

MAGAZINE

GP2 Asia

Con la vittoria
ottenuta ad Al Sakhir
Davide Valsecchi
si è già garantito
il successo
finale della
mini serie asiatica
gettando le basi
per un 2010
di alto livello



Re di coppe

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

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>



Alì Davide

Massimo Costa
Photo Pellegrini

Come una tempesta di sabbia, Davide Valsecchi si è abbattuto sui suoi rivali nella GP2 Asia. Seppellendoli. Non ce n'è per nessuno, si è lasciato scappare il pilota italiano del team iSport appena sceso dalla sua monoposto. Mai dichiarazione è stata più azzeccata. Tutto è stato fin troppo facile per Valsecchi. Considerando che vi sono appena otto gare nella serie asiatica, Davide si è aggiudicato il mini campionato con tre corse di anticipo. Esagerato il divario in classifica tra lui e il secondo classificato, che è Giacomo Ricci: 26 punti. Valsecchi sta guidando benissimo, questo è evidente. Tutto quel che fa, ogni sorpasso che tenta, va a buon fine. E quando ogni cosa che tenti funziona alla perfezione, quando la macchina che guidi è una sorta di missile, finisce che la fiducia in te stesso aumenta a dismisura. E come verificatosi in gara 1 ad Al Sakhir, sei portato ad andare a cercare vittorie che appaiono impossibili. Come venerdì scorso, quando è andato a prendere per i capelli Javier Villa. Con in tasca il titolo, Valsecchi in gara 2 non ha potuto nuovamente esibirsi, rimasto invischiato in un contatto leggero nel gruppo che gli ha danneggiato l'ala anteriore. Un dominio così netto potrebbe anche far sorgere qualche dubbio sull'effettiva forza dei rivali di Davide. Esistono? Ci sono? Pare di sì... in qualifica Valsecchi ha firmato una sola pole su tre. E' in gara che il pilota italiano fa la differenza. Se Davide manterrà questo stato di forma incredibile (il suo problema è sempre stata la mancanza di continuità) e la Dallara 2008/2010 del team iSport sarà altrettanto competitiva, non si può non evidenziare che sarà lui l'uomo da battere anche nella Main Series.





Valsecchi 45 punti
Ricci 19
Turvey 17

I risultati

Abu Dhabi 1: 1°

Abu Dhabi 2: 2°

Abu Dhabi 1: 2°

Abu Dhabi 2: 1°

Al Sakhir 1: 1°

Al Sakhir 2: 20°



Giacomo Ricci 4° - 2°

Luca Filippi 2° - 18°

Edoardo Piscopo 15° - 5°

Daniel Zampieri 11° - 8°



Giacomo Ricci

Ricci esce dalla tana

Massimo Costa
Photo Pellegrini

Non c'è stato solamente il festival Valsecchi ad Al Sakhir. Giacomo Ricci, Luca Filippi, Edoardo Piscopo e Daniel Zampieri hanno fatto valere la scuola italiana. Quella scuola che sembrava essersi dissolta. A lasciare stupefatti una volta di più è stato Ricci. Un ragazzo non più giovane, ma dalla carriera tormentata, sempre difficile da giudicare. Finalmente con una macchina competitiva tra le mani, il milanese sta sbalordendo il paddock e il suo team DPR, fatto di italiani. Ricci in gara 1 ha conquistato il quarto posto dopo una 62 minuti sostenutissimi. Aveva accalappiato il terzo gradino del podio all'ultimissimo giro, ma Javier Villa ha replicato fregandolo a poche curve dal traguardo. Poco male, il risultato

di Giacomo è stato comunque di grande valore e bene ha fatto a non rischiare troppo pensando alla corsa sprint. E qui Ricci ha compiuto il suo capolavoro, con una bella partenza e 23 giri senza errori che gli hanno consentito di festeggiare la seconda posizione. Il pilota italiano del team DPR è quello che ad Al Sakhir, assieme a Villa, ha raccolto più punti: undici. Ed ora è brillantemente secondo in campionato. Filippi è stato un leone in gara 1. Voleva la vittoria, ha duellato con Valsecchi, ma la Dallara della iSport era maggiormente competitiva rispetto alla sua, della Meritus. Purtroppo nella seconda corsa Luca ha messo le ruote dove non doveva nel corso del primo giro, mentre attaccava Villa, e si è subito girato. Speriamo che nella prossima prova, sempre ad Al Sakhir, riuscirà a portare a casa due risultati utili.

Piscopo ha pagato caro un calo nel rendimento degli pneumatici nella prima corsa, ma nella seconda si è scatenato recuperando dalla quindicesima posizione al via fino alla quinta. Una prova, quella del romano, che ha sorpreso gli stessi uomini della Dams anche perché Piscopo sta oscurando il compagno di squadra Christian Vitoris.

Zampieri, costretto a partire nelle retrovie in gara 1 per un errore in qualifica, è stato bravo raggiungendo l'undicesima piazza. Nella corsa sprint, sfilato quarto con merito, ha iniziato a girare con pista libera davanti un secondo più lento rispetto a chi vedeva in lontananza e a chi lo seguiva. Quando è stato raggiunto ha commesso un paio di errori ed ha terminato ottavo. In sei gare non ha recuperato un punto, ma l'esperienza gli servirà per il futuro.



Il nome nuovo è Pic



Massimo Costa
Photo Pellegrini

Se Davide Valsecchi è l'incontrastato dominatore della GP2 Asia 2009-2010, la categoria continua a proporre al vertice volti nuovi. L'italiano della iSport si è aggiudicato tre delle sei gare fino ad ora disputate. Le altre le hanno conquistate Christian Vietoris, rookie e vice campione della F.3 Euro Series, Oliver Turvey e, ultimo in ordine di tempo, Charles Pic. Turvey e Pic arrivano dalla World Series Renault 3.5. Va però sottolineato che tra i debuttanti, solamente l'inglese della iSport si è imposto con autorità in una main race. Vietoris e Pic l'hanno spuntata nelle gare sprint, grazie all'inversione della griglia di partenza, uno dei mali dell'automobilismo moderno che non si riesce ad estirpare. Al Sakhir, italiani a parte, ci ha consegnato un Javier Villa particolarmente in forma. Con la Dallara del team Arden, lo spagnolo poteva anche tentare di aggiudicarsi gara 1, ma si è dovuto

arrendere a Valsecchi e a Luca Filippi. Con un moto d'orgoglio ha poi acchiappato il terzo posto finale ai danni di Giacomo Ricci. Villa ha raccolto in Bahrain due terzi posti confortanti. Pic è stato un valido protagonista con il quinto posto nella corsa lunga e la vittoria nella sprint. Si stava ben comportando anche Alvaro Parente, alla sua prima presa di contatto con il team Coloni. Sesto nella prima corsa, il portoghese nel primo giro di gara 2 è andato a cercare una inutile sfida con Sergio Perez in pieno rettilineo. Risultato finale: sciocco e pericoloso contatto, successivo ritiro. Il messicano da parte sua, ha dimostrato una volta di più di avere il sangue caldo anche quando non servirebbe. Positivo il rientro in GP2 di Adrian Zaugg. Col team Trident ha trovato il modo di acchiappare un bel punticino nella prima corsa. L'ottavo posto gli ha garantito la prima fila nella prova sprint, ma è apparso evidente che il suo passo non reggeva quello dei rivali. Una ruotata con Jules Bianchi lo ha poi

estromesso da ogni discorso per un buon piazzamento. E proprio Bianchi, dopo la fantastica pole della qualifica, si è inabissato. Il talento francese della ART è entrato in confusione nel momento della partenza (a sua discolpa la difficoltà nel far partire la vecchia vettura, fatto che ha travolto praticamente tutti i piloti della categoria), rimediando il decimo posto. In gara 2 stava rinvenendo con decisione, ma è stato troppo esuberante e frettoloso nel voler superare Zaugg, che pure era più lento. I due si sono presi a ruotate e per Bianchi la corsa è finita. Hanno deluso i team Ocean e Super Nova. Le sorprese di Abu Dhabi, Fabio Leimer e Josef Kral, sono finite sotto la sabbia. Turvey, che era arrivato ad Al Sakhir con in tasca il secondo posto nel mini campionato asiatico, ha recuperato un solo punto. Nella main race un pit-stop disastroso, gomma posteriore destra che non si infilava, lo ha fatto precipitare al nono posto finale, ma in gara 2 ha recuperato con orgoglio chiudendo sesto.



Charles Pic
vincitore in gara 2.
A destra, Zaugg



Charles Pic

La prima vittoria non si scorda mai. Bel weekend per il francesino ex Renault Drivers Developments che già ad Abu Dhabi aveva siglato la pole. Con Bianchi sarà una bella sfida transalpina.

Javier Villa

L'esperienza fa la differenza. Sicuro e attento a portare a casa due terzi posti. Anche se con lui rimane sempre il dubbio che poteva fare di più.

Team Arden

Un periodo di lungo buio è cancellato dalla bella prova di Pic e dai due terzi posti di Villa



Jules Bianchi

Un errore al via quando era in pole in gara 1 e un eccesso di foga nella corsa sprint.

Christian Vietoris

Non lascia tracce e delude parecchio ancora una volta.

Ocean e Super Nova

Incapaci di trovare il giusto set-up, forse mal consigliati dalle loro punte Leimer e Kral?

L'ordine di arrivo di gara 1 venerdì 26 febbraio 2010

- 1 - Davide Valsecchi - iSport - 34 giri 1.02'05"149
- 2 - Luca Filippi - Meritus - 2"792
- 3 - Javier Villa - Arden - 6"067.
- 4 - Giacomo Ricci - DPR - 6"238
- 5 - Charles Pic - Arden - 13"026
- 6 - Alvaro Parente - Coloni - 17"777
- 7 - Sergio Perez - Barwa Addax - 23"948
- 8 - Adrian Zaugg - Trident - 25"479
- 9 - Oliver Turvey - iSport - 29"253
- 10 - Jules Bianchi - ART - 33"238
- 11 - Daniel Zampieri - Rapax - 34"509
- 12 - Yelmer Buurman - Ocean - 39"513
- 13 - Sam Bird - ART - 40"415
- 14 - Christian Vietoris - Dams - 41"750
- 15 - Edoardo Piscopo - Dams - 45"779
- 16 - Will Bratt - Coloni - 46"803
- 17 - Vladimir Arabadzhiev - Rapax - 48"577
- 18 - Max Chilton - Barwa Addax - 1'05"086
- 19 - Jake Rosenzweig - Super Nova - 1'06"211
- 20 - Fabio Leimer - Ocean - 1'23"385
- 21 - Josef Kral - Super Nova - 1'53"049
- 22 - Plamen Kralev - Trident - 1 giro
- 23 - Michael Herck - DPR - 2 giri

Giro più veloce: Javier Villa 1'47"035

Ritirati

26° giro - Alexander Rossi



L'ordine di arrivo di gara 2 sabato 27 febbraio 2010

- 1 - Charles Pic - Arden - 23 giri 41'11"960
- 2 - Giacomo Ricci - DPR - 3"585
- 3 - Javier Villa - Arden - 9"371
- 4 - Sam Bird - ART - 22"388
- 5 - Edoardo Piscopo - Dams - 23"153
- 6 - Oliver Turvey - iSport - 25"110
- 7 - Vladimir Arabadzhiev - Rapax - 25"866
- 8 - Daniel Zampieri - Rapax - 28"950
- 9 - Christian Vietoris - Dams - 32"499
- 10 - Yelmer Buurman - Ocean - 33"076
- 11 - Josef Kral - Super Nova - 33"489
- 12 - Max Chilton - Barwa Addax - 36"437
- 13 - Michael Herck - DPR - 36"694
- 14 - Jake Rosenzweig - Super Nova - 47"789
- 15 - Fabio Leimer - Ocean - 49"289
- 16 - Plamen Kralev - Trident - 1'27"838
- 17 - Sergio Perez - Barwa Addax - 1'29"653
- 18 - Luca Filippi - Meritus - 1'36"832
- 19 - Adrian Zaugg - Trident - 1 giro
- 20 - Davide Valsecchi - iSport - 1 giro
- 21 - Jules Bianchi - ART - 4 giri

Ritirati

2° giro - Will Bratt

2° giro - Alexander Rossi

0 giri - Alvaro Parente

Il campionato

1.Valsecchi 45; 2.Ricci 19; 3.Turvey 17; 4.Filippi, Villa 16; 6.Pic 12; 7.Rossi 10; 8.Vietoris 9; 9.Kral, Bianchi

Ultima chiamata

Massimo Costa

I quattro giorni di test sul circuito Catalunya di Barcellona hanno chiuso l'intensissimo mese di febbraio che ha visto i team della F.1 in pista per 15 giorni su 28. Da Valencia a Jerez, fino a Barcellona, si è assistito al super debutto della Ferrari, alla crescita della McLaren e della Mercedes, alla conferma della Red Bull. Le sorprese sono arrivate dalla Sauber e dalla Force India, un po' misteriosa la Renault.

Toro Rosso e Williams sono apparsi su buoni standard mentre i nuovi arrivati Lotus e Virgin pagano dazio risultando lontani almeno 2"5 dal gruppo. Se almeno la Lotus ha girato con una certa continuità, la Virgin non riesce a cancellare i problemi tecnici. Cosa ci hanno detto i test pre stagione, molto disturbati dalla pioggia? Che sicuramente McLaren, Red Bull e Ferrari saranno le protagoniste in Bahrain, benché le diverse condizioni climatiche rappresentino una seria incognita per

quanto riguarda il consumo delle gomme. C'è molta curiosità per vedere se la Mercedes riuscirà ad Al Sakhir a colmare definitivamente il gap dalle tre squadre sopra citate, come auspica Ross Brawn. E se Michael Schumacher sarà in grado di sfidare apertamente le nuove leve Lewis Hamilton e Sebastian Vettel, con i quali non ha mai corso. Dal punto di vista fisico, Schumacher ha retto alla perfezione, resta da vederlo in azione nell'arco di un GP. Non manca tanto...

**I migliori
tempi dei
4 giorni**

- 1 – Lewis Hamilton (McLaren MP4/25-Mercedes) – 1'20"472 – 227 giri
- 2 – Mark Webber (Red Bull RB6-Renault) – 1'20"496 – 168
- 3 – Felipe Massa (Ferrari F10) – 1'20"539 – 228
- 4 – Adrian Sutil (Force India VJM03-Mercedes) – 1'20"611 – 160
- 5 – Nico Hulkenberg (Williams FW32-Cosworth) – 1'20"614 – 180
- 6 – Fernando Alonso (Ferrari F10) – 1'20"637 – 208
- 7 – Sebastian Vettel (Red Bull RB6-Renault) – 1'20"667 – 252
- 8 – Nico Rosberg (Mercedes MGP W01) – 1'20"686 – 235
- 9 – Michael Schumacher (Mercedes MGP W01) – 1'20"745 – 207
- 10 – Rubens Barrichello (Williams FW32-Cosworth) – 1'20"870 – 184
- 11 – Kamui Kobayashi (Sauber C29-Ferrari) – 1'20"911 – 172
- 12 – Pedro De La Rosa (Sauber C29-Ferrari) – 1'20"973 – 187
- 13 – Vitantonio Liuzzi (Force India VJM03-Mercedes) – 1'21"056 – 154
- 14 – Sebastien Buemi (Toro Rosso STR5-Ferrari) – 1'21"413 – 193
- 15 – Jenson Button (McLaren MP4/25-Mercedes) – 1'21"450 – 205
- 16 – Jaime Alguersuari (Toro Rosso STR5-Ferrari) – 1'21"571 – 215
- 17 – Vitaly Petrov (Renault R30) – 1'22"523 – 141
- 18 – Robert Kubica (Renault R30) – 1'23"175 – 159
- 19 – Jarno Trulli (Lotus T127-Cosworth) – 1'25"059 – 172
- 20 – Heikki Kovalainen (Lotus T127-Cosworth) – 1'25"251 – 65
- 21 – Timo Glock (Virgin VR01-Cosworth) – 1'25"942 – 83
- 22 – Lucas Di Grassi (Virgin VR01-Cosworth) – 1'26"160 – 78
- 23 – Fairuz Fauzy (Lotus T127-Cosworth) – 1'28"002 – 76

McLaren MP4/25-Mercedes

E' stata la più veloce nel secondo test di Jerez con Jenson Button, si è riconfermata a Barcellona con Lewis Hamilton. Cosa pensare di questa McLaren MP4/25 che anche nei long run ha dimostrato di poter tenere un passo costante, con tempi di rilievo? Può essere la favorita numero uno per il GP del Bahrain? Sicuramente sì. Rispetto a Jerez, la McLaren in Catalogna ha rivisto le fiancate, gli scarichi e l'ala anteriore. Piccoli accorgimenti che però si sono rivelati azzeccati.

Lewis Hamilton – 1'20"472 – 227 giri

Jenson Button – 1'21"450 – 205 giri

Totale giri – 432





Red Bull RB6-Renault

E' da assoluto la Red Bull. Il tempo centrato da Mark Webber, che sappiamo non essere veloce quanto Sebastian Vettel, indica come la RB6 sia una delle monoposto da battere. Tanti i giri percorsi da entrambi i piloti, in totale 420, ma potevano anche essere di più. La Red Bull ancora una volta si è mostrata fragile come un neonato. C'è sempre qualche cosa che la rallenta. A volte è il motore, a volte è un problema idraulico, a volte una noia che non viene segnalata. L'affidabilità manca e se non viene risolta in fretta, Webber e Vettel potrebbero perdere punti importanti nel corso del campionato. Proprio come accaduto nel 2009.

Mark Webber – 1'20"496 – 168 giri

Sebastian Vettel – 1'20"667 – 252 giri

Totale giri – 420









Ferrari F10

Appare come un vero carro armato la Ferrari F10. Felipe Massa e Fernando Alonso hanno coperto 436 giri. Pochissimi i problemi tecnici ed elettronici emersi. Alonso continua a distillare ottimismo, lo fa anche Massa. Ma, come ha invece sottolineato Ross Brawn della Mercedes, il vantaggio con cui la Ferrari si era presentata a Valencia è svanito, anzi, gli avversari come McLaren e Red Bull l'hanno sopravanzata. Seppur di pochi centesimi. Ma forse è il segnale che per la Rossa non sarà una passeggiata il mondiale 2010.

Felipe Massa – 1'20"539 – 228 giri

Fernando Alonso – 1'20"637 – 208 giri

Totale giri – 436





Force India VJM03-Mercedes

Sarà da annoverare tra i top team la Force India? Sembra proprio di sì. Adrian Sutil ha tirato fuori dal cilindro un super tempo che lo ha posto al quarto posto assoluto della graduatoria. Vitantonio Liuzzi, un po' più indietro ma solo perché ha girato i primi due giorni quando la pista non era ancora velocissima, si è espresso positivamente sulla VJM03, lodandola. E avvertendo che ancora lo sviluppo è ben lontano dall'essere terminato. Rimane il dubbio sulle intenzioni di Vijay Mallya, il proprietario. Ha la volontà di investire come si deve nel proprio team?

Adrian Sutil – 1'20"611 – 160 giri

Vitantonio Liuzzi – 1'21"056 – 154 giri

Totale giri – 314



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 – 1'20"614 – 180 giri

Rubens Barrichello – 1'20"870 – 184 giri

Totale giri – 364 giri







Mercedes MGP W01

Le cose cambiano in fretta in F.1 e così è stato per la Mercedes. Ross Brawn è stato onesto fin dal primo giorno di test della MGP W01 a Vaencia nell'affermare che rispetto alla Ferrari erano piuttosto lontani. Le indicazioni di Michael Schumacher e Nico Rosberg sono state importanti e il team anglo-tedesco ha piano piano recuperato terreno. Fino a raggiungere il punto più alto a Barcellona. Brawn ha ritrovato il sorriso, si è accorto che Schumacher è sempre quello dei giorni migliori, che Rosberg sarà tranquillamente all'altezza del compito, e che la Ferrari è stata praticamente raggiunta. E in Bahrain, arriveranno ulteriori modifiche per far compiere alla Mercedes un ulteriore passo in avanti.

Nico Rosberg – 1'20"686 – 235 giri

Michael Schumacher – 1'20"745 – 207 giri

Totale giri – 442





Sauber C29-Ferrari

Un piccolo passo indietro per la Sauber, che nei primi test di Valencia e Jerez teneva con facilità il ritmo di McLaren o Ferrari. Peter Sauber lo aveva detto: non abbiamo il budget per presentare, ogni volta che andiamo in pista, nuove soluzioni aerodinamiche. Il leggero distacco riscontrato a Barcellona potrebbe essere racchiuso in quelle parole. Kamui Kobayashi e Pedro De La Rosa hanno praticamente segnato lo stesso tempo. Il team ha anche dovuto sopportare l'annuncio dell'addio di Willy Rampf, il progettista della C29. Al suo posto arriva James Key, ex Force India. Un'incognita.

Kamui Kobayashi – 1'20"911 – 172 giri

Pedro De La Rosa – 1'20"973 – 187 giri

Totale giri – 359 giri



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.

Sebastien Buemi – 1'21"413 – 193 giri

Jaime Alguersuari – 1'21"571 – 215 giri

Totale giri – 408







Renault R30

Fa una certa impressione vedere nella lista dei tempi Robert Kubica dietro a Vitaly Petrov, suo compagno di squadra. Ma il dato è sintomatico sulla tipologia di lavoro che Renault ha svolto al circuito di Catalunya. Nessuna ricerca della prestazione, ma una infinità di prove rivolte a conoscere il comportamento della R30 in condizioni di gara, con tanta benzina a bordo. E anche per verificare l'adattabilità delle gomme alla vettura. Le doti velocistiche della Renault le si erano viste a Jerez quando Kubica si era installato tra i primissimi. Per il campionato, il team diretto da Eric Boullier ha in programma di presentare ad ogni Gran Premio una serie di piccole, o grandi, novità tecniche ed aerodinamiche. Sarà quindi uno sviluppo continuo quello a cui sarà sottoposta la R30. La vera Renault la vedremo probabilmente dopo qualche gara.

Vitaly Petrov – 1'22"523 – 141 giri

Robert Kubica – 1'23"175 – 159 giri

Totale giri – 300 giri



Lotus T127-Cosworth

Jarno Trulli ha spremuto a fondo la Lotus di Mike Gascoyne e anche se al momento la distanza dal centro classifica è notevole, almeno 2"5, la T127 appare solida e piuttosto affidabile. Con due piloti di notevole esperienza, il lavoro di Gascoyne è sicuramente facilitato. La Lotus affronterà la stagione con un budget non superiore a 75 milioni di euro, non altissimo ma almeno più della Virgin che ha l'ambizione di non sfiorare il tetto dei 45 milioni. Trulli è consapevole che ci sarà parecchio da soffrire e questo è già un primo passo importante. Lui e Kovalainen, abituati all'abbondanza e allo sperpero di Toyota e McLaren, dovranno avere una gran pazienza. Sono piloti intelligenti e Toni Fernandes potrà stare tranquillo, il clima in squadra non si surriscalderà.

Jarno Trulli – 1'25"059 – 172 giri

Heikki Kovalainen – 1'25"251 – 65 giri

Fairuz Fauzy – 1'28"002 – 76 giri

Totale giri – 309





Virgin VR01-Cosworth

La Virgin è la monoposto meno affidabile del gruppo. In quattro giorni ha totalizzato 161 giri con entrambi i piloti, Timo Glock e Lucas Di Grassi. Meno di Lewis Hamilton, tanto per fare un esempio, che da solo ha coperto 227 tornate. La Virgin non è affidabile e neanche veloce. Aggiungiamoci che Di Grassi l'ha pure danneggiata in una uscita di pista costringendo il team a rimanere fermo in attesa dei pezzi da sostituire e si può capire come la situazione del team di Richard Branson non sia rosea. Certamente hanno fatto il miracolo di riuscire a costruire una macchina in tempi brevi e senza passare dalla galleria del vento, ma l'esito non è al momento dei migliori.

Timo Glock — 1'25"942 — 83 giri

Lucas Di Grassi — 1'26"160 — 78 giri

Totale giri 161







Branson vede rosso (ma Webber ci vede meglio)

Stefano Semeraro

I ricchi contro i poveri. O forse i ricchi contro i ricchi. Comunque la vogliate vedere, la nuova guerra della F.1 è sempre, comunque, una battaglia del grano.

A aprire le ostilità è stata la Ferrari, dal suo sito internet, scagliandosi contro la vecchia gestione della Fia, targata Mosley, rea di aver fatto scappare costruttori danarosi come Bmw, Toyota e (mezza) Renault e aver aperto le porte a nuovi team piccoli e squattrinati come USF1 e Campos Meta.

A sentirsi chiamato in causa è stato però Richard Branson, il padrone della Virgin, che essendo il multimiliardario creatore e padrone di un impero che si estende dalla musica alle linee aeree probabilmente non rientra esattamente nella categoria degli "umili e squattrinati", ma che da inglese con la faccia allegra e la barbetta medievale evidentemente si sente benissimo nei panni di Robin Hood, il brigante che rubava ai ricchi per dare ai poveri.

"E' triste che la Ferrari abbia detto certe cose", ha tuonato Riccardo cuor di F.1

all'autorevole Times. "La F.1 ha bisogno di nuovi team. La sua battaglia peraltro l'ha già vinta, visto che noi abbiamo messo insieme una squadra completamente nuova ma abbiamo potuto contare esattamente sullo stesso numero di test di Mercedes, Ferrari e delle altre scuderie che hanno alle spalle anni e anni di esperienza. E' un peccato che a Maranello facciano tanta resistenza al budget cup, e penso che sia anche sciocco. L'obiettivo della Virgin sarà di dimostrare che si può mettere insieme un ottimo team, e una macchina veloce, anche con un budget molto ridotto. Per un paio di anni gli faremo fare bella figura, ma poi li raggiungeremo, e li costringeremo a spendere bene i loro soldi. E questo credo che renderà la F.1 più eccitante, specie quando i budget scenderanno ad un livello più realistico". Parole sagge, ma... C'è un ma, ed è quello che ha messo in primo piano Mark Webber, che da pilota Red Bull non poteva ovviamente che aprire la terza via fra ricchi e poveri, fra elitari e popolari: la via del buonsenso.

"Io sono profondamente convinto che la F.1 abbia bisogno di volti nuovi", ha but-

tato lì Mark il saggio. "Perché nessuno resterà in F.1 per sempre. Ma sono anche convinto che la F.1 abbia bisogno più di qualità che di quantità. Nessuno di noi sente il bisogno di ritrovarsi sulla griglia del Mondiale due o tre team di GP2. E purtroppo nessuno può imparare a correre prima di imparare a camminare". Insomma, ben vengano i "poveri" – senza rimpianti, please, per i "garagisti" che andavano bene negli anni '60 e '70, ma che oggi sarebbero solo anacronistici... - ma vade retro ai cialtroni. Ai team senza esperienza e, soprattutto, senza soldi, che prenotano un posto a tavola del ristorante di lusso senza avere in tasca i soldi per pagare nemmeno una pizza. A tagliare le gambe ai grandi investimenti è stata la crisi mondiale, non Mosley, e ha ragione Branson ha invocare un po' di austerità, di creatività, di freschezza e di coraggio. Ma attenzione a non confondere novità con improvvisazione. Una F.1 fatta di contratti volatili, di macchine approssimative, di società di cartapesta, di macchine-materasso, non serve a nessuno. E può diventare pericolosa. Per i ricchi, e anche per i poveri.





***Battuti ma non sconfitti.
Sébastien Loeb e Daniel Elena
hanno raggranellato diciotto punti
sulle nevi della Svezia
e ora si dicono pronti a combattere
senza calcoli con il rivale Hirvonen***

A photograph of a rally car driving on a snowy road. The car is blue and white with red accents, featuring an 'ORLEY' logo on the side mirror and 'CAR' on the front bumper. A large crowd of spectators is visible in the background, some holding flags. The text 'Un bicchiere mezzo pieno' is overlaid on the image in large, bold, yellow and red letters.

Un bicchiere mezzo pieno

Guido Rancati

La storia è quella del bicchiere. Mikko Hirvonen ha riempito il suo con una vittoria sulle strade del Varmland magari meno netta di quanto vorrebbe far credere il vantaggio finale e comunque piuttosto perentoria, ma Sébastien Loeb non ci sta a considerare mezzo vuoto quello che ha fra le mani. E ancor meno ci sta Daniel Elena. "Per come la vedo io, il nostro è piuttosto mezzo pieno", fa il complice dell'Extraterrestre. Spiega: "Non abbiamo vinto, d'accordo. Ma mentre in passato, per un verso o per l'altro, ci è capitato spesso di non raccattare niente in Svezia, questa volta siamo ripartiti da Karlstad con in tasca i punti del secondo posto e allora non è davvero il caso di agitarsi". Già, non lo è. Però da qui a qualche giorno, in Messico,

sarà la premiata ditta franco-monegasca a dover rincorrere. A dover darsi da fare per evitare che il finlandese prenda il largo nella classifica iridata. "Non cambia niente: se anche avessimo vinto noi, non sarebbe cambiato niente nel nostro modo di affrontare gli sterrati messicani", chiarisce il copilota più decorato di tutti i tempi. Osservando che nella sfida con il fordisto non c'è spazio per i calcoli. Non adesso che la stagione è appena iniziata: "Mikko – ribadisce – è un avversario estremamente pericoloso e per batterlo bisogna andare sempre al massimo". E' quello che i due della Citroen sono costretti a fare da un paio di annate e quello che hanno fatto fin quasi alla fine su quel po' di neve che c'era fra i boschi scandinavi. Quello che faranno al di là dell'Atlantico. "Certo che proveremo a vincere", ribadi-

sce Elena. Ricordando che solo dopo la prima speciale dell'ultima tappa svedese si sono rassegnati a finire secondi: "Se fossimo riusciti a riprendere al leader almeno una manciata di secondi, avremmo insistito. Così non è stato e a quel punto, sfumata l'ultima possibilità di tornare davanti, non potevamo fare altro che abbassare un po' il ritmo". Aggiunge: "Ad ogni modo, il secondo posto ottenuto ci dà la possibilità di affrontare la prima tappa del Messico dietro al nostro principale avversario e la cosa potrebbe avvantaggiarci". Pensa alle speciali del venerdì, ma non solo: "Nel caso dovesse succedere di dover giocare con le strategie, essere dietro a Hirvonen ci permetterà di controllarlo e, nel caso, costringerlo a ripartire davanti anche il giorno dopo...". Il bicchiere non è mezzo vuoto.



“Il secondo posto della Svezia non cambia nulla: se anche avessimo vinto noi, il nostro modo di affrontare gli sterrati messicani non sarebbe stato diverso. Nel caso dovesse succedere di dover giocare con le strategie, essere dietro a Hirvonen ci permetterà di controllarlo e, nel caso, costringerlo a ripartire davanti anche il giorno dopo...”.

Daniel Elena





“Mikko è un avversario estremamente pericoloso e per batterlo bisogna andare sempre al massimo”.

Daniel Elena

L'INIZIATIVA BENEFICA

Una speciale particolare

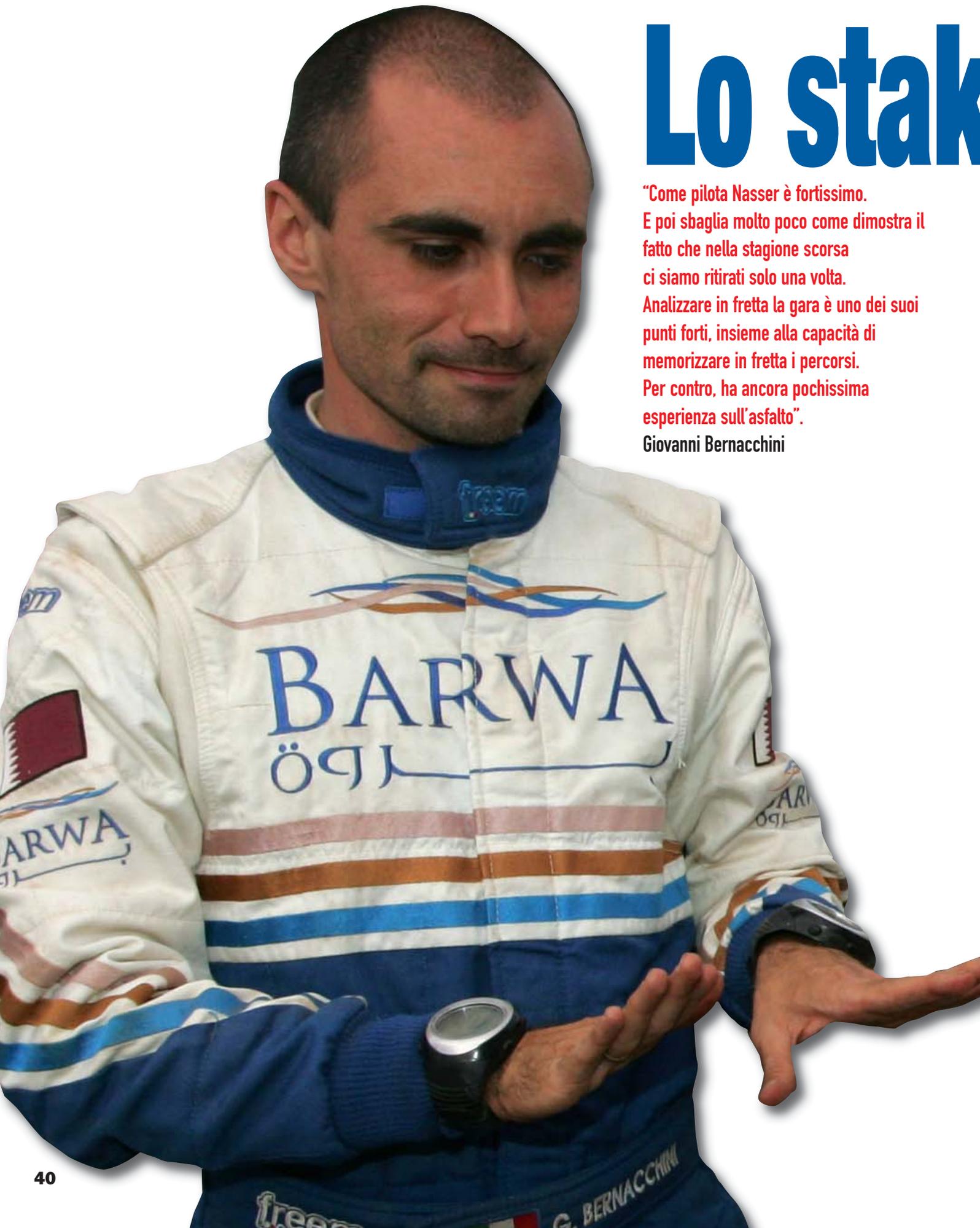
Correre non è il suo forte. Non a piedi, almeno. E Mikko Hirvonen lo ammette senza difficoltà: “Me la cavo meglio con il pugilato – osserva il finlandese – ma visto che non posso scegliere, sfiderò i miei compagni di squadra nella corsa”. Lo farà, il Pallido. Alla vigilia del Rally del Messico, affronterà la Coca-Cola Street Stage: un chilometro e mezzo in una strada di Leon. Per provare a battere almeno Jarmo Lehtinen con il quale ha scommesso una cena e, soprattutto, per raccogliere fondi per Sport Relief, associazione benefica britannica. Non sarà il solo. Con lui, a sudare indossando la speciale T-shirt disegnata dai Beckham, ci saranno anche Jari-Matti Latvala e Mikka Anttila, Henning Solberg e Ilka Minor, Matthew Wilson e Scott Martin, Federico Villagra e Jorge Perez Companc, Ken Block e Alex Gelsomino. E, ancora, Malcolm Wilson e i suoi collaboratori. Insomma, tutti gli effettivi del Bp Ford Abu Dhabi World rally Team, del team Stobart, del Munchi's e del Monster. Una bella iniziativa.



Lo stak

“Come pilota Nasser è fortissimo. E poi sbaglia molto poco come dimostra il fatto che nella stagione scorsa ci siamo ritirati solo una volta. Analizzare in fretta la gara è uno dei suoi punti forti, insieme alla capacità di memorizzare in fretta i percorsi. Per contro, ha ancora pochissima esperienza sull'asfalto”.

Giovanni Bernacchini



kanovista delle note



Giovanni Bernacchini e Nasser Al-Attiyah in gara con la Impreza di gruppo N al Rally d'Italia 2009

Guido Rancati

Qualcuno non se n'è accorto, qualcuno se n'è accorto e ha fatto finta di niente. Cose di ordinaria follia nel microcosmo corsaiolo del Belpaese dove da un po' di tempo la regola è quella di non allargare lo sguardo oltre i confini. Per pigrizia, certo. Ma anche per poter continuare a cullare l'illusione del "campionato più bello del mondo". Però nell'anno più disperante del rallysmo tricolore, quello in cui nessun pilota di casa nostra è riuscito a infilarsi nei primi quindici di un appuntamento iridato, un italiano ha corso e vinto all'estero. Sul sedili di destra, ma si sa che l'Italia è il Paese dei santi, dei poeti e di navigatori...

Ha diviso l'abitacolo con Nasser Al-Attiyah, Giovanni Bernacchini. Con lui ha diviso le gioie (tante) e i dolori (pochi) di una stagione intensa, culminata con la vittoria nel campionato mediorientale e il secondo posto nel mundialito degli ennisti. E con lui ha iniziato l'anno nuovo vincendo fra la sabbia e le pietre del Qatar.

- Chi ben comincia...

"Vincere alla prima uscita con una Super2000 è stato importante, ora si tratta di continuare la serie positiva: con Nasser, quest'anno, siamo impegnati su tre fronti e l'obiettivo è essere al top ovunque.

In Messico per il nostro esordio nel Mondiale Super2000, in Argentina nell'Intercontinental Rally Challenge e nelle altre gare che seguiranno. Non sarà facile, è chiaro, ma ci proveremo".

- Che effetto fa ad uno come te abituato a dettare il ritmo in rally per così dire classici, farlo nella penisola araba?

"Alcune gare sono molto simili alle nostre, altre invece come quella in Kuwait o a Dubai sono decisamente diverse: si corre nel deserto dove ovviamente non ci sono strade e ci si deve orientare fra i coni piazzati dagli organizzatori. Non è facile, anzi è piuttosto difficile e poi, spesso, ci si deve confrontare con commissari di percorso filippini che non sempre sono il massimo. Per quel che mi riguarda, ho la fortuna di correre con un pilota che è abituato ai raid e quindi ha una grande esperienza specifica. Per dire, è già capitato che mi dica di chiudere il quaderno delle note e di avvertirlo solo dei bivi".

- Al-Attiyah è anche uno degli abituali grandi protagonisti nei raid: mai pensato di stargli accanto anche in una maratona?

"La mia voglia di fare anche quell'esperienza cresce, ma non saprei dire se e quando lo farò. Intanto, la Volkswagen ha voluto mettergli accanto un navigatore tedesco e poi, francamente, non è che in questa sta-

gione avrò molto tempo libero...".

- Già, fra mundialito, campionato del Medio Oriente e la serie alternativa, di carne sul fuoco ne avete tanta.

"In programma abbiamo altre sei manche della serie mediorientale, i sette appuntamenti del mondiale e almeno sei gare dell'Intercontinental Rally Challenge che, se le cose andranno come speriamo, potrebbero anche diventare sette o otto. E' per questo che non so neppure quanti altri raid dopo la Dakar riuscirà a fare Nasser da qui alla fine dell'anno".

- Corri con Nasser da ormai un anno. Che tipo è?

"Come pilota è fortissimo, è chiaro. E poi sbaglia molto poco come dimostra il fatto che nella stagione scorsa ci siamo ritirati solo una volta. Analizzare in fretta la gara è uno dei suoi punti forti, insieme alla capacità di memorizzare in fretta i percorsi. Per contro, ha ancora pochissima esperienza sull'asfalto e non ha neppure voglia di aumentare il suo bagaglio, pur se quest'anno faremo il Barum e, forse, il Sanremo. Sul piano umano, beh, è... incredibile: ha sempre il sorriso sulle labbra e pensa sempre positivo. E' proprio una gran bella persona, e accanto a lui è un gran bel correre".

Il tris di Pen



Will Power

Marco Cortesi

Non mostra più il colori Marlboro, ma a Barber, nei test ufficiali IndyCar, il team Penske ha dominato, piazzando le tre, fiammanti vetture con la nuova livrea tabacco-free al top delle classifiche. In una due giorni che ha visto quattordici vetture racchiuse in un secondo, Will Power ha conquistato il miglior tempo, seguito da Helio Castro-neves e Ryan Briscoe. Scott Dixon per il team Ganassi non è risultato molto lonta-

no, mentre più sfortunato è stato Dario Franchitti, che è finito nelle barriere ad inizio della seconda giornata. Bene Justin Wilson, che è riuscito a portare il Dreyer&Reinbold al top sin dall'esordio ed unico pilota andato ad inserirsi, nel primo giorno, nella top-3. Bene i due neo-assunti di casa KV Racing, Ernesto Viso e Takuma Sato. Il giapponese, in attesa della partnership con Lotus, si è mantenuto a pochi centesimi dalla vetta e non ha commesso errori. Miglior uomo Andretti è stato il rampollo

Marco, ottavo, mentre Mario Romancini e James Rossiter sono riusciti ad avanzare nelle classifiche legittimando il loro posto nel campionato 2010. Benissimo Simona De Silvestro, che nel secondo giorno ha scavalcato anche la più blasonata Danica Patrick. In casa Fisher ha debuttato Jay Howard, che ha chiuso la classifica confermando quanto sia ancora il lavoro da fare per la squadra di Sarah Fisher e del marito Andy O'Gara. Disastro per Rafael Matos, che ha seriamente danneggiato la Dallara



Livrea in stile John Player Special per James Rossiter

nske



Ryan Briscoe

del Luczo Dragon De Ferran. Il team aveva appena presentato Davey Hamilton, destinato a prendere il volante di una seconda vettura in un numero limitato di gare. Da notare defezioni del FAZZT Racing di Alex Tagliani, del team Panther (con Dan Wheldon) e del team di Dale Coyne che, in fase di selezione del suo pilota 2010 ci prova stavolta con Alex Lloyd. Nel frattempo continuano i preparativi per la prima gara dell'anno a San Paolo dove, secondo le ultime indiscrezioni, sarebbero attese 24 vetture.

I migliori tempi dei due giorni di test

- 1 - Will Power - Penske - 1'09"8724
- 2 - Helio Castroneves - Penske - 1'10"0084
- 3 - Ryan Briscoe - Penske - 1'10"0459
- 4 - Scott Dixon - Ganassi - 1'10"0594
- 5 - Justin Wilson - Dreyer & Reinbold - 1'10"0869
- 6 - Takuma Sato - KV - 1'10"2070
- 7 - Mike Conway - Dreyer & Reinbold - 1'10"2497
- 8 - Marco Andretti - Andretti - 1'10"3956
- 9 - Hideki Mutoh - Newman/Haas/Lanigan - 1'10"4451
- 10 - Mario Romancini - Conquest - 1'10"5487
- 11 - James Rossiter - KV - 1'10"5700
- 12 - Tony Kanaan - Andretti - 1'10"6704
- 13 - Vitor Meira - Foyt - 1'10"6963
- 14 - Ryan Hunter-Reay - Andretti - 1'10"7123
- 15 - EJ Viso - KV - 1'10"9186
- 16 - Dario Franchitti - Ganassi - 1'11"1825
- 17 - Simona de Silvestro - HVM - 1'11"3351
- 18 - Danica Patrick - Andretti - 1'11"5112
- 19 - Raphael Matos - de Ferran Luczo Dragon - 1'11"5484
- 20 - Dario Franchitti - Ganassi - 1'12"9810
- 21 - Jay Howard - Sarah Fisher - 1'14"1883
- 22 - Sarah Fisher - Sarah Fisher - 1'16"0138



si rip



Massimo Costa

Si riparte. La stagione 2010 della World Series by Renault riprende giovedì 4 marzo con la prima giornata dei test collettivi che si svolgeranno sul circuito Catalunya di Barcellona. In rapida successione vi saranno altri test a Jerez (13-14 marzo) e ad Alcaniz (26-27 marzo). Poi, il 17-18 aprile, la prima prova del campionato, ad Alcaniz. La categoria, con una certa sorpresa, ha vissuto un inverno frizzante. Numerosi piloti hanno guardato con interesse alla World Series Renault 3.5 e diverse caselle del mercato si sono riempite in fretta. Su ventisei posti disponibili, tredici le squadre di cui una sola italiana, sono già diciotto i sedili assegnati. Quasi un record per la categoria che negli ultimi anni aveva sempre dovuto aspettare il mese precedente la prima tappa per vedere decollare le trattative. Ovvero, quando si chiudeva il parallelo mercato piloti della GP2. Questa volta si è giocato d'anticipo. Già nei test collettivi di fine 2009 si era notato un certo movimento. La temuta concorrenza della nuova GP3 non ha provocato scosse nella WSR. Uno dei motivi dell'impennata del mercato piloti riguarda i costi. Per disputare una stagione servono circa 700mila euro (tanti quanto la F3 Euro Series o la nuova GP3, che però hanno 200 cavalli in meno), che sono la metà di quanto richiesto in GP2. Sei i team che hanno i due piloti già sotto contratto: Draco, Comtec, P1 Motorsport, Epsilon Euskadi, Tech 1, Mofaz. In queste ore, Pons dovrebbe definire la trattativa con Daniel Zampieri che andrebbe ad affiancare il confermato Federico Leo. Saranno gli unici due italiani al via del campionato. Ci sarà anche il "quasi" italiano Stefano Coletti, monegasco con radici tricolori, che cerca il rilancio dopo una difficile annata nella F3 Euro Series.

Draco

Carlin

Comtec

P1 Motorsport

Epsilon Euskadi

Tech 1

Mofaz

Pons

Fortec

SG Formula

ISR

KMP Group

Interwetten

Nathanael Berthon - Julian Leal

Mikhail Aleshin - TBA

Greg Mansell - Stefano Coletti

Walter Grubmuller - Jan Charouz

Albert Costa - Keisuke Kunimoto

Daniel Ricciardo - Brendon Hartley

Nelson Panciatici - Daniil Move

Federico Leo - TBA

Sten Pentus - TBA

Jean Eric Vergne - TBA

Filip Salaquarda - TBA

Anton Nebilitskiy - TBA

TBA - TBA

arte!

È finito tutto

Massimo Costa

La Formula Master ha chiuso. In soli tre anni, la categoria che presentava monoposto Tatuus con motori 2.0 Honda da 250 cavalli ed era organizzata dalla N Technology, è passata da uno schieramento di oltre trenta monoposto della prima prova svoltasi a Valencia il 18 maggio 2007, alle tredici dello scorso 19 settembre che sono scese in pista per la prova finale del campionato 2009. Un crollo notevole. La Formula Master, categoria definita “di mezzo”, che si è posta come alternativa alla F.3 Euro Series, ma proponendo costi di gestione nettamente inferiori, non ha più futuro. Il campionato che ha visto imporsi nei tre anni di vita piloti come Jerome D'Ambrosio, Chris Van der Drift, Fabio Leimer, che poi sono stati protagonisti nelle successive categorie che hanno affrontato, ovvero la GP2 e la World Series Renault, si è sciolto per perdita di interesse. La crisi economica ha influito pesantemente sulla categoria, che non è riuscita a fermare l'emorragia, come invece è accaduto con successo in altre serie. Uno degli inconvenienti della Master è stato quel-

lo di portare in pista una serie di team che non hanno saputo reagire alle prime difficoltà. Piccole realtà, per lo più italiane (altro punto negativo, era meglio una maggiore internazionalità), che ai primi intoppi si sono lentamente sgretolate. Alcuni sono stati poco sagaci e, per accaparrarsi comunque i piloti, tra il 2007 e 2008 hanno finito per svendere i loro sedili, mandando rapidamente in rosso i loro conti in banca, offrendo il campionato anziché a 400/450mila euro, a costi inferiori. A ciò, si è aggiunta la poca serietà di certi piloti, e forse la ingenuità dei team manager che li accoglievano, i quali dopo due o tre appuntamenti se ne andavano senza coprire le spese.

Andando a rivedere i partecipanti dei primi due campionati, si scopre infatti che nel 2008 sono stati ben 49 i piloti che hanno disputato almeno una corsa della Master, ma la media delle monoposto è stata di 24. Segnale inequivocabile di sedili che saltavano a ripetizione. Sono così svaniti team come Famà, Euronova, Pro Motorsport, ADM, Village, mentre Ombra e Alan Racing hanno preferito puntare gli obiettivi su altri campionati. Anche Trident, già in GP2, ha avuto qualche difficoltà innescata da piloti, o chi per loro, che non hanno rispettato i patti e nel 2009 Salvadori non è stato tra gli iscritti. A causare il crollo dei partecipanti, ha contribuito anche il ritiro della Honda e quindi l'impossibilità nel riproporre il test

con la monoposto di F.1 che spettava al campione (una chance che si vende sempre molto bene), e la cancellazione del montepremi di 240.000 euro. Inoltre, l'arrivo del campionato di Formula 2 ha dirottato gli interesse di parecchi piloti che erano appetibili per la Master mentre pure la GP3, che ha “rubato” il progetto iniziale della N Technology di affiancarsi alla F.1, ha dato la definitiva spinta verso il baratro. Gli organizzatori della Master hanno cercato di fare il possibile, inserendo due appuntamenti a contorno del mondiale F.1 2009 (Ungheria e Belgio), inventandosi un programma per giovani talenti con tre macchine preparate direttamente da loro e infine, un progetto per il 2010 di un campionato low cost. Ma le tegole non hanno smesso di cadere con la chiusura dell'anno agonistico 2009. I team se ne sono andati, i piloti non hanno mostrato interesse, la Master ha chiuso perché senza clienti.

in fumo



Un'agonia annunciata

Massimo Costa

Sono tredici i piloti che a oggi hanno firmato un contratto con un team della F.3 Euro Series. Non potranno essere più di quindici perché le squadre iscritte al campionato sono cinque: ART, Motopark, Mucke, Prema e Signature. Ognuna di queste schiererà tre monoposto Dallara. E' crisi. Crisi vera. Benché la qualità della categoria rimanga inalterata grazie alla alta professionalità dei team sopra citati, gli schieramenti con le trenta monoposto appartengono al passato. E, a quanto pare, difficilmente ritorneranno. La fuga dalla F.3 Euro Series è frutto di una consistente ottu-

sità degli organizzatori (FFSA e DMSB, la federazione francese e quella tedesca) e della Mercedes. Che ha creato figli e figliastri. La politica ha preso il sopravvento sullo sport. Quando in un campionato vince lo stesso team per sette anni, qualche dubbio sorge. Se cementa il concetto che se non corri per la ART non vinci, non vai da nessuna parte. E piano piano il castello si è sgretolato. L'ingresso della Volkswagen non ha migliorato la situazione. Semmai ha creato un ulteriore divario tra le squadre Mercedes, con la Casa di Stoccarda impegnata a vincere il confronto con la rivale tedesca e quindi a scegliere i piloti sui quali puntare, trascurandone altri. Ora si parla del-

la fine della F.3 Euro Series, schiacciata anche dall'arrivo della GP3 che con una certa supponenza si propone di mettere in pista trenta monoposto. Col chiaro intento di penalizzare la F.3 europea. La quale si appresta ad affrontare una agonia che si protrarrà fino al termine del 2010. Dopo Hockenheim si tireranno le somme, FFSA e DMSB potrebbero divorziare. E prende, consistente, l'ipotesi di rifugiarsi nella F.3 tedesca. Quel campionato mantenuto in vita da Bertram Schaefer dopo che DMSB decise di abbandonare la serie nazionale unendosi a quella transalpina, che a sua volta decretò la chiusura del campionato di F.3 francese.





Caldarelli si fa v

Antonio Caruccio

Il team Prema esce dai test di Monza a testa alta. Andrea Caldarelli ed Edoardo Liberati hanno dimostrato di essere incredibilmente veloci e costanti in qualsiasi condizione. Sul bagnato del turno di venerdì mattina (26 febbraio) l'esperienza del pilota abruzzese è stata quasi imbarazzante per gli altri concorrenti, dato che Andrea aveva registrato il miglior crono in 2'02"975, con un 1"316 di vantaggio su

Liberati, terzo. In mezzo ai due alfiere della compagine veneta si era inserito Cesar Ramos, con tre decimi di ritardo da Caldarelli, ma a suo agio con la vettura di BVM Target. Nel pomeriggio, il meteo ha graziato i dieci piloti scesi in pista, con i 5.793 metri del circuito brianzolo che sono andati asciugandosi permettendo di provare in condizioni ottimali. Sempre i più rapidi sono risultati i piloti Prema, con Caldarelli davanti a Liberati per una manciata di centesimi, col giovane Vittorio Ghirelli che ha ottenuto

il terzo tempo, portandosi nelle zone alte della classifica fin da subito con la Dallara del team Ghinzani. Soddisfazione anche in casa BVM Target con Cesar Ramos che ha dimostrato grande costanza nel ritmo, continuando una graduale messa a punto della vettura per le sue specifiche di guida. Buono anche il lavoro per Kevin Giovesi, con l'altra vettura del dinamico duo Mazzotti-Venieri, non potendo però sfruttare al massimo il potenziale della sua vettura a causa della rottura del cambio che non gli ha



I migliori tempi dei test

- 1 - Andrea Caldarelli - Prema - 1'48"966 - 50 giri
- 2 - Edoardo Liberati - Prema - 1'49"267 - 51
- 3 - Vittorio Ghirelli - Ghinzani - 1'49"740 - 58
- 4 - Cesar Ramos - BVM Target - 1'49"806 - 54
- 5 - Giacomo Barri - Ombra - 1'49"867 - 47
- 6 - Andrea Roda - RC - 1'51"417 - 47
- 7 - Francesco Castellacci - RC - 1'51"540 - 49
- 8 - Kevin Giovesi - BVM Target - 1'51"822 - 35
- 9 - Alex Fontana - Corbetta - 1'52"557 - 51
- 10 - Alberto Cerqui - Ombra - 1'54"923 - 16

Tutti su Dallara-Fiat

edere

permesso di montare le nuove gomme Kumho. Proprio gli pneumatici sono stati un altro fattore chiave nei test monzesi perché, come già sottolineato da Italiaracing in occasione dei test di Misano, ancora non è stato possibile per i team reperire le mescole che saranno utilizzate nel 2010. E quindi, alcuni team disponevano delle Kumho utilizzate nel Formula 3 Euro Series 2009, altri quelle provenienti dalla F3 australiana. Test difficile per Ombra, con Alberto Cerqui "scivolato" sull'umido della curva Ascari e

protagonista di un incidente nel quale ha rotto la sospensione posteriore destra della sua vettura, non potendo completare il programma preventivato. Molto positiva invece la prestazione di Giacomo Barri, quinto a fine giornata, che dopo due anni in Formula Renault 2000 svizzera sembra pronto al salto di qualità. RC Motorsport ha invece provato per la prima volta su una pista veloce come quella di Monza con i suoi piloti, Andrea Roda e Francesco Castellacci, raccogliendo informazioni sul set-up

che verranno poi sviluppate nei prossimi test. Non tempo per lo svizzero Alex Fontana. Il team Corbetta è riuscito ad avere un ottimo passo sul bagnato, situazione ambientale nella quale Fontana ha raccolto tanti chilometri nel corso dell'inverno, mentre con le Kumho da asciutto servirà ancora un po' di esperienza prima di raggiungere la giusta confidenza. Da sottolineare l'assenza del team Lucidi che nei precedenti test di Misano aveva realizzato il primo tempo con Stephane Richelmi.

Quella sporca dozzina

Dario Lucchese
Foto Signori

Aggiornamento completato al 50 per cento. La versione 2010 della F.3 tricolore si prepara per un "upgrade" totale, con mezzo schieramento praticamente già definito. A meno di due mesi dall'inizio della nuova stagione che partirà il 25 aprile da Misano, si vanno delineando i vari abbinamenti e sono 19 i piloti che hanno fin da ora ufficializzato la propria presenza, con una consistente percentuale di stranieri e poco meno di una ventina di squadre al via. Tra le ultime arrivate c'è la Eurointernational, che fa per la prima volta il proprio ingresso in un campionato italiano con due nuove Mygale, una di queste affidata al 16enne colombiano Gabriel "Gabby" Chaves, nel 2009 vincitore con lo stesso team di Antonio Ferrari del titolo della Formula BMW Americas. L'altra novità riguarda il debutto della Line Race. La formazione brianzola che fa capo ad Ernesto Bellisari, dopo avere conquistato lo scorso anno il secondo posto nella F.Azzurra con Eugenio Palmeri, ha rilevato due vetture dall'Alan Racing, anche queste siglate Mygale, e confermato il giovane siciliano al volante di una di esse. Al debutto ci saranno anche BVE Racing Team, JD Motorsport, Scuderia Victoria, i francesi della SG Formula (che hanno consolidato la propria partnership con Cram) e TP Formula. Una conferma alla partecipazione al campionato è venuta da Alan Racing, BVM Target, Corbetta, Gloria, Lucidi, Prema, RC Motorsport, RP Motorsport e Ghinzani, atteso è anche il ritorno nella categoria di Ombra ed Europa Corse.

Una situazione pertanto in continua evoluzione, non soltanto per il fatto che si prevedono almeno una trentina di monoposto, ma soprattutto considerando l'aspetto della qualità. Senza trascurare l'importante tema tecnico del confronto Dallara-Mygale. Sfida quest'ultima che si appresta a rinnovarsi con un maggiore coinvolgimento da entrambe le parti e, anche in questo caso, con diverse novi-

tà. La prima di carattere prettamente numerico, visto che fino a questo momento, su una quarantina di potenziali vetture al via ben dodici sono quelle del fornitore d'oltralpe che ha fatto il suo ingresso nella categoria lo scorso anno con l'Alan Racing, chiudendo con un bilancio di quattro vittorie ed il terzo posto in campionato messo a segno dal messicano Pablo Sanchez López. La strada intrapresa da Bertrand Decoster ed i suoi uomini sembra essere quella giusta e per la stagione che si appresta ad iniziare tante saranno le armi messe in campo sulla base dell'esperienza fatta nel corso degli ultimi mesi. Cominciando dal nuovo kit, che prevede alcune modifiche di carattere non soltanto aerodinamico, studiate anche nella galleria del vento della factory di Magny-Cours: quelle più evidenti in definitiva saranno la classica "pinna" sul cofano motore ed il terzo elemento dell'ammortizzatore anteriore che aveva ideato il tecnico Paolo Guerri per consentire alla vettura di lavorare al meglio, in particolare nelle curve lente, e che è stato adesso introdotto in maniera standard. In quel di Varano, dove ha la propria sede la Dallara, si sono invece portate avanti le normali evoluzioni "di routine", partendo dalla considerazione di base di un prodotto come sempre altamente competitivo. Le differenze sostanziali tra le Dallara F308 e F309 saranno rappresentate dal nuovo sistema di geometria delle sospensioni, il passo allargato di 50 millimetri nella parte anteriore e la carreggiata estesa al massimo consentito dal regolamento. Per scendere nei particolari, cambiano anche le staffe per l'ala anteriore, portate in avanti. Il verdetto finale sarà quello della pista, ma è pure vero che mentre lo scorso anno la Mygale faceva il suo ingresso nella serie per la prima volta ed aveva pertanto un gap da colmare in termini di esperienza sul campo, la prossima stagione dovrebbe vedere entrambe le monoposto su un piano di quasi perfetta parità. Il tutto ovviamente a vantaggio dello spettacolo e del livello di agonismo della categoria.

Su una quarantina di potenziali vetture al via, ben dodici sono Mygale



Le principali novità tecniche Mygale

- Modifiche aerodinamiche
- Pinna sul cofano motore
- Terzo elemento dell'ammortizzatore anteriore



Le principali novità tecniche Dallara

- Nuovo sistema di geometria delle sospensioni
- Passo allargato di 50 millimetri nella parte anteriore
- Carreggiata estesa al massimo consentito dal regolamento.



“Sono il num1

Antonio Caruccio

Daniel Mancinelli è stato il protagonista assoluto della prima tornata di test collettivi della Eurocup di F.Renault. Una categoria che si è rifatta il look presentando la nuova monoposto realizzata dalla Epsilon Sport e dalla Caparo dopo dieci anni di Tatuus. Un nuovo corso, insomma, che per i colori italiani è iniziato benissimo. Mancinelli e la One Racing di Fabiano Belletti hanno dettato legge a Valencia.

“Si è trattato di un bel risultato perché tutti i team sono partiti da zero e a quanto pare noi siamo stati quelli che hanno interpretato meglio la nuova vettura. Addirittura, alla One Racing la macchina era arrivata poco prima della partenza per la Spagna. Non abbiamo nemmeno avuto il tempo di fare il

sedile e in autodromo abbiamo lavorato sino a notte fonda per sistemare la monoposto in modo da essere pronti per andare in pista il giorno dopo. Abbiamo effettuato dei controlli di routine nella prima sessione, per poi immergerci a capofitto nello sviluppo. Mi sono trovato subito molto bene con il cambio e la monoposto, potendo così iniziare a fare delle modifiche di set-up al fine di migliorare il bilanciamento della vettura, risultando veloci sia con gomme usate sia con pneumatici nuovi, con un passo gara molto costante. Forse a mio favore ho avuto il fatto che conoscessi già la pista, ma la nostra progressione è stata incredibile perché non solo siamo sempre rimasti in vetta alla classifica dei tempi, ma ogni volta miglioravamo il nostro limite precedente. E' stato bello poter competere ad armi pari coi team dell'Eurocup, e della serie inglese, contro i qua-

li la scorsa stagione pativamo gli anni di mancata esperienza con la precedente monoposto. E direi che ci siamo ben comportati”.

Come valuti il livello del campionato dopo questo test?

“Secondo me è molto alto data la presenza dei migliori giovani piloti al mondo, ed è soprattutto una grande vetrina data la grande visibilità che ha sempre avuto questa categoria, con la presenza di grandi team che in questi anni hanno sempre vinto. Ci sono dei piloti che ho già incontrato lo scorso anno e con cui ho battagliato, per cui c'è chi ha un po' più di esperienza, chi un po' meno. Personalmente vorrei ringraziare One Racing e Fabiano Belletti per i risultati ottenuti raggiungendo un obiettivo prefissato un paio d'anni fa”.



ber One”

Che differenze hai riscontrato tra la nuova monoposto e la vecchia che ti ha visto laureare campione?

“Sono due macchine completamente diverse come comportamento. La Tatuus era prevalentemente sottosterzante, la nuova invece sovrasterzante. Il cambio al volante nella nuova Renault è un passo in avanti notevole che consente di avere maggiore velocità con un grande apporto tecnologico e prestazioni decisamente migliori. Buona la nuova veste aerodinamica; penso si parta da un buon punto considerando che ci sarà ancora tanto tempo per svilupparla”.

Molti piloti hanno detto che la nuova vettura Renault è molto più simile ad una F.3...

“E' vero, questa monoposto si avvicina molto ad una F.3. Ad esempio, ha le stesse gomme. Le prestazioni motore sono molto simi-

li, mentre c'è ancora differenza nella frenata dove la F.3 è molto efficiente, così come il carico aerodinamico molto più elevato”.

Quali sono i piani per la stagione 2010?

“Le possibilità per il 2010 sono due: Formula 3 Italia o Formula Renault 2000 Eurocup. Nelle prossime settimane sicuramente prenderò una decisione definitiva”.

L'anno scorso sei stato, tuo malgrado, protagonista di un brutto incidente a Misano; come va adesso?

“Sto molto meglio, mi sono completamente ripreso e ho fatto un buon lavoro di terapia post-traumatica con una cura medica specifica che mi ha molto aiutato portandomi ad una guarigione precoce. Adesso proseguo costantemente coi miei allenamenti quotidiani per non perdere mai la perfetta forma”.





Ricomincio dal kart

Dario Lucchese

«Ciak si gira!». Attore e protagonista, Salvatore Gatto. Benché in un ruolo diverso da quello interpretato nell'ultimo film. Dopo un anno di stop, con un'importante carriera in monoposto alle spalle, il siciliano torna a confrontarsi in pista. Ma affrontando una inedita sfida. Quella della KZ1 nel karting internazionale, come pilota ufficiale del nuovo team Formula K di Andrea Bertolini e soci. Vice-campione italiano di Formula Azzurra nel 2005, nel 2007 vincitore della prima gara della storia della International Formula Master sul circuito di Valencia e terzo a fine stagione, a pari punti con il suo compagno di squadra (che in quella circostanza era il messicano Pablo Sanchez López), Gatto tornerà pertanto al suo primo amore. Nei programmi 2010, la partecipazione al Mondiale e all'Europeo CIK-FIA e sempre al campionato europeo della WSK nella massima categoria riservata ai 125cc con il cambio di marce. A seguirlo ci sarà appunto il tre volte campione del mondo FIA GT e già collaudatore della Ferrari F.1 Andrea Bertolini, nell'inedita veste di co-titolare del team di Formigine, che farà debuttare gli "omnini" telai Formula K motorizzati SGM.

«Per un pilota non è facile rimanere fermo. - racconta Salvatore Gatto, classe 1984 - Avevo una grande voglia di rimettermi in gioco e in Andrea Bertolini ho trovato una persona fantastica, con cui posso dire di essere

sempre sulla stessa lunghezza d'onda. Con lui c'è stata subito la massima intesa, sotto tutti gli aspetti tecnici quanto dal punto di vista umano. Lui è uno che si è fatto avanti grazie alla propria determinazione e per questo lo ammiro molto». Ciò che viene adesso spontaneo è chiedersi con quali obiettivi

in monoposto o in un campionato a ruote coperte. Ma solamente di alto livello. Se l'occasione si presenterà, di certo non me la lascerò sfuggire. Tuttavia per il momento non ci penso. Sono concentrato al cento per cento sul programma karting e cercherò di ottenere il massimo risultato. Voglio rico-



Con la FMaster nel 2007

Gatto affronterà questo nuovo impegno? «Ho molta fiducia nella squadra. Anche se, mancando ancora il raffronto diretto con quelli che sono i nostri avversari, non sono in grado di fare delle previsioni. Con il team ho svolto solamente due giornate di test, ma posso dire di essermi trovato perfettamente a mio agio». Il capitolo automobilismo è ovviamente da considerarsi ancora aperto... «Spero di potere tornare presto

minciare quasi da zero. Poi si vedrà il da farsi...». Il primo appuntamento è per il prossimo fine settimana con la prova inaugurale della WSK Euro Series, sul tracciato di Muro Leccese, lo stesso dove nel 2002 il pilota palermitano sfiorò il successo nella Coppa del Mondo della 100 Formula A e si classificò terzo, finendo in quella occasione davanti a Toni Vilander e dietro al vincitore Jerome D'Ambrosio.



Transizioni

Valerio Faccini

Dopo l'inverno più difficile della sua pur breve storia, riparte il World Touring Car Championship. Ancora una volta in anticipo di una settimana rispetto alla F.1, la stagione del Mondiale Turismo si aprirà in Brasile. Tra le iscrizioni ufficiali mancheranno all'appello due Case (l'ampiamente annunciata Seat e la Lada, sorprendentemente in fuga) su quattro, ma rispetto alla corsa disputata a Curitiba nel 2009 saranno solo tre le auto assenti dalla griglia di partenza: 21 in luogo di 24. Il lavoro di tessitura di accordi, di

mediazione nelle trattative, svolto nell'interstagione da Marcello Lotti tra piloti, squadre, sponsor, Case, ha dato i suoi frutti: a dispetto del ritiro del Marchio dal campionato, la presenza di Seat turbodiesel è addirittura aumentata, passando dalle cinque del 2009, alle sette di quest'anno. D'accordo, nel 2009 i quattro Costruttori iscritti al Mondiale schieravano sedici auto (cinque BMW, cinque Seat, tre ciascuna Chevrolet e Lada), mentre oggi i piloti iscritti a libro paga da una Casa saranno solo cinque (due della BMW e tre della Chevrolet), ma lo spettacolo in pista non dovrebbe risentir-

ne in modo apprezzabile. Probabilmente sarà il paddock la zona ove si noterà maggiormente l'impovertimento complessivo del campionato, dato che solo la Chevrolet ha confermato la presenza della propria hospitality. In cuor loro, gli organizzatori hanno sempre considerato il 2010 come anno di transizione e sofferenza, previsione azzeccata, in attesa del rilancio regalato dai nuovi "global engines", i motori 1.6 turbo a benzina che impervereranno a partire dal 2011 nel motorsport mondiale, attirando Case come Toyota, Honda, Ford, Subaru e sperando di riconquistare la Seat.

Il calendario 2010

7 marzo	Curitiba
11 aprile	Puebla
2 maggio	Marrakech
23 maggio	Monza
20 giugno	Zolder
4 luglio	Portimao
18 luglio	Brands Hatch
1 agosto	Brno
5 settembre	Oschersleben
19 settembre	Valencia
31 ottobre	Okayama
21 novembre	Macao



ne riuscita

Punteggi stile F.1

Il circus del WTCC, previo consultazione via fax di tutti gli iscritti, che hanno accettato, ha acconsentito alla proposta della FIA di adottare i nuovi punteggi in vigore nel Mondiale Rally e nella F.1. Entreranno in graduatoria tutti i piloti giunti al traguardo sino alla decima posizione, ma resterà immutato il sistema di inversione della griglia di partenza di gara-2 per i primi otto classificati nella prima corsa.



“Sono contento di poter difender il titolo col numero uno applicato alle portiere. Si è deciso tutto all’ultimo, ma se devo essere sincero, se il programma non si fosse concretizzato non mi sarei tagliato le vene. Non sarei rimasto a piedi, dato che avevo altre alternative, dal campionato Turismo argentino alla Superstars, chiaramente di più basso profilo. Anzi, non è escluso che dato che per la prima volta da quindici anni a questa parte non sarà legato contrattualmente ad un Costruttore, non possa correre anche in un’altra serie. Per il campionato non mi vedo favorito, il budget ridotto non ci permetterà di tenerci allenati coi test e nemmeno potremo sviluppare la macchina. Comunque la mia Leon sarà sicuramente competitiva e con un po’ di fortuna dalla nostra parte, ed anche un po’ di sfortuna per gli altri, chissà che a fine stagione non mi ritrovi nuovamente in lotta per il titolo”.

Gabriele Tarquini



Le variazioni del calendario

Dodici erano e dodici sono rimaste le doppie gare stagionali. Il calendario è solo un po' più "sgranato", soprattutto in occasione delle trasferte extraeuropee, allo scopo di far viaggiare materiali ed attrezzature via nave, anziché via aerea e conseguire significativi risparmi. Tre le novità per quanto riguarda i circuiti: si torna a Monza (al posto di Imola) ed a Zolder, in Belgio (in luogo di Pau), mentre Portimao si è inserita nell'alternanza tra il cittadino di Oporto e l'Estoril quale tappa portoghese del campionato. Sono state invertite, a livello di date, la gara italiana e quella spagnola: a Monza si correrà in primavera, a Valencia in autunno. Solo due i tracciati cittadini: Marrakech e Macao.

La lista iscritti della prima gara

1	Gabriele Tarquini	Seat Leon Tdi	SR Sport
2	Tom Coronel	Seat Leon Tdi	SR Sport
3	Jordi Genä	Seat Leon Tdi	SR Sport
4	Tiago Monteiro	Seat Leon Tdi	SR Sport
5	Norbert Michelisz	Seat Leon Tdi	Zengo Dension Team
6	Yvan Muller	Chevrolet Cruze	Chevrolet
7	Rob Huff	Chevrolet Cruze	Chevrolet
8	Alain Menu	Chevrolet Cruze	Chevrolet
10	Augusto Farfus	Bmw 320si	Bmw Team Rbm
11	Andy Priaulx	Bmw 320si	Bmw Team Rbm
15	Franz Engstler	Bmw 320si	Liqui Moly team Engstler I
16	Andrei Romanov	Bmw 320si	Liqui Moly team Engstler I
17	Michel Nykjær	Seat Leon Tdi	Sunred I
18	Fredy Barth	Seat Leon Tdi	Sunred I
19	Harry Vaulkhard	Chevrolet Lacetti	Bamboo Engineering I
20	Darryl O' Young	Chevrolet Lacetti	Bamboo Engineering I
21	Mehdi Bennani	Bmw 320si	Wiechers Sport I
23	Marin Colak	Seat Leon Tfsi	Colak Racing I
24	Kristian Poulsen	Bmw 320si	Poulsen Motorsport I
25	Sergio Hernandez	Bmw 320si	Proteam I
26	Stefano D'Aste	Bmw 320si	Proteam I

legenda: I= iscritto al Trofeo Indipendenti

Indipendenti più ricchi



Con meno auto ufficiali in pista, le chances dei piloti privati sono conseguentemente aumentate. E non solo le possibilità, dato che il montepremi ha subito un consistente ritocco all'insù, arrivando a toccare i 552mila euro, da suddividere nei dodici appuntamenti stagionali. Sarà premiato anche l'autore del giro più veloce. Abbinamenti piloti-squadre già visti in passato ritorneranno nel 2010: Sergio Hernandez e Stefano D'Aste (nella foto), faranno coppia come nel 2008 al Proteam (quando lo spagnolo vinse il titolo Indipendenti). Idem al team Engstler: al fianco del titolare della squadra torna il russo Andrei Romanov, come nel 2008.

SEAT

Privati ma non troppo

Seat Sport ha noleggiato vetture ed attrezzature a Sunred, squadra che da tempo ha solidi legami col reparto corse di Martorell, utilizzate in passato per i propri programmi ufficiali: sino al 2008 nel BTCC e lo scorso anno nel WTCC. Il team di Joan Orus ha costituito un'apposita branca, denominata SR Sport, per gestire il tutto ed accogliere gli uomini lasciati liberi (o licenziati) dalla squadra ufficiale. In forza di questo, Gabriele Tarquini disporrà della stessa macchina impiegata lo scorso anno (riportante il medesimo numero di telaio), sarà assistito nuovamente dall'ingegner Giancarlo Bruno e, come tutti gli altri piloti, da Jordi Genè a Tiago Monteiro fino al "nuovo" Tom Coronel, promosso per la fedeltà al marchio dimostrata negli anni, potranno contare sulla bravura del giovane Xavi Serra (già d.t. di Seat Sport) alla supervisione tecnica. Il budget della squadra, garantito dagli sponsor personali dei piloti (tanto che le macchine avranno ognuna una livrea diversa) dovrebbe essere sufficiente per coprire solo i running costs, ovvero solo le spese vive di partecipazione al campionato, azzerando test e sviluppi. Sulle Leon Tdi non si vedrà più il marchio Repsol, che ha concentrato le proprie risorse solo sulla MotoGP, rimpiazzato da Castrol (che "condizionerà" la livrea dell'auto del "Cinghio"). Dal lato sportivo, per velocità e costanza, Tarquini sarà facilmente di nuovo una spanna sopra i compagni di team, tutti comunque validi professionisti. Occhio all'ungherese Michelisz, talento emergente al volante delle turbodiesel spagnole.



BMW Forti, ma col dubbio

Decisa a ridimensionare il programma, ma soprattutto ad evitare gli errori del passato, la Casa di Monaco ha affidato la sua rappresentanza nelle mani del team RBM. Bart Mampaey, che ricopre anche il ruolo di direttore tecnico, avrà l'onore e l'onere di gestire sul piano sportivo due cavalli di razza come Augusto Farfus e Andy Priaulx. Semplice il ragionamento fatto da Mario Theissen: prendiamo la squadra vincitrice di quattro titoli consecutivi, dal 2004 al 2007 (ETCC e WTCC), ed aggiungiamo un solo pilota, fortissimo. Sulla carta non fa una grinza, ma alcune domande, che troveranno risposta durante l'annata, sorgono spontanee: riuscirà Mampaey a gestire bene una squadra di dimensioni doppie rispetto al passato? Augusto Farfus riuscirà ad integrarsi in una squadra del tutto nuova per lui. Ed infine, due piloti così competitivi riusciranno ad aiutarsi l'un l'altro?



CHEVROLET

L'unica novità, Yvan Muller

E' l'unico marchio che ha mantenuto inalterato il budget 2010 rispetto all'anno precedente. Con il vantaggio di non aver completato del tutto lo sviluppo della Cruze, al debutto nel campionato la scorsa stagione. L'innesto di Yvan Muller in squadra, in sostituzione di un Nicola Larini ormai stanco di correre con le trazioni anteriori ed in una serie così impegnativa e competitiva, porterà vantaggi. Tuttavia sarà da verificare il grado di affiatamento con il team raggiunto dal francese nei test invernali (dal chilometraggio non illimitato) e la ricaduta in termini psicologici della sconfitta subita da Tarquini. L'alsaziano ha ceduto il passo a Tarquini a Macao proprio in quello che pareva essere uno dei suoi punti di forza: l'approccio mentale. Muller dovrà fare i conti con due "peperini" come Rob Huff e Alain Menu. L'inglese è ormai maturo, velocissimo e sbaglia quasi mai: naturale inserirlo nel ristretto novero dei favoritissimi. Lo svizzero, ormai a fine carriera, lo scorso anno ha tuttavia mostrato più velocità che continuità. Se saprà accontentarsi dei piazzamenti potrà lottare per il titolo.



LADA

L'incertezza dei russi

La fuoriuscita dei russi dal campionato, che dopo Macao hanno lasciato cadere nel vuoto (perlomeno sino ad oggi, dato che gli organizzatori non disperano di avere le tre Priora di nuovo nella serie a partire da Marrakech, ma le probabilità di questa evenienza non sono troppo elevate) tutte le sollecitazioni provenienti dalla FIA, dai promoter della Kso e dai piloti per rinnovare l'iscrizione, lascia strascichi legali e politici, ma non agonistici. Se è vero che Jaap Van Lagen potrà far valere in tribunale il restante anno di contratto, mentre la FIA ne vanta ben due a suo favore, è altrettanto realistico dire che comunque le tre volumi russe non avrebbero mai lottato per la vittoria. Stante il fatto che le auto sono solo state riparate e rialzate (nella sede del team di Viktor Shapovalov), ma non sviluppate. E lo scorso anno, pur se il caparbio James Thompson era riuscito ad andare a punti in un paio d'occasioni, era chiaro che il gap da colmare con le rivali fosse piuttosto profondo.



Stefano D'Aste

Vita da Indipende

Valerio Faccini

E' nato a Genova, vive a Bergamo ma si considera completamente brianzolo. Di Merate per la precisione. Di professione concessionario Lotus, Stefano D'Aste è il secondo pilota italiano in gara nel WTCC. Iperattivo, oltre a gestire il proprio punto vendita di auto inglesi, è impegnato nelle trasferte del Mondiale Turismo e nel tempo libero che gli rimane organizza la Lotus Cup, serie nata per far divertire i clienti più sportivi della sua concessionaria e gli estimatori italiani del Marchio fondato da Colin Chapman. Nella serie monomarca istituita un paio di stagioni or sono si sono inoltre cimentati nomi di grido quali Marco "Macio" Melandri, Beppe Gabbiani e Arturio Merzario.

A giudizio di Italiaracing, D'Aste è il favorito per la vittoria nel Trofeo Indipendenti del WTCC.

Da metà della stagione scorsa stai attraversando un periodo di forma splendida. Prestazioni di rilievo assoluto un po' ovunque, rally di Monza e Francia-corta compresi. E' così oppure andavi forte anche prima e noi eravamo distratti?

"Ah ah, grazie. A me non sembra di andare più forte di uno o due anni fa, ma effettivamente oggi riesco a centrare più facilmente buoni risultati. Forse è grazie all'esperienza: prima pensavo solo a dare gas ed esageravo spesso, mentre da un po' di tempo a questa parte cerco di calcolare di più. Mi ha sempre dato fastidio lamentarmi col team quando la macchina ha un comportamento non buono. Prima cercavo di sopperire alla scarsa guidabilità od a prestazioni poco brillanti col pilotaggio, oggi sono meno disposto ad accettare compromessi di assetto causati da errori o da imposizioni dei tecnici e cerco di metter a posto l'auto come piace a me".

Ti senti favorito per bissare la vittoria 2007 nel Trofeo Indipendenti?

"Penso di poterlo vincere. Ma non di essere sen-

za aversari. Il più pericoloso l'avrò in casa, Sergio Hernandez, mio compagno al Proteam. La sua permanenza per una stagione, in una squadra ufficiale (il team Bmw Italy Spain nel 2009 n.d.r.) gli ha regalato un bel vantaggio in termini di km percorsi e di esperienza nella messa a punto. Altro brutto cliente sarà Nykjær. Ha poca esperienza delle piste, ma ha una macchina temibile. Le Leon turbodiesel sono praticamente impossibili da passare, dato che in curva sono molto lente, ma poi in uscita scappano via in accelerazione. Impensabile tentare un sorpasso in staccata".

Hai svolto test durante l'inverno?

"Una sessione a Magione, recentemente. Ma non con la mia auto, che era già in viaggio per Curitiba ed il cui assemblaggio sarà completato là. In Umbria è cominciata la collaborazione della squadra col nuovo direttore tecnico, Marco Calovolo. Sono felicissimo che sia arrivato lui perché oltre ad avere un curriculum di prestigio (ha lavorato per Lada, Alfa Romeo e Honda N Technology nel Wtcc e con Fiat nei rallies n.d.r.) dal punto di vista personale lo trovo eccezionale: riflessivo, esperto, in grado di ascoltare, molto rispettoso delle persone con cui lavora. Abbiamo svolto delle prove di ammortizzatori davvero molto utili. Voglio ringraziare Valmiro Presenzini, titolare del team, che all'inizio della trattativa che mi ha riportato nella sua squadra, mi ha sottoposto un foglio bianco chiedendo di elencare le mie richieste. Non volevo che spendesse più soldi che in passato, mi interessavano maggiormente altri aspetti, tecnici e non. Molto generosamente mi ha accontentato quasi in tutto".

Chi prevedi saranno i piloti migliori, marca per marca, tra gli ufficiali?

"Tra le BMW propenderei per Priaux, ma solo perché il team che gestirà le due 320si ufficiali è quello nel quale è inserito da sette stagioni. Se lui e Farfus avessero corso con Schintzer avrei dato per favorito il brasiliano, senza dubbio. Tra le Chevrolet ritengo che Yvan Muller potrà essere il migliore. Tra le Seat mi verrebbe da dire che Tom Coronel possa mostrare il suo valore, oggi che si trova finalmente a guidare una Tdi, invece voglio azzardare il nome di Michelisz. Credo che quel ragazzo, che mi pare abbia vinto la Seat Eurocup lo scorso anno, possa far vedere i sorci verdi ai compagni, lo ricordo velocissimo nel 2009".



endente





Johnson-Knaus colpo da Knock Out

Marco Cortesi

Due gare su tre per Jimmie Johnson nella Sprint Cup 2010. Il quattro volta campione ha messo in pista la principale risorsa a disposizione - la solidità del pacchetto pilota/crew-chief - battendo Kevin Harvick e Jeff Gordon. Decisiva è stata la scelta di sostituire tutte e quattro le gomme nel corso dell'ultimo pit-stop, che ha permesso alla Chevy numero 48 di infilare la vettura gemella, al comando per 219 tor-

nate nonostante un errore in occasione della seconda sosta. Gordon ha preceduto Mark Martin, mentre al photo-finish Matt Kenseth ha prevalso su un sempre più consistente Joey Logano. Unico pilota Hendrick fuori dalle prime cinque posizioni è di nuovo risultato Dale Earnhardt Jr, che ha chiuso alle spalle di Kyle Busch, vincitore lo scorso anno. La gara, per buona parte abbastanza tranquilla, è stata accesa da un contatto tra Jamie McMurray e Juan Pablo Montoya che ha fatto

infuriare il colombiano. A causare la toccata, che ha provocato danni ad entrambe le vetture, è stato proprio il campione della Daytona 500 2010, che si trovava a combattere con una situazione di sovrasterzo. Coinvolto nella stessa circostanza anche il polesitter Kurt Busch. Da segnalare anche una toccata nella corsia box al giro 109, mentre per Kevin Hamlin la gara si è rivelata in salita.

In pista dopo la bella qualifica del venerdì, Max Papis ha sofferto a sua volta di

L'ordine di arrivo domenica 28 febbraio 2010

- 1 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 267 giri
- 2 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 267
- 3 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 267
- 4 - Mark Martin (Chevy) - Hendrick - 267
- 5 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 267
- 6 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 267
- 7 - Tony Stewart (Chevy) - Stewart/Haas - 267
- 8 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 267
- 9 - Kasey Kahne (Ford) - RPM - 267
- 10 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 267
- 11 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 267
- 12 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 267
- 13 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 267
- 14 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 267
- 15 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 267
- 16 - Dale Earnhardt Jr. (Chevy) - Hendrick - 267
- 17 - Paul Menard (Ford) - RPM - 267
- 18 - Ryan Newman (Chevy) - Stewart/Haas - 267
- 19 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 267
- 20 - Martin Truex Jr. (Toyota) - Waltrip - 267
- 21 - Regan Smith (Chevy) - Furniture Row - 267
- 22 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 266
- 23 - David Ragan (Ford) - Roush - 266
- 24 - Travis Kvapil (Ford) - Front Row - 265
- 25 - A.J. Allmendinger (Ford) - RPM - 265
- 26 - Brad Keselowski (Dodge) - Penske - 265
- 27 - Elliott Sadler (Ford) - RPM - 265
- 28 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 264
- 29 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 264
- 30 - David Gilliland (Ford) - Front Row - 263
- 31 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 262
- 32 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 262
- 33 - Max Papis (Toyota) - Germain - 262
- 34 - Jamie McMurray (Chevy) - DEI/Ganassi - 260
- 35 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 259
- 36 - Kevin Conway (Ford) - Front Row - 256
- 37 - Juan Montoya (Chevy) - DEI/Ganassi - 247
- 38 - Bobby Labonte (Chevy) - TRG - 216
- 39 - Mike Bliss (Chevy) - Baldwin - 135
- 40 - Boris Said (Ford) - Latitude 43 - 134
- 41 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 65
- 42 - Michael McDowell (Toyota) - Prism - 40
- 43 - Aric Almirola (Chevy) - Phoenix - 23

Il campionato

1. Harvick 506; 2. Bowyer 459; 3. Martin 457; 4. Kenseth 448; 5. Johnson, Biffle 443.

Jimme Johnson
in fase di pit-stop.
Una scelta vincente
dell'ingegnere-capo
Chad Knaus
ha consegnato
al pluricampione
la vittoria in Nevada

sovrasterzo, perdendo due giri per cercare di mettere rimedio alla situazione con un pit in fase di bandiera verde. Alla fine è arrivato un trentatreesimo posto in grado di regalare la soddisfazione di un piazzamento top-35 in classifica. Tra i piccoli team, ottima prestazione del Furniture Row Racing con alla guida Regan Smith. Harvick, secondo al traguardo in Nevada, continua nell'ottimo inizio di stagione del team Childress, mantenendo la leadership del campionato.



Speciale - SALONE DI GINEVRA

DALLA A ALLA Z

tutto quello che arriverà
sulle strade partendo da chi compie
quest'anno 100 anni.



RA



Marco
Marelli



80°
salone internazionale
dell' **auto**
ed accessori
4-14 marzo 2010

ginevra

www.salon-auto.ch
con





Alfa Romeo Giulietta

Ottanta edizioni. Il Salone dell'automobile di Ginevra non ha bisogno di presentazioni. Due i temi principali inviati dall'industria dell'auto: "piccolo oggi è meglio" - "meno sogni più concretezza". Sulle rive del lago Lemano sono tante le novità prossime alla commercializzazione come mai in passato, perché l'industria dell'auto scossa dalla crisi cerca la sua rivincita con prodotti concreti, subito da far...gustare al pubblico.

Dalla A alla Zeta tutto quello che arriverà sulle strade partendo da chi compie quest'anno 100 anni.

ALFA ROMEO

Si chiama Giulietta, è l'erede della 147 e sarà in vendita da maggio. Nuovo pianale, carrozzeria a 5 porte, motore 2 litri Diesel multijet da 170 cavalli e 1750cc da 235 cavalli, è la regina del salone per forme e contenuti ma non è la sola novità di Alfa. Mito infatti è ancora più sportiva con la versione Quadrifoglio verde da 170 cavalli e sempre Mito porta al debutto il primo cambio automatico a doppia frizione del Gruppo Fiat Chrysler a sei marce. Questo cambio a doppia frizione è di particolare interesse perché utilizza una tecnologia a secco.

AUDI

Era da anni che non si vedeva un'Audi così piccola ma anche così relativamente poco costosa. Si chiama A1, è l'anti MINI per eccellenza essendo lunga solo 395 cm e con un abitacolo a due posti spaziosi davanti, decisamente strettini dietro. Per il momento è solo 3

porte, ma a settembre arriverà anche la più funzionale cinque porte. Il prezzo? Da circa 18 mila euro. Sempre in casa Audi, fa bella mostra di sé la RS5 con 450 cavalli che sarà in vendita da giugno. Tra le indiscrezioni raccolte sulla nuova A1 si segnala il prossimo arrivo anche di una versione sportiva definita S1 con 200 cavalli.



Audi A1

BMW

Il numero 5 sale alla ribalta sullo stand della Casa di Monaco. Quinta generazione della serie 5, 5 cm più lunga della precedente, linea più filante e motori da 200 cavalli in su. I prezzi? Da 44.500 euro. Sempre in tema 5, restyling della X5, ora disponibile con cambio automatico a 8 marce e nuovi motori oltre ad alcune varianti ibride che però ricordiamo sono state principalmente sviluppate per il mercato USA il quale

non gradisce ancora molto i motori diesel, decisamente più ecologici.

CHEVROLET

La Casa americana con siti produttivi importanti anche in Corea guarda avanti. Quasi tutto è infatti orientato al 2011: Il sogno sportivo degli americani, la Camaro, arriverà in Europa non prima di un anno così come la Volt e la monovolume a 7 posti Orlando.

CITROEN

La Casa francese persegue il filone DS e svela High Rider la quale prefigura le linee della prossima media compatta. 4 porte, ma 2 maniglie nascoste che la fanno sembrare una coupé, in versione definitiva si vedrà il prossimo anno e metterà nel mirino soprattutto la Golf e l'Audi A3 Sportback. Sempre sul tema DS si segnala una DS3 a tiratura limitata.

DACIA

Amplia la gamma la Casa low cost di Renault. Quando il SUV diventa low cost si chiama Duster, deriva dalla Nissan Qashqai. 431 cm di lunghezza, e da maggio sarà disponibile a 13.000 euro in versione 4x2 e a circa 16.000 con sistema di trazione 4x4.

FERRARI

La Casa di Maranello mantiene fede alla tradizione e con la 599 ibrida traghettata tecnologia F.1 sulla produzione. Il cavallino in poche parole prende la scossa e la più sportiva di tutte, la 599, apre la strada all'ibrido prestazionale con mirata attenzione a consumi ed emissioni.

FIAT

Colpo di teatro della casa torinese. La novità più interessante di tutto il salone svizzero, da un punto di vista tecnico innovativo su larga scala, sta infatti sotto il cofano della 500: un due cilindri



Fiat Twin-Air

di 900 cc che promette consumi ed emissioni inferiori del 30% con ben 85 cavalli! Il motore chiamato Twin-Air sarà montato su una infinità di modelli su tutte e due le sponde dell'Atlantico e segna un importante passo per il futuro di tutta

l'industria dell'auto se come voci di corridoio verranno confermate.

La quasi totalità di tutti i maggiori gruppi automobilistici abbiano anch'essi in cantiere dei bicilindrici. Per il momento però una lode a Fiat che ancora una volta è arrivata prima.



Citroen High Rider

Speciale - SALONE DI GINEVRA



Mercedes F800

FORD

Concretezza, concretezza e solo ancora concretezza. L'ovale blu da aprile proporrà la Kuga con un nuovo Diesel da 163 cavalli e la gamma Mondeo con nuovo cambio automatico oltre a motori Ecoboost di ridotta cilindrata ed emissioni ma buone prestazioni. Restyling per C-Max ed S-Max e passerella europea per la terza generazione della Focus che arriverà il prossimo anno. In poche parole auto e tecnologia subito e per tutti, per non dimenticare mai le volontà del suo fondatore: Henry Ford.

KIA

Sono già passati sei anni dal lancio della seconda generazione. La Sportage è stata un fenomeno e i coreani tornano sul tema dei SUV compatti con la terza generazione. Tutta nuova, molto più grande, ma sempre solo a 5 posti, arriverà a settembre.

LAMBORGHINI

Senza tema di smentite il torello, la piccola di Casa, la Gallardo, si fa più leggera. Perde 70 chili e guadagna 10 cavalli arrivando a 570. Si chiama LP570-4 Super Leggera, costerà 200.000 euro e sarà la novità del 2010.

LEXUS

Il tema del piccolo è meglio contagia anche Lexus. L'ultima proposta si chiama CT 200h, ha misure e

contenuti di un'Audi A3, ma è mossa da trazione ibrida benzina-elettrica. In vendita da fine anno, da 25.000 euro.

MERCEDES

Doppia visione per la Stella: con la concept F800 nel design rompe con la tradizione così come nella costruzione grazie a un pianale che si adatta a molteplici sistemi propulsivi: ibrido, elettrico. Ma con la E 300 Hybrid, diesel-elettrico è sul presente in quanto questa vettura andrà in vendita entro al fine dell'anno.

MINI

Mai una Mini ha avuto quattro porte. Mai una Mini ha avuto quattro ruote motrici. Mai una Mini è stata più lunga di quattro metri. Si chiama Countryman e dal prossimo settembre si saprà quanto il pubblico desiderava una Mini...diversa.

Mini Countryman



MITSUBISHI

4 metri e 30 di lunghezza, linea particolare, e' ASX, una SUV tipo VW Tiguan con soluzioni tecniche ed estetiche della Outlander. Avra' 4 ruote motrici e un nuovo Diesel 1.8 litri.

NISSAN

Juke Micra sono le novità di Nissan. Con la Juke, dopo il successo di Qashqai, si prova ancora il colpaccio nel mondo dei crossover, questa volta il segmento attaccato e' il B, quello della Punto, in poco piu' di 4 metri; con nuova Micra si perde un po' di originalità per piacere di più.

OPEL

Tutti i riflettori sono puntati sulla nuova Meriva. Concreta, colpisce per il sistema di aperture delle portiere. In vendita da giugno sarà un asso importante per il marchio del lampo il quale tra la Insignia e il recente face lift della Corsa ha una gamma moderna e interessante come mai nel passato, forte tra l'altro di un ottimo rapporto prezzo-contenuti.

PEUGEOT

Solo prototipi per anticipare il futuro estetico del Leone. La 5 è lunga 4 metri e 80 e prefigura una grande berlina di prestigio, la 508. La SR1 svela invece il futuro del logo.

PORSCHE

Ancora più aggressiva, ancora più grande, ancora più potente, è la nuova Cayenne. Questa volta anche ibrida. Diesel e benzina sarà in vendita da maggio.

Renault Wind



RENAULT

Due le principali novità di Renault e tutt'altro che intriganti perché soprattutto di nicchia e quindi di poco appeal se confrontate con le novità importanti di quasi tutte le altre Case. Wind e' una twingo due posti con tetto che si apre in soli 12 secondi; Megane CC si scopre in 21 secondi e introduce un cambio automatico a doppia frizione.

TOYOTA

Rav 4 face lift e Auris Hybrid le novità di Toyota.

VOLKSWAGEN

4 centimetri piu' lunga e soprattutto sottoposta ad una dieta dimagrante che le ha fruttato 200 kg in meno la seconda generazione della Tuareg è una delle novità più interessanti di VW. Ma non bisogna dimenticare nemmeno la monovolume Sharan, la Polo Cross e la GTI.

VOLVO

Importante novità di prodotto anche per Volvo con la seconda generazione della S60. Si allontana dalle linee classiche svedesi per concedersi un look piu' sportivo. Come sempre sicurezza ad alti livelli con un dispositivo destinato alla salvaguardia dei pedoni.

Opel Meriva



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.Renault NEC a Hockenheim

F.Nippon a Suzuka

F.3 giapponese a Suzuka

F.2 a Silverstone

FIA GT1 ad Abu Dhabi

European F3 Open 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

Auto GP a Brno

F.Renault NEC a Brno

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
 F.Renault NEC 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
 F.Renault NEC a Oschersleben
 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 NEC 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
F.Renault NEC a Most
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 Vallelunga
 F.Abarth a Vallelunga
 GT Italia a Vallelunga
 Prototipi Italia a Vallelunga
 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.Renault NEC a Spa
 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 Vallelunga
 Challenge Ferrari a Vallelunga
 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
 F.Renault NEC al Nurburgring
 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 Vallelunga
 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 Vallelunga

28 novembre

FIA GT1 a San Paolo
 Superstars International a Kyalami

5 dicembre

FIA GT1 a San Luis

Ipse dixit

“Quest’anno non sono più un soldato buttato sulla spiaggia della Normandia. Mi sono potuto finalmente allenare e preparare psicologicamente come pilota e come uomo in maniera adeguata”

Jaime Alguersari

“Fra me e Massa c’è una buona intesa. Parliamo in italiano, e in un misto spagnolo-brasiliano”

Fernando Alonso

“Spero di avere una macchina buona per vincere il Mondiale”

Fernando Alonso

“Questo lo lascio dire ad Alonso, lui non era mai stato alla Ferrari. Io di macchine buone ne ho avute tante, poi bisogna migliorarle”

Felipe Massa

“Non c’è motivo per cui Bruno non debba essere nel team. Ha firmato un contratto in ottobre, sarà al volante in questa stagione”

**Chris Godwin,
manager di Bruno Senna**

“Al momento non siamo nella posizione che speravamo, non

siamo in grado di essere competitivi per le prime gare”

Michael Schumacher

“E’ una situazione folle. In F.1 manca qualità, non quantità. Nessuno di noi vuole avere sullo schieramento due team di GP2.

Io sono a favore delle novità, ma nessuno può imparare a correre prima di aver imparato a camminare”

Mark Webber

“Quest’anno è stato molto, molto facile essere l’eroe



Jaime Alguersuari

**dei test invernali”
Rubens Barrichello**

**“L’anno scorso
volevamo finire fra i
primi tre.
E ci siamo riusciti.
Quest’anno
vogliamo vincere il
titolo”**

Dietrich Mateschitz

**“La battaglia per il
campionato 2010 sarà
durissima”**

Ross Brawn

**“Hanno tutti
tanta paura di me.
Non capisco
il motivo”**

**Michael
Schumacher**

**“Ci hanno venduto un
sedile che non c’è”**

**Il padre di Josè Maria
Lopez**

**“Annunceremo i nostri
piloti fra poco. So come
gestire un team in
difficoltà, in Bahrain ci
saremo”**

Colin Kolles

Il graffio di Baffi

**GP2 ASIA:
PER "RE" VALSECCHI,
UN PREMIO
SPECIALE!**



BAFFI

**IL TEST...
SUL
TAPPETO VOLANTE.**