su gomme e peso. Per il prossimo anno abbiamo introdotto delle novi-

tà per cui non ci sarà più questa problematica”.

L'anno scorso avevate pianificato un Formula 1600 Light, che poi non è andato in porto. In futuro riprenderete in considerazione questa ipotesi?

“La cosa non verrà più valutata perché è un mercato nel quale non ho intenzione di entrare. C'è già chi prova ad occuparsi di questo, e io ho introdotto delle novità interessanti al mio attuale format”.

Quali sono quindi le innovazioni per il 2010?

“La cosa più rilevante è il parco di vetture ammesse al Formula 2000 che si dividerà tra Light e Top. Del Light faranno parte esclusivamente le monoposto Tatuus motorizzate Renault, che avranno una classifica separata da tutte le altre, con anche le sottocategorie divise tra Over 35, Under 17 e Femminile. Nascerà la Formula 2000 Top che vedrà al via le monoposto fino a 3000cc di cilindrata, ossia le monoposto Formula 3, tutte, anche le nuove F309, le Abarth, le Gloria o le Formula Master, che sembra essere una categoria totalmente abbandonata in questo momento. Proprio a Franciacorta dovremmo avere tra gli iscritti Vicky Piria e Tomcat Racing che effettueranno un test sulla tenuta in gara della vettura di F.Abarth”.

Quali sono gli obiettivi per questa stagione?

“Gli obiettivi sono tanti, anche se dovremo fare i conti con la crisi, quella vera arriverà quest'anno. Spero quindi di poter ripetere il numero di iscritti dello scorso anno anche se ci sarà da fare i conti con la concorrenza, ma vogliamo superare indenni questa stagione per poi nel 2011 accogliere tutte le vecchie monoposto Renault che non potranno correre altrove. C'è il rammarico di non aver potuto organizzare il Campionato Italiano di Formula Renault portando in pista le monoposto nuove, quelle realizzate da Caparo ed Epsilon, ma sono fiducioso che il Light si confermerà un buon campionato”.

Cosa c'è nel futuro della F2000 Light?

“Questa serie è nata come un progetto triennale e il 2010 sarà l'ultimo di quelli preventivati. Se nel 2011 continuerò con questa attività, dovrò creare una cosa totalmente rivoluzionaria da presentare sul mercato”.

Lo scorso anno un test premio con la Euroserie 3000 di Coloni, quali sorprese ci sono in palio per il 2010?

Coloni ci ha riconfermato il test con la Auto GP come anche Formula Medicine di Riccardo Ceccarelli che metterà a disposizione due check-up completi per i piloti. Stiamo inoltre ancora lavorando con i nostri altri partner per incrementare il montepremi che definirei di tutto rispetto per un campionato privato.

Johnson riprende il solito tran-tran

Marco Cortesi

Si ricomincia con il solito copione in California. Dopo le difficoltà di Daytona, Jimmie Johnson ha centrato la prima vittoria del 2010. Il campione in carica ha per la prima volta preso il comando ad inizio gara, ingaggiando per tutto l'arco della giornata una splendida battaglia con Kevin Harvick, tornato in forma vincente. A aiutare Johnson una penalità assegnata per eccesso di velocità ai box al contendente, oltre ad una fortunata caution uscita poco dopo il completamento dell'ultima sosta che l'ha rispedito in testa al re-start del giro 231. Il finale è stato infuocato, con Harvick tornato alla carica di prepotenza e andato anche a toccare il muro nel tentativo di conquistare il successo. Il pilota di casa Childress è ri-

scito poi a difendersi dal compagno Jeff Burton per la seconda posizione, mentre Mark Martin ha concluso quarto. Bel piazzamento in top-5 per Joey Logano. Protagonista di una serie di scaramucce con Greg Biffle sin dalla gara Nationwide, il giovanissimo di Joe Gibbs l'ha avuta vinta, precedendo Kurt Busch, Matt Kenseth, Clint Bowyer e lo stesso Biffle, decimo.

Ancora una gran gara per Max Papis, che ha chiuso nei top-30, in ventottesima posizione, e nel giro del leader, mostrando la possibilità di incidere anche sulle 500 miglia. Più sfortunato Juan Pablo Montoya, che ha visto il proprio motore Chevy finire arrosto poco dopo metà gara, Dale Earnhardt jr è stato fermato da un problema alla trasmissione. Problemi anche per il polesitter e vincitore di Daytona Jamie

McMurray. Per lui una penalità occorsa quando, per recuperare una gomma uscita dall'area pit, uno dei suoi meccanici ha rischiato di essere investito da Harvick, saltando sul cofano del rivale per evitare l'impatto.

Da sottolineare gli avvenimenti del dopogara, in cui la NASCAR ha confiscato senza un motivo specifico una delle due vetture del Prism Motorsports. La mossa è da attribuire, secondo gli analisti, alla volontà di mettere un freno alle squadre start&park. Entrambe le vetture del team Prism si erano fermate per misteriosi problemi al motore. Il sospetto è che il raddoppio dell'impegno Sprint Cup sia arrivato solo ed esclusivamente per conquistare premi gara, puntando tutto sulla qualifica senza reali intenzioni di completare i giri in programma.



L'ordine di arrivo domenica 21 febbraio 2010

- 1 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 250
- 2 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 250
- 3 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 250
- 4 - Mark Martin (Chevy) - Hendrick - 250
- 5 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 250
- 6 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 250
- 7 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 250
- 8 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 250
- 9 - Tony Stewart (Chevy) - Stewart-Haas - 250
- 10 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 250
- 11 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 250
- 12 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 250
- 13 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 250
- 14 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 250
- 15 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 250
- 16 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 250
- 17 - Jamie McMurray (Chevy) - DEI/Ganassi - 250
- 18 - Paul Menard (Ford) - RPM - 250
- 19 - Regan Smith (Chevy) - Furniture Row - 250
- 20 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 250
- 21 - Brad Keselowski (Dodge) - Penske - 250
- 22 - Mike Bliss (Chevy) - Baldwin - 250
- 23 - David Ragan (Ford) - Roush - 250
- 24 - Elliott Sadler (Ford) - RPM - 250
- 25 - A.J. Allmendinger (Ford) - RPM - 250
- 26 - David Gilliland (Ford) - Front Row - 250
- 27 - Bobby Labonte (Chevy) - TRG - 250
- 28 - Max Papis (Toyota) - Germain - 250
- 29 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 248
- 30 - Travis Kvapil (Ford) - Front Row - 248
- 31 - Kevin Conway (Ford) - Front Row - 247
- 32 - Dale Earnhardt Jr. (Chevy) - Hendrick - 238
- 33 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 230
- 34 - Kasey Kahne (Ford) - RPM - 221
- 35 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 170
- 36 - Ryan Newman (Chevy) - Stewart-Haas - 148
- 37 - Juan Montoya (Chevy) - DEI/Ganassi - 140
- 38 - Boris Said (Ford) - Latitude 43 - 67
- 39 - Martin Truex Jr. (Toyota) - Waltrip - 64
- 40 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 48
- 41 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 43
- 42 - Michael McDowell (Toyota) - Prism - 40
- 43 - Aric Almirola (Chevy) - Phoenix - 34

Il campionato

1. Harvick 331; 2. Bowyer 312; 3. Biffle 304; 4. McMurray 302; 5. Burton 300..



Sopra Jimmie Johnson festeggia, in dolce compagnia, il primo successo del 2010 con la Chevy Impala. Sotto, l'incredibile arrivo in volata tra Biffle, Speed e Vickers finiti nell'ordine grazie al fotofinish

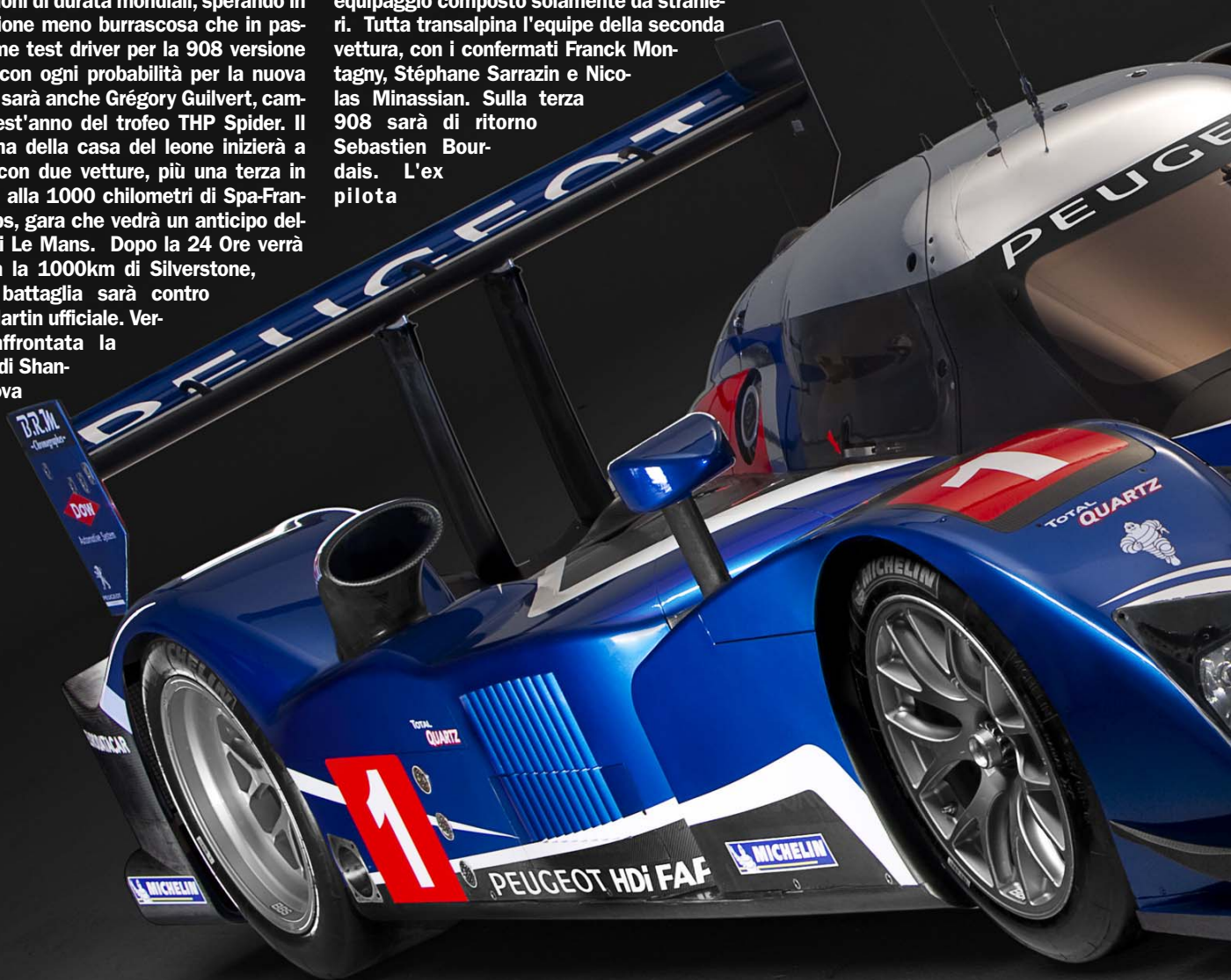


Peugeot accelera

Conferme e smentite dalla conferenza stampa ufficiale Peugeot sui programmi endurance a medio e lungo termine. Alla 24 Ore di Le Mans 2010 non ci sarà Sébastien Loeb, che ha deciso di concentrarsi sul mondiale rally. Forse il sei volte campione WRC tornerà la prossima stagione, al volante della nuova vettura in via di sviluppo per i regolamenti 2011. Già anticipata da Olivier Quesnel nelle settimane passate, la futura Peugeot raggiungerà la rivale Audi nell'arena delle competizioni di durata mondiali, sperando in una relazione meno burrascosa che in passato. Come test driver per la 908 versione 2010 (e con ogni probabilità per la nuova LMP1) ci sarà anche Grégory Guilvert, campione quest'anno del trofeo THP Spider. Il programma della casa del leone inizierà a Sebring, con due vetture, più una terza in arrivo già alla 1000 chilometri di Spa-Francorchamps, gara che vedrà un anticipo della sfida di Le Mans. Dopo la 24 Ore verrà affrontata la 1000km di Silverstone, dove la battaglia sarà contro l'Aston Martin ufficiale. Verrà poi affrontata la 1000km di Shanghai, prova

dell'Asian Le Mans Series, prima di tornare negli USA, per riconfermare il successo alla Petit Le Mans conquistato nel 2009. La gara di Road Atlanta necessiterà tuttavia di successiva conferma. Dal punto di vista dei piloti, non tornerà in pista il trio vincitore della scorsa edizione, dato il passaggio di David Brabham in casa Honda. L'australiano sarà sostituito da Anthony Davidson, che affiancherà Marc Gené ed Alex Wurz ripetendo la tradizione vincente che ha visto al via un equipaggio composto solamente da stranieri. Tutta transalpina l'equipe della seconda vettura, con i confermati Franck Montagny, Stéphane Sarrazin e Nicolas Minassian. Sulla terza 908 sarà di ritorno Sébastien Bourdais. L'ex pilota

Toro Rosso sarà in pista insieme a Pedro Lamy e a Simon Pagenaud. Il francese, classe 1984, aveva debuttato con la casa di Sochaux centrando la pole position alla 1000km di Spa-Francorchamps 2009, prima di essere 'dirottato' verso la vettura privata di Pescarolo.



a, Loeb frena





“La 908 Oreca sarà in pieno assetto 2010 ed è parte integrale della nostra strategia per la 24 Ore”.

Olivier Quesnel

“Quest’anno la 24 Ore sarà una gara epica, e ogni minimo errore o ritardo, sia in pista sia ai box, costerà tantissimo”.

Olivier Quesnel

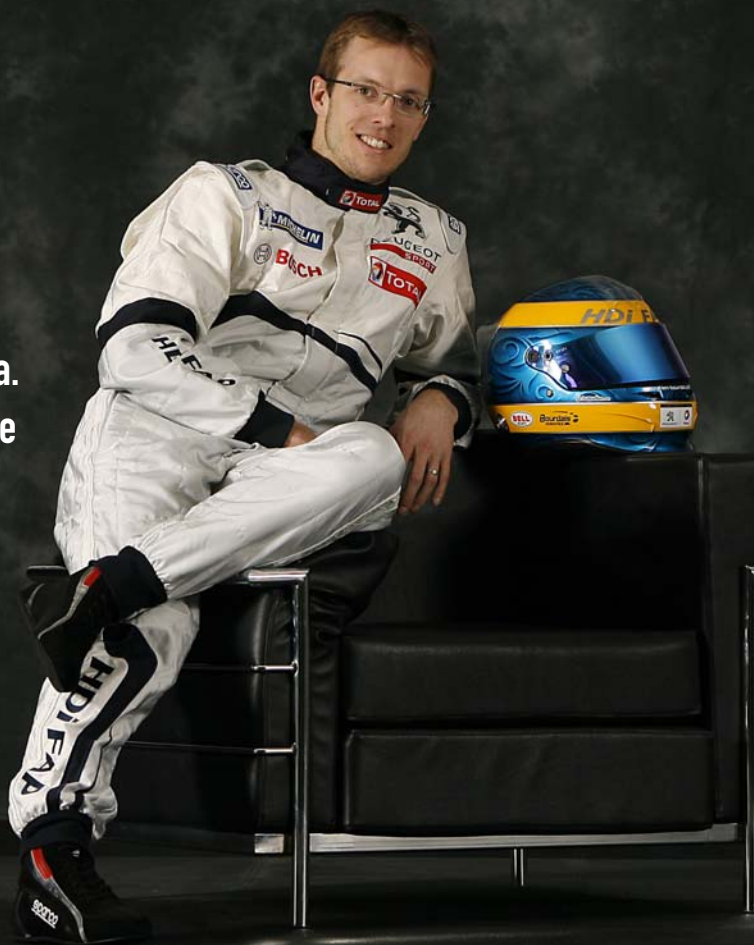
“Antony Davidson era disponibile (dopo il rifiuto di Loeb, ndr), è veloce, pieno d’entusiasmo e molto felice di far parte del team Peugeot. Sono convinto che avremo tre equipaggi tutti in grado di vincere a Le Mans”.

Olivier Quesnel



“Il secondo posto dell’anno scorso è stato un fallimento per me, anche se la Peugeot ha fatto la doppietta. Ho davvero cullato l’idea di poter vincere una gara a cui tengo tantissimo”.

Sébastien Bourdais



“In termini di performance pura non mi sorprenderei se fossimo leggermente inferiori ai nostri avversari, che sono migliorati molto pur avendo una macchina vecchia di due anni. Insomma, quest’anno a Le Mans mi aspetto una gara sprint lunga lunga 24 ore...”.

Bruno Famin



...e Seb esce di pista

Guido Rancati

PARIGI – Lo presenteranno per ultimo. Per lasciargli la scena, mica perché è l'ultimo arrivato in squadra. Gli altri sono già stati presentati, hanno già avuto la loro razione di applausi. Dopo che Jean-Marc Gales, il numero uno di Peugeot Automobiles, ha raccontato cosa ha provato a infilarsi nell'abitacolo della 908 per un giro di pista da passeggero, dopo Olivier Quesnel che ha spiegato di non avere la bacchetta magica e che anche per questo non ha voluto rivoluzionare una squadra che nella scorsa stagione ha vinto la 24 Heures, dopo che Bruno Fanin ha illustrato cosa è cambiato nei regolamenti. Grégory Guilvert è il ragazzo di bottega, quello che dovrà macinare chilometri nei test di affaticamento, Christian Kliën è il panchinaro che dovrà tenersi pronto a entrare in partita nel caso che uno dei titolari debba dare forfait. Una gara come Le Mans non si improvvisa, meglio pensare a tutto. Anche all'improbabile, se l'imperativo è vincere. E dopo la quasi abbuffa

ta di un annetto fa, per il Leone lo è. I ritocchi alla formazione sono stati fatti per questo. Pochi, mirati. Con Simon Pagenaud ad affiancare Pedro Lamy e Sébastien Bourdais – che ancora non ha digerito l'ordine di cessare le ostilità quando, ricorda, credeva ancora di poter vincere – sulla vettura che avrà il numero 3. Con Franck Montagny, Nicolas Minassian e Stéphane Sarrazin a dividersi la numero due. Con Alexander Wurt e Marc Gené sulla numero uno. Manca solo un volto, un nome. Chi pensa che sarà Sébastien Loeb a completare i quadri è pronto all'ovazione. Invece lo speaker chiama Antony Davidson.

“Loeb era uno dei candidati”, fa sapere Quesnel. Aggiunge: “Un paio di test avevano dimostrato la sua competitività”. Bene, non è per una questione di peso del piede che l'Extraterrestre è stato scartato. A scanso di equivoci, il gran capo delle attività sportive del gruppo Psa ricorda la concorrenza che la Peugeot si troverà ad affrontare nella maratona più celebre del mondo: “Ci sarà ancora l'Audi e non

è poco. Ma con i nuovi regolamenti tecnici, anche le auto alimentate a benzina torneranno a recitare un ruolo di primo piano. E Le Mans è una gara che dura un giorno, però richiede un impegno lungo un anno”. Già, bisogna essere concentrati sull'obiettivo e dedicarsi anima e core. E di cose alle quali pensare in questa stagione, Loeb ne ha già abbastanza. “Ci sono gli appuntamenti del mondiale, i test con la Citroen C4 e quelli con la DS3”, incalza Quesnel. Che, giusto per dire, ricorda come il prossimo mese Seb non resterà più di tre giorni a casa. Forse quelli che aveva pensato di trascorrere a Sebring dove, sulle due Peugeot, ci saranno Bourdais, Lamy, Minassian, Gené, Wurtz e, appunto, Davidson. Così è stato deciso dopo la conclusione del Rally della Svezia. Dopo la vittoria della Ford e di Mikko Hirvonen. Che adesso più che mai a Versailles fa tanta paura. E' un brutto cliente, il Pallido di Jyväskylä. Il numero uno delle squadre Peugeot e Citroen non lo dice e non lo direbbe neppure sotto tortura, ma lo teme. Parecchio.



In Francia lo davano per certo: Sébastien Loeb, il cannibale dei rally, sarebbe stata la ciliegina sulla torta dello squadrone Peugeot a Le Mans. E invece no. Il sano realismo a cui ci ha abituato Olivier Quesnel in questi anni ha prevalso ancora una volta. Certo, la presenza dell'alsaziano sulla Sarthe avrebbe aumentato la visibilità mediatica verso spettatori e addetti ai lavori, ma a prevalere è stato il pensiero per la vera missione dell'alsaziano, cioè quella della rincorsa al settimo titolo iridato. E per SuperSeb non rimane che guardare la 908 sognando solo quel che poteva essere e non sarà





La Lada se ne va



Valerio Faccini

Lunedì 15 febbraio la FIA ha chiuso le adesioni all'intera stagione per piloti e costruttori e da quella data in poi, chi vorrà partecipare al Mondiale Turismo, dovrà iscriversi gara per gara. Scorrendo l'elenco balza agli occhi, oltre ad una sostanziale tenuta nel numero complessivo delle vetture al via (20, contro le 24 del 2009), l'assenza della Lada. I russi hanno lasciato tutti di stucco, lasciando cadere nel vuoto tutte le sollecitazioni a perfezionare l'iscrizione. Inutili i tentativi messi in atto da Viktor Shapovalov, proprietario della squadra che ha gestito in pista nella scorsa stagione le Priora, di farsi confermare l'appoggio economico: le sue richieste sono rimaste lettera morta, pur se vetture ed attrezzature sarebbero pronte ad affrontare la sta-

gione. I tentativi esperiti da un membro del board FIA, nonché presidente della federazione automobilistica russa, non hanno dato i risultati sperati: di certo a Curitiba e Puebla delle Lada non vi sarà nemmeno l'ombra. Resta da vedere cosa succederà, reazione della FIA inclusa, dato che i russi hanno siglato un contratto triennale (a partire dal 2009) per la partecipazione al WTCC. L'auspicio, a Parigi (dove hanno sede FIA ed Eurosport Event, società organizzatrice del Mondiale Turismo) e Modena (ove la KSO, braccio operativo di Eurosport Event, fa base) è che i russi in un modo o nell'altro possano essere ricondotti alla ragione e che nonostante la pesantissima crisi che ha depresso il mercato automobilistico nazionale, possano presentarsi in griglia a partire dalla terza gara, a Marrakech. Staremo a vedere. BMW uffi-

ciali e Chevrolet a parte, che avevano resi noti i programmi con grande anticipo, per tutti gli altri si è trattato di una corsa contro il tempo.

A iniziare dalle Seat: nonostante il ritiro del Marchio le Leon turbodiesel aumenteranno in quantità, passando da cinque a sei. Il nome del team che farà correre il campione Tarquini, Genè, Monteiro e Coronel, SR Sport (un'emanazione del team Sunred) è stato deciso all'ultimo istante. Tra l'altro c'è stato qualche problema di comunicazione che ha riguardato alcuni piloti al volante delle spagnole pigliatutto nel 2009: Tom Coronel ha annunciato il 6 febbraio, svelando anche la livrea della vettura, che avrebbe corso col team Sunred (ma nell'elenco FIA è iscritto con SR Sport). Nell'annunciare i propri programmi, ad inizio di questa set-



timana, il Zengo Motorsport ha reso noto di gestire due Seat Tdi, oltre a quella di Michelisz, anche una per un ex pilota ufficiale. Peccato che la squadra ungherese sia stata smentita anch'essa dall'elenco iscritti, dove sia Monteiro, sia Genè appartengono al team Sr. Tra i piloti indipendenti si ricompongono formazioni già viste nel 2008, con Hernandez al fianco di D'Aste al Proteam e Romanov in qualità di scudiero di Franz Engstler. Al via per tutta la stagione il marocchino Bennani (su Bmw-Wiechers), autore di buone prestazioni nel 2009 al volante della Seat del team Exagon. Presenti in tutta la stagione anche due Chevrolet Lacetti, affidate al britannico Valkhard ed al cinese O'Young. Colak e Poulsen, infine, saranno presenti con team e vetture autogestiti.

La lista iscritti 2010

Gabriele Tarquini - Seat Leon Tdi - SR Sport

Tom Coronel - Seat Leon Tdi - SR Sport

Jordi Genè - Seat Leon Tdi - SR Sport

Tiago Monteiro - Seat Leon Tdi - SR Sport

Norbert Michelisz - Seat Leon Tdi - Zengo Motorsport

Yvan Muller - Chevrolet Cruze - Chevrolet

Robert Huff - Chevrolet Cruze - Chevrolet

Alain Menu - Chevrolet Cruze - Chevrolet

Augusto Farfus - Bmw 320si - RBM

Andy Priaulx - Bmw 320si - RBM

Franz Engstler - Bmw 320si - Engstler

Andrei Romanov - Bmw 320si - Engstler

Michel Nykjær - Seat Leon Tdi - Sunred

Harry Valkhard - Chevrolet Lacetti - Bamboo Engineering

Darryl O'Young - Chevrolet Lacetti - Bamboo Engineering

Mehdi Bennani - Bmw 320si - Wiechers

Marin Colak - Seat Leon Tfs - Colak

Kristian Poulsen - Bmw 320si - Poulsen Motorsport.

Sergio Hernandez - Bmw 320si - Proteam

Stefano D'Aste - Bmw 320si - Proteam

Ai raggi X - ASTON MARTIN

UNA BERLINA PER JAMES BOND



RAPIDE



Nicola
Desiderio

È la coupè che diventa sempre più berlina o è l'ammiraglia che diventa sempre più sportiva? La risposta è l'Aston Martin Rapide che, dopo 4 anni di incubazione dalla prima presentazione in forma di concept al Salone di Detroit del 2006, debutta sul mercato e si propone come naturale antagonista della Porsche Panamera tra le vetture con marchio sportivo a 4 porte. Lunga 5,02 metri, la Rapide ha però il merito di riprodurre la stessa eleganza delle sorelle a 2 porte e di avere nel cofano un V12 5,9 litri da 477 CV che si sposa alla perfezione con il carattere sofisticato e senza esasperazioni che appartiene alle auto che vengono da Gaydon. Per la Rapide, però, l'Aston Martin ha fatto un'eccezione e infatti è costruita a Graz dalla Magna. Costa 182mila euro.



Ai raggi X - ASTON MARTIN



RAPIDE



AL VOLANTE

Assolutamente personale il sistema di avviamento: la chiave è un monolite parzialmente in plexiglass che si infila in una fessura nascosta dietro uno sportellino con lo stemma in alto al centro che si illumina di rosso mentre si continua a premere e il **V12** prende vita. Il suono non è di quelli taglienti, anzi allo scarico sembra un V8 e, per quanto roco, non entra mai con irruenza nell'abitacolo. A bassa andatura, si preme il tasto D del cambio e la Rapide è persino comoda e leggera, con un raggio di sterzo da utilitaria. Giocando con le levette in magnesio dietro al volante, le risposte sono pronte e lo diventano ancora di più premendo prima il tasto S e poi quello per irrigidire gli **ammortizzatori**. Anche così l'inglese non passa mai il segno dell'irruenza e dell'impegno si mantiene sempre veloce, ben guidabile con l'elettronica ben armonizzata con il differenziale autobloccante dal tocco soave, ma efficace. Lo **sterzo** poi migliora in velocità e le sensazioni generali fanno dimenticare di avere alle spalle altri due posti.

Le rivali non mancano

La berlina sportiva o il coupé a 4 porte non sono concetti nuovi. La Maserati Quattroporte che è oramai un classico in 5 generazioni dal 1963 e oggi nella versione più potente e veloce Sport GT S con V8 4.7 da 440 CV raggiunge 285 km/h, accelera da 0 a 100 km/h in 5,1 secondi e costa 135.550 euro. Più coupé a 5 porte che ammiraglia è la Porsche Panamera che nella versione Turbo ha potenza e prestazioni superiori (500 CV, 303 km/h e 0-100 km/h in 4,2 secondi), trazione integrale, cambio PDK a 7 rapporti e costa 137.489 euro. Più rivolto all'eleganza e di successo è il concetto proposto dalla Mercedes CLS, disponibile anche in versione 63 AMG con V8 6.2 da 514 CV e cambio automatico-sequenziale a 7 rapporti che costa 158.064 euro nella versione performance limitata a 300 km/h e con lo 0-100 km/h in 4,5 secondi. La CLS è attesa alla seconda generazione durante l'anno accanto a una nuova antagonista: l'Audi A7. Il concept CS di BMW presentato al Salone di New York del 2008 è rimasto lettera morta. A una sportiva 4 porte dalle prestazioni elevatissime con motore V10 o V12 pensa anche la Lamborghini che ha presentato la Estoque al Salone di Parigi dello stesso anno, ma a Sant'Agata sono ancora dubbiosi. Ad ogni modo, la 4 porte più veloce sul mercato è attualmente la Bentley Continental Flying Spur con motore W12 6.0 biturbo da 559 CV che raggiunge i 312 km/h. Oltre ogni limite per prezzo e prestazioni (si parla di 1,3 milioni di euro...) sarà nel 2012 la Bugatti Galibier, lunga 5,3 metri con W16 quadriturbo 8 litri da 1001 CV, trazione integrale e capace di raggiungere 350 km/h.

Ai raggi X - ASTON MARTIN

Un'idea nuova con tre antenate

La Rapide non è la prima 4 porte di Aston Martin. Risale infatti al **1961** la Lagonda Rapide della quale l'allora casa di Gaydon costruì 55 esemplari fino al 1964 tra cui anche una visionaria versione shooting brake con carrozzeria sport wagon. Derivava dalla **DB4**, aveva un innovativo telaio tubolare in alluminio e lo stesso 6 cilindri in linea 4 litri da 282 CV della DB5 con cambio automatico Borg Warner a 3 rapporti. Nel 1976 è stata invece la volta della Lagonda dalla carrozzeria squadrata, fari a scomparsa e motore V8 di 5,3 litri da 280 CV mentre nel 1994 è stato il turno della **Lagonda Virage** con motore 6,3 litri da 465 CV, anche questa prodotta in versione shooting brake. La ricorrenza del nome Lagonda non è un caso perché il marchio acquisito da Aston Martin nel 1948 aveva già proposto 4 porte sportive negli anni '40 e '50 come la 2.6 Litre e la 3 Litre. Proprio per questo per la Rapide era stato ipotizzato il ritorno del nome Lagonda che invece sarà utilizzato per un'altra linea di vetture.

La grazia di un cigno

Una delle chiavi dello stile riuscito della Rapide sta nella vista laterale. La finestratura infatti appare come un unicum percorso in basso dalla tipica modanatura a forma di **mazza da golf** poiché i due cristalli, pur non avendo cornice, sono dotati di un particolare sistema che li avvicina fino a toccarsi e a coprire completamente il montante centrale quando le portiere sono chiuse. Spettacolare come sulle altre Aston il sistema di apertura con le **maniglie a bilanciere** a filo della carrozzeria e illuminate da due LED che prima si premono per farle fuoriuscire e quindi si tirano. Aprendosi, le portiere si sollevano di 12 gradi come le **ali** di un cigno senza il pericolo che ricadano grazie a un particolare ammortizzatore che permette di fermarle a qualsiasi grado di apertura, da 0 a 70 gradi.

Ruggito Cosworth

Il pianale della Rapide è lo stesso VH (Vertical-Horizontal) in alluminio di tutte le Aston Martin a partire dalla DB9 nel 2003 e composto principalmente da estrusi. Anche i componenti delle sospensioni a doppio braccio oscillante sono tutti in **alluminio** con ammortizzatori a smorzamento controllato della Bilstein. Rispetto alle altre sorelle con motore V12 il ponte posteriore è stato modificato per ricavare maggiore spazio mentre è stata mantenuta la collocazione al retrotreno del cambio, uno **ZF 6HP26** a convertitore di coppia collegato al motore attraverso un albero di trasmissione in fibra di carbonio. Il differenziale in blocco è del tipo viscoso della Graziano con percentuali di bloccaggio davvero inusuali: al 10% in accelerazione e 30% in rilascio rispetto al 30/60 ad esempio della DBS. I freni sono **Brembo** del tipo composito con rotori in ghisa e tazze in alluminio: da 390 mm con pinze a 6 pistoncini all'avantreno e 360 mm a 4 pistoncini per il retrotreno. La massa a vuoto è di 1.950 kg ripartiti per il 51% sulle ruote posteriori. Lo sterzo è stato reso più diretto per l'allungamento del passo, ma per avere gli stessi 3 giri volante della DB9. Il **V12 di 5.935 cc** bialbero a camme in testa 48 valvole con bancate a **60°** è stato progettato originariamente dalla Ford in collaborazione con la Cosworth tant'è che è ancora oggi assemblato da una squadra di 30 persone, insieme ai V8, in un locale a parte di 12.500 mq accanto all'impianto della casa americano-tedesca a Niehl, vicino Colonia in Germania.



RAPIDE



SCHEMA TECNICA

Coupé 5 porte, 4 posti; monoscocca in alluminio; lunghezza 5.019 mm, larghezza 2.140 mm (inclusi gli specchietti), altezza 1.360 mm, passo 2.745 mm; peso a vuoto 1.950 kg; bagagliaio 317-886 litri; serbatoio 90,5 litri.

Motore anteriore longitudinale, 12 cilindri a V con bancate a 60°, 5.935 cc, alesaggio x corsa 89x79,5 mm; distribuzione bialbero in testa per bancata con variatore di fase (catena), 4 valvole per cilindro; rapporto di compressione 10,9:1; iniezione elettronica multipoint; potenza massima 477 CV (463 kW) a 6.000 giri/min; coppia massima 600 Nm a 5.000 giri/min; cambio automatico-sequenziale a 6 rapporti; trazione posteriore con differenziale autobloccante viscoso a lamelle (10% in accelerazione, 30% in rilascio). Sospensioni indipendenti a doppio braccio oscillante; molle elicoidali, barre stabilizzatrici, ammortizzatori a smorzamento controllato elettronicamente; pneumatici anteriori 245/40 R20 e posteriori 295/35 R20, sistema di monitoraggio della pressione; sterzo a cremagliera con servoassistenza idraulica; freni a disco compositi con ABS, EBD, EBA, TCS, PTC e DSC. Prestazioni velocità massima 296 km/h; accelerazione da 0 a 100 km/h in 5,3 secondi; omologazione Euro 5. Prezzo: 182.000 euro.

VW Polo GTI e Citroen DS3 Racing

Piccole "bombe" crescono



Volkswagen
Polo GTI

Se il vostro sogno è un'auto piccola ma potente a breve avrete pane per i vostri denti. Polo GTI e Citroen DS3 Racing saranno presto gli ultimi oggetti del desiderio di chi ama premere sul pedale del gas. Se la Golf GTI è infatti troppo per voi, la Polo GTI sarà quello che farà per voi. Stesso sottile filo rosso attorno alla mascherina, interni rivestiti a quadri come tradizione, ha fari a led davanti e un generoso terminale di scarico dietro che non la fa passare inosservata. Il cuore è un 1,4 litri TSI che sviluppa 180 CV a 6.200 giri/min e 250

Nm di coppia a partire da 2.000 giri/min. Grazie al peso contenuto in 1184 kg, la Polo GTI accelera da 0 a 100 km/h in 6,9 secondi e raggiungere la velocità massima di 223 km/h. Secondo quanto dichiarato dalla Casa, le percorrenze si attestano sui 20 chilometri litri e le emissioni di CO2 a 139 g/km. Risultati di assoluta eccellenza. L'assetto della Polo GTI è stato opportunamente ribassato di 15 millimetri e grazie pure ai cerchi da 17 pollici con pneumatici a profilo ribassato l'agilità dovrebbe essere esemplare.

Decisamente più cattiva e con parenti illustri, come la C4 che corre e vince nei rally, la DS3 Racing non passerà inosservata, grazie a cerchi e tetto arancioni. Edizione a tiratura limitata, la DS3 Racing sarà commercializzata, a partire da metà anno in soli 1.000 esemplari. Il motore 1,6 litri eroga 200 CV con una coppia di 275 Nm. La DS3 Racing ha sistema di scarico modificato, assetto ribassato di 15 millimetri, ammortizzatori e freni specifici. Nel mirino mette la Mini Cooper S.

Citroen
DS3 Racing





Peugeot 308 CC 1.6 HDi FAP

Nuovo diesel di sostanza

La cilindrata non cambia ma la sostanza sì, e molto. Peugeot sulla sua coupé cabriolet introduce un nuovo 1,6 litri common rail turbodiesel da 112 cavalli, due cavalli in più rispetto a prima ma a ben 400 giri in meno. Totalmente riprogettato, questo quattro cilindri presenta nuove camere di combustione e una testa a due valvole per cilindro in luogo di quella a quattro. Più semplice, con un regime di rotazione inferiore per una durata superiore, ha un common rail evoluto che prende molti spunti da quello dell'ultimo due litri della 5008 che è risultato eccezionale per fluidità e rapidità di risposta. Il common rail infatti dispone di iniettori a 7 fori con tecnologia piezo che permette fino a cinque iniezioni a ciclo. Questo nuovo 1,6 litri dovrebbe poi nel tempo essere disponibile anche sulla 308 berlina e sulla 207 nonché sulla Focus. La 308 CC con motore 1,6 litri diesel da 112 cavalli raggiunge i 192 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 12,2 secondi con un consumo di 5,3 litri ogni 100 chilometri e emissioni di CO₂ pari a 138 grammi /chilometro. Risultati questi di assoluta eccellenza se si considera anche il peso tutt'altro trascurabile della 308 CC.

Marco Marelli



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

F.3 Euro Series 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

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
 Clio Cup a Imola
 Endurance Open a Imola
 Turismo italiano di Serie a Imola
 Coppa Italia a Imola
 Superstars a Varelunga
 Challenge Ferrari a Varelunga
 BTCC a Brands Hatch
 F.Renault inglese a Brands Hatch
 Nascar a Fontana
 Italiano Rally - Costa Smeralda
 Moto GP a Sepang

17 ottobre

F.Nippon ad Autopolis
 F.3 giapponese ad Autopolis
 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

**“La F10 , per ora,
è la miglior
macchina che abbia
mai avuto”
Fernando Alonso**

**“A Woking sono tutti
affamati di vittoria.
Ed è proprio questo il
clima di cui ho
bisogno per tirare
fuori il meglio”.
Jenson Button**

**“I miei tifosi
aspettano qualcosa
di più che il primato
in un test. Vogliono
la coppa del**

**Mondiale piloti”
Fernando Alonso**

**“Non siamo ancora
al 100 per cento”
Jenson Button**

**“Cominciamo ad
essere pronti per la
sfida, ancor più di
quanto io stesso
pensassi”
Fernando Alonso**

**“La Ferrari al
momento sembra
la macchina
migliore”
Jenson Button**

**“Io scommetterei
sulla Force India”
Adrian Sutil**

**“Tutti stanno
migliorando,
tutto può ancora
accadere”
Sebastian Vettel**

**“La prima vettura è
pronta, la seconda
quasi. Stiamo
facendo i passi
necessari ad essere
presenti alle corse.
Se otterremo
l'iscrizione...”
Zoran Stefanovic**



Fernando Alonso

“Il nostro ideale sarebbe essere in gara con la USF1 il 9 maggio a Barcellona. Tutto è possibile, e la Fia ci vuole aiutare, non affossare”
Ken Anderson

“Avrei potuto correre in F.1, con Campos o la USF1, ma io cercavo un team competitivo. E anche se nel loro nome c'è scritto F.1, non credo siano competitivi”
Takuma Sato

“Sono Valentino Rossi. Se corro in MotoGP è per vincere. Il giorno in cui non sarà più possibile sarà tempo di starmene a casa a curare il giardino”
Valentino Rossi

Il graffio di Baffi

**FORNIT E RITARDI:
ECCLESTONE AVVERTE LA USEF1.**

FUORI...CAMPOS !!!



BAFFI