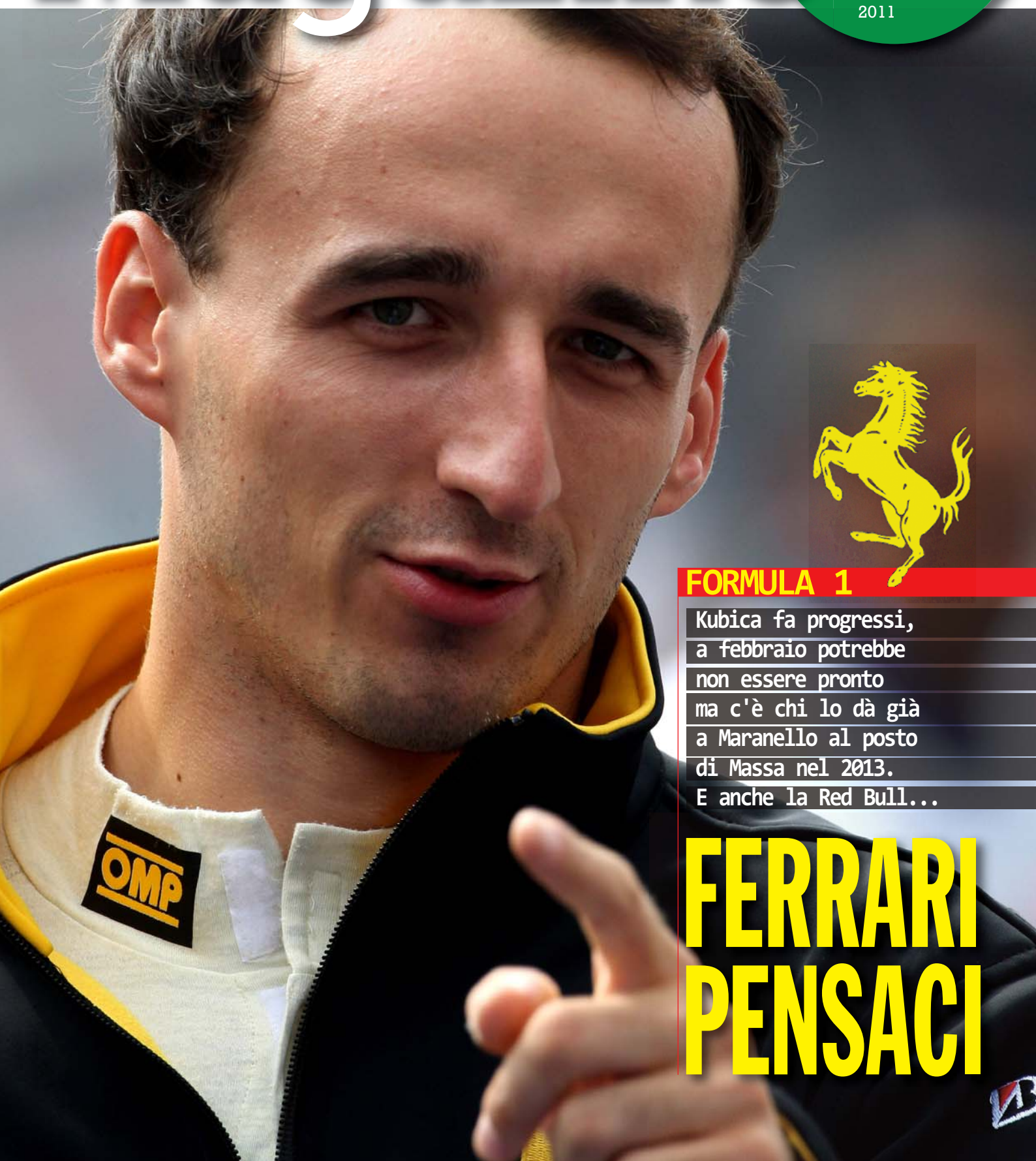


www.italiaracing Magazine

net

n. 157
21 novembre
2011



FORMULA 1

Kubica fa progressi,
a febbraio potrebbe
non essere pronto
ma c'è chi lo dà già
a Maranello al posto
di Massa nel 2013.
E anche la Red Bull...

FERRARI PENSACI

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

Collaborano:

Carlo Baffi
Antonio Caruccio
Marco Cortesi
Valerio Faccini
Alfredo Filippone
Dario Lucchese
Claudio Pilia
Guido Rancati

Produzione:

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



La Foto della settimana



POLE MINISTER

David Cameron, il primo ministro inglese, giovedì scorso ha fatto visita al nuovissimo centro produttivo della McLaren. Eccolo mentre saluta un operaio sotto lo sguardo gongolante di Ron Dennis: specie in tempi di crisi, fa sempre piacere vedere la politica che dà una mano alle corse...

FORMULA 1
IL CASO





E SE IL GIALLO-KUBICA TENDESSE AL ROSSO?

Stefano Semeraro

E' l'unico pilota che quest'anno non ha corso neppure una gara, eppure il mercato della F.1 dei prossimi due anni sembra dipendere da lui. Un jolly misterioso e di lusso, che tiene in sospenso i destini di Renault e Ferrari. Come tutti gli appassionati di corse sanno, Robert Kubica in febbraio ha rischiato di perdere prima la vita, poi l'uso di un braccio nel terribile incidente al Rally di Andora. La Renault, la scuderia per cui correva (e che l'anno prossimo si chiamerà Lotus), lo ha sostituito senza troppa fortuna questa stagione, prima con Nick Heidfeld poi con Bruno Senna, ma ha provato ad aspettarlo, sperando di poterlo riavere in tempo utile per il prossimo campionato. Il contratto fra il polacco e il team francese scade a fine dicembre e le condizioni di Robert per ora rimangono incerte, soprattutto per quanto riguarda la possibilità di tornare a guidare come sapeva fare - da fenomeno - una F.1. Il suo manager Daniele Morelli è fiducioso (potete leggere in queste pagine l'intervista in esclusiva che Italiaracing gli ha fatto domenica), ma il tempo corre, e anche se Kubica è già tornato al volante di una normale vettura da strada potrebbe non essere in grado di tornare nel Circus in tempo per i primi Gran Premi. →

Forse per recuperare pienamente potrebbero servirgli altri mesi. Nel paddock allora sono partiti i "rumors": interessanti, affascinanti, credibili. Ma tutti da confermare. Kubica potrebbe restare fermo anche nel 2012, ma approdare clamorosamente alla Ferrari nel 2013, alla scadenza del contratto di Felipe Massa, il brasiliano confermato (con qualche sforzo...) da Maranello, ma che continua a non convincere i tifosi e la critica. Realtà o fantamercato? In realtà questa soluzione permetterebbe alla Renault (ormai Lotus) di uscire dall'imbarazzo e dall'incertezza, svincolandosi dall'obbligo "morale" nei confronti di Kubica; al polacco stesso, di avere più tempo per recuperare, e alla Ferrari di tenere viva un'opzione interessante nel caso Massa fallisca ancora. E qualcuno aggiunge che anche la Red Bull, con Mark Webber in scadenza di contratto, potrebbe essere interessata alla vicenda. Del resto già prima dell'incidente erano circolate voci sulla firma di un pre-contratto fra Kubica e la Rossa, senza contare che Fernando Alonso e Robert sono amici e vanno molto d'accordo. "Il contratto scade a fine anno - è sbottato Eric Boullier, il boss della Renault, irritato la scorsa settimana dal prolungato silenzio del suo pilota - Kubica quindi può fare quello che vuole. Noi ci siamo comportati correttamente, moralmente ci siamo impegnati, ma se vuole guidare per qualcun altro, bene. Anche se non penso che ci sia un posto disponibile migliore del nostro". Autosport ha anche suggerito l'idea che Kubica potrebbe presto fare un test al simulatore di Maranello, o addirittura provare in pista una Ferrari 2010 a Fiorano, e che proprio per questo la Renault avrebbe perso la pazienza. Solo a gennaio, probabilmente, col probabile primo test in pista di Kubica, con una monoposto di piccola cilindrata, il mistero inizierà a sciogliersi un po'.



IL PARERE DEL MANAGER MORELLI: "KUBICA IN PISTA A GENNAIO POI SI VEDRÀ"

"Apprendo ora parlando con voi di questa possibilità Ferrari riportata da alcuni media inglesi. E' certamente un'ipotesi affascinante, anche plausibile, stiamo parlando di un team nel quale tutti i piloti vorrebbero un giorno correre...". Daniele Morelli, storico manager di Robert Kubica spiega quale è la situazione del pilota polacco. Sia dal punto di vista fisico, sia da quello contrattuale e delle opportunità. C'è infatti la voce che la Ferrari più che volentieri offrirebbe a Kubica un 2012 di test con la monoposto 2010 (da regolamento potrebbe macinare chilometri senza restrizioni) per poi permettergli di ritornare nei Gran Premi nel 2013 come compagno di squadra di Fernando Alonso. Un progetto che per molti doveva andare in porto già il prossimo anno. Ma diamo la parola a Morelli: "Siamo ancora lontani dal poter prendere alcun tipo di decisione. Quando Robert sarà fisicamente pronto, come lo era prima dell'incidente dello scorso febbraio, allora potrò riprendere a svolgere il mio lavoro. E' vero che siamo un po' in ritardo con i tempi di recupero, ma il primo obiettivo è quello di poter essere in pista, nel mondiale, già nel 2012. Il contratto con la Renault scadrà il 31 dicembre e ritengo che per quella data non potremo dire se Robert è in grado di guidare una monoposto. Capisco anche che i team per la fine dell'anno intendano avere già definito i propri schieramenti. Dunque, siamo in attesa e farei un errore nel prendere una direzione in questo momento".

Eric Boullier, team principal Renault, sperava di

poter sciogliere ogni riserva su Kubica già in questi giorni, ma il recupero fisico del pilota pretende ancora tempo. Boullier dovrà decidere se tenere, come pare, Vitaly Petrov e affiancargli Romain Grosjean o Bruno Senna o chissà chi altri. Rivolgendo sempre il pensiero a Kubica.

Il progetto di Morelli è quello di poter rivedere Kubica in pista a metà gennaio: "Verosimilmente ritengo che attorno a quel periodo Robert potrà salire su una monoposto per effettuare una prima verifica. Presumo che girerà con una F.Renault 2.0. Dopo di che, sarà lui a dirci se avrà dolore e se tutto sarà perfetto. Se avrà bisogno ancora di riposo o se si potrà tentare un altro test con una monoposto più potente, magari una Dallara-Renault 3.5, che conosce bene avendo vinto il campionato nel 2005. Ecco, se riuscirà a guidare alla perfezione questa vettura, allora vorrà dire che non avrà problemi a esprimersi al meglio con una F.1. Dopo di che, ci guarderemo attorno. Fortunatamente, Robert è un pilota molto forte, e tutti lo sanno. Non vedo in arrivo una nuova generazione di piloti fenomeno tipo Hamilton o Vettel, pronti bussare alla porta della F.1, quindi penso che possiamo temporeggiare". Morelli non ha dubbi sul recupero di Kubica: "No, non li ho. Ogni giorno vedo la sua determinazione, la sua grande volontà. Sono convinto che sarà quello di sempre. Ma, come detto, sarà lui e solamente lui a decidere quando sarà il momento di provare a cimentarsi con una F.1".

Massimo Costa



Stefano Semeraro

McLaren e Honda stanno flirtando, e in ballo ci potrebbe essere un secondo matrimonio dopo quello datato anni '80 e '90, gli anni in cui il team di Woking motorizzato dai giapponesi mandava in pista Senna e Berger. Lo sostiene Auto Moto und Sport, secondo cui il team inglese vorrebbe utilizzare i V6 turbo Honda a partire dal 2014, e l'indiscrezione è in effetti sostenuta da alcune basi serie. Si tratterebbe, ovviamente, di un matrimonio di convenienza. La McLaren è ora legata a un contratto con la Mercedes: fino a fine 2012 riceverà i motori gratis, dal 2013 al 2015 invece il costo sarà di 8 milioni di euro. Con la Mercedes ormai in solido possesso di un suo team, Whitmarsh & Co si erano decisi a guardarsi attorno per trovare un nuovo fornitore, e i "pruriti" del colosso giapponese, uscito dal Circus nel 2008, capitano al momento giusto. A capo della Honda c'è sempre lo stesso Takanobu Ito che decise di staccare la spina, ma la congiuntura economica e il nuovo interesse della F.1 per motori più "ecologici" e vicini alla produzione hanno cambiato lo scenario rispetto a tre anni fa. Rientrando solo come motorista, la Honda avrebbe meno pressioni interne, e potrebbe usare la F.1 come vetrina internazionale e banco di prova per i motori stradali del futuro. La McLaren, dal canto suo, che ha appena inaugurato un nuovo ipertecnologico centro produttivo con la visita del premier inglese David Cameron, non produce abbastanza vetture commerciali per giustificare la costruzione in proprio di motori. Uscire dal legame con il motorista tedesco non sarebbe comunque un problema insormontabile. L'unione potrebbe dunque realizzarsi davvero, e sarebbe una conferma che la svolta "ecologista" voluta da Jean Todt è una "strategia" vincente per riportare nel Circus alcune delle grandi marche che ne sono uscite.

HONDA DI RITORNO



“IL NOSTRO 2 TROPPI ERRORI”

**Il numero uno della McLaren, l'uomo che ha
sostituito Ron Dennis nel team di F.1, portando
una ventata di simpatia nella squadra inglese,
racconta l'oggi e il domani del mondiale**

2011?



Whitmarsh, dicono la Ferrari minaccia di andarsene: per la F.1 sarebbe un dramma, non crede?

“Veramente sarebbe un dramma crederci...”

Il solito can che abbaia e non morde?

“Sono in questo mondo da 20 anni e l’ho sentito ripetere tante volte. Onestamente non ho mai creduto che la Ferrari possa andarsene dalla F.1. Magari a volte possono averlo detto in un momento di frustrazione, o per troppa passione, ma se dovessi giocarmi la pensione sui due team che saranno ancora qui fra dieci anni sceglierei la Ferrari e la McLaren”.

La McLaren non minaccerà mai una cosa simile?

“Non credo. Gestiremmo la cosa diversamente, perché non porterebbe a niente di buono. Se un anno ti va male, l’unica cosa da fare è tentare di fare meglio in futuro”.

Nel 2011 siete arrivato secondi. Sufficiente?

“No, ma Sebastian Vettel, la Red Bull e Adrian Newey sono stati fantastici. Sebastian in particolare. Arrivare secondi non ci può sicuramente bastare, anzi, a dire il vero è una condizione frustrante, anche perché è il secondo anno che capita e non vorremmo farci l’abitudine. Abbiamo vinto sei GP l’anno scorso e possiamo fare altrettanto quest’anno, in Brasile vogliamo vincere. La gente continua a chiederci se possiamo battere la Red Bull e in quasi tutti i weekend di gara abbiamo battuto... il 50 per cento della Red Bull. Sfortunatamente però, se l’altro 50 per cento resta in gara non riusciamo a sconfiggerlo! Come team abbiamo commesso degli errori. Non ci siamo comportati bene, come avrei voluto. Ora puntiamo a vincere l’ultima gara poi premeremo il bottone del reset, ci riposeremo qualche settimana, e poi l’anno prossimo sarà l’anno prossimo”.

Cosa e quando avete sbagliato?

“Non c’è una sola cosa da indicare. L’inverno è stato disastroso, ci siamo ritrovati indietro di secondi e la verità è che il primo test sulla lunga distanza che abbiamo fatto è stato il GP d’Australia. Nelle settimane precedenti l’inizio della stagione abbiamo

fatto un po’ come Houdini, abbiamo preso dei rischi e riguadagnato un po’ di competitività. Il primo GP è stato il test di qualcosa di un concetto tutto nuovo, e poi ci abbiamo messo un po’ più del previsto a ottimizzare tutto. Newey e il suo staff avevano lavorato bene sugli scarichi, noi abbiamo dovuto recuperare. Da tre quarti della stagione in poi, a volte abbiamo avuto una macchina migliore, ma non siamo riusciti a capitalizzare il vantaggio. Ora però, siamo molto più vicini alla Red Bull, la Ferrari è un po’ dietro a noi, e tutti gli altri parecchio più indietro”.

Come può un team come la McLaren sbagliare così tanto in inverno?

“La verità è che fra settembre e ottobre si prendono decisioni basate sugli sviluppi, sui regolamenti e su tutte le informazioni di cui disponi al momento, e sono quelle scelte che ti portano verso un anno positivo o uno negativo. L’anno scorso le nostre decisioni sono state particolarmente sbagliate. Anche se avevamo capito che gli scarichi sarebbero stati il fattore ponderante, avevamo concepito una macchina troppo ambigua e difficile da sfruttare. Abbiamo sprecato molte energie nel trovare un sistema che fosse affidabile, e così l’inverno non ci è bastato. Capita così quando sbagli il progetto”.

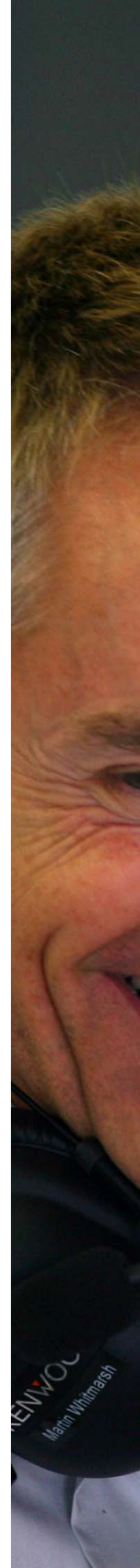
Poi avete recuperato in fretta...

“E questo mi rende orgoglioso. Il nostro team è molto valido, e ha risposto bene all’emergenza, ma non ci saremmo dovuti trovare in quella situazione. Però in tutta la stagione abbiamo avuto un solo cedimento meccanico e commesso un solo errore ai pit-stop. La Red Bull è stata bravissima a ridurre i suoi sbagli. Onestamente, abbiamo due piloti in grado di controllare il ritmo di gara e il degrado delle gomme – un aspetto che si è rivelato molto importante –, se fornisci loro una macchina in grado di partire dalla prima fila. Non siamo riusciti a dargliela. Hanno dovuto lottare duramente, e quando lotti gli incidenti possono capitare. Lewis ha avuto un anno molto difficile, un sacco di cose sono successe nella sua vita. Lewis si aspetta molto di più da se stesso, e il mondo si aspetta molto di più da lui, così quest’anno, dati gli standard altissimi cui è abituato, è stato un anno deludente”.

→

“Jenson è una delle persone più sottovalute che conosca. A volte puoi chiederti se sia davvero un combattente o se abbia davvero le motivazioni, perché si controlla benissimo. Avreste dovuto vedere come ha corso e come ha spinto per vincere in Canada: determinazione allo stato puro”

MARTIN WHITMARSH





Button invece se l'è cavata egregiamente.

“Jenson è una delle persone più sottovalute che conosca. A volte puoi chiederti se sia davvero un combattente o se abbia davvero le motivazioni, perché si controlla benissimo. Se non lo conosci bene il suo carattere ti può irritare, ma oggi posso dire di conoscerlo molto meglio. Avreste dovuto vedere come ha corso e come ha spinto per vincere in Canada: determinazione allo stato puro. E' in competizione con Lewis, vuole batterlo ed a noi va benissimo così. C'è un ottimo clima nel team, e il modo in cui Jenson si è comportato in Canada, dimostrando grande maturità, quando Lewis avrebbe potuto diventare carne da macello per la stampa, la dice lunga sull'atmosfera che regna in McLaren”.

Anche Hamilton ha sottovalutato Button?

“Credo di sì, può essere stato così. Nella sua carriera Lewis ha distrutto tutti i suoi compagni di squadra, compreso Fernando Alonso. Prima ancora lo aveva fatto con Rosberg nel karting, e poi con tutti sulla strada per la Formula 1. Jenson è un tipo disarmante, probabilmente Lewis ha pensato che Jenson fosse un buon ragazzo e che lo avrebbe battuto. Ed è rimasto sorpreso. Anche Jenson vuole battere il suo compagno di squadra, ma non lo farebbe mai in maniera scorretta. Per entrambi però, non c'è mai stato nessun risvolto politico. Certo, quando Jenson è arrivato nel team sapendo che io conoscevo Lewis fin da quando aveva 11 anni, magari si sarà chiesto se avrebbe ricevuto un trattamento equo. Ma chi è la prima guida nel team è una questione che interessa soprattutto i media, noi abbiamo sempre lasciato che corressero entrambi come volevano. E' il nostro spirito, e lo sarà sempre”.

Cosa sta succedendo nella associazione dei team? Sembra che ci sia una guerra fra grandi e piccoli team e che il presidente della Ferrari Montezemolo la utilizzi per mantenere viva l'attenzione dei media...

“Ci sono parecchi intrighi in questa vicenda, e l'ego di molte persone gioca un grande ruolo. Ma credo anche che molti team non sarebbero qui se non fosse per la FOTA. E' l'unica organizzazione che tenta

di controllare i costi, e questo va a vantaggio delle piccole squadre. I grandi team vorrebbero spendere di più, fare più test, impiegare più personale, usare le loro gallerie del vento e i loro computer CFD, quindi alla fine credo che siano proprio le strutture più grandi che fanno più sacrifici. Io ho un buon rapporto con Luca Montezemolo e con Stefano Domenicali, andiamo d'accordo su molte cose ma non su tutte. Dobbiamo sostenere i piccoli team. Prendete ad esempio la storia della McLaren: questo team esiste dal 1967 e ha vinto un quarto di tutti i GP da allora in poi. Nel frattempo, centinaia di scuderie sono scomparse, quindi siamo ben consci che abbiamo bisogno di loro e non dobbiamo snobbarli. La McLaren è interessata a far correre una terza macchina? Sì, lo è. Ma è anche necessario fare un passo indietro per il bene dello sport. Al momento dovremmo essere in grado di concentrarci sul creare un modello di business vitale e sostenibile che valga per tutti i team”.

Però per quanto riguarda l'RRA (Resource Restriction Agreement, il patto sulla riduzione delle spese) sembra che tutti cerchino di imbrogliare tutti. Forse quel modello sostenibile e vitale non esiste?

“Alla base di tutto c'è lo spirito di competizione e un po' di paranoia! Recentemente ho detto a Chris Horner che ormai quando qualcuno vince subito si pensa che ci sia riuscito perché ha un'ala anteriore illegale o perché bara sugli scarichi. Sfortunatamente, questa è la condizione naturale in F.1, e sempre lo sarà. Dobbiamo solo cercare di gestirla. La FOTA è lì per fare il bene di tutti i team e dello sport”.

Chiudiamo con il 2012: la McLaren che prospettive ha?

“Ovviamente vogliamo vincere entrambi i titoli, e anche i nostri piloti lo vogliono. Stiamo lavorando molto duramente, ma ci sono alcuni dettagli tecnici del regolamento che restano da chiarire. Credo che il DSR abbia funzionato molto bene. Pirelli ha prodotto delle gomme interessanti e nonostante il dominio di Sebastian ci sono state alcune gare molto belle. Noi nel 2012 puntiamo solo a rovesciare le posizioni con Red Bull...”.

“**Questo team esiste dal 1967 e ha vinto un quarto di tutti i GP da allora in poi. Nel frattempo, centinaia di scuderie sono scomparse, quindi siamo ben consci che abbiamo bisogno di loro e non dobbiamo snobbarli. La McLaren è interessata a far correre una terza macchina? Sì, lo è. Ma è anche necessario fare un passo indietro per il bene dello sport**

MARTIN WHITMARSH

”





**BOR
E C
PRO**

ARTOLOTTI ECCON MOSSI



Kevin Ceccon



Massimo Costa

Test del genere dovrebbero essere organizzati con cadenza quanto meno trimestrale. Il successo dei tre giorni riservati ai rookie, giunto alla terza edizione dopo la prima volta di Jerez nel 2009, dovrebbe far riflettere FIA e FOTA sull'utilità di permettere ai giovani piloti di percorrere chilometri al volante di monoposto di F.1. Se era stato proprio nelle precedenti occasioni che la Red Bull aveva potuto scoprire appieno il talento di Daniel Ricciardo, questa volta Helmut Marko ha avuto risposte importanti da Jean-Eric Vergne. Il vice campione della World Series Renault 3.5 non ha avuto rivali gestendo al meglio una vettura che non aveva mai guidato prima, riuscendo a essere produttivo nel lavoro rivolto al 2012 e veloce quanto basta quando era il momento. Ha convinto Jules Bianchi, benché tra i piloti presenti sia ormai quello che, assieme a Gary Paffett, ha percorso negli ultimi tre anni il maggior numero di km seduto su una F.1. Non subito rapido come Vergne, Bianchi alla fine ha realizzato il secondo crono assoluto non riuscendo però a infrangere il muro dell'1'40" e rimanendo a 1"3 dal connazionale. Qualche difficoltà iniziale nel trovare il giusto ritmo l'ha avuta Sam Bird con la Mercedes, che si è concentrato anche molto su alcune soluzioni tecniche per il futuro, come i nuovi scarichi. L'inglese però nell'ultimo turno ha strappato il terzo crono.

Piuttosto lontana nei tempi la McLaren con Oliver Turvey e il tester storico Gary Paffett, la vera sorpresa è arrivata dal pilota che non ti aspetti: Max Chilton. Il britannico, con la Force India-Mercedes ha svolto un lavoro proficuo ed eccellente segnando tempi di tutto rispetto tanto da occupare il quinto posto nella classifica finale. Chilton in GP2, negli ultimi due anni, ha sempre faticato, ma al volante della Force India si è subito trovato a suo agio. Con-

siderando che era il suo primo test vero, ne aveva svolto uno aerodinamico, la sua prestazione è da incorniciare. Come quella di Robert Wickens, con la Renault, e di Fabio Leimer, con la Sauber-Ferrari. Il canadese campione della World Series Renault è sceso in pista il primo giorno segnando immediatamente tempi di notevole interesse e concludendo terzo. Nella classifica globale lo troviamo ottavo benché abbia partecipato a soli due turni. Prima di questo test, aveva guidato la Virgin nei 90 minuti del turno libero del GP e in un test aero. Notevole anche Fabio Leimer; lo svizzero della GP2, per la prima volta al volante di una F.1, ha convinto rapidamente e il suo tempo finale è vicinissimo a quello del più esperto (con la Sauber) Esteban Gutierrez. Anche Leimer ha guidato per soli due turni, mentre Gutierrez è sceso in pista in quattro sessioni. Tra le note positive, Johnny Cecotto, in pista per due sessioni con la Force India-Mercedes e protagonista di buoni riscontri cronometrici.

Mirko Bortolotti si è presentato al circuito Yas Marina l'ultimo giorno per guidare la Williams-Cosworth, premio per la vittoria nel campionato di F.2. Il pilota italiano aveva come termine di paragone Valtteri Bottas, uno dei migliori talenti emergenti in Europa nonché campione della GP3. Bortolotti ha familiarizzato con la pista e la FW33 nel turno della mattina, poi nel pomeriggio si è sfogato raggiungendo tempi di tutto rispetto. Considerando che Bottas ha disputato quattro turni e Bortolotti solo due e con una buona progressione dei tempi che lasciavano intendere la possibilità di migliorarsi ulteriormente, i nove decimi di differenza sono confortanti. Con la Toro Rosso-Ferrari ha debuttato in F.1 Kevin Ceccon. Nonostante la giovane età, 18 anni, il campione dell'Auto GP non si è fatto intimorire e nel terzo e ultimo turno ha compiuto un notevole passo in avanti spostando in avanti l'asticella del proprio limite.



Tutti i tempi dei tre giorni

- 1 – Jean Eric Vergne (Red Bull RB7-Renault) – 1'38"971 – 6 turni
- 2 – Jules Bianchi (Ferrari 150) – 1'40"279 – 6 turni
- 3 – Sam Bird (Mercedes MGP W02) – 1'40"897 – 6 turni
- 4 – Oliver Turvey (McLaren MP4/26-Mercedes) – 1'41"513 – 3 turni
- 5 – Max Chilton (Force India VJM04-Mercedes) – 1'41"575 – 4 turni
- 6 – Gary Paffett (McLaren MP4/26-Mercedes) – 1'41"756 – 3 turni
- 7 – Esteban Gutierrez (Sauber C30-Ferrari) – 1'42"049 – 4 turni
- 8 – Robert Wickens (Renault R31) – 1'42"217 – 2 turni
- 9 – Fabio Leimer (Sauber C30-Ferrari) – 1'42"331 – 2 turni
- 10 – Valtteri Bottas (Williams FW33-Cosworth) – 1'42"367 – 4 turni
- 11 – Johnny Cecotto (Force India VJM04-Mercedes) – 1'42"873 – 2 turni
- 12 – Mirko Bortolotti (Williams FW33-Cosworth) – 1'43"277 – 2 turni
- 13 – Kevin Ceccon (Toro Rosso STR6-Ferrari) – 1'43"686 – 3 turni
- 14 – Kevin Korjus (Renault R31) – 1'43"776 – 2 turni
- 15 – Luiz Razia (Lotus T129-Renault) – 1'43"944 – 2 turni
- 16 – Rodolfo Gonzalez (Lotus T129-Renault) – 1'44"022 – 2 turni
- 17 – Alexander Rossi (Lotus T129-Renault) – 1'44"283 – 2 turni
- 18 – Jan Charouz (Renault R31) – 1'44"470 – 2 turni
- 19 – Stefano Coletti (Toro Rosso STR6-Ferrari) – 1'44"545 – 3 turni
- 20 – Dani Clos (Hispania F111-Cosworth) – 1'45"329 – 2 turni
- 21 – Nathanael Berthon (Hispania F111-Cosworth) – 1'45"839 – 2 turni
- 22 – Robert Wickens (Virgin VR02-Cosworth) – 1'45"934 – 1 turno
- 23 – Charles Pic (Virgin VR02-Cosworth) – 1'46"348 – 5 turni
- 24 – Jan Charouz (Hispania F111-Cosworth) – 1'46"644 – 2 turni



Mirko Bortolotti



Red Bull

Vergne l'insaziabile

Vice campione della Formula Renault 3.5, Jean-Eric Vergne è tornato sulla pista che lo scorso anno lo aveva visto debuttare in F.1 con la Toro Rosso-Ferrari nella medesima occasione, i test per rookie. Il francese era risalito su una vettura della massima serie, la Toro Rosso, nel primo turno di prove libere del GP di Corea e di Abu Dhabi. Durante l'anno ha alternato l'impegno nel campionato Renault 3.5 con il lavoro al simulatore della Red Bull. Ad Abu Dhabi ha finalmente potuto guidare la RB7 per la quale tanto aveva contribuito allo sviluppo nella sede di Milton Keynes. Tutti si aspettavano che ripetesse le prestazioni del 2010 ottenute da Daniel Ricciardo, ovvero sempre la prima posizione. Vergne non li ha delusi e nelle tre giornate di test è stato costantemente il più veloce concentrandosi anche sullo sviluppo delle nuove gomme 2012 e su alcune parti aerodinamiche e tecniche che saranno introdotte sulla futura RB8.

Jean Eric Vergne

1'38"971 – 6 turni

I piloti ufficiali nel GP

Sebastian Vettel – 1'38"481

Mark Webber – 1'38"858



FORMULA 1

TEST ROOKIE ABU DHABI



Ferrari

Il diligente Bianchi

Nessun particolare acuto, ma un lavoro oscuro e proficuo quello svolto da Jules Bianchi con la Ferrari. Tantissime le cose che il francese, terzo nel campionato GP2, ha testato nei tre giorni di prove. Non saliva sulla Ferrari da diversi mesi, ma l'anno scorso ha avuto modo di farsi le ossa spesso e volentieri con la F2008 in varie prove a Vallelunga. Suo il secondo tempo assoluto, piuttosto lontano da Vergne: 1"3. Nella prestazione pura, il divario dalla Red Bull è stato eccessivo.

Jules Bianchi

1'40"279 – 6 turni

I piloti ufficiali nel GP

Fernando Alonso – 1'39"058

Felipe Massa – 1'39"6958



FORMULA 1

TEST ROOKIE ABU DHABI



Mercedes

Bird lavora sodo

Tanti giri, tante novità, poco spazio alla gloria. La Mercedes si è concentrata più sul 2012 che nel far evidenziare le qualità del pilota inglese che è stato uno dei protagonisti della GP2. Il team diretto da Ross Brawn ha anche fatto provare a Bird gli scarichi alti oltre a vari assetti con le gomme Pirelli 2012. Solo nell'ultimo turno c'è stato spazio per lanciarsi e cercare di ottenere tempi interessanti. Bird non si è fatto pregare ed ha realizzato il terzo crono assoluto.

Sam Bird

1'40"897 – 6 turni

I piloti ufficiali nel GP

Nico Rosberg – 1'39"773

Michael Schumacher – 1'40"662



FORMULA 1

TEST ROOKIE ABU DHABI





McLaren

Spazio ai tester

Allevato e poi lanciato Lewis Hamilton alla conquista del mondiale 2007, la McLaren non ha giovani sotto la sua ala da portare in F.1 in tempi brevi (Oliver Rowland e Nick De Vries sono e saranno in F.Renault 2.0). Ci sarebbe Oliver Turvey, ma rimasto senza GP2 quest'anno (la McLaren non ha investito su di lui dandogli spazio nel GT3 con la sua vettura a ruote coperte) l'inglese ha faticato a ottenere tempi interessanti con una delle migliori monoposto presenti in F.1. Turvey si è poi alternato con l'eterno tester Gary Paffett che come al solito è stato piuttosto veloce e utile agli sviluppi che il team di Whitmarsh impiegherà nel 2012..

Oliver Turvey – 1'41"513 – 3 turni

Gary Paffett – 1'41"755 – 3 turni

I piloti ufficiali nel GP

Lewis Hamilton – 1'38"622

Force India

Chilton è la grande sorpresa

Alzi la mano chi si aspettava un Max Chilton così frizzante al volante di una monoposto di F.1. Anonimo nelle due stagioni disputate in GP2, il biondo inglese figlio di un ricco businessman della finanza (gruppo AON) che è divenuto proprietario del team Carlin, ha dimostrato che i soldi spesi per il test con la Force India hanno avuto un senso. Chilton infatti è risultato quinto assoluto nella classifica finale e primo dei piloti che non avevano mai affrontato prima un vero test. Per lui infatti, solo un breve assaggio aerodinamico con la Force India in un aeroporto britannico. Chilton poi ha guidato solo in quattro turni, altrimenti (forse) poteva ancora fare meglio. Nelle altre due sessioni ha debuttato in F.1 Johnny Cecotto. Il figlio d'arte non era mai salito su una macchina della massima formula. E anche lui, nonostante due anni di GP2 poco convincenti, si è ben comportato considerando il poco tempo a disposizione. Una sessione per imparare e memorizzare tutti i pulsanti sul volante, un altro turno per cercare di fare un buon tempo.

Max Chilton

1'41"575 – 4 turni

Johnny Cecotto

1'42"873 – 2 turni

I piloti ufficiali nel GP

Paul Di Resta – 1'40"414

Adrian Sutil – 1'40"768





SAHARA force india

ROYAL CHALLENGE

SHELL

ROYAL CHALLENGE

14

PIRELLI P ZERO



Sauber

Piccoli fenomeni crescono

Peter Sauber è sempre molto attento ai giovani piloti che fa salire sulle sue macchine. Esteban Gutierrez lo sta seguendo da un anno, anche se bisogna capire bene dove sta il confine tra il reale interesse per il pilota GP2 ex campione GP3 e il coinvolgimento dello sponsor messicano, mentre Fabio Leimer lo ha impiegato per motivi patriottici. Tra i due, Gutierrez aveva una maggiore esperienza eppure Leimer, vincitore della prova finale GP2 di Abu Dhabi, pur salendo per la primissima volta su una monoposto di F.1 ha rimediato un distacco di soli tre decimi dal messicano. Che ha anche girato un giorno in più. Il team li ha usati anche per conoscere le nuove Pirelli e valutare alcune nuove soluzioni tecniche.

Esteban Gutierrez

1'42"049 – 4 turni

Fabio Leimer

1'42"331 – 2 turni

I piloti ufficiali nel GP

Sergio Perez – 1'40"874



Renault

Wickens convince

Tre piloti per il team di Gerald Lopez: il campione della Renault 3.5, per il tradizionale test premio, il 18enne Kevin Korjus che appartiene al management Gravity dello stesso Lopez, e Jan Charouz, volitivo pilota ceco che si paga la tuta con i marchi del team e in qualche maniera fa parte dei tester Renault. Wickens si era scaldato nel primo turno libero del Gran Premio girando con la Virgin (la Marussia da due anni ne sostiene la carriera) e con la Renault ha subito impressionato tanto che al termine della giornata che lo ha visto in pista è risultato terzo assoluto. Korjus, giovane talento estone, vincitore di tre gare nella Renault 3.5, campione Europeo della Renault 2.0 solo dodici mesi fa, ha fatto la sua esperienza senza commettere errori. E con molta onestà ha ammesso che di strada per migliorarsi ne deve percorrere ancora tanta, anche dal punto di vista fisico.

Robert Wickens

1'42"217 – 2 turni

Kevin Korjus

1'43"776 – 2 turni

Jan Charouz

1'44"470 – 2 turni

I piloti ufficiali nel GP

Vitaly Petrov – 1'40"919

Bruno Senna – 1'41"079





FORMULA 1

TEST ROOKIE ABU DHABI



Williams

Bottas, l'uomo del futuro

Al termine delle quattro sessioni, due giorni, Valtteri Bottas è parso sicuro di sé affermando che è pronto per correre in F1 se la Williams lo vuole. Difficile che vi sia un posto per il finlandese considerando la conferma di Pastor Maldonado e il possibile arrivo di Kimi Raikkonen. Per lui vi sarà un ruolo di terzo pilota al venerdì e la partecipazione alla Formula Renault 3.5. Bottas si è ben comportato contribuendo al lavoro targato 2012 programmato dal team. L'ultimo giorno è salito in macchina Mirko Bortolotti. Dopo Ferrari e Toro Rosso, l'italiano per la vittoria nel campionato F2 ha potuto guidare la Williams. Nel turno finale si è portato su buoni tempi, peccato sia durata un solo giorno.

Valtteri Bottas

1'42"367 – 4 turni

Mirko Bortolotti

1'43"277 – 2 turni

I piloti ufficiali nel GP

Pastor Maldonado – 1'41"760



Toro Rosso

Torelli in pista

Non potendo fare girare i propri piloti (Vergne è salito sulla Red Bull, gli altri giovani del vivaio sono ancora troppo acerbi per salire su una vettura di F.1), la Toro Rosso si è messa sul mercato ed ha trovato Stefano Coletti e Kevin Ceccon. Lontano dalle prestazioni dei piloti ufficiali, l'italiano, 18 anni, è stato più veloce di quasi un secondo del collega monegasco che nel compendio finale si è ritrovato dietro ai piloti che hanno guidato la Lotus, anche per un non buon uso del DSR. Se sono mancate le prestazioni, almeno il lavoro svolto in quantità da Ceccon e Coletti è risultato utile alla squadra..

Kevin Ceccon

1'43"686 – 3 turni

Stefano Coletti

1'44"545 – 3 turni

I piloti ufficiali nel GP

Sebastien Buemi – 1'41"009

Jaime Alguersuari – 1'41"182



Lotus

Rossi si candida

Sono saliti in tre sulla Lotus-Renault: il brasiliano Luiz Razia, che con questa macchina aveva già fatto chilometri ed è coinvolto nel progetto Air Asia di Tony Fernandes avendo già corso per lui in GP2, Rodolfo Gonzales, anche lui alla seconda uscita in F.1 dopo l'esperienza del 2010 sempre ad Abu Dhabi e da due stagioni in GP2, e il più fresco Alexander Rossi, miglior rookie nella Renault 3.5, terzo in campionato. E proprio quest'ultimo, l'americano di origini italiane, ha convinto maggiormente. Con minore esperienza e anni agonistici sulle spalle, si è tenuto vicinissimo nei tempi ai due colleghi. Fernandes può aver trovato il terzo pilota per il 2012.

Luiz Razia

1'43"944 – 2 turni

Rodolfo Gonzalez

1'44"022 – 2 turni

Alexander Rossi

1'44"283 – 2 turni

I piloti ufficiali nel GP

Heikki Kovalainen – 1'42"979

Jarno Trulli – 1'43"884



AERHAM

TEAM LOTUS

imagination

FORMULA 1

TEST ROOKIE ABU DHABI



Hispania

Clos fa il nazionalista

Dopo tre anni di GP2 e una speranza mai divenuta concreta con la Williams, Dani Clos è riuscito a svolgere un vero test con la Hispania. La prova è stata positiva e Clos, essendo la proprietà del team spagnola come lui, spera di poter entrare a far parte della squadra. Per Nathanael Berthon, proveniente dalla Renault 3.5, un test per vedere che effetto fa, mentre Jan Charouz (anch'egli della Renault 3.5) si è preparato in vista del giorno dopo, quando poi ha provato la Renault.

Dani Clos

1'45"229 – 2 turni

Nathanael Berthon

1'45"839 – 2 turni

Jan Charouz

1'46"644 – 2 turni

I piloti ufficiali nel GP

Daniel Ricciardo – 1'44"641

Vitantonio Liuzzi – 1'45"159



Virgin

Pic pronto al debutto

Charles Pic, quarto nella GP2 2011, per la prima volta ha preso in mano una monoposto di F.1. Doveva provare anche la Lotus, poi ha esteso a due giornate il test con la Virgin. Segno inequivocabile che le voci che lo vogliono al via col team inglese il prossimo anno sono fondate. Il test di Pic non è stato immune da problemi tecnici, il che gli avrà fatto sorgere qualche dubbio..., e i suoi tempi non sono stati confortanti nel contesto globale. Meglio di lui ha anche fatto Robert Wickens, che la Virgin l'aveva guidata nel primo turno libero del Gran Premio, e due giorni prima aveva provato la Renault. Wickens è pilota Marussia, così si chiamerà la squadra di John Booth nel 2012, ma per ora non sembrano esserci sbocchi per lui. Un giro di valzer lo ha poi compiuto anche Adrian Quaife-Hobbs, pilota di Booth nella GP3 col team Manor..



Robert Wickens

1'45"934 – 1 turno

Charles Pic

1'46"348 – 4 turni

Adrian Quaife Hobbs

1'47"292 – 1 turno

I piloti ufficiali nel GP

Timo Glock – 1'44"515

Jerome D'Ambrosio – 1'44"699



UN GIORNO DA URLLO

Campana, emiliano, ha coronato un sogno che pensava impossibile da realizzare mentre Lewis ha riportato alla memoria Andretti, ultimo americano prima del giovane Michael a salire su una Rossa nel 1982





ACI SOCCORSO STRADALE
803.116

25

26

ACI SOCCORSO STRADALE
803.116



M. Lewis

V-Power
BRIDGESTONE
AMD



P ZERO

P ZERO

FORMULA 1

TEST ROOKIE FERRARI

Il sogno continua. La possibilità di guidare una Ferrari di F.1, la F2008, non capita a tutti, ma dal 2008 questo può essere possibile grazie al team di Maranello e alla CSAI, che vogliono premiare con un test i migliori piloti emersi dalla F.3 Italia. Per i primi tre anni, dal 2008 al 2010, la possibilità di guidare la Ferrari F.1 spettava ai primi tre del campionato. Così, la prima volta sulla pista di Fiorano, è toccato a Mirko Bortolotti, Edoardo Piscopo e Salvatore Ciatelli essere i piloti più invidiati del pianeta. Nel 2009, a Jerez e insieme alle altre monoposto di F.1 (il test senza dubbio più interessante sia dal punto di vista del confronto sia emozionale), è stato il turno di Daniel Zampieri, Marco Zipoli e Pablo Sanchez. Lo scorso anno, a Vallelunga, hanno girato Cesar Ramos, Stephane Richelmi e Andrea Caldarelli. Questa stagione, il regolamento è cambiato. La Ferrari avrebbe ospitato il campione e il primo degli esordienti. Così, sempre a Vallelunga, la scorsa settimana si sono presentati il vincitore della F.3 Italia Sergio Campana e il miglior rookie, Michael Lewis, tra l'altro secondo in campionato. Per Campana, modenese, poter salire sulla Ferrari è stata una esperienza indimenticabile, che temeva di non poter più raggiungere nella sua carriera (era al terzo anno di F.3) mentre Lewis, ha fatto rivivere antiche emozioni. Un ameri-

cano sulla Ferrari non lo si vedeva da quando nel 1982 Mario Andretti fu chiamato a sostituire l'infortunato Didier Pironi.

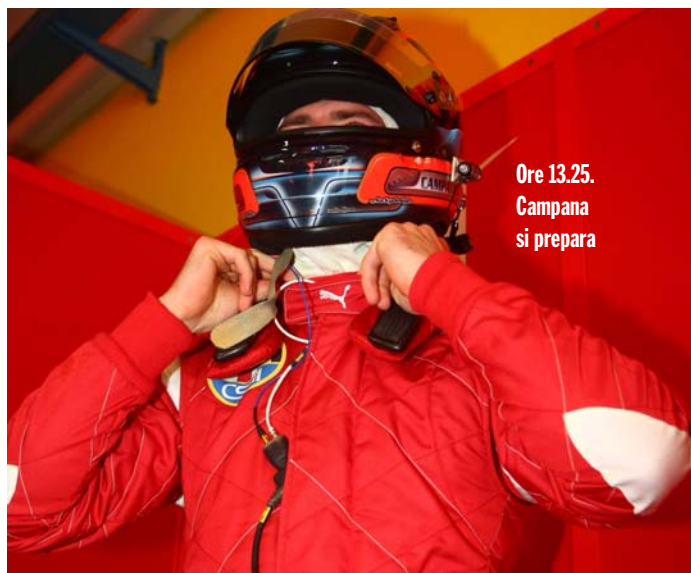
Intenso il programma di lavoro seguito dai due giovani talenti, sotto l'attenta supervisione dell'ing. Luca Baldisserri, responsabile del Ferrari Driver Academy. Il primo a scendere in pista alle 9.00 in punto è stato Michael Lewis che ha avuto a disposizione in esclusiva i 4.085 metri della pista romana per un totale di circa 50 giri divisi in circa 6 stint da 7/8 ciascuno. Alle 13.30 è stata invece la volta di Sergio Campana, sceso in pista quando si sono registrate le temperature più alte con ben 10 gradi in più rispetto ai 8 misurati alle prime ore del mattino. Anche per il modenese sono state circa 50 le tornate affrontate per una distanza, tra l'altro, quasi doppia rispetto a quanto percorso dai loro predecessori dello scorso anno. Continui i momenti di confronto con i tecnici della Scuderia Ferrari ad ogni rientro ai box e progressivi i miglioramenti cronometrici rilevati con il susseguirsi dei giri compiuti dai due piloti. Il primato della giornata è di Campana che ha siglato il miglior tempo in 1'20.6, mentre il più giovane collega americano ha fermato i cronometri su 1'21.0 quando la pista era sotto le temperature più rigide.



Ore 8.55.
Lewis è pronto
a salire
in macchina



Ore 9.
Lewis si lancia



Ore 13.25.
Campana
si prepara



Ore 13.28.
La concentrazione
di Campana



Ore 13.35. Il primo briefing con i tecnici

Ore 8.58
Lewis è pronto
a entrare
in pista



SERGIO CAMPANA “TAPPEZZERÒ LA CASA DI POSTER”

"Non riesco a descrivere ciò che ho provato, sentire quel motore che spingeva, l'aerodinamica che ti schiacciava, i freni che ti permettevano di staccare fin quasi dentro la curva, le cambiate al millesimo di secondo. La F.1 è fantastica! La Ferrari è fantastica! Per un pilota italiano è qualcosa di inimmaginabile. Credo che tappezzerò casa con i poster che mi farò fare con le foto del test. Spero e credo di aver dato una buona impressione. Non so cosa accadrà in futuro e non voglio neanche pensarci, preferisco godermi per un po' questo momento. Continuare la mia carriera in monoposto sarebbe fantastico".

MICHAEL LEWIS “È TUTTO MOLTIPLICATO”

"Incredibile. Ero sicuro che avrei provato un'emozione forte, ma davvero non immaginavo tanto! Rispetto a quanto sono stato abituato a gestire su una monoposto di F.3, qui è stato tutto moltiplicato. Davvero difficile da avvicinare al limite, ma è entusiasmante sentire tutta quella potenza e quella forza nelle curve veloci e in frenata. E' tutto esagerato, ma la dinamica della vettura è la stessa. Non c'è dubbio, la F.3 è una scuola straordinaria che mi ha permesso di arrivare preparato. Poi è fantastico che abbia provato tutto questo al volante di una Ferrari. E' un sogno per tutti, anche per me che sono americano".

ANGELO STICCHI DAMIANI “LA CSAI È GRATA ALLA FERRARI”

"Non posso che essere ancora una volta grato alla Ferrari. E' grazie a loro se siamo in grado di far vivere un'esperienza da sogno ai talenti sbocciati nei nostri campionati. Questo tipo di interventi, così come la collaborazione con il Ferrari Driver Academy che ci affianca in tutta la filiera istituita dal Karting, alla Formula la AcìCsaì Abarth e poi alla F.3, spero che presto possano coronare il nostro desiderio di vedere un nostro pilota al vertice assoluto anche in F.1".

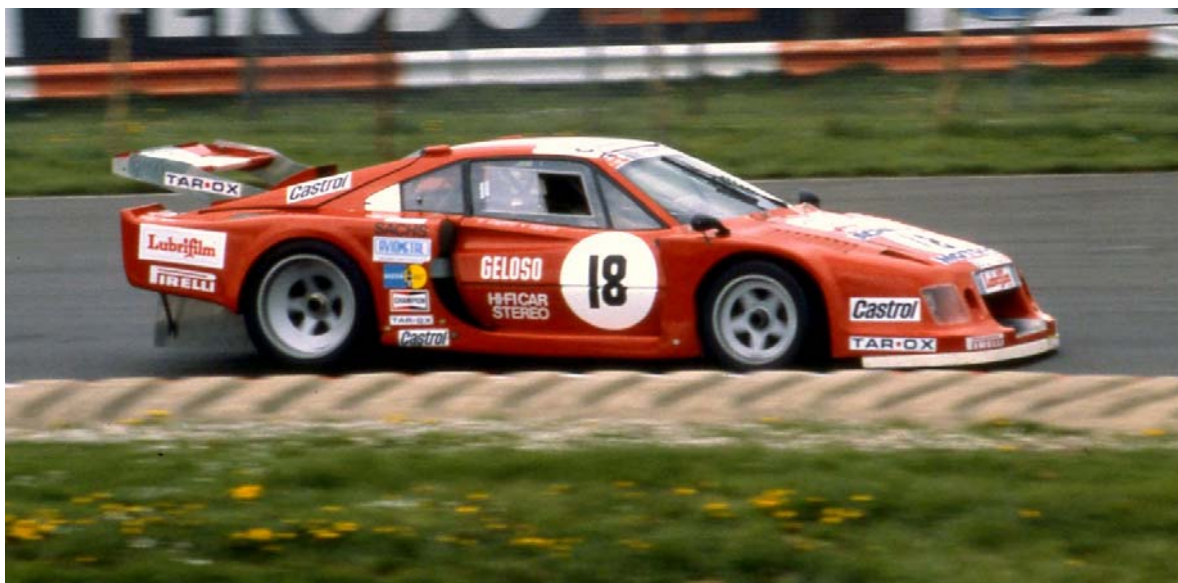
LUCA BALDISSERRI “SPERO DI TROVARE UN CAMPIONE”

"Siamo felici di confermare che il test ci sarà anche per la prossima stagione e sarà riservato come quest'anno al campione assoluto ed al vincitore della classifica Esordienti. La monoposto sarà quella del 2010 ovvero la Ferrari che lo scorso anno ha quasi vinto il Mondiale di F.1. Il nostro impegno ha tutti i motivi per rinnovarsi. E devo dire che la partnership con la serie tricolore non è solo perché siamo un costruttore italiano. La F.3 italiana è senza dubbio al vertice dei campionati nazionali esistenti al mondo nella categoria e vedere i ragazzi che oggi si sono subito ben comportati al volante della F.1 ne è una dimostrazione. E' successo anche ai loro predecessori e non è un caso che Mirko Bortolotti e Daniel Zampieri, due degli ultimi campioni italiani, siano stati anche nostri allievi nel Ferrari Driver Academy. Con questo nostro impegno davvero speriamo di trovare un futuro campione del mondo sulla Ferrari".



Ore 13.30.
Campana in pista





QUEL TENTATIVO NON RIUSCITO



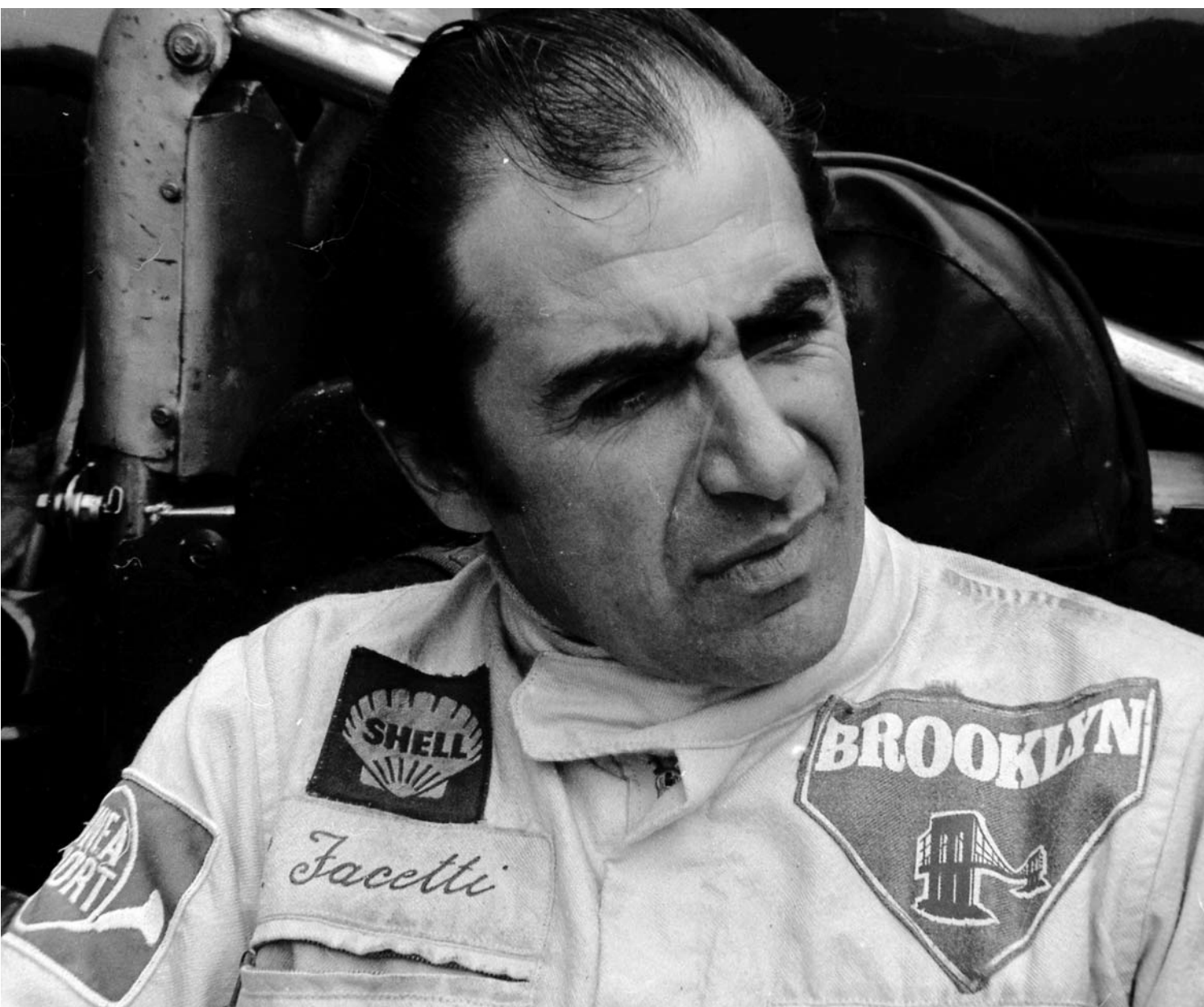
Grande pilota con vetture Turismo e Prototipi con le quali ha vinto ovunque, il milanese non ha resistito al fascino della F.1 tentando, senza successo, la qualifica al GP d'Italia del 1974 con una Brabham del team privato dell'amico Finotto

Carlo Baffi

Quella di Carlo Facetti potrebbe considerarsi una carriera double-face. Durante la settimana, impegnato nell'officina paterna tra carburatori e pistoni. Nel weekend invece in pista, pronto a misurarsi con gli avversari. Così come il fratello Giuliano (Campione Italiano Turismo 1300 nel '67) e la sorella Rosadele, vincitrice del Campionato Italiano assoluto femminile nel '65 e '66. Nato il 27 giugno del 1935 a Cormano, vicino a Milano, Facetti cresce in una famiglia dove regna la passione per i motori. Il padre Piero dopo esser stato meccanico di Villoresti, Taruffi ed Alberto Ascari diviene uno dei più validi preparatori negli anni '50 e '60. Carlo sale in vettura per la prima volta a nove anni, sull'Aprilia di "Ciccio" Ascari, ma finisce malaugura-

tamente nelle buca dell'officina di papà. Dopo alcune lezioni impartitegli dal due volte iridato, a undici anni è al volante di una Topolino di un cliente e tocca i 90 all'ora sulla strada tra Cusano e Nova Milanese. Contemporaneamente alla scuola, il piccolo Carluccio frequenta sempre più assiduamente l'officina di famiglia sotto casa. Oltre ad imparare un mestiere, Facetti maturerà tutte quelle conoscenze tecniche che gli saranno utilissime in gara. Il suo esordio nelle competizioni ha luogo nel 1953 al Giro di Calabria in coppia con Elio Zagato, a cui seguono altre gare su una Fiat 1100 e su una 8V. Dopodiché passa alla Formula Junior, correndo su varie monoposto come la De Sanctis, la Dagrada e la Branca prima di costruirsi un modello in proprio nel 1960 utilizzando un motore della Lancia Appia. Nel 1962 sale alla

ribalta arrivando 2° a Sebring e conquistando il titolo Italiano Gran Turismo nella classe 1300 a bordo di una Giulietta Alfa Romeo. Sono anni in cui Facetti gareggia in più categorie: dalle ruote coperte alla F.3 fino a settembre e poi vola in Sud America, dove partecipa ad importanti gare locali. E la sua prima vittoria arriva proprio in Argentina sul circuito di Buenos Aires a bordo di una Giulietta TI. Intanto prosegue la sua esperienza in F.3 e nel 1965 giunge secondo nel campionato italiano alle spalle di Andrea De Adamich. Nella stessa stagione, Facetti viene chiamato anche dalla Tecno dei fratelli Pederzani come collaudatore e ovviamente come pilota: è presente infatti alla Temporada Argentina con una Tecno F.2. Nel '68, Facetti passa sulle Alfa Romeo, sia 33 che GTA. Col primo modello partecipa alla



24 Ore di Le Mans e si piazza 5° assoluto in coppia con Spartaco Dini come portacolori dell'Autodelta di Carlo Chiti. Prestazioni che gli valgono l'ingaggio della scuderia del Biscione, che lo schiera insieme a Vaccarella e Giunti. E' presente nelle manifestazioni più importanti, come ad esempio la Targa Florio del '73, quando la sua partecipazione viene compromessa da un rovinoso incidente del compagno Regazzoni, che distrugge la 33. Nel 1974, Facetti conquista il titolo italiano sport-prototipi, ma il matrimonio con l'Alfa è ormai giunto al capolinea. Durante la trasferta al Mugello, Cesare Fiorio gli offre il programma di sviluppo del motore dell'innovativa Lancia Stratos. Ma in quella stagione, Facetti tenta anche l'esordio in Formula 1. Il suo nome figura tra gli iscritti del Gran Premio d'Italia a Monza, ma purtroppo non rie-

sce a qualificare la sua Brabham-Cosworth BT 42 della scuderia Finotto. Tra il '75 ed il '76, Facetti disputa con la Lancia, il Campionato Turismo e il Giro d'Italia, dove è costretto ad abbandonare complice il cedimento del propulsore della sua Stratos. Nel frattempo proseguono gli sviluppi del motore della Stratos, a cui collabora anche Mike Parkes, pilota ed al tempo stesso ingegnere. Lo sviluppo della vettura non è una passeggiata e quando nel programma Silhouette occorre fronteggiare la concorrenza della Porsche 935, il compito si fa ancora più arduo. L'unica vittoria della Stratos nella categoria, ha luogo al Giro d'Italia del 1976 proprio grazie a Facetti, dopodiché il programma viene interrotto. Dal 1977 il milanese lascia la casa del Portello per la BMW con cui conquista il Campionato Europeo Turismo. Contemporanea-

mente fa ritorno nel mondiale Silhouette su una Porsche in coppia con Martino Finotto. L'ultimo alloro di Carlo sarà datato 1979, con la vittoria nel Campionato Europeo Turismo. Nel 1981 partecipa ancora alla 24 Ore di Le Mans insieme a Cheever ed Alboreto; la vettura è una Lancia Beta Montecarlo con la quale arriva 8° assoluto. Abbandonata l'attività agonistica, Facetti torna in officina. Insieme all'amico Finotto fonda la "Carma" (l'acronico dei rispettivi nomi di Carlo e Martino), un'azienda che si occupa della produzione di auto da corsa. E anche qui i successi non mancano. Nel biennio 1983 e '84 arrivano due titoli mondiali nella categoria "C-Junior/C2" grazie ad un modello con telaio in carbonio progettato dall'Alba Engineering dell'ingegner Stirano e ovviamente spinto da un motore Carma.

MOTO GP
VALENTINO ROSSI

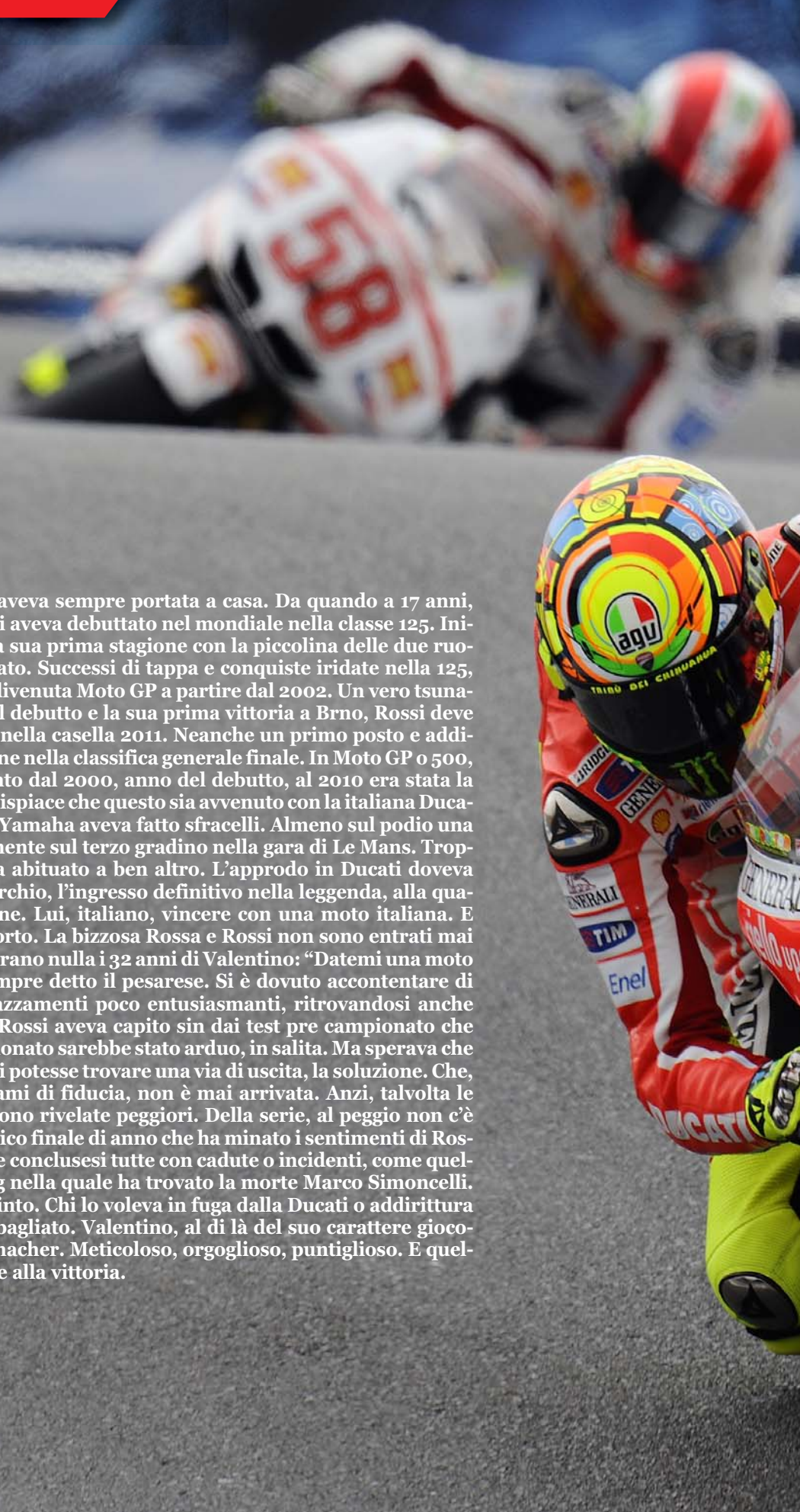




**UN ANNO
SENZA
VITTORIE**

Massimo Costa

La coppa del vincitore l'aveva sempre portata a casa. Da quando a 17 anni, nel 1996, Valentino Rossi aveva debuttato nel mondiale nella classe 125. Iniziò con un successo nella sua prima stagione con la piccolina delle due ruote, poi non si è più fermato. Successi di tappa e conquiste iridate nella 125, nella 250, nella 500 poi divenuta Moto GP a partire dal 2002. Un vero tsunami. Quindici anni dopo il debutto e la sua prima vittoria a Brno, Rossi deve registrare un triste zero nella casella 2011. Neanche un primo posto e addirittura la settima posizione nella classifica generale finale. In Moto GP o 500, il suo peggior piazzamento dal 2000, anno del debutto, al 2010 era stata la terza piazza nel 2007. E dispiace che questo sia avvenuto con la italiana Ducati dopo che con Honda e Yamaha aveva fatto sfracelli. Almeno sul podio una volta ci è salito, precisamente sul terzo gradino nella gara di Le Mans. Troppo poco però per chi era abituato a ben altro. L'approdo in Ducati doveva essere la chiusura del cerchio, l'ingresso definitivo nella leggenda, alla quale del resto già appartiene. Lui, italiano, vincere con una moto italiana. E invece, tutto è andato storto. La bizzosa Rossa e Rossi non sono entrati mai in sintonia. No, non c'entrano nulla i 32 anni di Valentino: "Datemi una moto che va e vedrete", ha sempre detto il pesarese. Si è dovuto accontentare di qualifiche misere, di piazzamenti poco entusiasmanti, ritrovandosi anche per terra più del solito. Rossi aveva capito sin dai test pre campionato che almeno l'inizio del campionato sarebbe stato arduo, in salita. Ma sperava che nel corso della stagione si potesse trovare una via di uscita, la soluzione. Che, nonostante i tanti proclami di fiducia, non è mai arrivata. Anzi, talvolta le modifiche apportate si sono rivelate peggiori. Della serie, al peggio non c'è mai fine. Poi, il drammatico finale di anno che ha minato i sentimenti di Rossi e le ultime quattro gare concluse tutte con cadute o incidenti, come quello drammatico di Sepang nella quale ha trovato la morte Marco Simoncelli. Ma Rossi non si da per vinto. Chi lo voleva in fuga dalla Ducati o addirittura prossimo al ritiro, si è sbagliato. Valentino, al di là del suo carattere giocoso, è in realtà uno Schumacher. Meticoloso, orgoglioso, puntiglioso. E quella Ducati la vuole portare alla vittoria.





Tutte le 79 vittorie di Rossi

- 2000 – Honda – 2 – 2° nel mondiale
- 2001 – Honda – 11 – Campione del mondo
- 2002 – Honda – 11 – Campione del mondo
- 2003 – Honda – 9 – Campione del mondo
- 2004 – Yamaha – 9 – Campione del mondo
- 2005 – Yamaha – 11 – Campione del mondo
- 2006 – Yamaha – 5 – 2° nel mondiale
- 2007 – Yamaha – 4 – 3° nel mondiale
- 2008 – Yamaha – 9 – Campione del mondo
- 2009 – Yamaha – 6 – Campione del mondo
- 2010 – Yamaha – 1 – 3° nel mondiale
- 2011 – Ducati – 0 – 7° nel mondiale

Ultimo successo

Malesia – 10 ottobre 2010

Valentino Rossi impegnato
al cavatappi di Laguna Seca
davanti al compianto
Marco Simoncelli



IL W IN



WRC SBARCA SICILIA

MONDIALE RALLY

IL FATTO



Guido Rancati

“Adesso il mondiale lo portiamo in Sicilia”. A dirlo, subito dopo che il Gran Consiglio della Fia aveva riaperto le porte della serie iridata al Bel Paese, era stato Antonio Marasco e pochi l'avevano preso sul serio. Anche fra gli inquilini del palazzotto dove si decidono le sorti dell'automobilismo da corsa tricolore, impegnati a festeggiare con il solito coro di portaborse e adulatori in servizio permanente effettivo quella che pareva una grande vittoria di Angelo Sticchi Damiani. Era giugno, l'ottava edizione del Rally d'Italia-Sardegna era appena stata archiviata con le sue solite poche luci e tante ombre e i protagonisti dell'italiano stavano scrivendo l'ennesima pagina del romanzo della Targa Florio. A cinque mesi e poco più di distanza, uno stringato comunicato dell'Automobile Club d'Italia ha chiarito la portata delle parole del presi-

dente di Acisport: non aveva dato voce a un sogno, aveva annunciato una svolta per la quale aveva lavorato sottotraccia. Cercando e trovando sponde fra quelli che contano davvero nella federazione internazionale, convincendoli ad assegnare all'appuntamento italiano una collocazione, la seconda metà di ottobre, che di fatto imponeva un cambio di scenario: troppe le strutture alberghiere della modaiola Costa Smeralda che chiudono i battenti a fine estate, troppo pochi e troppo cari in bassa stagione i collegamenti con la terra ferma.

S'è mosso bene, il dirigente palermitano. Ha vinto una prima battaglia e potrebbe anche vincere la seconda. In ballo, c'è la composizione del gruppo che dovrà allestire la manifestazione: da una parte i siciliani, dall'altra l'allegria brigata che ci ha messo non poco di suo per far mettere ingloriosamente fine all'esperimento sardo. E l'esito non è scontato.

Vada come vada, intanto si trasloca: l'anno che verrà, il circo non pianterà più le sue tende nella fin troppo aristocratica Costa Smeralda, ma nel cuore della Trinacria. Nel paddock dell'autodromo di Pergusa, centro di una margherita ancora da definire insieme a un percorso che verrà concordato con gli emissari di Jean Todt e, s'ha da pensare, i costruttori impegnati nel campionato del mondo. Scontato che sarà l'incantevole piazza Politeama di Palermo a fare da vibrante cornice alla partenza e all'arrivo, due, a grandi linee, le opzioni. Se Michele Mouton accetterà una tre giorni tutta su asfalto, a una prima tappa nel nisseno, sulle strade del Proserpina, ne seguirà una nel palermitano su quelle della mitica Targa, e un'altra nel messinese, su quelle dei Nebrodi, se spingerà per un cocktail terra-asfalto, sarà il corleonese a ospitare la frazione inaugurale e poi ci sarà il catrame.



La terra corleonese, scenario del Rally Conca d'Oro, potrebbe essere una delle opzioni al vaglio per la stesura del nuovo appuntamento iridato del Mondiale Rally

MONDIALE RALLY

IL DIVORZIO





OGIER-CITROEN
C'ERAVAMO
TANTO AMATI

MONDIALE RALLY

IL DIVORZIO





Guido Rancati

“Provoca una certa emozione separarci da Sébastien Ogier e da Julien Ingrassia”, bella frase. A pronunciarla è stato Olivier Quesnel a poche ore di distanza dal comunicato, gelido, con il quale la Citroën ufficializzava il divorzio dal più giovane dei due Seb del rallyismo mondiale chiarendo che la decisione di mettere fine a un rapporto ormai troppo teso era stata presa unilateralmente dai vertici dell’azienda francese.

In realtà, il gran capo delle attività sportive del gruppo Psa s’è tolto un peso dallo stomaco e può permettersi parole di distensione. Ricorda il contributo dato da Ogier nel corso della stagione e gli augura di raccogliere ancora tanti successi, ma intanto pensa con un certo sollievo che non avrà più da confrontarsi con i mille problemi che la difficile convivenza fra i due assi gli hanno creato. E tanto per chiarire il concetto informa che la rincorsa all’ennesimo titolo iridato della Doppia Spiga inizierà con una prima e una seconda guida: “Loeb – annuncia – è un numero uno e sarà il nostro numero uno. Quanto a Mikko Hirvonen, almeno nelle prime gare avrà comunque l’opportunità di confermare il suo valore”.

Patti chiari, amicizia lunga, si dice. E viene in mente che a rovinare l’amicizia fra i due galletti è stata proprio la mancanza di chiarezza di una squadra in perenne bilico fra la voglia di dividere con il campione dei campioni nuovi primati e quella di dimostrare di poter essere vincente anche senza di lui. Troppe incertezze, troppi messaggi contrastanti fatti passare ai due piloti. Con il risultato che in Messico Ogier era andato a sbattere per reagire a quello che considerava uno sgarbo di Loeb. Dopo che gli avevano fatto credere che il pluridecorato aveva accettato di coprirci le spalle come un gregario qualunque. Da quel punto in poi è stato un crescendo di colpi più o meno bassi culminati con il sistematico ricorrere del più giovane a ogni mezzo lecito per lasciare al più anziano l’onore di ripartire davanti sugli sterrati dove il primo sulla strada paga pegno. L’Extraterrestre per un po’ aveva abbozzato, poi, in estate, era sbottato: “Ora so con certezza che lui è un mio avversario alla pari dei piloti Ford e mi regolerò di conseguenza”. L’ha fatto, ha vinto il nono titolo e la partita. Ha costretto i vertici della casa a scegliere.

“ Loeb è un numero uno e sarà il nostro numero uno. Quanto a Mikko Hirvonen, almeno nelle prime gare avrà comunque l’opportunità di confermare il suo valore ”

OLIVIER QUESNEL



PERSO HIRVONEN

ALLA FORD SI SFOGLIA LA MARGHERITA

Trentun anni compiuti in estate, Mikko Hirvonen lascia il Grande Ovale Blu con il quale ha disputato gran parte dei suoi 123 rally iridati e con il quale è finito tre volte secondo e due volte terzo nella serie iridata. “Risultati alla mano – osserva Quesnel – il finlandese è stato il più pericoloso e tenace rivale di Loeb e sono certo che il suo apporto ci sarà molto utile”. Ed è difficile anche solo immaginare il contrario. La nuova coppia pare ben assortita e, soprattutto, armoniosa: il finlandese ha sempre nel cassetto il sogno di vincere un mondiale, ma sa molto bene che mettersi contro l'alsaziano non lo aiuterebbe in nessun modo.

Intanto, si dice che il carrozziere della M-Sport sia preoccupato. E non a caso:

la prospettiva che accanto a Jari-Matti Latvala ci sia nella prossima stagione Sébastien Ogier non può tranquillizzarlo. I due sono giovani, talentuosi e veloci, si assomigliano troppo per andare veramente d'amore e d'accordo. A confortarlo, la certezza che a vegliare su di loro – e sulle scocche – ci sarebbe comunque un manager di provatissime capacità ed esperienza come Malcolm Wilson. Ma anche la possibilità che il matrimonio non venga celebrato: intanto perché a corteggiare il francese c'è sempre la Volkswagen, poi perché il suo ingaggio comporterebbe un aumento della paga del finlandese. E a Cocker-mouth, dove stan su la notte per far quadrare i conti e provare a garantire un futuro nel mondiale al Grande Ovale Blu

non sono i momenti migliori per scialare.

...ANCHE AL-ATTIYAH SCEGLIE LA DS3

A Versailles non confermano e non smentiscono, per ora si limitano a dire che un incontro con Nasser Al-Attiyah c'è effettivamente stato. A parlare, invece, è stato il qatariiano che all'agenzia France Press ha dichiarato che il prossimo mondiale lo disputerà con una DS3: “E – ha spigato – la mia non sarà una partecipazione privata, ma avrò una auto ufficiale a tutti gli effetti. Così infatti prevede l'accordo fra il governo del mio paese e la casa francese le cui tre auto porteranno i colori del Qatar”.



ALESI SI AFFIDA A ROCKY

Per la preparazione alla 500 Miglia di Indianapolis, l'ex pilota di F.1 si è affidato a Sylvester Stallone che ne curerà l'aspetto fisico e mentale

Non si può dire che per il suo rientro sulle monoposto e per di più nella difficilissima 500 Miglia di Indianapolis del prossimo maggio, nelle vesti di pilota Lotus (il gruppo inglese fornirà motori a tre team), Jean Alesi non si stia impegnando al massimo, almeno dal punto di vista mediatico. L'ex ferrarista, che oggi ha 47 anni, ha dato il via alla preparazione allenandosi in bicicletta nella certamente più calda Sicilia e come compagno di chilometri ha voluto il tre volte iridato Alain Prost, da sempre innamorato delle due ruote. Poi, per trovare le motivazioni psicologiche e presentarsi in forma fisica perfetta sul catino dell'Indiana, Alesi non si è affidato a uno dei tanti bravi preparatori mentali e atletici che frequentano il motorsport, ma ha pensato bene di alzare il telefono e chiamare Sylvester Stallone, il mister muscolo per eccellenza del cinema. Alesi informa che il riferimento è Rocky Balboa, il pugile interpretato dall'attore americano e che gli ha dato notorietà mondiale. Intanto, tra una bicicletta e Rocky, il francese si è allenato sulla piccola monoposto della Formula Academy, la F.4, sulla pista di Le Mans. Correre sugli ovali richiede una preparazione mentale certosina e ovviamente una certa esperienza, che Alesi non ha. Resta da chiarire come farà a prepararsi al meglio per imparare la guida nei catini.





OMP



AF Corse

LE MANS
SERIES

OMP

AF Corse

pakelo
lubricants

LE MANS

LA

**Il calendario 2012
(provvisorio)**

25 marzo – Sepang
22 aprile – Al Sakhir
28 aprile – Al Sakhir
13 maggio – Barcellona
27 maggio – Montecarlo
24 giugno – Valencia
8 luglio – Silverstone
22 luglio – Hockenheim
29 luglio – Budapest
2 settembre – Spa
9 settembre – Monza
23 settembre – Singapore

Test pre campionato
28-29/2-1 marzo – Jerez
6-7-8 marzo – Barcellona

Massimo Costa

Si comincia dalla Malesia il weekend del 25 marzo e si terminerà a Singapore il 23 settembre. Italiaracing ha saputo che un lungo cammino aspetta la GP2 Main Series che dopo la cancellazione della serie asiatica ha disegnato un calendario di grande rilievo internazionale. Sono dodici gli appuntamenti, di cui quattro extra europei: Sepang, due volte Al Sakhir, in Bahrain, e appunto la grande novità del tracciato cittadino di Singapore. A parte la terza tappa stagionale del Bahrain, tutti gli altri appuntamenti saranno disputati al cospetto della F.1, con le due gare che si terranno il sabato dopo la qualifica del mondiale (ma forse per le prove asiatiche gli orari saranno diversi) e la domenica mattina. Nessuna novità per quanto riguarda le prove tradizionali in Europa che rimarranno quelle di Barcellona, Montecarlo, Valen-

cia, Silverstone, Hockenheim, Budapest, Spa e Monza. Sorprende il doppio appuntamento di Al Sakhir, che si terrà consecutivamente, 22 e 28 aprile; evidentemente, dopo la cancellazione della prova nel Paese degli Emirati Arabi di inizio anno, c'era un sospenso con la proprietà del circuito. Sarà un impegno non da poco per le squadre che dovranno soggiornare in Bahrain almeno una dozzina di giorni. Dunque, la GP2 diventa una sorta di campionato del mondo. Calendario affascinante, ma che certamente richiederà un budget oneroso. Già si parla come richiesta di partenza di due milioni e duecentomila euro. Una cifra che può spaventare. Intanto, sono stati rese note anche le giornate dei test pre campionato. Saranno due sedute di tre giorni ciascuna e si terranno in Spagna. A fine febbraio sul circuito di Jerez, la settimana dopo a Montmelò. Poi, il materiale verrà imbarcato per la Malesia per la prima prova 2012.

GP2 SI FA MONDIALE





SOLD O

Massimo Costa

Dalla RPM, i promotori spagnoli che da sempre accompagnano la Renault nella organizzazione dei weekend World Series Renault, sono estremamente e piacevolmente stupiti: "Un pieno del genere non ci era mai capitato. Ognuno dei dodici team, in attesa del genere non è la Arden, che saranno presenti al test collettivi di Alcaniz ha dovuto rifiutare proposte di vari piloti. Non sappiamo se questo momento durerà, se in fase di contrattazione per la stagione prossima ci sarà uno sfoltimento essendo le cifre richieste ben diverse, ma per ora godiamoci questa situazione". Anche i vari team manager della Renault 3.5 sono rimasti sorpresi: "Lo scorso anno si faceva fatica a lasciare un pilota nei test di fine anno, in questi giorni ho dovuto dire di no ad almeno cinque ragazzi", ha spiegato Giuseppe Mazzotti della BVM Target. E nelle stesse condizioni si sono trovati tutti gli altri team manager che si telefonavano l'un l'altro nel tentativo di accasare piloti, trovando risposte negative perché tutti i sedili erano già stati venduti. Cosa è accaduto? Come mai già una ventina di giorni prima della data dei test di Alcaniz (28-30 novembre) si è registrato il tutto esaurito, mentre negli ultimi anni spesso qualche

sedile rimaneva libero? Prima di tutto, va sottolineato che il cambio del posizionamento in calendario dei test al Motorland Aragon, che di solito coincideva con la trasferta di Macao o col finale di campionati di F.3, è stata una delle mosse vincenti. In seconda battuta, l'aumento di potenza derivante dal nuovo motore Zytek e le novità aerodinamiche, hanno aumentato la curiosità di molti benché, va sottolineato, questi test si disputino con la macchina ancora in versione 2011. C'è comunque l'interesse da parte dei piloti di conoscere il metodo di lavoro dei team. In terza battuta, a molti piace il weekend di gara Renault, con molte ore disponibili nelle prove libere (150 minuti) e due turni di qualifica reali di trenta minuti che compongono gli schieramenti di partenza delle due corse. Infine, nonostante le cifre richieste dai team per il prossimo campionato siano elevate, e andranno tra gli 800mila e un milione di euro, per molti sono più abbordabili rispetto al doppio che verrà chiesto dalla GP2 o dalla cifra poco inferiore richiesta per una F.3 Euro Series che presenta pochi partecipanti. Nei test spagnoli della prossima settimana, la prima giornata sarà poi dedicata ai vincitori dei vari campionati di F.3 e F. Renault invitati dalla stessa Renault che offre loro un turno di prove gratuito.





OUT!

Tutto esaurito per i test
collettivi di fine stagione
che si terranno dal 28 al 30 novembre.
Un pienone senza precedenti



Dopo una stagione poco convincente nella Euro Series, vissuta all'ombra di Merhi, il pilota catalano ha compiuto un vero capolavoro nella corsa che può essere definita la finale mondiale della categoria

JUNCADELLA RISCATTA

Massimo Costa
Photo Pellegrini

C'è sempre un po' di tricolore sul podio di Macao. Se negli ultimi due anni Edoardo Mortara aveva dominato quella che è da tutti ritenuta la finale mondiale della F.3 perché presenta trenta vetture con piloti di ogni campionato, quest'anno, clamorosamente orfani di piloti italiani, ci ha pensato il team Prema a tenere in alto i nostri colori. La prima volta della squadra di Angelo Rosin nel prestigioso appuntamento di Macao è coincisa con la prima vittoria assoluta di un pilota spagnolo. Un tabù che non è stato interrotto da Roberto Merhi, come si poteva immaginare essendo il campione europeo, ma da Daniel Juncadella che nella stagione 2011 ha spesso vissuto all'ombra del compagno di squadra. Il ventenne catalano si è avvicinato alla vetta piano piano dopo una qualifica non particolarmente brillante. Ma nella corsa di qualifica ha saputo risalire fino alla sesta posizione, poi nella finale ha tratto vantaggio dalla pessima partenza di Merhi, in seconda fila, e a metà corsa dalla ripartenza disastrosa di Marco Wittmann da una situazione di safety-car. Il tedesco della Signature pareva avviato a un facile successo dopo la pole e la vittoria nella gara di qualifica. Aveva anche un vantaggio di 2"7 prima del, per lui, ingrato intervento della vettura civetta. Poi, l'errore, con Wittmann risucchiato dagli scatenati Felipe Nasr, Juncadella e Yuki Sekiguchi che lo seguivano. Juncadella è stato abile a trovare il varco giusto passando anche il campione inglese della F.3 e da quel momento è parso chiaro che per

Nasr sarebbe stato molto difficile superare lo spagnolo. Poi, al penultimo giro, altra safety-car e vittoria assicurata per Juncadella che in un colpo solo ha riscattato un'intera stagione. Merhi nelle gare secche della F.3 internazionale quest'anno ha fallito gli obiettivi. A Pau è stato battuto da Wittmann, al Masters di Zandvoort ha combinato un disastro in partenza finendo addosso a Juncadella e a Macao ha pagato cara la penalità ricevuta in qualifica 1 per essere piombato addosso a Felix Rosenqvist con pista bagnata. Poi, la partenza così così nella finale e la sfortuna di essere tamponato alla prima staccata. In qualifica 2 aveva segnato il secondo tempo e dunque sarebbe partito dalla prima fila nella gara di qualifica. Sicuramente tutto sarebbe cambiato per lui. Gli va dato atto però, di essere stato uno dei primissimi a gioire per la vittoria di Juncadella quando il suo compagno è arrivato nella zona premiazione.

i 5 motivi del week-end

- 1 – LA SORPRESA JUNCADELLA
- 2 – LA VITTORIA DI PREMA
- 3 – L'ERRORE DI WITTMANN
- 4 – GLI ERRORI DI MERHI
- 5 – L'ASSENZA DI PILOTI ITALIANI



Juncadella esulta
sul traguardo
che lo consacra vincitore
del GP di Macao

TA IL 2011

L'ORDINE DI ARRIVO DELLA FINALE DOMENICA 20 NOVEMBRE 2011

- 1 - Daniel Juncadella (Dallara-Mercedes) - Prema - 15 giri 42'17"099
- 2 - Felipe Nasr (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 0"359
- 3 - Marco Wittmann (Dallara-Volkswagen) - Signature - 0"662
- 4 - Yuki Sekiguchi (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1"378
- 5 - Hannes Van Asseldonk (Dallara-Volkswagen) - Hitech - 2"128
- 6 - William Buller (Dallara-Mercedes) - Fortec - 3"301
- 7 - Lucas Foresti (Dallara-Mercedes) - Fortec - 3"860
- 8 - Jazeman Jaafar (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 4"062
- 9 - Richard Bradley (Dallara-Toyota) - Tom's - 4"595
- 10 - Adderly Fong (Dallara-Mercedes) - Sino Vision - 4"819
- 11 - Pietro Fantin (Dallara-Volkswagen) - Hitech - 5"551
- 12 - Kimiya Sato (Dallara-Volkswagen) - Motopark - 6"534
- 13 - Carlos Huertas (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 8"336

Giro più veloce: Marco Wittmann 2'12"146

Ritirati

- 0 giri - Hironobu Yasuda
- 0 giri - Laurens Vanthoor
- 0 giri - Richie Stanaway
- 0 giri - Daniel Abt
- 1° giro - Roberto Merhi
- 4° giro - Mitch Evans
- 4° giro - Valtteri Bottas
- 6° giro - Felix Rosenqvist
- 9° giro - Carlos Munoz
- 12° giro - Antonio Felix Da Costa
- 13° giro - Marko Asmer
- 13° giro - Alexander Sims
- 13° giro - Carlos Sainz
- 13° giro - Hywel Lloyd
- 13° giro - Hideki Yamauchi
- 13° giro - Kevin Magnussen



Wittmann, grande sconfitto a Macao

**“QUALITÀ
ECCÒ LA F1”**

RENAULT  Team

TÀ-PREZZO, VOSTRA FORZA”

Quella del 2011 si è rivelata una stagione importante per i campionati della Fast Lane Promotion. Cominciando dalla “prima” della Formula Renault 2.0 ALPS, che ha avuto un’ottima risposta sia per ciò che riguarda i numeri, quanto per il livello proposto dalla categoria. Con Domenico Porfiri, responsabile dell’organizzazione, abbiamo fatto un punto analizzando passato, presente e futuro. Partendo proprio da un bilancio dell’anno agonistico che si è appena concluso... «Abbiamo raggiunto l’obiettivo che ci eravamo prefissati, pur in una situazione economica ristagnante. Un contesto in cui non era certamente facile immaginare di potere avere uno schieramento con una ventina di monoposto in un campionato al debutto come la Formula Renault 2.0 ALPS. Come sempre, abbiamo voluto credere nel prodotto e nella strategia di Renault protesa verso il futuro. È per questo che abbiamo accettato la sfida e alla fine ne siamo usciti vincenti. La Clio Cup Italia si è confermato un monomarca che, anche per il rapporto prezzo-qualità, ritengo non abbia concorrenti. Voglio sottolineare inoltre l’internazionalità che ha raggiunto il campionato, con la presenza di spagnoli, inglesi, colombiani... Oggi la Clio Cup Italia è l’unica realtà con numeri così alti nel panorama nazionale. Il Challenge Formula Renault 2.0 Italia rappresenta invece le ‘elementari’ per coloro che vogliono intraprendere un percorso automobilistico. È il

campionato monoposto per eccellenza che consente ai più giovani che provengono dal kart, con un budget estremamente contenuto, di conoscere i circuiti, offrendo allo stesso tempo un confronto serrato in pista».

Quali saranno le novità più importanti nel 2012?

«Innanzitutto, per quanto riguarda l’ALPS, dopo l’esperienza 2011 con il promotore svizzero Inside Media coordinata con Renault Sport, la Fast Lane Promotion gestirà in maniera esclusiva il campionato. Il 2012 per la Formula Renault 2.0 ALPS sarà un anno di consolidamento generale, in una prospettiva molto favorevole per il 2013. Oltre alle squadre che hanno confermato la propria presenza, ci sono altre realtà che bussano già alle porte, motivate anche dal fatto di ben conoscere la promozione di Renault. La prossima stagione sarà anche quella della verità per la maggior parte dei team italiani, che quest’anno partivano in ritardo rispetto alle altre squadre che potevano vantare una precedente esperienza con la stessa vettura nella serie Eurocup. Ci aspettiamo una situazione di assoluto equilibrio e ciò sicuramente è positivo per il valore della categoria. Una categoria che, alla pari del Challenge e della Clio Cup Italia, godrà come sempre della massima trasparenza ed equilibrio per ciò che riguarda l’aspetto tecnico-sportivo. Ad ulteriore riprova di ciò, il fatto che la Formula Renault 2.0 ALPS nel

2012 avrà un direttore di gara unico che risponde al nome di Pierre Delettre, lo stesso della World Series, per dare una linearità ai vari campionati Renault. La categoria, infine, continuerà a godere di un’aurea internazionale e non è probabilmente un caso se il primo pilota a formalizzare l’iscrizione al campionato sia stato un messicano.

Quale ruolo assumerà il Challenge Formula Renault 2.0 Italia?

«Oltre ad essere economicamente attrattivo (esiste un agreement con cui le varie squadre si sono impegnate a chiedere per un’intera stagione una cifra compresa tra 60 e 70 mila euro, ndr), ha un calendario con circuiti da F.1 che permetteranno di acquisire un’esperienza di base necessaria per la carriera dei giovanissimi. Per quanto riguarda i numeri, posso dire che ci assisteremo sugli stessi del 2011».

La Clio Cup Italia quest’anno ha toccato delle punte superiori a 35 iscritti. Cosa significa tutto ciò?

«Significa che il prodotto è sempre competitivo. Penso che nel 2012 potremo avere una media costante di almeno 25 partenti. Inoltre, non dimentichiamoci che, con le stesse vetture, c’è la possibilità di prendere parte all’Eurocup Clio che è stata lanciata con successo da Renault Sport nel 2011. Ma voglio anche aggiungere che siamo già al lavoro su alcune novità per il futuro...».

STEWART IL CAMPIONE TATTICO

Marco Cortesi

E' Tony Stewart il campione Sprint Cup 2011. Al volante di una Chevy Impala gestita in proprio insieme a Gene Haas, il pilota dell'Indiana ha conquistato una delle più spettacolari gare di sempre, incassando il proprio terzo titolo in carriera e battendo a pari punti uno stoico Carl Edwards grazie al maggior numero di vittorie conquistate quest'anno. Due caratteri diversissimi quelli dei due rivali. Da una parte un giovane perfezionista, Edwards, estremamente tecnico, fisicamente ineccepibile, ma molto aggressivo nella guida e nella visione di gara. Dall'altra Stewart, un quarantenne dal talento sconfinato, cresciuto ad hamburger e patatine nella vecchia scuola

degli short-track dietro casa, transitato da diverse discipline (un titolo IndyCar vinto nel 1997) e più tattico in pista. Ma in grado tuttavia, quando le circostanze l'hanno richiesto, di correre esattamente nello stile del suo rivale. Con un ultimo re-start incredibilmente aggressivo, Stewart ha conquistato la leadership passando Brad Keselowski e Kyle Busch (che dovevano ancora fermarsi al pit) e ha spinto al limite estremo, riuscendo nell'intento nonostante un danno all'anteriore rimediato nella prima parte di gara che l'aveva costretto a due successive rimonte. Trovatosi ad inseguire dopo aver condotto quasi tutta la corsa, Edwards si è lanciato all'inseguimento, dando tutto senza però riuscire a reagire allo stint devastante del rivale. →





Schierato sul suo circuito preferito, Edwards ha forse pagato il fatto di lottare per il suo primo titolo, mentre dall'altra parte ce n'erano già due. Certo è che il ritmo impresso dalla numero 14, tutta rattoppata dopo essere stata investita dai rottami del cambio di Kurt Busch, è stato assolutamente irresistibile. In una giornata dedicata quasi completamente agli sfidanti per la classifica, da rimarcare sono state le prestazioni del terzo classificato Martin Truex, in grado ormai di portare il team Waltrip a lottare costantemente nella top-10, e le difficoltà incontrate nuovamente dai piloti del team Gibbs, ormai orientati alla sperimentazione in vista del 2012. Dietro a Matt Kenseth, quarto, ha terminato Jeff Gordon. Trentaduesimo, a seguito di problemi al motore, il pentacampione Jimmie Johnson.

IL TEAM

Se le filosofie dei piloti si sono rivelate differenti, anche quelle dei team non sono state da meno. Da una parte un Roush Fenway Racing millimetrico, dagli investimenti record nella categoria e dal personale ultra-selezionato, dall'altra uno Stewart-Haas Racing dotato di un pacchetto "clienti" (anche se il migliore, quello di casa Hendrick) e assistito da meccanici e tecnici vecchio stampo, molti dei quali a loro volta piloti o ex piloti. Nonostante qualche piccolo errore, quando è stato il momento di intervenire - e anche di inventare - la differenza è venuta alla luce. A dividere la gioia del successo con il campione, il suo ingegnere capo Darian Grubb. Diventato celebre per aver conquistato, insieme a Jimmie Johnson, la Daytona 500 mentre Chad Knaus era sospeso, Grubb ha rischiato tanto quanto il suo pilota, tenendolo in pista più tempo di tutti nel finale per dargli la certezza di terminare la gara senza fermarsi nuovamente. Una tattica azzardatissima, ma che ha pagato pochi giri dopo quando, "corto" di sette giri, anche Edwards si è fermato complice uno scroscio di pioggia, perdendo la leadership. Il successo di Stewart è sicuramente quello del pilota, quello di una squadra, ma soprattutto quello di una mentalità. Che a dispetto del passare del tempo dimostra ancora di poter essere vincente.



La gioia di Tony Stewart

i 5 motivi del week-end

1. L'INCREDIBILE FINALE DI STEWART
2. IL SECONDO POSTO DOPO IL DOMINIO INIZIALE DI EDWARDS
3. LA CLASSIFICA DI CAMPIONATO RAVVICINATISSIMA
4. L'INCROCIO DI STRATEGIE ESTREMAMENTE RISCHIOSE
5. LA SFIDA TRA DIVERSE FILOSOFIE SPORTIVE





- Tony Stewart è il primo pilota/team owner a vincere il titolo dal 1992, quando trionfò Alan Kulwicki. Prima di loro, l'unico dell'era moderna (dal 1972 in avanti) era stato Richard Petty.

- Daniel Grubb, ingegnere capo di Stewart, aveva conquistato il proprio primo successo di rilievo sostituendo Chad Knaus al box di Jimmie Johnson alla Daytona 500 2011.

- Tony Stewart è tutt'ora l'unico pilota ad aver vinto un titolo NASCAR sia con il formato classico (2002) che con la formula a playoff della Chase For The Cup (2005 e 2011).

- Per la prima volta un campionato NASCAR è finito a pari punti. E per la prima volta una sola posizione - vittoria contro secondo posto - ha ribaltato all'ultimo l'esito 34 gare.

- Condizioni meteo incerte hanno fatto compagnia ai piloti per tutta la gara. Oltre ad una bandiera rossa da oltre 1 ora, la pioggia ha costretto a due lunghe caution.

- Entrambi i piloti in lotta per il titolo erano collegati in diretta con la cabina di commento. Ad intervistarli, prima e durante la gara, il campione 1999 Dale Jarrett.

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 20 NOVEMBRE 2011

- 1 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart/Haas - 267 giri
- 2 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 267
- 3 - Martin Truex Jr. (Toyota) - Waltrip - 267
- 4 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 267
- 5 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 267
- 6 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 267
- 7 - Kasey Kahne (Toyota) - Red Bull - 267
- 8 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 267
- 9 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 267
- 10 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 267
- 11 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 267
- 12 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart/Haas - 267
- 13 - Regan Smith (Chevrolet) - Furniture Row - 267
- 14 - Jamie McMurray (Chevrolet) - Ganassi - 267
- 15 - A.J. Allmendinger (Ford) - Petty - 267
- 16 - Paul Menard (Chevrolet) - Childress - 267
- 17 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 267
- 18 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 267
- 19 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 267
- 20 - Brad Keselowski (Dodge) - Penske - 267
- 21 - Mike Bliss (Ford) - TRG - 267
- 22 - Travis Kvapil (Ford) - Front Row - 267
- 23 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 267
- 24 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 267
- 25 - Trevor Bayne (Ford) - Wood - 267
- 26 - Casey Mears (Toyota) - Germain - 267
- 27 - Bobby Labonte (Toyota) - JTG - 267
- 28 - Dave Blaney (Chevrolet) - Baldwin - 265
- 29 - T.J. Bell (Ford) - FAS Lane - 265
- 30 - Geoffrey Bodine (Chevrolet) - Baldwin - 263
- 31 - Juan Montoya (Chevrolet) - Ganassi - 261
- 32 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 261
- 33 - David Gilliland (Ford) - Front Row - 245
- 34 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 220
- 35 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 190
- 36 - Landon Cassill (Chevrolet) - Phoenix - 153
- 37 - Cole Whitt (Toyota) - Red Bull - 153
- 38 - David Ragan (Ford) - Roush - 81
- 39 - Marcos Ambrose (Ford) - Petty - 72
- 40 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 29
- 41 - J.J. Yeley (Ford) - Front Row - 25
- 42 - David Stremme (Chevrolet) - Inception - 14
- 43 - Michael McDowell (Toyota) - HP Racing - 13

Il campionato finale

1. Stewart 2403; 2. Edwards 2403; 3. Harvick 2345; 4. Kenseth 2330; 5. Keselowski 2319.
- *Campione per maggior numero di vittorie (5 a 1)



Peggior inizio non poteva esserci per il vincitore Stewart. Dopo pochi giri, i rottami del cambio di Kurt Busch avevano infatti danneggiato il frontale della sua Chevrolet, obbligando il team ad un febbrile rattoppo





MULLER SEGNA IL TRIS

Per la terza volta il pilota francese conquista il titolo mondiale Turismo dopo quelli del 2008 con la Seat e 2010 con la Chevrolet, il marchio che ha dominato il campionato 2011

Claudio Pilia

La stagione 2011 del Mondiale Turismo si è conclusa nello stesso modo in cui si è aperta: due vittorie di Robert Huff con la Chevrolet hanno segnato il weekend nel cittadino asiatico di Macao, teatro del gran finale di stagione, dove il testa a testa con il compagno francese Yvan Muller ha dato le ultime scintille. Da diretto inseguitore in classifica di campionato, Huff non poteva fare altro che vincere per nutrire una qualche speranza di diventare campione del mondo, ma il compagno di squadra alsaziano ha scombinato i suoi piani, conquistando due podi e il titolo iridato con tre lunghezze di vantaggio. Laureandosi per la seconda volta consecutiva campione del WTCC. "Prima della gara, più o meno sapevo quale sarebbe stato lo scenario, per cui ho provato a spingere, ma era impossibile sorpassare Rob senza prendere rischi", ha spiegato

Muller. Così si è accontentato di un secondo e un terzo posto, sebbene in gara-2 sarebbe stata sufficiente la 'medaglia-di-legno' del quarto posto. "Quest'anno l'inizio di stagione non è stato dei migliori. Ho perso alcuni punti a metà campionato, ma ho recuperato e ora sono di nuovo campione del mondo", ha osservato il francese. Per Huff, comunque, si è trattato di una grande stagione agonistica e un'altrettanto grande prova di maturità, che lo ha visto sfruttare al meglio l'esperienza e gli insegnamenti dei più esperti compagni di team carpitati nel 2010. "È stato un weekend ed una stagione fantastici, credo fermamente la mia migliore", conferma Huff. "Credo di aver imparato molto da Yvan e Alain Menu l'anno scorso, così come quest'anno. Voglio ringraziarli per aver lavorato così bene, sfortunatamente, dobbiamo farlo anche l'anno prossimo!" Un trio terribile e agguerrito, insomma. Peccato solo che nella lotta al titolo non

abbia potuto partecipare un'altra Casa, a causa dell'assenza cronica di costruttori ufficiali in grado di contrastare l'armata targata RML di Chevrolet.

Gabriele Tarquini ci ha provato anche questo weekend, staccando tempi di tutto rispetto ed un podio di grande significato, sebbene i mezzi economici del team Sunred non permettano di sviluppare a dovere le Seat Leon ex-ufficiali. Stessa musica per la BMW, vero arbitro del campionato, che con Tom Coronel, secondo in gara-2, ha dimostrato la potenzialità della 320 TC dopo aver fatto la voce grossa anche a Suzuka. Sarà un peccato l'addio alla Volvo, i cui proprietari cinesi hanno deciso di non scendere in campo né dare i crismi dell'ufficialità al programma, malgrado gli ottimi risultati conseguiti da Robert Dahlgren, che questo weekend un incredibile incidente - durante la seconda sessione di qualifica - lo ha costretto ad un letto d'ospedale.



i 5 motivi del week-end

- 1 – MULLER DI NUOVO MONDIALE
- 2 – LA PERFEZIONE DI HUFF
- 3 – TARQUINI SUL PODIO DI GARA 1
- 4 – CORONEL FA GRANDE LA BMW
- 5 – L'USCITA DI SCENA DELLA VOLVO



I resti della Volvo di Robert Dahlgren



La battaglia tra Huff e Muller in gara 1

L'ORDINE DI ARRIVO, GARA 1 DOMENICA 20 NOVEMBRE 2011

- 1 - Robert Huff (Chevrolet Cruze 1.6T) - RML - 11 giri in 35'01"903
- 2 - Yvan Muller (Chevrolet Cruze 1.6T) - RML - 1"016
- 3 - Gabriele Tarquini (Seat Leon 1.6T) - Sunred - 6"666
- 4 - Tom Coronel (BMW 320 TC) - ROAL - 8"239
- 5 - Michel Nykjaer (Seat Leon 1.6T) - Sunred - 10"778
- 6 - Franz Engstler (BMW 320 TC) - Engstler - 11"165
- 7 - Kristian Poulsen (BMW 320 TC) - Engstler - 11"860
- 8 - Norbert Michelisz (BMW 320 TC) - Zengo - 12"049
- 9 - Mehdi Bennani (BMW 320 TC) - Proteam - 14"149
- 10 - Pepe Oriola (Seat Leon 1.6T) - Sunred - 16"940
- 11 - Javier Villa (BMW 320 TC) - Proteam - 17"136
- 12 - Tiago Monteiro (Seat Leon 1.6T) - Sunred - 21"775
- 13 - Charles NG (BMW 320 TC) - Engstler - 41"256
- 14 - Joseph Merszei (BMW 320si) - Engstler - 46"447
- 15 - Filipe Desouza (Chevrolet Lacetti) - Corsa - 2 giri
- 16 - Gary Kwok (BMW 320 TC) - Wiechers - 3 giri

Giro più veloce: Yvan Muller 2'32"146

Ritirati

- 7° giro - Aleksei Dudukalo
- 7° giro - Philip Ma
- 7° giro - Mak Ka Lok
- 4° giro - Darryl O'Young
- 1° giro - Andre Couto
- 1° giro - Alain Menu

L'ORDINE DI ARRIVO, GARA 2 DOMENICA 20 NOVEMBRE 2011

- 1 - Robert Huff (Chevrolet Cruze 1.6T) - RML - 11 giri in 33'23"773
- 2 - Tom Coronel (BMW 320 TC) - ROAL - 4"680
- 3 - Yvan Muller (Chevrolet Cruze 1.6T) - RML - 8"695
- 4 - Gabriele Tarquini (Seat Leon 1.6T) - Sunred - 9"047
- 5 - Michel Nykjaer (Seat Leon 1.6T) - Sunred - 10"718
- 6 - Mehdi Bennani (BMW 320 TC) - Proteam - 11"066
- 7 - Franz Engstler (BMW 320 TC) - Engstler - 12.241
- 8 - Tiago Monteiro (Seat Leon 1.6T) - Sunred - 15.126
- 9 - Norbert Michelisz (BMW 320 TC) - Zengo - 16"686
- 10 - Javier Villa (BMW 320 TC) - Proteam - 16"950
- 11 - Pepe Oriola (Seat Leon 1.6T) - Sunred - 19"640
- 12 - Darryl O'Young (Chevrolet Cruze 1.6T) - Bamboo - 20"088
- 13 - Kristian Poulsen (BMW 320 TC) - Engstler - 22"457
- 14 - Charles NG (BMW 320 TC) - Engstler - 39"267
- 15 - Joseph Merszei (BMW 320si) - Engstler - 1'02"249

Giro più veloce: Robert Huff 2'32"173

Ritirati

- 8° giro - Philip Ma
- 7° giro - Mak Ka Lok
- 6° giro - Filipe Desouza
- 2° giro - Gary Kwok
- 1° giro - Andre Couto

Il campionato finale

1.Muller 433 punti; 2.Huff 430; 3.Menu 323; 4.Coronel 233; 5.Tarquini 204.

GT OPEN
IL PUNTO FINALE

VINCE LA CONCRETEZZA





Alfredo Filippone

Ancora una volta, l'International GT Open ci ha regalato una stagione avvincente, decisa negli ultimissimi metri dell'ultima gara, a dimostrazione che la formula elaborata da Jesús Pareja si rivela efficace anche in un periodo di crisi economica e di grande concorrenza colme quello attuale. Ma proponendo un calendario con piste di primo piano, costi ragionevoli, un regolamento stabile e un buon package TV, la serie della GT Sport, ha continuato a sfornare un prodotto validissimo. Sul piano sportivo, è stata una stagione dominata dall'entrata in scena della nuova Ferrari 458, sia in versione GT2 sia GT3, che ha condizionato parecchio le forze in campo, spaventando la concorrenza, Porsche in testa, che non ha voluto raccogliere subito la sfida. Si temeva un effetto "monomarca" che, per fortuna, non c'è stato, grazie soprattutto alla rivalità fra i vari team e all'ottima resistenza offerta dalla "vecchia" F430. Il successo finale della JMB Racing con Soheil Ayari è frutto soprattutto della progressione della squadra nel corso della stagione e della concretezza del francese, sempre pulito nella guida e che sa far funzionare il cervello. Sul cammino di Ayari non sono mancati gli scogli, dall'arrivo tardivo della 458 al cambio di proprietà del team a stagione iniziata e all'avvicinamento di ben tre compagni diversi, ma tutto è stato superato con grande professionalità. Dei compagni il più incisivo è stato Joel Camathias, giunto per la seconda metà della stagione e che "ha corso come se si stesse giocando il campionato", come ha riconosciuto con fair-play lo stesso Ayari. Il ticinese, in ogni caso, ha effettuato un rientro in grande stile in una serie dov'è ancora l'unico ad aver conquistato due titoli assoluti.

Secondi, Andrea Montermini ed Emanuele Moncini possono coltivare qualche rimpianto. Sono stati i primissimi ad avere la 458 sin dalla prima gara, si sono rivelati il package più forte in condizioni normali, ma hanno pagato gli incidenti di Zeltweg e Barcellona mentre altri punti preziosi sono stati persi a Spa e a Brands Hatch per un'errata interpretazione del regolamento da parte della Villorba Corse, al debutto nella serie. In testa per la prima metà della stagione e unica vincitrice di quattro gare, come la vettura campiona, la non più freschissima F430 della Vittoria Competizioni ben guidata da Marco Frezza e Cochito López, è stata la perfetta terza e poco ci è voluto perché rovinasse il debutto della

458. Peccato che il team emiliano, per questioni economiche e amministrative, non abbia potuto disporre anch'esso della 458 a metà stagione. Chi invece l'ha avuta sono stati l'EdilCris e il Kessel Racing, anche se entrambi puntavano a qualcosina di più che un'unica vittoria a testa. In casa dei primi, Raffaele Giammaria ha fatto come al solito un ottimo lavoro, ma il compagno Miguel Ramos ha avuto un avvio di campionato più macchinoso, mentre la 458 gialla del team ticinese, affidata al veloce Philipp Peter (più volte autore della pole) e Michal Broniszewski, in netto progresso, è stata spesso bersagliata dalla sfortuna, cosiccome Luca Rangoni e Alessandro Garofano, alfiere dell'AF Corse in SuperGT. Un plauso va anche ad Andrea Ceccato e ad Alvaro Barba che con la 911 RSR dell'Autorlando hanno difeso contro la marea rossa i colori di Stoccarda, centrando due belle vittorie a Imola e Zeltweg.



Bontempelli-Gattuso



Ceccato, Redolfi e Barba



Accessissima la lotta anche fra le GTs, che si sono spesso battute con le GT2 per le posizioni di testa nell'assoluto, a dimostrazione della competitività attuale delle GT3. Qui l'eterno duello Ferrari-Porsche è andato in scena sul serio, con successo finale di Lorenzo Bontempelli e Stefano Gattuso, sulla 458 del Kessel Racing (6 successi, tra cui addirittura uno assoluto, in gara-2 a Zeltweg) che hanno battuto di poco la Porsche Autorlando di Gianluca Roda (5 vittorie), associato a Fabio Babini per sette gare su otto e a Paolo Ruberti a

Monza. Per il comasco, la delusione di finire secondo in campionato per la quarta volta di fila. Nella categoria cadetta si sono illustrati altri italiani, dai giovanissimi Stefano Bizzarri e Andrea Rizzoli, vincitori in tre occasioni sulla 458 dell'AF Corse, all'ormai non più giovanissima Aston del Villos Racing che Gabriele Lancieri e Max Wiser hanno portato al successo a Spa e a tre secondi posti, e Marcello Puglisi - Marco De Marco, quattro volte a podio con la Mercedes SLS del team Sport&You vista nella seconda metà della stagione.

Il campione Ayari



LE CLASSIFICHE 2011

Assoluto

1. Ayari 199
2. Moncini-Montermini 177
3. Frezza 173
4. Lopez 168
5. Ramos 166
5. Bontempelli-Gattuso 166
7. Roda 144
8. Giammaria 140
9. Babini 120
10. Ceccato-Barba 118

GTS

1. Bontempelli-Gattuso 116
2. Roda 103
3. Babini 83
4. Bizzarri 76
5. Rizzoli 72

Teams SGT

1. JMB Racing 102
2. Villorba Corse 79
3. Vittoria Competizioni 74
4. EdilCris Racing 74
5. Kessel Racing 51

Teams GTS

1. Kessel Racing 142
2. Autorlando Sport 103
3. AF Corse 89;
4. Villois Racing 48
5. Raceteam Deboeuf 31



Contatto ravvicinato tra Gené e Peter a Magny Cours



Gianluca Roda



A sinistra, la Ferrari di Frezza e Lopez

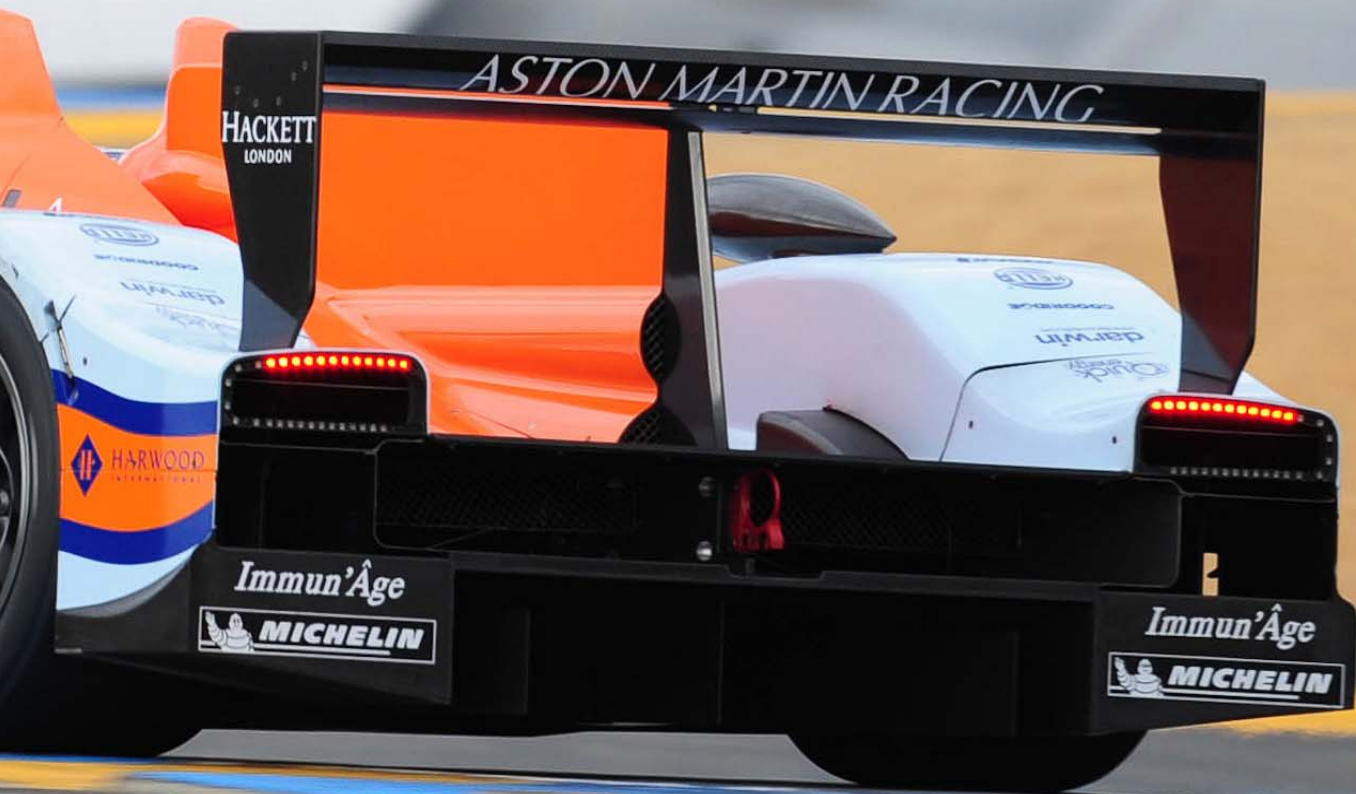
L'ASTON MARTIN ALLA LMP1



Doveva essere il prototipo della riscossa. Invece, ha costretto l'Aston Martin (leggi Prodrive) a salutare per un bel po' di anni le gare endurance nella classe regina, la LMP1. Il progetto AMR-One, senza tetto, dunque in controtendenza con gli ultimi canoni realizzativi di Audi, Peugeot e della Toyota che arriverà entro breve, ha dimostrato di non essere competitiva fin dai primi test dello scorso inverno. Saltata la gara di Spa, di allenamento per Le Mans, nella 24 ore francese la AMR-One ha evidenziato tutti i suoi problemi tecnici e da quel momento si è capito che la macchina non la si poteva certo correggere strada facendo. Occorreva costruire un altro prototipo. Ecco così, l'abbandono della AMR-One e il ripristino dalla cantina in cui era finita della Aston Martin su base Lola, col tetto, per le ultime prove del 2011. La gara cinese dell'ILMC del 13 novembre, ha segnato l'ultima apparizione del glorioso marchio nella categoria LMP1. Prodrive è rimasta parecchio scottata dalla AMR-One e per ora non ha ulteriori progetti in vista. Nel nuovo campionato World Endurance, l'Aston Martin sarà presente nella categoria GTE con il modello Vantage. Tutta un'altra cosa...



TIN DICE ADDIO



PRODOTTO

MERCEDES CLK 63 AMG BLACK SERIES

FUORI TUTTI I MUS

**Per chi non si accontenta al salone di Los Angeles
la CLK AMG si fa ancora più cattiva**



Marco Marelli

Parafanghi più larghi di 28 mm davanti e 42 mm dietro. Pneumatici 255/35 all'avantreno e 285/30 al retrotreno. Sotto al cofano V8 aspirato di 6.2 litri da 517 CV e 620 Nm di coppia massima. I 100 km/h con partenza da fermo si raggiungono in soli 4,2 secondi, grazie anche al cam-

bio a doppia frizione con sette marce. La velocità massima limitata elettronicamente a 300 km/h. Serie super speciale, sarà in vendita dall'inizio dell'anno a poco più di 115 mila euro e tra gli optional un pacchetto con raffreddamento differenziale e sistema acquisizione dati degni di una vettura da corsa. Così agghindata naturale sarà portarla più in pista che su strada.



SCOLI



PRODOTTO
AUDI A1 SPORTBACK

NON SOLO DUE PORTE IN PIÙ



Più funzionale ma non solo. Al debutto anche un nuovo motore con tecnologia strettamente derivata da quella impiegata sulla S8

Marco Marelli

Fra le novità tecniche ci sarà il propulsore 1.4 TFSI da 140 CV con la tecnologia "cylinder on demand" dell'ammiraglia sportiva S8. I prezzi partiranno dai 17.830 euro della motorizzazione 1.2 TFSI, in allestimento Attraction. In un secondo tempo anche un diesel 2.0 da 140 CV. La carrozzeria è un po' più alta, di qualche millimetro, per offrire più spazio ai passeggeri posteriori. Sono tante quindi le novità della A1 cinque porte, che arriverà sul mercato il prossimo anno. Quella sicuramente più interessante tecnicamente è la funzione che ferma due cilindri chiudendone le valvole, con le strategie di controllo motore calibrate per supervisionare il funzionamento del propulsore. L'obiettivo, infatti, è quello di impedire che vibrazioni residue dei pistoni trascinati vadano a scapito della silenziosità. Se si accelera con decisione, inoltre, il 1.4 TFSI torna immediatamente

alla modalità a quattro cilindri, per fornire il massimo delle proprie potenzialità con un scatto da 0 a 100 km/h in 8,1 secondi e una velocità di punta pari a 212 km/h. L'Audi A1 in questa nuova variante di carrozzeria Sportback introduce inoltre altre tecnologie ereditate dagli impianti tecnologici delle sorelle più grandi. In particolare, il sistema d'infotainment può collegarsi a internet sfruttando il navigatore MMI plus. Sulla A1 Sportback saranno disponibili anche i fari xeno plus con luci diurne a tecnologia LED, gruppi ottici posteriori anch'essi con tecnologia LED, controllo automatico degli abbaglianti, sensore luci e pioggia, tetto scorrevole panoramico, chiave comfort, impianto antifurto, sistema di ausilio al parcheggio e sistema di regolazione della velocità. Saranno inoltre disponibili il climatizzatore automatico comfort, vetri oscurati, sedili anteriori riscaldabili e un volante sportivo in pelle multifunzione, a richiesta anche con bilancieri per il cambio S tronic.



E CON QUEST



CIVIC STORY

Non è mai stata un'auto banale la Civic. La prima serie rispettava i valori dell'Agenzia della Protezione Ambientale americana, e con la terza del 1983 ha introdotto il concetto di «auto sviluppata intorno al cliente». Poi sono arrivate le sospensioni a doppi bracci oscillanti e i motori VTEC a fasatura variabile con motori di 1,6 litri che mostravano valori di coppia e potenza da 2 litri. La sesta generazione del 1995 ha fatto esordire il motore turbodiesel, mentre con la successiva del 2000 sono comparsi la variante ibrida IMA (benzina 1.3 più elettrico) e nuovi interni; infine, con l'ottava generazione, motori inediti e un look più dinamico



STA SIAMO A NOVE

**La saga Civic non conosce la parola fine.
Per Honda è il modello di punta
da ormai quarant'anni...**

Marco Marelli

Ha una storia lunga la Civic. E di grande successo. Basti ricordare che dalla prima generazione del 1972 a oggi, ne sono state costruite e vendute ben 20 milioni. Solo 4 milioni in meno della Golf. Sviluppata sempre sul concetto del perfezionamento la nona generazione che arriverà sul mercato a inizi 2012 deriva da quella nata nel 2006, ma con modifiche al design, alla meccanica e a molti altri dettagli. La Civic «numero nove» ha carrozzeria 2 volumi/5porte. Monta tre motori derivati dai precedenti e ottimizzati nel rendimento: 1.4 i-VTEC/100 Cv per 187 km/ora, 5,4 l/100 km e 129 g/km di Co₂; 1.8 i-VTEC/142 Cv per 215 km/ora, 5,8 l/100 km e 137 g/km di Co₂; turbodiesel 2.2 i-DTEC/150 Cv per 217 km/ora, 4,2 l/100 km e 110 g/km di Co₂. Per tutti i motori il cambio è un 6 marce (o automatico 5 rapporti per l'1.8). Tre sono gli allestimenti: Comfort e Sport per l'1.4; Sport ed Executive per gli altri. I prezzi (saranno ufficializzati al Motorshow) si annunciano vicini a quelli attuali, seppur con una dotazione superiore: sistema anticollisione

CMBS (avverte il pericolo di impatto e agisce sui freni), cruise-control adattativo ACC, controllo automatico degli abbaglianti, schermo multifunzione i-MID TFT, hill-holder, funzione ECO Assist (tipo Insight) che suggerisce lo stile di guida più ecologico. Più lunga, più larga e più bassa della precedente serie (4.285, 1.770, 1.472 mm) la Civic evidenzia uno stile dinamico e pulito, ispirato dal mondo dell'aviazione. L'interno si presenta con un taglio sportivo caratterizzato principalmente da sedili avvolgenti, volante piccolo a tre razze, plancia a due piani con strumentazione analogica circolare e parte superiore digitale.



I VINCITORI DELLE GA

FORMULA 1

27 marzo - Melbourne Sebastian Vettel
 10 aprile - Sepang Sebastian Vettel
 17 aprile - Shanghai Lewis Hamilton
 8 maggio - Istanbul Sebastian Vettel
 22 maggio - Barcellona Sebastian Vettel
 29 maggio - Montecarlo Sebastian Vettel
 12 giugno - Montreal Jenson Button
 26 giugno - Valencia Sebastian Vettel
 10 luglio - Silverstone Fernando Alonso
 24 luglio - Nurburgring Lewis Hamilton
 31 luglio - Budapest Jenson Button
 28 agosto - Spa Sebastian Vettel
 11 settembre - Monza Sebastian Vettel
 25 settembre - Singapore Sebastian Vettel
 9 ottobre - Suzuka Jenson Button
 16 ottobre - Yeongam Sebastian Vettel
 30 ottobre - Nuova Delhi Sebastian Vettel
 13 novembre - Abu Dhabi Lewis Hamilton
 27 novembre - San Paolo

MONDIALE RALLY

10-13 febbraio - Svezia Hirvonen-Lhetinen
 3-6 marzo - Messico Loeb-Elena
 24-27 marzo - Portogallo Ogier-Ingrassia
 13-16 aprile - Giordania Ogier-Ingrassia
 5-8 maggio - Italia Loeb-Elena
 26-29 maggio - Argentina Loeb-Elena
 16-19 giugno - Grecia Ogier-Ingrassia
 28-30 luglio - Finlandia Loeb-Elena
 18-21 agosto - Germania Ogier-Ingrassia
 8-11 settembre - Australia Hirvonen-Lhetinen
 29 settembre-2 ottobre - Francia Ogier-Ingrassia
 20-23 ottobre - Spagna Loeb-Elena
 10-13 novembre - Gran Bretagna Latvala-Anttila

IRC

18-22 gennaio - Monte Carlo Bouffier-Panseri
 14-16 aprile - Canarie Hanninen-Markkula
 13-15 maggio - Tour de Corse Neuville-Gilsoul
 2-4 giugno - Prime Yalta Hanninen-Markkula
 23-25 giugno - Ypres Loix-Miclotte
 14-16 luglio - Azzorre Hanninen-Markkula
 26-28 agosto - Barum Kopecky-Stary
 9-11 settembre - Mecsek Kopecky-Stary
 22-24 settembre - Sanremo Neuville-Gilsoul
 7-9 ottobre - Scozia Mikkelsen-Floene
 3-5 novembre - Cipro Mikkelsen-Floene

MOTO GP

20 marzo - Losail Casey Stoner
 3 aprile - Jerez Jorge Lorenzo
 1 maggio - Estoril Dani Pedrosa
 15 maggio - Le Mans Casey Stoner
 5 giugno - Barcellona Casey Stoner
 12 giugno - Silverstone Casey Stoner
 25 giugno - Assen Ben Spies
 3 luglio - Mugello Jorge Lorenzo
 17 luglio - Sachsenring Dani Pedrosa
 24 luglio - Laguna Seca Casey Stoner
 14 agosto - Brno Casey Stoner
 28 agosto - Indianapolis Casey Stoner
 4 settembre - Misano Jorge Lorenzo
 18 settembre - Alcaniz Casey Stoner
 2 ottobre - Motegi Dani Pedrosa
 16 ottobre - Phillip Island Casey Stoner
 23 ottobre - Sepang n.d.
 6 novembre - Valencia Casey Stoner

GP2

8 maggio - Istanbul Grosjean / Coletti
 22 maggio - Barcellona Pic / Leimer
 29 maggio - Montecarlo Valsecchi / Pic
 26 giugno - Valencia Grosjean / Gutierrez
 10 luglio - Silverstone Bianchi / Grosjean
 24 luglio - Nurburgring Filippi / Grosjean
 31 luglio - Budapest Grosjean / Coletti
 28 agosto - Spa Vietoris / Filippi
 11 settembre - Monza Filippi / Vietoris

GP2 ASIA

12 febbraio - Abu Dhabi Bianchi / Coletti
 27 marzo - Imola Grosjean / Clos

F.NIPPON

15 maggio - Suzuka Andre Lotterer
 5 giugno - Autopolis Kazuki Nakajima
 17 luglio - Fuji Andre Lotterer
 7 agosto - Motegi Joao Paulo De Oliveira
 4 settembre - Suzuka n.d.
 25 settembre - Sugo Andre Lotterer
 6 novembre - Motegi Lotterer / Lotterer
 14 novembre - Fuji Joao Paulo De Oliveira

INDYCAR

27 marzo - St Petersburg Dario Franchitti
 10 aprile - Birmingham Will Power
 17 aprile - Long Beach Mike Conway
 1 maggio - San Paolo Will Power
 29 maggio - Indianapolis Dan Wheldon
 11 giugno - Fort Worth Franchitti / Power
 19 giugno - West Allis Dario Franchitti
 25 giugno - Newton Marco Andretti
 10 luglio - Toronto Dario Franchitti
 24 luglio - Edmonton Will Power
 7 agosto - Lexington Scott Dixon
 14 agosto - Loudon Ryan Hunter-Reay
 28 agosto - Sonoma Will Power
 4 settembre - Baltimora Will Power
 18 settembre - Motegi Scott Dixon
 2 ottobre - Sparta Ed Carpenter
 16 ottobre - Las Vegas n.d.

SUPERLEAGUE

5 giugno - Assen Burman / Tappy / Dolby
 17 luglio - Zolder Dolby / Martin / Vervisch

AUTO GP

15 maggio - Monza Venturini / Onidi
 5 giugno - Budapest Cecon / Afanasiev
 19 giugno - Brno Filippi / Buttarelli
 17 luglio - Donington Lancaster / Buttarelli
 31 luglio - Oschersleben Afanasiev / Venturini
 4 settembre - Valencia Afanasiev / Haryanto
 2 ottobre - Mugello Tambay / Carroll

FORMULA RENAULT 3.5

17 aprile - Alcaniz Rossi / Korjus
 1 maggio - Spa Wickens / Vergne
 15 maggio - Monza Korjus / Ricciardo
 29 maggio - Montecarlo Ricciardo
 19 giugno - Nurburgring Wickens / Korjus
 3 luglio - Budapest Vergne / Vergne
 21 agosto - Silverstone Wickens / Wickens
 18 settembre - Le Castellet Vergne / Rossi
 9 ottobre - Barcellona Wickens / Costa

ARE 2011

GP3

8 maggio - Istanbul Zanella / Zanella
22 maggio - Barcellona Melker / Sims
26 giugno - Valencia Quaife Hobbs / Calado
10 luglio - Silverstone Muller / Williamson
24 luglio - Nurburgring Haryanto / Bottas
31 luglio - Budapest Bottas / Haryanto
28 agosto - Spa Bottas / Stanaway
11 settembre - Monza Bottas / Da Costa

F.2

17 aprile - Silverstone Bortolotti / Monras
15 maggio - Magny Cours Zanella / Zanella
26 giugno - Spa Bratt / Bortolotti
3 luglio - Nurburgring Bortolotti / Bortolotti
24 luglio - Brands Hatch Clarke / Pineiro
28 agosto - Zeltweg Pineiro / Pineiro
2 ottobre - Monza Marinescu / Bortolotti
30 ottobre - Barcellona Bortolotti / Bortolotti

TROFEO INTERNAZIONALE F.3

22 maggio - Pau Marco Wittmann
14 agosto - Zandvoort Felix Rosenqvist
20 novembre - Macao Daniel Juncadella
27 novembre - Yeongam

F.3 EURO SERIES

3 aprile - Le Castellet Melker / Merhi / Juncadella
1 maggio - Hockenheim Merhi / Juncadella / Merhi
15 maggio - Zandvoort Melker / Sato / Wittman
5 giugno - Zeltweg Merhi / Merhi / Juncadella
3 luglio - Norisring Melker / Wittman / Wittman
7 agosto - Nurburgring Merhi / Merhi / Juncadella
11 settembre - Silverstone Merhi / Sorensen / Wittman
2 ottobre - Valencia Melker / Wittman / Merhi
23 ottobre - Hockenheim Merhi / Rosenqvist / Merhi

F.3 ITALIA

15 maggio - Franciacorta Mancinelli / Maisano
5 giugno - Misano Liberati / Marciello
17 luglio - Imola Liberati / Giovesi
7 agosto - Spa Lewis / Campana
4 settembre - Adria Marciello / Jousse
18 settembre - Vallelunga Campana / Maisano
2 ottobre - Mugello Lewis / Giovesi
16 ottobre - Monza Lewis / Guerin

BRITISH F.3

16 aprile - Monza Nasr / Svendsen-Cook / Nasr
25 aprile - Oulton Park Foresti / Christodoulou / Nasr
15 maggio - Snetterton Magnussen / Foresti / Magnussen
19 giugno - Brands Hatch Foresti / Tinknell / Nasr
3 luglio - Nurburgring Magnussen / Harvey / Nasr
17 luglio - Le Castellet Nasr / Buller / Nasr
30 luglio - Spa Merhi / Magnussen / Merhi
4 settembre - Rockingham Fantin / Pye / Magnussen
25 settembre - Donington Svendsen-Cook / Bottas / Magnussen
9 ottobre - Silverstone Magnussen / Sims / Huertas

FORMEL 3

24 aprile - Oschersleben Stanaway / Stanaway
7 maggio - Spa Bachler / Stanaway
15 maggio - Sachsenring Stanaway / Bachler
5 giugno - Assen Stanaway / Stanaway
12 giugno - Zolder Stanaway / Blomqvist
14 agosto - Zeltweg Stanaway / Stanaway
4 settembre - Lausitzring Sorensen / Stanaway
18 settembre - Assen Bachler / Stanaway
2 ottobre - Hockenheim Stanaway / Stanaway

EUROPEAN F.3 OPEN

17 aprile - Valencia Jokinen / Fernandez
15 maggio - Magny Cours Correa / Jokinen
26 giugno - Spa Gamberini / Fontana
24 luglio - Brands Hatch Ilyas / Correa
18 settembre - Portimao Fumanelli / Cunha
2 ottobre - Monza Fumanelli / Fontana
16 ottobre - Jerez Fumanelli / Jammal
30 ottobre - Barcellona Amberg / Fumanelli

JAPAN F.3

15 maggio - Suzuka Yasuda / Yamauchi
12 giugno - Fuji Sekiguchi / Yasuda
17 luglio - Fuji Sekiguchi / Yasuda
7 agosto - Motegi Sekiguchi / Sekiguchi
28 agosto - Okayama Yasuda / Yamauchi
25 settembre - Sugo Yamauchi / Sekiguchi / Sekiguchi

EUROCUP F.RENAULT

17 aprile - Alcaniz Sainz / Stevens
1 maggio - Spa Sainz / Kvyat
19 giugno - Nurburgring Frijns / Kvyat
3 luglio - Budapest Frijns / Hansen
21 agosto - Silverstone Frijns / Frijns
18 settembre - Le Castellet Chatin / Frijns
9 ottobre - Barcellona Tarancon / Riberas

F.RENAULT ALPS

27 marzo - Monza Gibbin / Zimmer
8 maggio - Imola McKee / McKee
22 maggio - Pau Tarancon / Tarancon
12 giugno - Zeltweg McKee / Hansen
3 luglio - Budapest Tarancon / Chatin
18 settembre - Le Castellet Chatin / Chatin
2 ottobre - Spa Riberas / Riberas

F.RENAULT NEC

10 aprile - Hockenheim Kvyat / Sainz / Sainz
1 maggio - Spa Sainz / Kvyat
14 maggio - Nurburgring Sainz / Sainz
5 giugno - Assen Sainz / Frijns / Wiman
31 luglio - Oschersleben Ellinas / Sainz
14 agosto - Zandvoort Sainz / Sainz
28 agosto - Most Kvyat / Sainz
25 settembre - Monza Kvyat / Kvyat / Kvyat

F.ABARTH EUROPEAN SERIES

8 maggio - Valencia Niederhauser / Sirotkin
5 giugno - Misano Barrabeig / Visoiu
7 agosto - Spa Sirotkin / Niederhauser
28 agosto - Zeltweg Sirotkin / Niederhauser
2 ottobre - Mugello Sirotkin / Niederhauser
16 ottobre - Monza Sirotkin / Niederhauser
30 ottobre - Barcellona Sirotkin / Visoiu

F.ACI-CSAI ABARTH

17 aprile - Vallelunga Niederhauser / Heche
22 maggio - Varano Niederhauser / Complesse
5 giugno - Misano Barrabeig / Visoiu
17 luglio - Imola Niederhauser / Heche
7 agosto - Spa Sirotkin / Niederhauser
2 ottobre - Mugello Niederhauser / Complesse
16 ottobre - Monza Sirotkin / Niederhauser

CHALLENGE F.RENAULT ITALIA

27 marzo - Monza Mancinelli / Boffo
8 maggio - Imola Ciccaglioni / Mancinelli
28 maggio - Mugello Mancinelli / Mambretti
12 giugno - Zeltweg Boffo / N. De Val
24 luglio - Misano Mancinelli / Boffo
25 settembre - Varano Mancinelli / S. De Val

2000 LIGHT

20 marzo - Imola Calamia / Von Grunigen
10 aprile - Franciacorta Frisone / Frisone
1 maggio - Imola Pellitteri / Pellitteri
22 maggio - Varano Pellitteri / Viero
2 luglio - Imola Pellitteri / Pellitteri
4 settembre - Adria Pellitteri / Curatolo
2 ottobre - Monza Spiga / Coppi

3000 LIGHT

10 aprile - Franciacorta Marco Betti
 1 maggio - Magione Marco Betti
 10 luglio - Adria
 31 luglio - Pergusa
 4 settembre - Adria

24 ORE DI LE MANS

12 giugno Treluyer-Lotterer-Fassler

LE MANS SERIES

3 Aprile - Le Castellet Collard-Tinseau-Jousse
 8 maggio - Spa Collard-Tinseau-Jousse
 3 luglio - Imola Belicchi-Boullion
 11 settembre - Silverstone Belicchi-Boullion
 25 settembre - Estoril Collard-Tinseau-Jousse

ILMC

19 marzo - 12 Ore di Sebring Panis-Lapierre-Duval
 8 maggio - 6 Ore di Spa Gené-Wurz-Davidson
 11 giugno - 24 Ore di Le Mans Treluyer-Lotterer-Fassler
 3 luglio - 6 Ore di Imola Bourdais-Davidson
 11 settembre - 6 Ore di Silverstone Bourdais-Pagenaud
 1 ottobre - Petit Le Mans Montagny-Sarrazin-Wurz
 12 novembre - Cina Bourdais-Davidson

FIA GT1

26 marzo - Abu Dhabi Piccione-Dusseldorp
 10 aprile - Zolder Winkelhock-Basseng
 8 maggio - Portimao Luhr-Krumm
 15 maggio - Sachsenring Hohenadel-Piccini
 5 giugno - Silverstone Luhr-Krumm
 3 luglio - Navarra Pastorelli-Schwager
 17 luglio - Le Castellet Luhr-Krumm / Luhr-Krumm
 4 settembre - Ordos Martin-Makowiecki
 11 settembre - Pechino Turner-Mucke
 6 novembre - San Luis Pastorelli-Buurman

ENDURANCE SERIES

17 aprile - Monza Ruberti-Roda-Giammaria
 22 maggio - Navarra Bartels-Kechele-Verdonk
 31 luglio - Spa Ekstrom-Franchi-Scheider
 27 agosto - Magny Cours Ekstrom-Franchi-Scheider
 9 ottobre - Silverstone Leinders-Palttala-Martin

GT OPEN

1 maggio - Imola Frezza-Lopez / Ceccato-Barba
 15 maggio - Magny Cours Montermini-Moncini / Frezza-Lopez
 26 giugno - Spa Montermini-Moncini / Frezza-Lopez
 24 luglio - Brands Hatch Palttala-Martin-Leinders
 28 agosto - Zeltweg Ceccato-Barba / Gattuso-Bontempelli
 18 settembre - Portimao Giammaria-Ramos / Ayari-Camathias
 2 ottobre - Monza Peter-Broniszewski / Montermini-Moncini
 30 ottobre - Barcellona Ayari-Camathias / Pier Guidi-Lopez

SUPER GT JAP

1 maggio - Fuji Motoyama-Treluyer
 22 maggio - Okayama Matsuda-Oliveira
 19 giugno - Sepang Kogure-Duval
 31 luglio - Sugo Quintarelli-Yanagida
 21 agosto - Suzuka Kogure-Duval
 11 settembre - Fuji Tachikawa-Hirate
 2 ottobre - Autopolis Motoyama-Treluyer
 16 ottobre - Motegi Motoyama-Treluyer
 13 novembre - Fuji Quintarelli / Izawa

DTM

1 maggio - Hockenheim Bruno Spengler
 15 maggio - Zandvoort Mike Rockenfeller
 5 giugno - Zeltweg Martin Tomczyk
 19 giugno - Lausitzring Martin Tomczyk
 3 luglio - Norisring Bruno Spengler
 7 agosto - Nurburgring Mattias Ekstrom
 4 settembre - Brands Hatch Martin Tomczyk
 18 settembre - Oscherleben Mattias Ekstrom
 2 ottobre - Valencia Mattias Ekstrom
 23 ottobre - Hockenheim Jamie Green

WTCC

20 marzo - Curitiba Huff / Menu
 24 aprile - Zolder Huff / Tarquini
 15 maggio - Monza Huff / Huff
 5 giugno - Budapest Menu / Muller
 19 giugno - Brno Huff / Muller
 3 luglio - Porto Menu / Huff
 17 luglio - Donington Muller / Muller
 31 luglio - Oscherleben Muller / Engstler
 4 settembre - Valencia Muller / Muller
 23 ottobre - Suzuka Menu / Coronel
 6 novembre - Cina Menu / Muller
 20 novembre - Macao Huff / Huff

GRAND AM

29 gennaio - 24 Ore di Daytona Hand-Pruett-Rahal-Rojas
 5 marzo - Homestead Pruett-Rojas
 9 aprile - Birmingham Pruett-Rojas
 14 maggio - Virginia Barbosa/Borcheller/France
 30 maggio - Lime Rock Angelelli / Taylor
 4 giugno - Watkins Glen Angelelli / Taylor
 25 giugno - Road America Pruett-Rojas
 9 luglio - Laguna Seca Fogarty-Gurney
 24 luglio - Milville Pruett-Rojas
 13 agosto - Watkins Glen Angelelli / Taylor
 20 agosto - Montreal Fogarty-Gurney
 17 settembre - Mid-Ohio Dalziel-Potolichio

ALMS

16 marzo - Sebring Lapierre-Panis-Duval
 16 aprile - Long Beach Graf/Luhr
 9 luglio - Lakeville Dyson-Smith
 24 luglio - Mosport Graf/Luhr
 6 agosto - Lexington Graf/Luhr
 21 agosto - Elkhart Lake Graf/Luhr
 4 settembre - Baltimora Al Masaood-Kane
 17 settembre - Laguna Seca Fernandez-Primat-Mucke

NASCAR

20 febbraio - Daytona Trevor Bayne
 27 febbraio - Phoenix Jeff Gordon
 6 marzo - Las Vegas Carl Edwards
 20 MARZO - BRISTOL Kyle Busch
 27 marzo - Fontana Kevin Harvick
 3 aprile - Martinsville Kevin Harvick
 9 aprile - Fort Worth Matt Kenseth
 17 aprile - Talladega Jimmie Johnson
 30 aprile - Richmond Kyle Busch
 7 maggio - Darlington Regan Smith
 15 maggio - Dover Matt Kenseth
 29 maggio - Charlotte Kevin Harvick
 5 giugno - Kansas Brad Keselowski
 12 giugno - Pocono Jeff Gordon
 19 giugno - Sonoma Denny Hamlin
 26 giugno - Sonoma Kurt Busch
 2 luglio - Daytona David Ragan
 9 luglio - Kentucky Kyle Busch
 17 luglio - Loudon Ryan Newman
 31 luglio - Indianapolis Paul Menard
 7 agosto - Pocono Brad Keselowski
 14 agosto - Watkins Glen Marcos Ambrose
 21 agosto - Michigan Kyle Busch
 27 agosto - Bristol Brad Keselowski
 4 settembre - Atlanta Jeff Gordon
 10 settembre - Richmond Kevin Harvick
 18 settembre - Chicago Tony Stewart
 25 settembre - Loudon Tony Stewart
 2 ottobre - Dover Kurt Busch
 9 ottobre - Kansas Jimmie Johnson
 15 ottobre - Charlotte Matt Kenseth
 23 ottobre - Talladega Clint Bowyer
 30 ottobre - Martinsville Tony Stewart
 6 novembre - Fort Worth Tony Stewart
 13 novembre - Phoenix Kasey Kahne
 20 novembre - Miami Tony Stewart

SUPERSTARS

10 aprile - Monza Pigoli / Cerruti
 8 maggio - Valencia Bertolini / Palma
 22 maggio - Portimao Biagi / Biagi
 5 giugno - Misano Ferrara / Pigoli
 19 giugno - Donington Bertolini / Bertolini
 10 luglio - Misano Cerqui / Rangoni
 7 agosto - Spa Bertolini / Bertolini
 25 settembre - Mugello Cerqui / Cerqui
 9 ottobre - Vallelunga Bertolini / Bertolini

GT SPRINT SUPERSTARS

10 aprile - Monza Mugelli / Palma
 22 maggio - Portimao Cirò / Barri
 10 luglio - Misano Cressoni / Cirò
 7 agosto - Spa Cadei / Cressoni
 25 settembre - Mugello Cressoni / Cressoni
 9 ottobre - Vallelunga Cirò / Solieri

GT ITALIA

- 17 aprile - Vallelunga Bonanomi-Sonvico / Bonanomi-Sonvico
5 giugno - Misano Cordoni-Ruberti / Livio-Piccini
19 giugno - Magione Cordoni-Ruberti / Bonanomi-Sonvico
17 luglio - Imola Di Benedetto-Merendino / Capello-Cicognani
31 luglio - Mugello Di Benedetto-Merendino / Bonanomi-Sonvico
18 settembre - Vallelunga Di Benedetto-Merendino / Geri-Cioci
2 ottobre - Mugello Fornaroli-Mastronard / Kruglyk-Basov
16 ottobre - Monza Amos-Kox / Kox-Amos

FERRARI CHALLENGE

- 10 aprile - Monza Gai / Gai
11 giugno - Le Mans Philip Baron
10 luglio - Misano Bontempelli / Malucelli
4 settembre - Zeltweg Gai / Bontempelli
25 settembre - Mugello Malucelli / Malucelli
9 ottobre - Vallelunga Malucelli / Malucelli

TROFEO MASERATI

- 1 maggio - Imola Baldi / Baldi
15 maggio - Monza Shirrazzuoli / Gai
5 giugno - Hungaroring Kiss / Kiss
26 giugno - Spa Catsburg / Shirrazzuoli
17 luglio - Donington Shirrazzuoli / Ardagna
4 settembre - Valencia Piancastelli / Baldi
18 settembre - Vallelunga Pier Guidi / Pier Guidi
2 ottobre - Mugello Pier Guidi / Bertolini

TROFEO LAMBORGHINI

- 17 aprile - Monza Amos / Amos / Leimer
5 giugno - Silverstone Amos / Babini-Zucchi / Babini-Zucchi
17 luglio - Le Castellet Babini-Zucchi / Sladicka/Tweraser / Sladicka/Tweraser
31 luglio - Spa Babini-Zucchi / Janiš-Knoll / Janiš-Knoll
2 ottobre - Hockenheim Babini-Zucchi / Babini-Zucchi / Leimer
30 ottobre - Barcellona Delhez/Enjalbert / Leimer / Sladicka/Tweraser

EUROMEGANE TROPHY

- 17 aprile - Alcaniz Comini / Comini
1 maggio - Spa Comini / Comini
19 giugno - Nurburgring Comini / Comini
3 luglio - Budapest Nalio / Comini
21 agosto - Silverstone Comini / Comini
18 settembre - Le Castellet Schothorst / Comini
9 ottobre - Barcellona Comini / Nalio

EUROCUP CLIO

- 1 maggio - Spa Milan / Milan
19 giugno - Nurburgring Milan / Verschuur
18 settembre - Le Castellet Pedalà / Milan
9 ottobre - Barcellona Milan / Duenas

CLIO CUP ITALIA

- 27 marzo - Monza Nogues / Marchetti
8 maggio - Imola Nogues / Nogues
29 maggio - Mugello Rinaldi / Nogues
12 giugno - Zeltweg Nogues / Marchetti
24 luglio - Misano Nogues / Zanini
25 settembre - Varano Nogues / Nogues

ENDURANCE CHAMPIONS CUP

- 27 marzo - 4 Ore di Monza Perazzini-Cioci
15 maggio - 500 Miglia di Imola Invernizzi-Venturi-Maino
23 luglio - 6 Ore di Misano Perazzini-Cioci-Casè
20 novembre - 6 Ore di Vallelunga

TURISMO SERIE

- 17 aprile - Adria Toby / Toby
15 maggio - Imola Tramontozzi
12 giugno - Zeltweg Piatasi / Tramontozzi
3 luglio - Magione Iatsiuk-Zhuarviev / Nember
24 luglio - Misano Ferri / Menapace-Caramaschi
25 settembre - Varano Tramontozzi / Nember
23 ottobre - Vallelunga Menapace-Caramaschi / Ceccato

COPPA ITALIA

- 17 aprile - Adria Mengozzi / Romano
8 maggio - Imola Bianco / Pasquinelli
29 maggio - Mugello Necchi / Piatasi
12 giugno - Zeltweg Necchi / Finco
3 luglio - Magione Necchi / Finco
24 luglio - Misano Bianco / Cappello
25 settembre - Varano Mengozzi / Cacciari
23 ottobre - Vallelunga Romani / Cappello

CITE

- 17 aprile - Vallelunga Necchi / Bacci
15 maggio - Franciacorta Necchi / Necchi
5 giugno - Misano Meloni / Necchi
19 giugno - Magione Rangoni-Mulacchiè / Rangoni-Mulacchiè
17 luglio - Imola Bacci / Bacci
31 luglio - Mugello Rangoni-Mulacchiè / Rangoni-Mulacchiè
4 settembre - Adria Rangoni-Mulacchiè / Rangoni-Mulacchiè
2 ottobre - Monza Necchi / Meloni

PORSCHE CARRERA CUP

- 1 maggio - Imola
15 maggio - Franciacorta
5 giugno - Misano
26 giugno - Nurburgring
31 luglio - Mugello
18 settembre - Vallelunga
16 ottobre - Monza

PORSCHE TARGA TRICOLORE

- 3 aprile - Imola
8 maggio - Misano
22 maggio - Zeltweg
3 luglio - Monza
11 settembre - Mugello
9 ottobre - Adria
30 ottobre - Vallelunga

ITALIANO RALLY

- 24-27 marzo - Ciocco Andreucci-Andreussi
17 aprile - 1000 Miglia Andreucci-Andreussi
8 maggio - Costa Smeralda Andreucci-Andreussi
5 giugno - Targa Florio Andreucci-Andreussi
19 giugno - Salento Andreucci-Andreussi
14-16 luglio - San Crispino Andreucci-Andreussi
4 settembre - Alpi Orientali Rossetti-Chiarocci
18 settembre - S. M. di Castrozza Andreucci-Andreussi

TROFEO RALLY ASFALTO

- 1 maggio - Aosta Pedersoli-Romano
29 maggio - Marca Re-Bariani
12 giugno - Lanterna Re-Bariani
26 giugno - Appennino Reggiano Michelini-Perna
28 agosto - Proserpina Pedersoli-Romano
25 settembre - Sanremo Pedersoli-Romano
23 ottobre - Como Virag-Pozzi

TROFEO RALLY TERRA

- 3 aprile - Adriatico Navarra-Fedeli
8 maggio - Costa Smeralda Trentin / De Marco
3 luglio - San Marino Mikkelsen-Floene
17 luglio - San Crispino Aghini-Cerrai
2 ottobre - Azzano Mikkelsen-Floene
30 ottobre - Conca d'Oro Arminen-Nikkola

31 luglio

F.1 a Budapest
GP2 a Budapest
GP3 a Budapest
Mondiale Rally in Finlandia
WTCC a Oschersleben
Auto GP a Oschersleben
F.3 internazionale a Spa
British F.3 a Spa
Endurance Series a Spa
Nascar a Indianapolis
Super Gt Jap a Sugo
GT Italia al Mugello
CITE al Mugello
Porsche Carrera Cup al Mugello
3000 Light a Pergusa

7 agosto

Indycar a Lexington
ALMS a Lexington
Nascar a Pocono
F.Nippon a Motegi
Japan F.3 a Motegi
F.3 Euro Series al Nurburgring
DTM al Nurburgring
F.3 Italia a Spa
F.Abarth European Series a Spa
F.ACI-CSAI Abarth a Spa
Superstars a Spa
GT Sprint Superstars a Spa

14 agosto

Indycar a Loudon
F.3 internazionale a Zandvoort
Formel 3 Zeltweg
Adac Masters a Zeltweg
Grand Am a Watkins Glen
Nascar a Watkins Glen
MotoGP a Brno

21 agosto

Mondiale Rally in Germania
World Series Renault a Silverstone
Eurocup F.Renault a Silverstone
Eurocup Megane a Silverstone
Grand Am a Montreal
ALMS a Elkhart Lake
Nascar a Michigan
Super Gt Jap a Suzuka

28 agosto

F.1 a Spa
GP2 a Spa
GP3 a Spa
F.2 a Zeltweg
F.Abarth European Series a Zeltweg
Indycar a Sonoma
Japan F.3 a Okayama
Nascar a Bristol
GT Open a Zeltweg
IRC a Barum
Trofeo Rally Asfalto Proserpina
MotoGP a Indianapolis

4 settembre

Indycar a Baltimora
Nascar ad Atlanta
GT1 a Ordos
DTM a Brands Hatch
WTCC a Valencia
ALMS a Baltimora
Auto GP a Valencia
Trofeo Maserati a Valencia
F.3 Italia ad Adria
CITE ad Adria
2000 Light ad Adria
3000 Light ad Adria
British F.3 a Rockingham
Formel 3 al Lausitzring
F.Nippon a Suzuka
Adac Masters al Lausitzring
Ferrari Challenge a Zeltweg
Italiano Rally Alpi Orientali
MotoGP a Misano

11 settembre

F.1 a Monza
GP2 a Monza
GP3 a Monza
Mondiale Rally in Australia
IRC a Mecsek
F.3 Euro Series a Silverstone
Le Mans Series a Silverstone
British F.3 al Nurburgring
F.Abarth European Series a Hockenheim
Superstars a Hockenheim
GT Sprint Superstars a Hockenheim
Super Gt Jap al Fuji
Targa Tricolore Porsche al Mugello
Nascar a Richmond

18 settembre

Indycar a Motegi
World Series Renault a Le Castellet
Eurocup F.Renault a Le Castellet
F.Renault ALPS a Le Castellet
Eurocup Megane a Le Castellet
Eurocup Clio a Le Castellet
DTM a Oschersleben
F.3 Italia a Vallelunga
GT Italia a Vallelunga
Porsche Carrera Cup a Vallelunga
Trofeo Maserati a Vallelunga
GT Open a Portimao
European F3 Open a Portimao
Formel 3 ad Assen
Adac Masters ad Assen
Grand Am a Lexington
ALMS a Laguna Seca
Nascar a Chicago
Italiano Rally San Martino di Castrozza
MotoGP ad Alcaniz

25 settembre

F.1 a Singapore
Superleague in Cina
F.Nippon a Sugo
Japan F.3 a Sugo
British F.3 a Donington
Le Mans Series a Estoril
Superstars al Mugello
GT Sprint Superstars al Mugello
Ferrari Challenge al Mugello
Challenge F.Renault Italia a Varano
Clio Cup a Varano
Turismo Serie a Varano
Coppa Italia a Varano
Nascar a Loudon
IRC a Sanremo
Trofeo Rally Asfalto Sanremo

2 ottobre

Mondiale Rally in Francia
Indycar a Sparta
AutoGp al Mugello
F.3 Italia al Mugello
F.Abarth European Series al Mugello
F.ACI-CSAI Abarth al Mugello
F.Renault ALPS a Spa
GT Italia al Mugello
Trofeo Maserati al Mugello
F.2 a Monza
GT Open a Monza
European F3 Open a Monza
2000 Light a Monza
CITE a Monza
F.3 Euro Series a Valencia
DTM a Valencia
Formel 3 a Hockenheim
Adac Masters a Hockenheim
Endurance Series a Hockenheim
ALMS a Braselton
Nascar a Dover
Super Gt Jap a Autopolis
Trofeo Rally Terra ad Azzano

9 ottobre

F.1 a Suzuka
World Series Renault a Barcellona
Eurocup F.Renault a Barcellona
Eurocup Megane a Barcellona
Eurocup Clio a Barcellona
British F.3 a Silverstone
Superstars a Vallelunga
GT Sprint Superstars a Vallelunga
Ferrari Challenge a Vallelunga
Targa Tricolore Porsche ad Adria
IRC in Scozia
Nascar a Kansas

16 ottobre

F.1 a Yeongam
Indycar a Las Vegas
Superleague in Brasile
F.3 Italia a Monza
F.Abarth European Series a Monza
F.ACI-CSAI Abarth a Monza
GT Italia a Monza
Porsche Carrera Cup a Monza
European F3 Open a Jerez
Super Gt Jap a Motegi
Nascar a Charlotte
MotoGP a Phillip Island

23 ottobre

Mondiale Rally in Spagna
F.3 Euro Series a Hockenheim
DTM a Hockenheim
GT1 a Curitiba
WTCC a Suzuka
Nascar a Talladega
Turismo Serie a Vallelunga
Coppa Italia a Vallelunga
Trofeo Rally Asfalto Como
MotoGP a Sepang

30 ottobre

F.1 a New Delhi
F.2 a Barcellona
European F3 Open a Barcellona
GT Open a Barcellona
Endurance Series a Barcellona
Nascar a Martinsville
Targa Tricolore Porsche a Vallelunga
Trofeo Rally Terra Conca d'Oro

6 novembre

F.Nippon a Motegi
GT1 a San Luis
WTCC a Guangdong
IRC a Cipro
Nascar a Fort Worth
MotoGP a Valencia

13 novembre

F.1 ad Abu Dhabi
GP2 ad Abu Dhabi
Mondiale Rally in Gran Bretagna
F.Nippon al Fuji
Super Gt Jap al Fuji
Nascar a Phoenix

20 novembre

WTCC a Macao
F.3 internazionale a Macao
Nascar a Miami
Endurance Cup a Vallelunga

27 novembre

F.1 a San Paolo
F.3 internazionale a Yeongam

2008 2009 2010 2011

LI ABBIAMO MESSI TUTTI IN FILA.



207 S2000 VINCE IL CAMPIONATO ITALIANO RALLY PER IL 4° ANNO CONSECUTIVO.
207, UNA SCELTA VINCENTE ANCHE SULLA STRADA.



sparco

FIAMM



GEN-ART

EVO Gasse
FONDIMETAL

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL



Peugeot 207 si è aggiudicata per la quarta volta di seguito il Campionato Italiano Rally, con due tappe di anticipo. Un risultato a conferma dell'eccellenza nella tecnologia e nelle prestazioni di Peugeot 207. Quell'eccellenza che vince ogni giorno sulle strade e che l'ha fatta entrare nella leggenda e nel cuore di ciascun proprietario. Un grazie sentito a Paolo Andreucci, Anna Andreucci, al team di tecnici, agli sponsor e a tutti i nostri tifosi.



PEUGEOT
MOTION & EMOTION