



VOGLIA DI VINCERE - Francesco Iorio corre dal 1997

Sei domande a un campione. Il pilota orobico: «Vorrei un 2010 senza incidenti»

L'anno splendido di Iorio il nostro mago della pioggia



Francesco Iorio esordisce in Formula Ford dopo avere frequentato il corso di Henry Morrogh, notissimo ex pilota istruttore irlandese dal 1967 scopritore di talenti ed avere riportato lusinghiere valutazioni. Siamo nel 1997 e con la monoposto Van Diemen 1600 ottiene i primi podi della carriera, insieme al titolo di campione Italiano under 22 nel trofeo Opel Corsa. Nel 1998 e 1999 prosegue nei due campionati a ruote scoperte Formula Ford conseguendo il terzo posto finale con la Van Diemen 1800. Il tempo è maturo per un passo avanti. Con l'Alfa Romeo GTV Cup vince a Monza ottenendo anche Pole, Giro più veloce e il titolo di Supercampione nella finalissima del Motorshow. Consolida l'esperienza a ruote coperte nel 2000 con l'Alfa Romeo qualificandosi terzo al Challenge Alfa con la 146 e rimanendo in Alfa vince il Challenge 2001 con la 156 del team Motortech. Il 2002 è l'anno della vittoria nel Campionato Italiano ACI Csa con la Rover cui segue il secondo campionato Asso-

luto Velocità Turismo in cui ottiene la vittoria la vittoria con BMW 320 nel 2003. Fa parte dell'equipaggio vincitore dell'Endurance Tourism Car Series 2004 con BMW 320 M3 del W&D Team. Il 2005 e 2006 sono gli anni buoni per il Campionato Fun Cup in cui ottiene vittorie e piazzamenti a podio. Approda alla Renault con RS CUP nel 2007, trofeo monomarca in cui si misurano oltre 30 Clio identiche in manches combattutissime e si qualifica terzo. Vince nel 2008 il Trofeo esordienti con New Clio Cup del Monolite Racing e, nel 2009, corre ben 23 gare in due campionati: Trofeo Renault Clio e Trofeo Abarth 500 con una vittoria, cinque secondi posti, quattro terzi posti e il terzo posto finale nel Trofeo per le piccole torinesi con una media punti altissima avendo "saltato" le prime tre gare. Nel 2010 correrà senz'altro l'Europeo Abarth cui si aggiungeranno on demand gare Endurance dove la sua esperienza sia utile ad un equipaggio già partecipante all'intero campionato.

1. Un 2009 in Renault Clio Cup e nel Trofeo Abarth 500 con 23 gare, cui si è aggiunto il Motor Show di Bologna. Come mai un anno così ricco? «A metà campionato Renault ero terzo a pari merito e il team Trico Motor Sport mi ha chiamato per aiutarli nello sviluppo della Fiat 500 Abarth e per dare loro un supporto pistaiole ad un'esperienza sempre al vertice nei rallies. Ho iniziato con tre gare di ritardo, mancando a due appuntamenti concomitanti al Trofeo Renault e mi sono qualificato terzo assoluto... partendo dal fondo. Una soddisfazione enorme che nel 2010 mi apre l'esperienza alla serie italiana ed europea delle piccole torinesi. La mia Clio l'ho ripresa in mano nel diluvio del Motor Show. Io e Balestrero abbiamo eliminato tutti i concorrenti, poi ci siamo ritrovati insieme nella finalissima: buio pesto, fari accesi, vetri appannati e pozzanghere alte 5 cm. Mi ha battuto per 21 centesimi di secondo».

2. Il successo tra gli esordienti nella Renault Clio

Cup 2008 era giunto a coronamento di una importante carriera nelle ruote coperte. Come ti sei trovato? «Nel Team Monolite ho trovato, già dal 2007, gente appassionata, con cui ho potuto svolgere un lavoro di sviluppo in un clima ottimo e costruttivo. La Clio ha fatto il resto: macchina veramente da corsa, resistente e impegnativa. Ho avuto contro di me validi avversari e mi sono sentito come Davide contro Golia: squadre esperte con molti collaudi e molti briefings, e noi a studiare e collaudare soluzioni sperimentando nuove strade nelle prove libere del venerdì... poi sono arrivate sette vittorie».

3. Due titoli nel tricolore turismo e uno nell'Ets 2004. Ancora prima la vittoria nel Challenge Alfa Romeo, cosa ti è rimasto maggiormente impresso nelle ultime stagioni? «La più grande soddisfazione dopo i risultati sportivi è venuta dai riconoscimenti dei miei avversari e dall'aver vinto e fatto pole position nelle uniche gare che si sono svolte sul bagnato. Lì mi era più facile

dimostrare l'importanza della finezza di guida».

4. La scelta di correre con le vetture a ruote coperte, dopo un'esperienza nel Challenge Monoposto Formula Ford, da cosa è scaturita? «Da un insieme di situazioni, una drammatica: la morte di Corsini a Magione nel 2008 e la mia Van Diemen 1.8 spezzata a metà contro il guard rail esterno della parabolica di Monza del '99: il punto di frattura era 5 cm dietro alla mia schiena! La certezza che per affermarsi in monoposto occorrono budget irraggiungibili e l'aiuto e la sincera amicizia dell'indimenticabile Alberto Patrese che mi ha letteralmente caricato su un Alfa GTV Cup, mi hanno convinto. Le vittorie assolute con Rover e BMW nei campionati italiani velocità turismo del 2002-03 mi hanno fatto definitivamente capire quale sarebbe stata la mia strada».

5. Qual è domani l'obiettivo principale da raggiungere? «Consolidare nel mondo del motorismo la mia attività, correndo in Italia e in Europa, in un Challenge mono-



marca che valorizzi la mia esperienza in questi trofei combattuti dalla prima all'ultima curva da trenta macchine tutte uguali. Inoltre portare avanti la mia attività nel campo della sicurezza e della prevenzione stradale con Nove&quindici trasmettendo competenze, capacità di guida e prudenza ai nostri allievi».

6. Programmi per il futuro? «Una stagione con un budget adeguato senza il timore di restare appiattito per un incidente che si mangi tutte le risorse. Con il portafoglio pieno si guida meglio perché più tranquilli. Il 2010 sarà un anno importante perché affideremo come scuderia Nove&quindici una monoposto e una Fun Cup a dei piloti. Questo ci permetterà di iniziare un'importante attività imprenditoriale».



GRANDE TALENTO - Immagini del bergamasco Francesco Iorio