

Italiaracing
.net

n. 45 - 6 luglio 2009

MAGAZINE

Ai raggi X



AUDI Q5

A large, close-up portrait of a man's face, showing his eyes, nose, and mouth. He has a serious expression and is looking slightly to the side. The lighting is dramatic, highlighting the texture of his skin.

Il terzo uomo

FORMULA 1

Il GP di casa potrebbe dare
a Sebastian Vettel la spinta decisiva
per riaprire il mondiale

La foto della settimana

Colpito dal fuoco... "amico"

Kertus Davis cerca riparo dalle fiamme che avvolgono la sua Chevrolet nella gara Nationwide Series a Daytona





Registrazione al tribunale Civile di Bologna
con il numero 4/06 del 30/04/2003

Direttore responsabile:

Massimo Costa
(info@italiaracing.net)

Redazione:

Stefano Semeraro
Marco Minghetti
Marco Cortesi

Collaborano:

Carlo Baffi
Leopoldo Canetoli
Samanta Capacini
Antonio Caruccio
Marco Cortesi
Valerio Faccini
Alfredo Filippone
Dario Lucchese
Alessio Morgese
Claudio Pilia
Guido Rancati
Francesco Satta

Produzione:

Nicola Desiderio
Marco Marelli

Fotografie:

Photo4
Actualfoto
Studio Mazzi
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:

Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

Tel. 051 6013841
Fax 051 5880321
info@inpagina-bo.it

Sebastian ci riprova

Massimo Costa

Si corre a casa di Sebastian Vettel, al Nurburgring. E la Germania ritrova un eroe nazionale dopo essere stata, brevemente a dire la verità, per pochissime primavere senza una punta da sostenere in seguito al ritiro di Michael Schumacher avvenuto al termine della stagione 2006. Vettel e la sua Red Bull RB5-Renault sono gli unici che possono contrastare il passo della quasi imbattibile Brawn BGP001-Mercedes di Jenson Button. Diciamo quasi perché quella che pareva una infallibile macchina da guerra, a Silverstone è incappata in un weekend non troppo positivo. Il capo classifica non è mai riuscito a trovare l'assetto ideale in grado di mantenere in temperatura le gomme, un problema che però non ha sofferto Rubens Barrichello. La Brawn ha dimostrato di essere la monoposto che meglio si adatta ad ogni condizione di pista: che si tratti di un tracciato cittadino o di un medio lento, di un circuito veloce, la BGP001 è sempre nelle prime file e sul podio. Non si può dire questo della Red Bull che si è rivelata perfetta, dopo l'introduzione del

diffusore, sulle rapide curve di Silverstone, ma che denota ancora qualche carenza sui circuiti dalla media non elevata, come appunto sarà il Nurburgring. Lo conferma anche il numero uno della Bridgestone, Hirohide Hamashima, il quale ha affermato che: "Le curve ad alta velocità di Silverstone hanno aiutato un po' la Red Bull". Saranno ancora loro quindi, Button e Vettel a giocarsi la vittoria al Nurburgring, col pilota tedesco che intanto punta a "saltare" in classifica generale Barrichello, distante solamente due punti. Difficile trovare un terzo incomodo. L'unica che potrebbe infastidire i protagonisti del mondiale è l'altalenante Toyota con il solido Jarno Trulli e con Timo Glock, che davanti al proprio pubblico cercherà di attirare un po' di quell'attenzione riposta nel solo Vettel. La Ferrari ha cercato di affinare l'aerodinamica della F60 lavorando al Centro Ricerche Fiat di Torino. L'intenzione è quella di mantenere il passo corto e di proseguire fino al termine della stagione nell'utilizzo del Kers, abbandonato dalla maggior parte degli altri team. A Maranello si è iniziato anche a lavorare sul progetto 2010.



Button 64

Barrichello 41

Vettel 39





Con gli occhi sul Toro

Massimo Costa

Aveva 15 anni quando iniziò la sua avventura con le monoposto. Per farlo aveva scelto l'Italia, la F.Junior 1600, e il team Tomcat. Era il 2005 e Jaime Alguersuari si divideva tra piste come Imola e il Mugello con il karting a livello mondiale. Poi, un test a Estoril con le Tatuus di F.Renault, voluto dalla Red Bull, la promozione ricevuta da Helmut Marko, l'inizio decisivo di un rapporto che lo ha portato ad essere il terzo pilota del team numero uno di Dieter Mateschitz e anche della Toro Rosso. Oggi Alguersuari ha 19 anni, due stagioni di F.Renault alle spalle con Cram ed Epsilon Euskadi, un titolo italiano perso per un soffio a favore di Mika Maki, un campionato inglese di F.3 vinto nel 2008 al debutto con la squadra di Carlin. Battendo gente come Sergio Perez, Brendon Hartley, Oliver Turvey, mentre ora è impegnato nella World Series Renault 3.5 sempre con Carlin. Alguersuari, spagnolo di Barcellona, potrebbe addirittura debuttare nel mondiale F.1. Si dice da più parti. Marko è estremamente entusiasta della piega che ha preso il programma giovani che gestisce. Sebastian Vettel e Sebastien Buemi lo confermano, anche se lo svizzero in Toro Rosso sta incontrando qualche difficoltà negli ultimi tempi. La differenza tra loro e Alguersuari però, è netta: lo spagnolo infatti, per il divieto di svolgere test, praticamente è a digiuno di F.1. Solo due prove aerodinamiche e un road show a Portimao. Vettel e Buemi hanno debuttato con almeno 7-8mila chilometri sulle spalle. Ma Jaimino, come lo chiamano, non si fa intimorire: "Tutti sanno come è la situazione, quindi se dovesse capitarmi di sostituire uno dei piloti ufficiali di Red Bull e Toro Rosso nessuno si stupirà se le mie prestazioni non saranno splendide. E' naturale. La cosa difficile non è tanto guidare una monoposto di F.1, ma conoscerne l'utilizzo delle mescole delle gomme nelle varie condizioni delle piste". Alguersuari comunque è pronto per questo: "Mi limiterei a cercare di portare la macchina al traguardo per percorrere il maggior numero di chilometri". Si dice da più parti che prima della fine dell'anno Marko lo farà debuttare al posto di Sebastien Bourdais, che fino ad ora non ha portato quel qualcosa in più che la squadra faentina della Toro Rosso si aspettava. Quindi, tanto varrebbe anticipare l'ingresso in F.1 di Alguersuari in vista di un 2010 da protagonista.

Jaime Alguersuari – 19 anni

- 2008 – 1° F.3 inglese
- 2007 – 5° Eurocup F.Renault
- 2007 – 2° F.Renault Italia
- 2006 – 12° Eurocup F.Renault
- 2006 – 10° F.Renault Italia
- 2005 – 3° F.Junior

Italiaracing
.net

Moto GP a Laguna Seca

Dani Pedrosa il nuovo mostr



o della Laguna

di Antonio Caruccio

Gara mostruosa dello spagnolo Dani Pedrosa sul tracciato di Laguna Seca, teatro dell'ottavo appuntamento della stagione Moto GP 2009. Partito dalla quarta posizione, Pedrosa è stato autore di uno scatto fenomenale che alla prima curva lo ha portato al comando davanti a Casey Stoner, Valentino Rossi e Jorge Lorenzo che scattavano dalla prima fila. Mai impensierito dagli inseguitori, prima Stoner poi Rossi, Pedrosa ha completato una gara "nel suo stile" ossia partire, fare il vuoto e poi amministrare il vantaggio fino alla bandiera a scacchi. Per il pilota Honda sono ben trenta i successi conquistati in carriera: sette in 125, quindici in 250 e otto in Moto GP.

Per Pedrosa si tratta di una vittoria importante non solo per i 25 punti conquistati in campionato, che lo proiettano davanti al compagno Andrea Dovizioso scioccamente caduto al sesto giro di gara, ma anche perché segna l'inizio di una nuova stagione per lui e per la HRC. Dani e la casa giapponese infatti non vincevano da oltre un anno, a Barcellona in data 8 giugno 2008. Da allora sono piovute critiche sul costruttore e lo spagnolo ha riportato una serie di infortuni imbarazzanti. Una striscia di eventi che lascia tuttora il segno: la caduta al Sachsenring sul bagnato mentre era in testa e la conseguente frattura della mano, poi l'incidente nei test invernali, i chiodi nella spalla, l'infortunio di inizio 2009, la frattura al femore rimediata al Mugello e aggravata al Montmelò.



*L'arrivo in volata
con Pedrosa che resiste su Rossi*

Lo spagnolo Pedrosa saluta i tifosi dopo l'arrivo trionfale e, a destra, sul podio con Rossi e Lorenzo. A destra in basso, Nicky Hayden buon quinto



Adesso parte una nuova stagione per lo spagnolo. Forse il mondiale è andato (sono 59 i punti di ritardo da Rossi), però c'è la possibilità di correre a "mente libera", sgombra da pensieri e di cercare di sviluppare una RC212V da troppo tempo ormai non più competitiva. Proprio il leader del campionato aumenta fino a nove lunghezze il vantaggio su Lorenzo, che è giunto terzo dopo aver lottato ad armi pari nonostante il dolore per una spalla slogata e un piede fratturato, quelli destri. Rossi conquista anche un altro record dopo quello delle cento vittorie ottenuto ad Assen e si tratta delle presenze consecutive nella massima serie, ben 158, eguagliando il primato di un mostro sacro come il brasiliano Alex Barros.

Lorenzo che completa il podio dimostra una maturità incredibile ed una caparbità che lo accredita, ancora più dei risultati in pista, quale più arduo antagonista di Rossi. Jorge ha infatti tentato più volte il sorpasso sul campione del mondo sino al tentativo finale del diciottesimo giro. All'ultima curva ha tirato una staccata al limite, mancando il punto di frenata ma riuscendo a domare la sua M1 anziché finire in terra come la fisica avrebbe voluto. E Stoner? C'è anche l'australiano tra gli eroi di Laguna Seca. Il campione del mondo 2007 non solo ha dovuto combattere coi suoi dolori psicosomatici allo stomaco, ma anche col dolore all'anca rimediato nella caduta delle qualifiche. Finché il fisico ha retto, Casey ha lottato con Rossi rendendogli arduo il compito di riaggantare Pedrosa. A metà gara si è però dovuto arrendere alla coppia Yamaha ma soprattutto ai suoi limiti fisici, concludendo in quarta posizione, piazzamento che gli permette di mantenere il contatto in classifica generale con soli 16 punti di ritardo.

Bene anche la Ducati, che riesce a portare Nicky Hayden in quinta piazza. Situazione ben diversa rispetto al 2005 e 2006, quando l'americano conquistò due successi sulla pista di casa, ma a Borgo Panigale si spera che il risultato dia morale a Kentucky Kid permettendogli di aiutare Stoner a ridurre il distacco dalla vetta. Mancando Mika Kallio, infortunatosi ad Assen, e con la caduta di Sete Gibernau al sesto passaggio, resta in classifica con la GP9 solo Niccolò Canepa, che conclude dodicesimo raccogliendo punti importanti per la sua classifica. Prossimo appuntamento per la Moto GP sarà il 19 luglio, in Germania, al Sachsenring.

L'ordine di arrivo, domenica 5 luglio 2009

- 1 - Dani Pedrosa (Honda) – Hrc – 32 giri 44'01"580
- 2 - Valentino Rossi (Yamaha) – Yamaha – 0"344
- 3 - Jorge Lorenzo (Yamaha) – Yamaha – 1"926
- 4 - Casey Stoner (Ducati) – Ducati – 12"432
- 5 - Nicky Hayden (Ducati) – Ducati – 21"663
- 6 - Toni Elias (Honda) – Gresini – 22"041
- 7 - Colin Edwards (Yamaha) – Tech 3 – 30"201
- 8 - Chris Vermeulen (Suzuki) – Suzuki – 32"857
- 9 - Randy De Puniet (Honda) – LCR – 40"325
- 10 - Marco Melandri (Kawasaki) – Hayate – 48"028
- 11 - Alex De Angelis (Honda) – Gresini – 48"810
- 12 - Niccolò Canepa (Ducati) – Pramac – 1'18"531

Ritirati

- 6° giro - Andrea Dovizioso
- 6° giro - Loris Capirossi
- 3° giro - Sete Gibernau
- 3° giro - Gabor Talmasci

Squalificato

James Toseland

Giro più veloce: Dani Pedrosa 1'21"928

Il campionato

1. Rossi 151; 2. Lorenzo 142; 3. Stoner 135; 4. Pedrosa 92;
5. Edwards 76; 6. Dovizioso 69; 7. Melandri & Vermeulen 61; 9. De puniet 58; 10. Capirossi 56



Avanti non c

Guido Rancati

“Ha vinto sulla terra e sull’asfalto, sta dimostrando di essere decisamente forte”. Olivier Quesnel pensa ai tre successi – in quattro gare – ottenuti da Kris Meeke nell’Intercontinental Rally Challenge e non nasconde che le prestazioni del nordirlandese lo hanno colpito. Quindi, con studiata nonchalance, aggiunge: “Penso che uno così farebbe molto comodo a Malcolm Wilson nel mondiale...”. E tanto basterebbe per fare del rosso che ha (quasi) ipotecato la serie alternativa, l’uomo mercato. Se ancora ci fosse un mercato piloti.

Il ragazzo sul quale Colin McRae aveva puntato qualche anno fa non è l’unico ad aver fatto vedere di possedere quel che serve per ritagliarsi un posto importante nel campionato più prestigioso riservato alle corse su strada. Sébastien Ogier è stato sufficientemente convincente da garantirsi un sostanzioso ampliamento del programma iridato, Evgeny Novikov s’è già messo tutti dietro in qualche prova speciale e con la stagionata Xsara autogestita, Petter Solberg si toglie più soddisfazioni di quante se ne era tolte nelle ultime annate con le varie Impreza uscite da Banbury. Come, s’ha da credere, avrebbe fatto Chris Atkinson se avesse trovato i soldi per continuare a maneggiare una C4. Poi c’è sempre François Duval il cui talento è fuori discussione malgrado la toccata e fuga sulle strade catramate di Ypres e ci sono pure Jan Kopecky e Per-Gunnar Andersson. E magari Andreas Mikkelsen.

Questo più quello, quell’altro e quegli altri ancora e la lista d’attesa si gonfia. Sono decisamente tanti a sgomitare per un sediolino che non c’è. E difficilmente ci sarà nell’anno che verrà. Pur se, fra quelli che un volante e un sediolino ce l’hanno, tutti hanno il contratto in scadenza. E’ così per i due finlandesi della Ford e per i due della Citroen, che sono poi gli unici quattro ad essere pagati dalle rispettive squadre per correre.

Fra loro, l’unico a rischio pare Jari-Matti Latvala. Ma alla fine anche l’occhialuto di Toysa ce la dovrebbe fare a salvare il posto. Perché è dannatamente veloce e perché, a venticinque anni, ha già messo insieme un’esperienza importante sulle vie del mondiale. E come lui ce la farà Dani Sordo che non avrà le stimmate del campione assoluto, totale, ma ha le caratteristiche giuste per seguire a fare da spalla a Sébastien Loeb. Così la speranza dei... questuanti è che davanti a loro si apra almeno una porticina. Come quella che si sta socchiudendo per Meeke. Che da qui a poco inizierà insieme a Nicolas Vouilloz a sgrezzare la DS3 Super2000 dalla quale deriverà direttamente l’arma della Citroen per il futuro. Anche se il gran capo delle attività corse dei due marchi del gruppo Psa continua a dire in giro che lo vedrebbe bene su una Focus...

Leader dell’IRC, Kris Meeke è il pilota più richiesto dai media internazionali. Lo diventerà anche tra i team manager?

Per il momento sarà chiamato a fare il tester di lusso alla DS3, la prossima “arma” di Citroen nei rally...



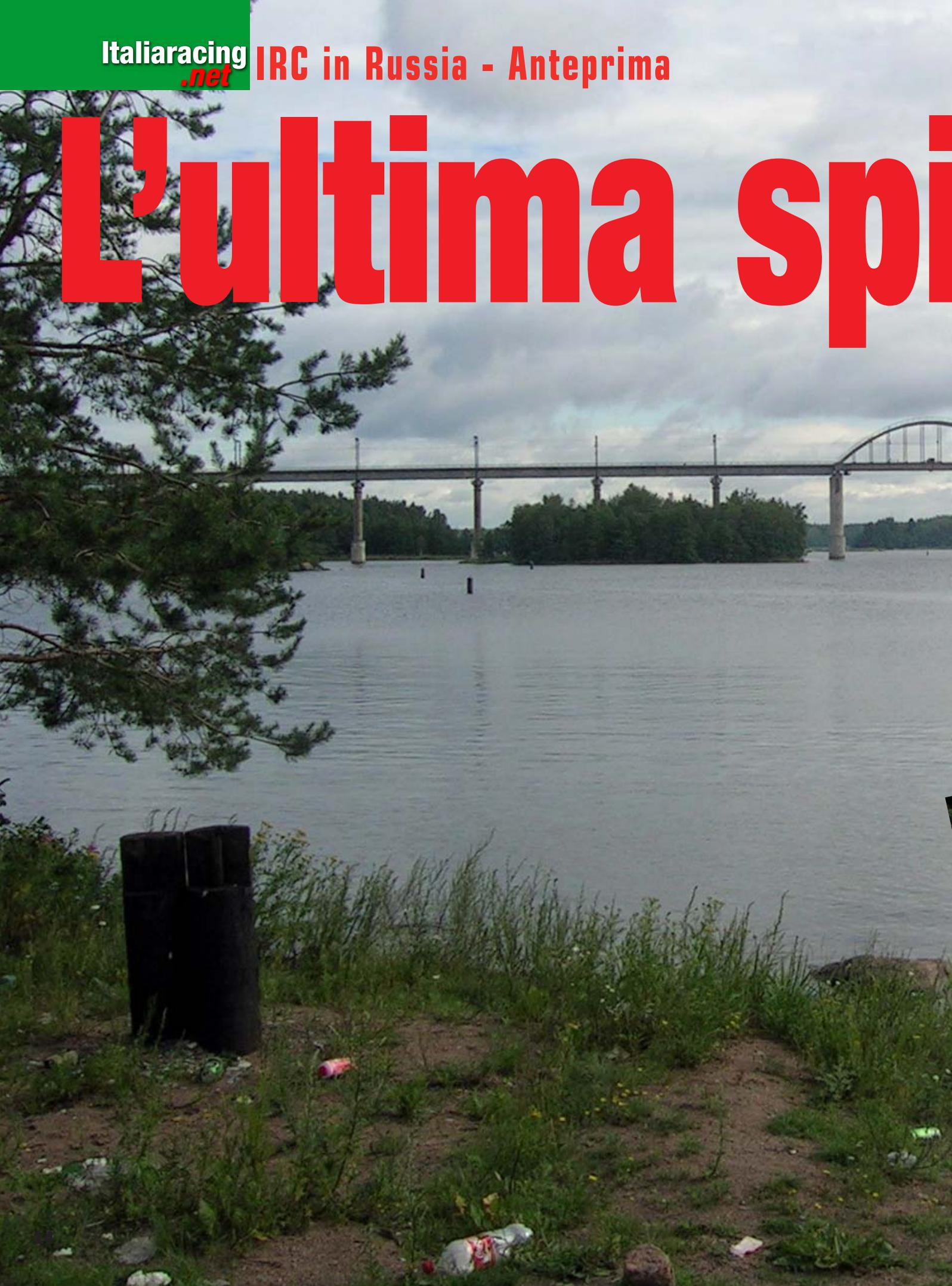
e'è posto



Italiaracing
.net

IRC in Russia - Anteprima

L'ultima spi



raggia

Guido Rancati

Lattine e bottiglie gettati fra pontili in disuso. Cartacce. E, davanti, acqua ancor meno invitante di quando è ricoperta dal ghiaccio e tutto intorno è biancastro. Non è una bella spiaggia, quella di Vyborg. Ma rischia di essere l'ultima per alcuni di quelli che il fine settimana lo passeranno a smanettare sugli sterrati veloci della Carelia.

DELUSO/1 Intanto, per Juho Hanninen che giusto nella cittadina russa, un anno fa, mise tutti in riga con la 207 della Kronos offertagli dai suoi sponsor e si guadagnò l'attenzione di un sacco di gente. Anche dei responsabili della Skoda che decisero di puntare anche su di lui per l'avventura con la Fabia nell'Intercontinental Rally Challenge. Velocissimo per un po', poi rovinosamente fuori sia a Montecarlo, sia alle Azzorre e fuori dai giochi alle prime battute a Ypres, l'ultimo protetto di Lasse Lampi ancora non ha ripagato i cèchi della fiducia accordatagli. S'è infilato in un tunnel che non porta da nessuna parte, il ragazzo dai modi gentili. Capita. Prò, per garantirsi un futuro da professionista adesso deve invertire la tendenza. Deve vincere, insomma. O almeno essere grande protagonista dall'inizio alla fine. Può farcela, ma a condizione di non staccare il cervello neppure per un attimo. Gettandosi dietro le spalle la spiacevole sensazione di essere circondato da gente che dà l'impressione di averlo già scaricato. Non è l'unico che sulle prove speciali tracciate fra boschi che assomigliano assai a quelli dove è nato e cresciuto si gioca tanto, forse tutto.

DELUSO/2 Anton Alen è nella sua stessa situazione. Il figlio del grande Markku ha fin qui vissuto una stagione difficile, sofferta come manco si immaginava. Ha sofferto un certo clima nel quale s'è trovato immerso fin da subito e ha collezionato errori. È finito in gorgo che rischia di trascinarlo a fondo. I rami dei pini e delle betulle di un terra a lungo contesa rappresentano una delle ultime ciambelle di salvataggio: se ci si aggrappa, avrà il tempo e il modo di scrivere un finale della storia diverso da quello che altri, forse, anno già scritto per lui. Deve ritrovare la convinzione, deve tornare a credere in sé stesso. Deve tornare a essere quello che due anni fa esaltò la squadra.

AGGRESSIVI Psicologicamente più forti dei rispettivi compagni di squadra, Giandomenico Basso e Jan Kopecky sono messi meglio. In classifica e non solo. Il veneto dell'Abarth è quinto grazie a un podio in Brasile e ai piazzamenti rastrellato a Montecarlo e a Ypres, il ceco della Skoda è terzo e nelle sue tre incursioni nella serie alternativa ha già ottenuto due argenti. Ma non possono accontentarsi, devono provare a conquistare l'attico. Sono cavalli di razza, i due. Sono combattenti senza macchia e senza paura. Sono decisi a battersi alla stragrande anche in Russia, pur con motivazioni diverse: il ragazzone di Kostelec per regalare la prima magnum di champagne ai suoi, il ragazzo del Monte Tomba per rilanciarsi in campionato. E puntellare il non propriamente esaltante bilancio della formazione torinese.

INCOGNITA Poi c'è Guy Wilks con la Proton. La belvetta malese in salsa inglese è ancora un'incognita. Pare comunque gradire i percorsi che non richiedono continui rilanci e il britannico che l'anno passato a Vyborg e dintorni maneggiava una due ruote motrici ha quel che serve, cuore compreso, per tenere giù il piede fra gli alberi. Insomma, è uno che potrà dare fastidio a tutti. Come, forse, tal Alexander Zeludov, il russo che – assenti Kris Meeke, Fredy Loix e Nicolas Vouilloz – avrà fra le mani una Peugeot 207.

Avevano iniziato l'anno con propositi bellicosi, ma via via il dipanarsi della stagione, Juho Hanninen e Anton Alen, sopra, hanno dovuto rivedere i loro piani. Sugli sterrati vicino a San Pietroburgo hanno tutti e due l'occasione per rifarsi





Tra inferno

Guido Rancati

A Vyborg non ci sarà. I conti devono tornare e per andare in rosso Marc Van Dalen aveva evitato di inserire l'appuntamento russo fra quelli irrinunciabili della stagione. La vittoria di Sébastien Ogier a Montecarlo e quelle di Kris Meeke in Brasile, alle Azzorre e a Ypres gli hanno tolto precluso ogni possibilità di convincere quelli della Peugeot di allargare un altro po' i cordoni della borsa per mandare i suoi all'attacco degli sterrati della Carelia. E come i suoi compagni di avven-

tura, anche Nicolas Vouilloz passerà il fine settimana davanti a computer. Con il telefonino a portata di mano per sapere quello che magari i numeri non chiariranno. In attesa, il detentore del titolo prova a prevedere come andrà la sfida fra Abarth e Skoda, fra Anton Alen, Giandomenico Basso, Juho Hanninen e Jan Kopecky. Senza tarocchi e senza fondi di caffè, mettendo sul tavolo quello che pure lui ha visto fin qui. Ascoltando la ragione, pur se il cuore gli suggerirebbe di puntare sui due finlandesi che fin qui hanno solo sofferto. Se mai mettessero la testa fuo-

ri dall'acqua, la classifica della serie parallela si accorcerebbe assai. E le sue possibilità di conservare la corona salirebbero un po'. "Vincerà Kopecky", annuncia il pilota di Peille. Aggiunge: "Hanninen farà dei gran tempi, come al solito, ma prima o poi ne combinerà un'altra delle sue: lui è fatto così". Il tono del pluridecorato in down hill è quello di sempre. Stupido di aver stupito, conferma di aver solo detto quello che pensa: "A domanda, ho risposto", fa accennando un sorriso. Crede nelle doti dello spilungone boemo e nel potenziale della berlina realiz-



“Ho le mie colpe, è chiaro. Ho commesso qualche errore di troppo e in tal modo ho esaurito tutti i jolly che avevo a disposizione e da Madeira in poi dovrei praticamente vincere sempre: possibile, ma non facile”

Nicolas Vouilloz

e paradiso

zata da Mario Fornaris. Ma dice anche che si aspetta una gran battaglia: “Per Jan – chiarisce – non sarà comunque una passeggiata. Per battere Basso dovrà fare una gara perfetta: Giandomenico è un campione irriducibile, uno che sa come tirar fuori il meglio dall’auto di cui dispone e che non molla mai”. A conferma delle sue tesi parla di Ypres: “In Belgio, a seguire la gara, c’erano diversi miei amici e tutti mi hanno fatto sapere di essere stati impressionati dall’aggressività e dalla convinzione dell’italiano. Sono ragazzi che di rally ne sanno e dei cui giudizi mi fido. Del

resto, a confermarmi che ha davvero disputato una gran gara ci hanno pensato i filmati che ho visto una volta tornato a casa”. Non ha ovviamente rinunciato all’idea di finire l’annata con più punti di tutti, Vouilloz. Ma si rende conto di non potersi fare tante illusioni: “Per adesso, meglio non pensarci troppo...”, butta lì con un sospiro. Poi analizza il suo recente passato e guarda avanti con realismo: “Ho le mie colpe, è chiaro. Ho commesso qualche errore di troppo e in tal modo ho esaurito tutti i jolly che avevo a disposizione e da Madeira in poi dovrei praticamen-

te vincere sempre: possibile, ma non facile”. Sa che i sedici punti che lo separano da Meeke e i tredici che lo separano da Loix sono un bell’ostacolo. Si rende conto che per raddrizzare la situazione avrebbe bisogno di un aiutino. Pur se manco si sogna di augurare passi falsi ai suoi compagni di squadra: “E’ che – fa notare – in questi mesi ho avuto la conferma di quanto precario sia l’equilibrio in un rally: quello che a volte passa senza lasciar traccia, altre volte ti costa tantissimo”. Eh già, il confine fra paradiso e inferno è labile...

Terra madre

Guido Rancati

Ma il vespro è solamente per chi crede...

Quelli di Dosso5 annunciano di essere pronti a riproporre Raceday Ronde Terra e viene in mente Roberto Vecchioni: è un atto di chi crede davvero, il loro. E' un atto di fede profonda, vera. E non ha bisogno di liturgie solenni, di passerelle, di lustrini.

E' gente concreta, quella che un anno fa Alberto Pirelli ha voluto intorno a sé per dare vita a una serie che ha funzionato bene, che a dato modo a diversi piloti di sfogare la propria passione per le corse sugli sterrati senza rovinarsi, senza ipotecare due o tre anni di ferie. Gente che come il nipote del fondatore dell'azienda milanese non ha bisogno di apparire e neppure di cortigiani pronti a intonarne a pagamento le lodi. Giorgio Croce, Alessandra De Bianchi e gli altri che insieme all'imprenditore con la passione per i rally si sono dati e continuano a darsi da fare per mettere in cartellone un campionato di tutto rispetto, nel tempo hanno già ampiamente dimostrato di saperci fare. Non hanno paura di sporcarsi le mani e manco di stare con i piedi nel fango. Non fanno i maestrini, non vanno in giro raccontando di aver fatto questo e quello. Ma hanno avuto un'idea felice. E la ripropongono. Sperando che il cielo sia un po' più clemente di quanto è stato l'inverno passato. Ma senza farsene un'ossessione: tanto, anche se ploverà di nuovo,

ad asciugare i vestiti e scaldare i cuori ci penserà il calore dell'ambiente.

CALENDARIO Quattro gare erano e quattro saranno. Da metà novembre a inizio marzo. Le stesse: nell'ordine, la Ronde delle Marche, quella delle Prealpi Trevigiane, la Liburna e la Valtiberina per il gran finale. Anzi, per la grande finale in cui i meglio piazzati alla fine della regular season si giocheranno il primato assoluto e quelli di classe. Rincorrendo premi non banali in pneumatici e in euro. Con ogni mezzo, dalle scintillanti vuerreci alle omologazione scadute. Perché l'abito della festa è quasi d'obbligo per assistere alla messa solenne, ma ai vespri ci si può andare anche senza giacca e cravatta, anche senza i jeans modaioli e firmati.

TROFEI Spazio, nell'edizione che verrà, anche per un paio di monomarca: la Suzuki ha inserito le ronde su strade bianche nella sua Winter Cup – che comprenderà anche un paio di ronde su asfalto, una prima e una dopo – e la Renault Italia ha allargato, completandola, la già consistente offerta a chi corre con auto con la Losanga sul muso. Dice Gianmaria Dolci, responsabile delle attività corsaiole del costruttore francese nel Belpaese: "La serie Raceday risponde pienamente alle esigenze dei nostri clienti sportivi: gare brevi, economiche e ben organizzate dove le doti di guida dei piloti si esaltano insieme a quelle delle nostre vetture da sempre al vertice delle relative categorie".



Nella foto Paolo Ciuffi
al Coppa Liburna
della passata edizione



Divieto



*Col passare degli
anni, le prestazioni
delle vetture si
sono andate via via
riavvicinando
e i sorpassi si fanno
sempre più difficili*

di sorpasso

Valerio Faccini

Due piloti si scusano col pubblico al termine di una gara su tracciato ovale risultata noiosa, priva di sorpassi. Tempo tre giorni e l'organizzatore del campionato decide di adottare un correttivo tecnico già dalla corsa successiva per evitare che abbiano a ripetersi gare soporifere. No, non è la trama di una storia di prossima pubblicazione su Topolino ispirata alle corse automobilistiche. E' tutto vero, ed è accaduto in America, nella serie Indycar. Al termine della gara di Richmond, due domeniche fa, il vincitore Dixon ed il secondo classificato Franchitti hanno chiesto scusa agli spettatori per la povertà dello spettacolo offerto, con la quasi totalità dei sorpassi effettuati in occasione dei pit-stop. Detto, fatto: dalla prossima corsa in un "catino", i team Indycar potranno adottare sulle loro Dallara le carenature parziali e quelle interne delle ruote posteriori, oltre ad un'estensione delle pance. Se adottati in blocco, questi particolari arrivano a garantire sino a 300 libbre di carico aerodinamico aggiuntivo. Ma sarà un intervento sufficiente, o perlomeno, efficace per l'aumento dello spettacolo e dei combattimenti in pista? Abbiamo girato la domanda a due esperti: Alex Zanardi,

profondo conoscitore della realtà delle corse americane e delle gare sugli ovali, e Dima Zinelli, capo del reparto aerodinamico della Dallara. L'ingegner Zinelli, dopo essere stato d'aiuto ad Italiaracing nel servizio pubblicato sul Magazine n° 43, relativo ai prototipi Lmp protagonisti alla 24 Ore di Le Mans, ha gentilmente illustrato la funzione dei pezzi da poco introdotti per concessione regolamentare sulle auto del campionato IRL.

**Il parere di Alex Zanardi
ex pilota Indycar**

**"Libertà telaistica
motori meno potenti"**

"C'è molta buona volontà, negli USA, per fornire uno spettacolo divertente al pubblico e mettere in condizione i piloti di fare dello sport. Però, ed è accaduto anche in passato, sono stati commessi alcuni errori nella gestione dei campionati nel tentativo di ispirarsi alla F.1. Non ho seguito in dettaglio la questione che mi ponete, pertanto preferisco non commentarla direttamente, ma quello che mi dite fa venire in mente un episodio che accadde quando correvo in America. Nel superspeedway di

Michigan nel 1998. In quel caso c'era la necessità di rallentare le auto, ritenute eccessivamente veloci, e gli organizzatori optarono per l'introduzione di un'ala posteriore dal profilo molto verticale e chiusa tra un profilo e l'altro. Era una sorta di "scatola", che generava sì carico aerodinamico, ma anche molta resistenza. Sfavoriva enormemente, pertanto, quel pilota che si trovava davanti, in quanto lo stare in scia permetteva un grande vantaggio in velocità di punta. In quella gara ci fu un record di sorpassi, credo furono 28. Cambi del leader della gara, intendo, perchè i sorpassi totali furono molti ma molti di più. Ci troviamo a lottare per la vittoria in tre: io, Michael Andretti e Greg Moore e continuavamo a superarci poichè chi finiva davanti era frenato dalla resistenza del proprio alettone posteriore e offriva una scia fantastica a quelli che seguivano. Pertanto i sorpassi avvennero dappertutto: ad inizio rettilineo, a metà, alla fine, in ingresso curva. A fine gara, tra l'incredulità di pubblico e commentatori, esaltati dalla spettacolarità della corsa appena terminata, tutti e tre dichiarammo - senza esserci messi minimamente d'accordo prima - che l'introduzione del nuovo alettone ci sembrava una grande cavolata e che lo show che aveva-



mo offerto era stato creato in modo artificioso. Gli organizzatori ignorarono le nostre osservazioni e da lì in poi, nessun pilota voleva più prendere il comando della gara, in quanto chi stava in scia poteva risparmiare anche il 20% di carburante riuscendo a fare meno di un rifornimento. Chi aveva la sventura di trovarsi in testa aveva la matematica certezza di non poter vincere, oltre ad essere facile bersaglio di sorpassi da parte di chiunque. La situazione di allora sembra analoga a quella avvenuta nell'ultima corsa su ovale: un'intromissione degli organizzatori per cercare di rimediare ad un problema reale. Iniziativa encomiabile, ma la soluzione trovata, pur se sembra logica e decisiva, credo produrrà gli effetti di un pannicello caldo. Purtroppo chi decide queste cose ben difficilmente ha idea di cosa significhi stringere un volante di un'auto da corsa tra le mani. Quale sarebbe allora la soluzione? Ridare la possibilità ai costruttori di progettare e costruire le auto con fantasia, dando poche indicazioni di base e pochi vincoli progettuali. Conosco già l'obiezione: ma così le auto rischiano di diventare troppo pericolose e veloci. In quel caso, basterebbe rallentare i motori, rimedio facile ed economico, con bride o dispositivi analoghi".

Il parere di Dialma Zinelli Dallara

"Prestazioni simili pochi sorpassi"

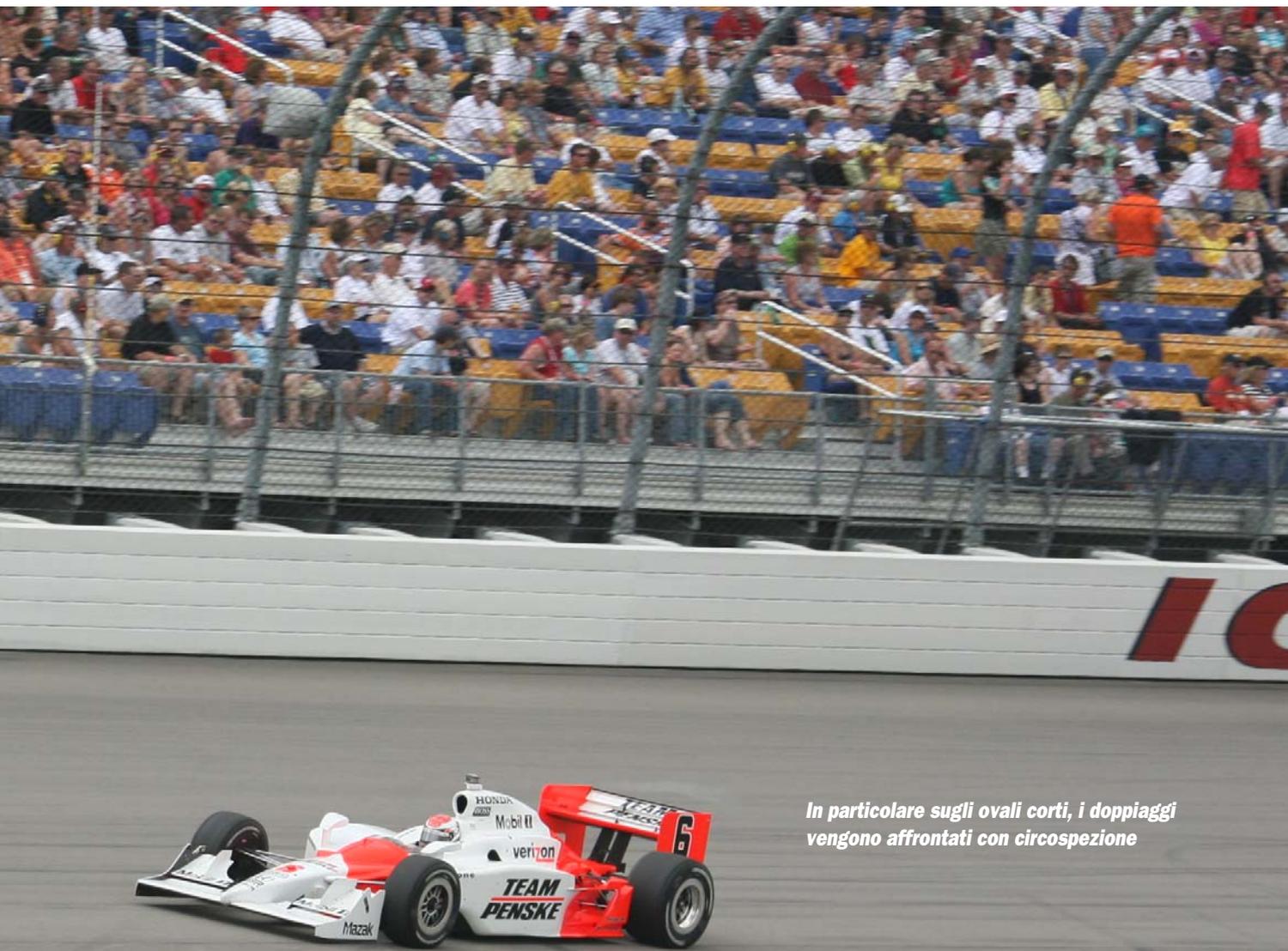
"Le squadre stanno usando ormai le stesse macchine da molte stagioni. Il set-up meccanico ed aerodinamico è ormai consolidato più o meno per tutti e ciò comporta prestazioni troppo vicine tra tutti i concorrenti, a detrimento delle possibilità di sorpasso. Ciò che la IRL ha fatto non è aver incrementato la quantità di carico aerodinamico di 300 Libbre (circa 136 kg ndr), ma aver reso opzionale l'uso di componenti al fine di differenziare maggiormente la messa a punto e quindi la prestazione in pista per favorire anche i sorpassi. Se invece avessero imposto l'installazione di tutti e tre i particolari di cui farò cenno in seguito, sarebbero andati nella direzione opposta, rendendo più 'facile' la guida della macchina, cioè vanificando quel qualcosa in più che un pilota più veloce o una vettura meglio assetata possono dare. Modifiche regolamentari in questa direzione sono spesso sollecitate solitamente dai team più piccoli, mentre le squadre meglio preparate sono sempre favorevoli a differenziare

quanto più possibile le variabili in gioco, ovvero aumentare la possibilità di montare in macchina, a discrezione del team, più particolari aerodinamici. Scendendo nello specifico, i pezzi in questione sono componenti che la Dallara ha prodotto da anni e che tutti i team posseggono in magazzino. All'inizio noi davamo alle squadre una configurazione aerodinamica suggerita per ciascuna pista, che prevedeva caso per caso il montaggio o meno di alcuni particolari. Poi negli anni la IRL è intervenuta imponendo un 'on/off' di questi componenti a seconda di situazioni contingenti. Concludo traducendo i termini con cui sono denominati le tre parti nuovamente consentite dagli organizzatori per il montaggio in vettura e dandone una breve descrizione.

- Tire ramps: sono le carenature triangolari della ruota posteriore, molto potenti dal punto di vista dell'incremento del carico.

- Sidepod extension: estensione della superficie superiore della pancia, che arriva, in vista laterale, quasi al tire ramp. Lavora in combinazione con la parte superiore di quest'ultimo e produce carico aerodinamico (che si paga comunque con un incremento di resistenza).

- Brake backing plates: carenature interne della ruota posteriore.



In particolare sugli ovali corti, i doppiaggi vengono affrontati con circospezione

Wilson import



L'abbraccio tra Justin Wilson e Dale Coyne



di Marco Cortesi

A Watkins Glen, Justin Wilson si prende la rivincita dopo la delusione di St. Petersburg, andando a regalare a Dale Coyne il primo successo in IndyCar Series. Riuscito a conquistare la leadership con una bella staccata ai danni di Briscoe alla chicane nel corso del quarto passaggio, il britannico è stato aiutato da una situazione di caution imposta poco dopo il suo pit-stop e prima di quelli dei principali rivali. In seguito all'uscita di

pista di Richard Antinucci, al debutto con il team Beck, Briscoe, Franchitti, Dixon e Moraes, ottimo terzo nei primi giri, si sono trovati ad inseguire a centro gruppo, vedendo poi i propri tentativi di recupero facilitati dalle numerose caution.

Dopo Antinucci, sono stati coinvolti in contatti lo stesso Moraes, scontratosi con Carpenter nel tentativo di recuperare, Franchitti, uscito di pista per evitare la toccata, e Tracy, nelle barriere al trentesimo giro. La sfida decisiva si è giocata ancora nel finale: grazie ai giri in

ne la sua legge

L'ordine di arrivo, domenica 5 luglio 2009

- 1 - Justin Wilson - Coyne - 60 giri 1h49'14"
- 2 - Ryan Briscoe - Penske - 4"9906
- 3 - Scott Dixon - Ganassi - 5"1632
- 4 - Helio Castroneves - Penske - 7"0755
- 5 - Marco Andretti - Andretti Green - 8"5595
- 6 - Mike Conway - Dreyer & Reinbold - 9"3646
- 7 - EJ Viso - HVM - 11"3804
- 8 - Tony Kanaan - Andretti Green - 13"0020
- 9 - Robert Doornbos - Newman/Haas/Lanigan - 13"2633
- 10 - Dan Wheldon - Panther - 18"0412
- 11 - Danica Patrick - Andretti Green - 18.5656
- 12 - Raphael Matos - Luczo Dragon - 18"9342
- 13 - Graham Rahal - Newman/Haas/Lanigan - 23"0413
- 14 - Mario Moraes - KV - 23"3821
- 15 - Dario Franchitti - Ganassi - 1 giro
- 16 - Ed Carpenter - Vision - 1 giro
- 17 - Milka Duno - Dreyer & Reinbold - 2 giri
- 18 - Richard Antinucci - 3G - 13 giri

Giro più veloce: Ryan Briscoe - 1:31.1760

Ritirati

- 52° giro - Hideki Mutoh
- 29° giro - Paul Tracy
- 1° giro - Ryan Hunter-Reay

La classifica

1. Dixon 313; 2. Franchitti, Briscoe 294; 4. Castroneves 257; 5. Patrick 238; 6. Wheldon 224; 7. Andretti 215; 8. Kanaan 214; 9. Rahal 197; 10. Wilson 187.

MOMENTO CLOU

Wilson si trova a doppiare Andretti, e Briscoe gli si fa sotto. La risposta del britannico, che passa a forza di ruotate, fa capire che la giornata è quella giusta



più di autonomia, Briscoe si è portato alle spalle del leader, aiutato dal botto di Hideki Mutoh. Wilson ha però prima contenuto gli attacchi, poi accelerato il ritmo, lasciando il pilota Penske a difendersi dal veemente ritorno di Dixon. Alla fine, Briscoe e Dixon hanno chiuso separati da meno di due decimi, mentre Helio Castroneves, dopo una disastrosa qualifica, ha rimediato il quarto posto grazie ad una prova senza errori. In quinta posizione, Marco Andretti ha saltato nel finale Mike Conway, arrivato anche ad occupare la secon-

da piazza. Hanno completato la top-10 Tony Kanaan, Robert Doornbos e Dan Wheldon, mentre Danica Patrick ha raccolto l'undicesimo posto, mentre tredicesimo ha terminato Graham Rahal, penalizzato da una strategia poco azzeccata. Grazie al risultato racimolato nello stato di New York, e alle contemporanee sfortune del compagno di squadra, Scott Dixon ha riconquistato la prima posizione in campionato con 313 punti. Franchitti è stato agganciato anche da Briscoe a quota 294.



La grinta
di Marcos
Martinez

Martinez sfrutta l'occasione

Massimo Costa

Otto gare, quattro vittorie, di cui tre in gara 1, quelle che nella World Series Renault 3.5 offrono lo schieramento di partenza a griglia invertita per i primi otto della Superpole. E' questo l'incredibile passo di Marcos Martinez che per la terza volta ha saputo sfruttare al meglio l'opportunità che gli si è presentata. Lo spagnolo del team Pons ha così ritrovato la vetta solitaria del campionato, che prima di Silverstone condivideva con Bertrand Baguette. La vittoria di Martinez è comunque stata sofferta e meritata. Partito meglio di Baguette, che era nella posizione del poleman, si è installato in testa ed ha controllato bene il belga della Draco. Ma verso la metà della gara, mentre Baguette era impegnato da Fairuz Fauzy, Martinez di tanto in tanto si ritrovava con i freni anteriori bloccati. Per tre volte ha rischiato il lungo e allora ha alzato il suo ritmo permettendo però a Fauzy, che nel frattempo aveva superato Baguette, di raggiungerlo. Sembrava che il malese della Fortec potesse superare con agilità Martinez, ma questi ha stretto i denti ricomin-

ciando a girare su buoni tempi. Fauzy, da par suo, ha dovuto desistere dall'intento di cercare il primo posto per un evidente sovrasterzo dopo una gara che lo ha visto sempre all'attacco. Baguette invece, ha commesso un errore nel tentativo di difendere la seconda piazza da Fauzy e alla fine ha concluso ottavo. Sul terzo gradino del podio, Oliver Turvey che si conferma una volta di più il miglior rookie del campionato. E sul circuito di casa, la terza posizione ha avuto un sapore particolarmente dolce per il pilota di Carlin. James Walker ha recuperato un buon quarto posto davanti al duo Red Bull Brendon Hartley e Jaime Alguersuari, autori di una gara regolare. Charles Pic, dalla quarta fila è transitato nono al 1° giro poi ha concluso settimo dopo una prova giudiziosa. Federico Leo ha terminato in una buona quindicesima posizione. La sua crescita appare evidente e per tutta la seconda parte della frazione ha tenuto dietro il rientrante nella WSR Guillaume Moreau. Sfortunato Pasquale Di Sabatino, colpito alla prima curva da Anton Nebilitskiy e dopo poche curve pure da Moreau.



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 4 luglio 2009

- 1 - Marcos Martinez - Pons - 28 giri 45'49"264
- 2 - Fairuz Fauzy - Fortec - 1"227
- 3 - Oliver Turvey - Carlin - 3"218
- 4 - James Walker - P1 - 5"105
- 5 - Brendon Hartley - Tech 1 - 6"111
- 6 - Jaime Alguersuari - Carlin - 6"717
- 7 - Charles Pic - Tech 1 - 11"978
- 8 - Bertrand Baguette - Draco - 15"501
- 9 - Miguel Molina - Ultimate - 15"893
- 10 - Marco Barba - Draco - 18"178
- 11 - Greg Mansell - Ultimate - 19"105
- 12 - Adrian Valles - Epsilon Euskadi - 19"480
- 13 - Adrian Zaugg - Interwetten - 21"785
- 14 - Sten Pentus - Fortec - 22"207
- 15 - Federico Leo - Pons - 39"219
- 16 - Guillaume Moreau - SG - 39"913
- 17 - Julian Leal - Prema - 51"516
- 18 - Daniil Move - P1 - 51"800
- 19 - Filip Salaquarda - Prema - 1'10"775
- 20 - Michael Herck - Interwetten - 1'11"853
- 21 - John Martin - Comtec - 1 giro
- 22 - Jon Lancaster - Comtec - 1 giro

Giro più veloce: Jon Lancaster 1'35"585

Ritirati

- 5° giro - Pasquale Di Sabatino
- 4° giro - Chris Van der Drift
- 0 giri - Anton Nebilitskiy

MOMENTO CLOU

Al 23° giro, Martinez, con problemi ai freni, sembra dover capitolare al rimontante Fauzy, ma il malese inizia ad accusare sovrasterzo e deve abbandonare i propositi di vittoria lasciando il primo posto a Martinez



La cronaca Giro dopo giro

Baguette non sfrutta al meglio la posizione del poleman e alla prima curva è Martinez a prendere il comando della corsa. Non parte Lancaster mentre Nebilitskiy urta Di Sabatino. Il russo si ritira, il pescarese è costretto dopo poco ai box e poi al ritiro. Al 1° giro, Martinez precede Baguette, Move, Fauzy, Turvey, Walker, Hartley, Alguersuari, Pic. Si accende il duello tra Move e Fauzy. Al 3° giro, Move è lungo alla Club Corner e va per prati. Al 4° giro, Martinez tiene a debita distanza Baguette che si deve guardare da Fauzy, poi Turvey, Walker, Hartley, Alguersuari, Move, Pic e Barba. Move si ferma ai box al 10° giro mentre Molina supera con una bella manovra Barba per la nona piazza. Martinez, nonostante una frenata brusca alla Abbey, procede sereno con 2" su Baguette il quale deve sempre osservare attentamente gli specchietti dove appare la sagoma della Dallara di Fauzy. Martinez blocca nuovamente le ruote anteriori alla Abbey. Al 14° giro: Martinez, Baguette, Fauzy, Turvey, Walker, Hartley, Alguersuari, Pic, Molina, Barba. Martin perde tre posizioni per una uscita leggera, da 12° a 16°. Leo procede bene al 17° posto dopo aver passato

Salaquarda, ma deve difendersi da Moreau. Martin rientra in pit-lane al 15° giro e "scarica" un po' di erba. Fauzy al 18° passaggio attacca alla Club Corner Baguette, ma senza successo. Ci riprova alla Abbey, il belga della Draco arriva lungo e finisce fuori venendo passato, oltre che dal malese, anche da Turvey, Walker, Hartley ed Alguersuari. Intanto, Pentus ha la meglio su Herck per il 14° posto. Martinez ha 4" su Fauzy al 20° giro, terzo è Turvey poi Walker, Hartley, Alguersuari, Baguette, Pic, Molina, Barba. Leo è 15°, Herck rientra ai box per un controllo alla vettura e riparte. Fauzy è velocissimo in questa fase finale della corsa e "mangia" 1"5 a Martinez. Mansell sale 11° superando Valles. Martinez gira sull'1'39", un secondo più alto di chi lo segue. Fauzy si porta a 1"2 da Martinez che sembra avere problemi ai freni e blocca ancora le gomme anteriori alla Club Corner. Fauzy raggiunge Martinez con facilità al 23° passaggio. Lo spagnolo del team Pons guida con circospezione mentre Fauzy una volta giunto alle sue spalle sembra cercare di capire dove attaccarlo. Martinez ritrova un passo migliore e mette una decina di metri tra sé e il malese di Fortec. Fauzy inizia a soffrire problemi di sovrasterzo e non è più incisivo come nei giri precedenti. Pic sale ottavo ai danni di Baguette.



**Bel secondo posto di Fauzy, a sinistra.
Turvey, sopra, sul podio davanti al pubblico di casa**

Pic lascia il segno

Massimo Costa

Charles Pic ha finalmente ritrovato la via del successo nella World Series Renault 3.5. Nella main race della domenica, partito dalla pole ha letteralmente dominato scacciando il momento buio che lo accompagnava dalla sfortunata trasferta di Barcellona di inizio stagione. Qualche errore e difficoltà di troppo lo avevano tenuto lontano dal podio, ma a Silverstone Pic (pilota della RDD) si è risollevato. Poteva essere un successo completo per

il Tech 1, con Brendon Hartley anch'egli sul podio, ma il neozelandese quando era terzo ed ha fatto il pit-stop, è stato punito con un drive through per eccesso di velocità in corsia box. Il secondo posto è andato a James Walker del P1 Motorsport e questa è la posizione che occupa anche nel campionato avendo sopravanzato Bertrand Baguette. Il belga ha concluso quinto un weekend in salita, per lui e per la Draco, portando comunque a casa dei punti. Ancora una corsa solida del rookie Oliver Turvey, nuovamente ter-

zo mentre Fairuz Fauzy ha completato un weekend decisamente positivo per lui tagliando il traguardo al quarto posto. Marcos Martinez rimane in vetta al campionato ed ha tagliato il traguardo in sesta posizione davanti al sorprendente Sten Pentus (15° in griglia, ma il team Fortec a Silverstone assieme al Tech 1 aveva le migliori vetture) e a Daniil Move. Nella top ten Jaime Alguersuari, la cui corsa è stata condizionata da un leggero contatto con Baguette (volante storto), e Marco Barba.



MOMENTO CLOU

Allo start Pic non sbaglia nulla e con sicurezza si porta in testa alla corsa. Il suo ritmo è irraggiungibile per tutti. Buona la strategia Tech 1, con il pit ritardato che ha permesso al francese di rimanere tranquillamente in testa



Walker precede Turvey

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 5 luglio 2009

- 1 - Charles Pic - Tech 1 - 28 giri 45'45"997
- 2 - James Walker - P1 - 4"273
- 3 - Oliver Turvey - Carlin - 4"559
- 4 - Fairuz Fauzy - Fortec - 5"383
- 5 - Bertrand Baguette - Draco - 21"606
- 6 - Marcos Martinez - Pons - 23"338
- 7 - Sten Pentus - Fortec - 23"707
- 8 - Daniil Move - P1 - 32"558
- 9 - Jaime Alguersuari - Carlin - 35"524
- 10 - Marco Barba - Draco - 38"651
- 11 - Adrian Zaugg - Interwetten - 44"107
- 12 - Guillaume Moreau - SG - 44"595
- 13 - Brendon Hartley - Tech 1 - 44"770
- 14 - Adrian Valles - Epsilon Euskadi - 45"272
- 15 - Jon Lancaster - Comtec - 52"826
- 16 - Julian Leal - Prema - 56"950
- 17 - Filip Salaquarda - Prema - 1'04"383
- 18 - Michael Herck - Interwetten - 1'05"991
- 19 - Chris Van der Drift - Epsilon Euskadi - 1'06"339
- 20 - John Martin - Comtec - 1 giro
- 21 - Federico Leo - Pons - 1 giro

Giro più veloce: Charles Pic 1'36"018

Ritirati

- 26° giro - Greg Mansell
- 16° giro - Anton Neblitskiy
- 13° giro - Pasquale Di Sabatino
- 12° giro - Miguel Molina

Il campionato

- 1. Martinez 73; 2. Walker 67; 3. Baguette 65; 4. Turvey 52;
- 5. Pic 44; 6. Fauzy 41; 7. Molina 38; 8. Alguersuari 30; 9. Van der Drift 29; 10. Barba 28.

La cronaca Giro dopo giro

Pic non si fa sfuggire l'occasione di partire dalla pole e balza al comando seguito da Hartley che dalla seconda fila brucia Walker. Al 1° giro, Pic, Hartley, Walker, Turvey, Fauzy, Martinez, Move, Alguersuari, Baguette, Molina. Problemi per Martin che ha la gomma anteriore destra a terra e si ferma ai box per il pit. Di Sabatino supera Leo ed è 18°. Al 4° giro, Baguette alla Abbey supera Alguersuari per la ottava posizione. Primi pit-stop per Barba e Valles. Pic è velocissimo, gira mezzo secondo più rapido di Hartley, a 4". Tra i leader, cambiano le gomme al 6° giro Walker e Molina. Si susseguono le soste per il pit-stop, al 9° passaggio si ferma Hartley, secondo. Ma è troppo veloce nella corsia box e si prende un

drive-through. Pic si ferma all'11° giro per sostituire gli pneumatici, la tornata seguente è il turno di Turvey. Il motore di Molina emette un suono poco confortante e si ferma. Ultimo a fermarsi ai box è Zaugg che lascia la prima posizione a Pic. Secondo è Walker a 6", poi Turvey, Fauzy, Baguette, Martinez, Move, Pentus, Alguersuari, Zaugg. Di Sabatino si ritira per rottura del motore, Leo è 19°, ma al 19° giro va in testacoda. La prima posizione al 21° giro è consolidata con Pic, Walker a 5", Turvey che avvicina il connazionale. C'è invece battaglia tra Baguette e Martinez per la quinta piazza e tra Move, Alguersuari e Zaugg per la ottava. Mansell va in testacoda al penultimo giro dopo essere stato centrato da Lancaster e perde la 13esima piazza. Vince bene Pic mentre Walker tiene la seconda posizione nonostante la minaccia Turvey.

*Nigel Mansell a Silverstone
con la Dallara-Renault della World
Series utilizzata dal figlio Greg*



Mansell si prepara per Le Mans



Massimo Costa
Photo Pellegrini

Nigel Mansell, 55 anni, è tornato al volante di una monoposto. Lo ha fatto nel tardo pomeriggio di venerdì 3 luglio sul circuito di Silverstone per poi ripetersi domenica 5 luglio, ma solamente per compiere una tornata intera e poi compiere dei testacoda voluti che hanno elettrizzato i 70.000 presenti. Il Leone, 187 GP di F.1 sulle spalle, 31 vittorie, 32 pole, indimenticabili le sue battaglie con Ayrton Senna e il titolo vinto nel 1992 (poi anche campione Indycar nel 1993), ha guidato la Dallara-Renault della World Series utilizzata dal figlio Greg. Tuta attilata che metteva in primo piano la pancetta, solita camminata "storta" e schiena leggermente piegata in avanti, Mansell non senza emozione si è calato nell'abitacolo della monoposto del team Ultimate ricevendo subito i consigli di Greg. A seguire questo show, che ripeterà domenica davanti al pubblico che per anni lo ha acclamato come eroe nazionale, la moglie e il padre, sempre presenti nelle gare World Series Renault per seguire il giovane Greg. Mansell, la cui ultima apparizione al volante di una monoposto risale al 2006 nella GP Masters, è usc-

to dai box senza esitazioni. E si è lanciato in pista percorrendo nove giri consecutivi. Dal tempo di 1'50", ad ogni tornata ha abbassato il proprio riferimento cronometrico fermandosi a 1'40". Notevole se si pensa che Leal, nel 2° turno di prove libere, si è fermato a 1'37". Neanche troppo affaticato, Mansell, dopo aver ricevuto i complimenti ironici del padre per il debutto, ci ha spiegato: "Ho un po' male alle spalle e alle braccia, ma è stato molto divertente. Sono stato attento a non fare danni alla macchina di mio figlio, sarebbe stato terribile sbattere considerando che domani mattina (sabato, ndr) ha la qualifica! E' una bella monoposto, si guida bene ed ora che ho potuto provarla devo dire che sono contento della scelta fatta per Greg. Questa è proprio una macchina che prepara al meglio per la F.1. Ho trovato qualche difficoltà lungo il circuito perché alcune curve sono cambiate un po' e non me l'aspettavo! Ho faticato a passare col piede destro dal pedale dell'acceleratore a quello del freno, non lo trovavo (e ride, ndr) perché sono distanti. Sapete, i piloti di oggi per frenare utilizzano il piede sinistro, ma io non so fare!".

- Mansell, lo sa che c'è una monoposto libe-

ra alla RC Motorsport? Magari potrebbe provarci...
"Ah ah ah, è una bella idea, ma è meglio di no..."

- La vedremo alla prossima 24 Ore di Le Mans, con i figli Greg e Leo?
"E' una opportunità alla quale stiamo riflettendo. Leo ha fatto la sua esperienza con la Ferrari 430 del team Modena, Greg farà una gara con un prototipo LMP1 alla fine di questa stagione. E anche io guiderò una LMP1 in un test fra qualche mese..."

Mansell sorride e se ne va aggiungendo che non può dire di più, che non può dirci di quale marca è la LMP1 con la quale affronterà un test. Ma mettendo insieme i pezzi... viene logico pensare che i tre Mansell, Nigel, Greg e Leo, potrebbero essere al via della prossima 24 Ore di Le Mans con un prototipo LMP1 e non con una vettura GT. Quale? Il marchio più British che c'è, risponde al nome di Aston Martin. Sarebbe un colpo pubblicitario enorme. Un sogno, quello di correre a Le Mans con il figlio, che riuscì a Mario Andretti con Michael e anche il nipote Jeff.

Van der Zande quasi dominatore

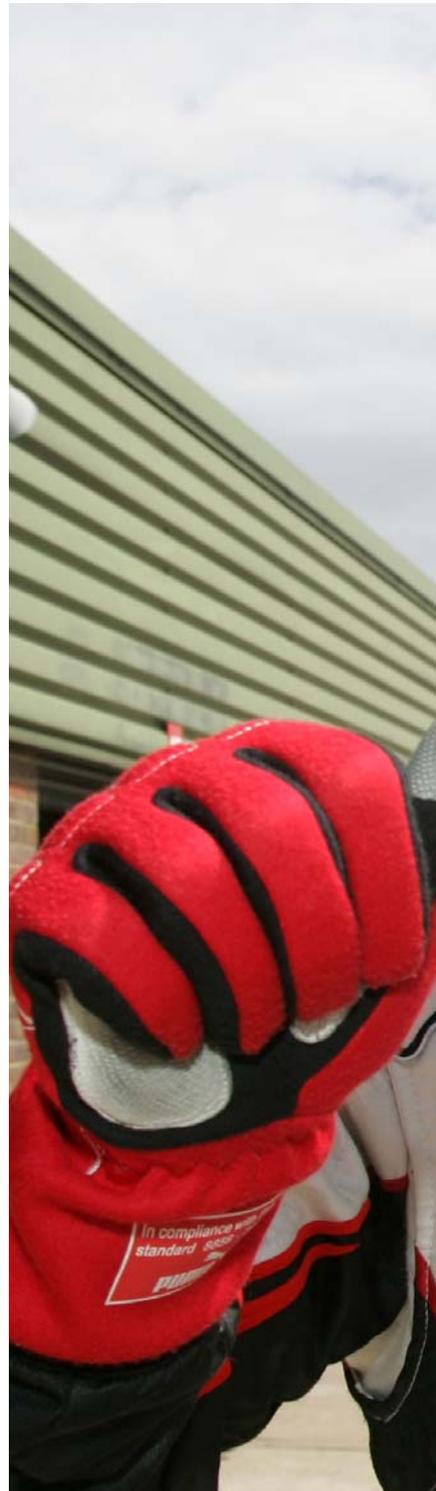
Dario Lucchese

C'era già riuscito a Silverstone a inizio maggio e si è ripetuto sul circuito di Snetterton, dove ha colto il suo secondo successo della stagione. Un weekend quasi perfetto quello di Renger Van der Zande che, dopo avere ottenuto la doppia pole nelle qualifiche, ha dominato la prima delle due gare in programma sul tracciato inglese facendo anche segnare il giro più veloce. Per il pilota olandese del team Hitech una condotta ineccepibile che lo rilancia anche nella classifica del campionato sebbene immediatamente alle sue spalle abbia concluso il leader Daniel Ricciardo. L'australiano non ha sbagliato nulla ed ha recuperato due posizioni rispetto a quella occupata sullo schieramento di partenza che lo vedeva scattare dalla seconda fila. Per Van der Zande un avvio perfetto, a differenza di Max Chilton che dal terzo posto è immediatamente retrocesso sesto. A dare l'impressione di potere tenere il contatto con il battistrada, nei primi giri è stato invece Henry Arundel, in seguito rallentato da un problema al cambio che lo ha costretto nelle fasi finali a lottare strenuamente per il gradino più basso del podio con l'austriaco Walter Grubmuller, dopo avere lasciato strada libera a Ricciardo, insediatosi a sua volta secondo. Acceso anche il confronto per il quinto posto tra lo stesso Chilton e Riki Christodoulou, con quest'ultimo ad avere la meglio. Degna di attenzione la rimonta di Jay Bridger, che già nella tornata iniziale ha rimontato dalla nona alla settima posizione, portando al traguardo la prima delle Mygale al via. Dietro

di lui, a confermarsi il migliore della National Class è stato invece Daniel McKenzie.

Ci ha pensato Riki Christodoulou ad interrompere l'egemonia di Renger Van der Zande, a Snetterton autore della doppia pole e dominatore di gara 1. Il ventenne pilota del team Fortec ha ottenuto infatti nella seconda corsa la sua prima vittoria assoluta nella F.3 inglese, proprio sullo stesso tracciato che nei primi test ufficiali della serie d'oltramanica svolti lo scorso febbraio lo avevano visto svettare al suo debutto nella categoria. Ancora secondo l'australiano Daniel Ricciardo, che ha in questo modo consolidato la propria leadership nella classifica generale in cui può vantare un vantaggio di 23 lunghezze nei confronti di Walter Grubmuller, terzo al traguardo. Solamente un quarto posto invece, per lo stesso Van der Zande, rimasto praticamente fermo all'accensione del semaforo verde. Una partenza che ha dunque visto balzare al comando Grubmuller, che si avviava dalla seconda posizione

della griglia. Ma all'inizio del terzo giro, l'austriaco ha dovuto cedere strada a Christodoulou, venendo passato subito dopo anche da Ricciardo. Da questo momento in poi si può dire che la situazione si è del tutto stabilizzata, con Van der Zande saldamente quarto ed autore di una condotta conservativa con cui si è mantenuto a debita distanza dal proprio compagno di squadra della Hitech che lo precedeva. A mettere tutti dietro nella National Class è stato il brasiliano Gabriel Dias, mentre Daniel McKenzie (che aveva avuto la meglio in gara 1), si è accontentato questa volta della piazza d'onore chiudendo 14. assoluto. "Ho fatto un'ottima partenza - ha dichiarato dopo l'arrivo Christodoulou - e al terzo giro ho avuto l'occasione di portarmi al comando. A questo punto sono riuscito a tenere tutto sotto controllo senza alcun problema, a parte un paio di doppiati nelle fasi finali. Questo successo è la riprova che da ora in poi potrò lottare anch'io per la vittoria".





L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 5 luglio 2009

- 1 - Renger Van der Zande (Dallara F308-Mercedes) - Hitech - 30'39"225
- 2 - Daniel Ricciardo (Dallara F308-Volkswagen) - Carlin - 3"870
- 3 - Henry Arundel (Dallara F308-Volkswagen) - Carlin - 10"243
- 4 - Walter Grubmuller (Dallara F308-Mercedes) - Hitech - 10"649
- 5 - Riki Christodoulou (Dallara F308-Mercedes) - Fortec - 14"269
- 6 - Max Chilton (Dallara F308-Volkswagen) - Carlin - 14"674
- 7 - Jay Bridger (Mygale M09-Mugen) - Litespeed - 15"089
- 8 - Daniel McKenzie (Dallara F307-Mugen) - Fortec - 15"721
- 9 - Adriano Buzaid (Dallara F309-Volkswagen) - T Sport - 16"640
- 10 - Daisuke Nakajima (Dallara F308-Mercedes) - Raikkonen - 19"958
- 11 - Gabriel Dias (Dallara F307-Mugen) - T Sport - 26"866
- 12 - Victor Garcia (Dallara F308-Mercedes) - Fortec - 27"866
- 13 - Hywel Lloyd (Dallara F309-Mugen) - CF - 29"471
- 14 - Philip Major (Dallara F308-Volkswagen) - Carlin - 30"516
- 15 - Wayne Boyd (Dallara F309-Volkswagen) - T Sport - 30"843
- 16 - Stéphane Richelmi (Dallara F308-Mercedes) - Epsilon Barazi - 53"827
- 17 - Victor Correa (Slc R1-Mugen Honda) - Litespeed - 56"316
- 18 - Aaron Steele (Slc R1-Mugen Honda) - Litespeed - 1 giro
- 19 - Max Snegirev (Dallara F307-Mugen) - West Tec - 1 giro

Non classificati:
Carlos Huertas

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 5 luglio 2009

- 1 - Riki Christodoulou (Dallara F308-Mercedes) - Fortec - 30'42"827
- 2 - Daniel Ricciardo (Dallara F308-Volkswagen) - Carlin - 1"152
- 3 - Walter Grubmuller (Dallara F308-Mercedes) - Hitech - 1"803
- 4 - Renger Van der Zande (Dallara F308-Mercedes) - Hitech - 3"095
- 5 - Adriano Buzaid (Dallara F309-Volkswagen) - T Sport - 7"390
- 6 - Wayne Boyd (Dallara F309-Volkswagen) - T Sport - 9"213
- 7 - Max Chilton (Dallara F308-Volkswagen) - Carlin - 9"767
- 8 - Henry Arundel (Dallara F308-Volkswagen) - Carlin - 15"916
- 9 - Jay Bridger (Mygale M09-Mugen) - Litespeed - 16"263
- 10 - Victor Garcia (Dallara F308-Mercedes) - Fortec - 17"165
- 11 - Gabriel Dias (Dallara F307-Mugen) - T Sport - 18"584
- 12 - Carlos Huertas (Dallara F308-Mercedes) - Raikkonen - 20"324
- 13 - Daisuke Nakajima (Dallara F308-Mercedes) - Raikkonen - 21"040
- 14 - Daniel McKenzie (Dallara F307-Mugen) - Fortec - 21"506
- 15 - Hywel Lloyd (Dallara F309-Mugen) - CF - 27"152
- 16 - Aaron Steele (Slc R1-Mugen Honda) - Litespeed - 56"745
- 17 - Victor Correa (Slc R1-Mugen Honda) - Litespeed - 1 giro
- 18 - Max Snegirev (Dallara F307-Mugen) - West Tec - 1 giro

Non classificati
Philip Major
Stéphane Richelmi

Il campionato
1. Ricciardo 119; 2. Grubmuller 96; 3. Van der Zande 85; 4. R. Christodoulou 81;
5. Tandy 68.



*Sotto, Van der Zande in testa al gruppo,
e sopra, mentre festeggia il successo.
A sinistra, Riki Christodoulou*





Monien è il nome nuovo

Antonio Caruccio

Diventa quasi imbarazzante la superiorità di Laurens Vanthoor nel campionato tedesco di F.3 in scena al Lausitzring. Dopo aver ottenuto nelle qualifiche la settima pole su dieci appuntamenti, in gara 1 è arrivato il quinto successo che rafforza anche la sua leadership di campionato visto che il compagno rivale in seno al team Van Amersfoort, Stef Dusseldorp, è transitato sotto la bandiera a scacchi in decima posizione. Piazza d'onore per il brasiliano Rafael Suzuki, secondo motore Volkswagen sul podio con la Dallara 307 del team Performance. Salva l'onore della Mercedes, ma anche il proprio, il giovane Nico Monien, giunto nuovamente alla premiazione

finale dopo la scorsa gara di Oschersleben, è risultato ancora una volta il migliore degli esordienti nel campionato. Ai piedi del podio chiude la gara lo svedese Max Nilsson, in passato protagonista della F.3 inglese, che ha preceduto l'austriaco Bernd Herndlhofer e Markus Pommer, secondo esordiente al traguardo e compagno di Monien. Per la classifica riservata alle monoposto più datate, la vittoria è andata all'ucraino Sergey Chukanov con la Arrtech 24, dodicesimo assoluto. Diciassettesima posizione per Luca Iannaccone.

Nella seconda corsa si è registrata la prima vittoria per Nico Monien. Il giovane alfiere del team Zettl Sportsline ha interrotto il dominio di Laurens Vanthoor, che ha comunque concluso al secondo posto conquistando impor-

tanti punti sul suo diretto inseguitore e compagno di squadra, Stef Dusseldorp. Monien, pilota esordiente nella categoria teutonica regala ai motori Mercedes un successo che mancava dal Nurburgring, quando a vincere fu la svizzera Rahel Frey. Monien ha conquistato la vittoria a seguito di una partenza che lo ha proiettato al vertice, facendo riecheggiare l'inno tedesco dopo due anni. L'ultima volta capitò al Sachsenring e il successo andò nelle mani di Christian Vietoris. Ottima performance per Sergey Chukanov, nono assoluto, che conquista la vittoria nella National Class a bordo della Arrtech 24. In campionato Vanthoor mantiene il comando con 96 punti, mentre Dusseldorp è staccato a quota 54.



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 4 luglio 2009

- 1 - Laurens Vanthoor (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort
24 giri 31'14"306
- 2 - Rafael Suzuki (Dallara 307-Volkswagen) - Performance - 12"443
- 3 - Nico Monien (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 20"831
- 4 - Max Nilsson (Dallara 307-Opel) - SRT - 24"624
- 5 - Bernd Herndlhofer (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - 24"733
- 6 - Markus Pommer (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 28"851
- 7 - Rahel Frey (Dallara 307-Mercedes) - Zeller - 35"462
- 8 - Adderly Fong (Dallara 307-Volkswagen) - Performance - 40"484
- 9 - David Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 48"084
- 10 - Stef Dusseldorp (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - 50"413
- 11 - Gary Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 1'02"633
- 12 - Sergey Chukanov (Arrtech 24-Opel) - ArtLine - 1'03"772
- 13 - Nicolas Marroc (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 1'04"040
- 14 - Zahir Ali (Dallara 307-Mercedes) - Zeller - 1'12"382
- 15 - Willi Steindl (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - 1'13"265
- 16 - Francesco Lopez (Dallara 304-Opel) - Woss - 1'16"069
- 17 - Luca Iannaccone (Dallara 304-Opel) - Leipert - 3 giri
- 18 - Mika Vahamaki (Dallara 304-Opel) - ADRF - 6 giri

Ritirati

- 11° giro - Marco Oberhauser
15° giro - Vladimir Semerov

Giro più veloce: Laurens Vanthoor 1'16"979

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 5 luglio 2009

- 1 - Nico Monien (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline
23 giri in 30'05"642
- 2 - Laurens Vanthoor (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - 1"089
- 3 - Stef Dusseldorp (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort - 1"854
- 4 - Markus Pommer (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline - 2"351
- 5 - Rahel Frey (Dallara 307-Mercedes) - Zeller - 6"564
- 6 - Rafael Suzuki (Dallara 307-Volkswagen) - Performance - 8"065
- 7 - Bernd Herndlhofer (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - 13"127
- 8 - Max Nilsson (Dallara 307-Opel) - SRT - 13"335
- 9 - Sergey Chukanov (Arrtech 24-Opel) - ArtLine - 33"834
- 10 - David Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 38"889
- 11 - Nicolas Marroc (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 39"508
- 12 - Marco Oberhauser (Dallara 307-Mercedes) - Neuhauser - 42"923
- 13 - Zahir Ali (Dallara 307-Mercedes) - Zeller - 47"245
- 14 - Willi Steindl (Dallara 307-Mercedes) - HS Technik - 59"489
- 15 - Mika Vahamaki (Dallara 304-Opel) - ADRF - 1'03"420
- 16 - Vladimir Semerov (Dallara 307-Mercedes) - Zyxel RRT - 1'05"220
- 17 - Gary Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience - 1'15"531
- 18 - Adderly Fong (Dallara 307-Volkswagen) - Performance - 1'16"853
- 19 - Luca Iannaccone (Dallara 304-Opel) - Leipert - 2 giri
- 20 - Francesco Lopez (Dallara 304-Opel) - Woss - 2 giri

Giro più veloce: Laurens Vanthoor 1'17"726

Il campionato

1. Vanthoor 96; 2. Dusseldorp 54; 3. Suzuki 46; 4. Frey & Monien 45; 6. Pommer 39; 7. Herndlhofer 32; 8. Steindl 19; 9. Nilsson 18; 10. Oberhauser 6



*A sinistra,
Nico Monien in azione e
mentre bacia la coppa.
Sotto, Laurens Vanthoor*



Successo di Cristian Ebbesvik nella prima gara della European F3 Open a Donington. Il pilota norvegese del team West Tec è partito dalla pole ed ha sempre occupato la prima posizione. Seconda posizione per Celso Miguez del team Drivex il quale ha preceduto il suo rivale nella rincorsa al campionato, Bruno Mendez (Campos) autore del giro più veloce. Ora tra i due contendenti vi è un solo punto di differenza. Nella classifica Cup invece, che raccoglie le Dallara 306, Callum MacLeod ha rafforzato la propria posizione di leader.

Ebbesvik al via è stato inseguito da Miguez, Cecon, quarto in qualifica, Scalbi, Bizzarri, Mendez, Legris e Campos. Nel corso del 1° giro, Mendez ha superato Bizzarri mentre Scalbi ha compiuto una escursione fuori pista ritirandosi. Tra Ebbesvik e Miguez la differenza è stata sempre di un secondo, ma lo spagnolo non è mai riuscito ad avvicinare sensibilmente il rivale norvegese. Mendez ha poi superato anche Cecon stabilizzandosi in terza posizione mentre l'italiano della RP Motorsport ha tenuto bene il quarto posto fino al traguardo ottenendo così il suo miglior piazzamento da quando corre in F.3. Battaglia invece per il quinto posto tra Legris, Bizzarri e Campos. Legris si è difeso bene mentre Campos è finito in testacoda al 12° giro.

Dopo Gran Bretagna e Norvegia, è arrivato in gara 2 il turno dell'Italia nell'European Formula 3 Open. Con la pista che si andava asciugando dopo un grande acquazzone finale, a conquistare il successo è stato infatti Stefano Bizzarri, al volante della Dallara F309 numero 8 schierata dall'RP Motorsport. Mantenuta la seconda piazza per quasi tutta la corsa, il diciannovenne perugino nato a Seattle ha approfittato del drive-through imposto a Jonathan Legris per l'infrazione dei suoi meccanici, fermatisi troppo a lungo in griglia di partenza. Ripresa la pista, il britannico ha battagliato (in modo piuttosto duro) con Ebbesvik e Miguez, riprendendo la seconda posizione. Dietro al pilota DriveX hanno chiuso nell'ordine Scalbi e Campos, mentre Bruno Mendez è stato fermato prima da un errore in bagarre, poi da una toccata. Sfuggita di poco, sempre a causa di un drive-through, la vittoria tra le F306 a Michele Faccin.

Primo successo per Bizzarri

Stefano Bizzarri taglia il traguardo di Donington e sotto è sul podio con Legris e Miguez



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 4 luglio 2009

- 1 - Cristian Ebbesvik (Dallara 308) - West Tec - 27 giri 25'08"302
- 2 - Celso Miguez (Dallara 308) - Drivex - 0"912
- 3 - Bruno Mendez (Dallara 308) - Campos - 8"294
- 4 - Kevin Ceccon (Dallara 308) - RP - 10"449
- 5 - Jonathan Legris (Dallara 308) - De Villota - 12"242
- 6 - Stefano Bizzarri (Dallara 308) - RP - 20"343
- 7 - Callum MacLeod (Dallara 306) - West Tec - 22"494
- 8 - Samuele Buttarelli (Dallara 308) - De Villota - 23"151
- 9 - Sergio Canamasas (Dallara 308) - De Villota - 23"880
- 10 - Michele Faccin (Dallara 306) - Hache - 28"481
- 11 - Adrian Campos (Dallara 308) - Campos - 30"096
- 12 - Tonio Fernandez (Dallara 306) - Hache - 34"000
- 13 - Bruno Palli (Dallara 306) - Campos - 44"911
- 14 - Jose Luis Abadin (Dallara 306) - Drivex - 52"558
- 15 - Noel Jammal (Dallara 306) - De Villota - 53"495
- 16 - Kristjan Einar (Dallara 306) - West Tec - 56"114
- 17 - Biagio Bulnes (Dallara 306) - RP - 56"720
- 18 - Carmen Jorda (Dallara 306) - GTA - 57"302

Giro più veloce: Bruno Mendez 1'27"854

Ritirati

12° giro - Edgar Fernandez

2° giro - Augusto Scalbi

2° giro - David Fumanelli

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 5 luglio 2009

- 1 - Stefano Bizzarri (Dallara F308) - RP - 16 giri 27'05"010
- 2 - Jonathan Legris (Dallara F308) - De Villota - 1"569
- 3 - Celso Miguez (Dallara F308) - Drivex - 1"932
- 4 - Augusto Scalbi (Dallara F308) - GTA - 2"379
- 5 - Adrian Campos (Dallara F308) - Campos - 3"748
- 6 - Christian Ebbesvik (Dallara F308) - West-Tec - 5"092
- 7 - Kevin Ceccon (Dallara F308) - RP - 27"068
- 8 - Jose Luis Abadin (Dallara F306) - Drivex - 39"010
- 9 - Michele Faccin (Dallara F306) - Hache - 43"288
- 10 - Kristjan Einar (Dallara F306) - West-Tec - 43"480
- 11 - Bruno Palli (Dallara F306) - Campos - 47"802
- 12 - Sergio Canamasas (Dallara F308) - De Villota - 1'06"673
- 13 - Tono Fernandez Da Silva (Dallara F306) - Hache - 1'17"334
- 14 - David Fumanelli (Dallara F308) - RP - 1'18"620
- 15 - Carmen Jordà (Dallara F306) - GTA - 1'25"593
- 16 - Samuele Buttarelli (Dallara F308) - De Villota - 1'26"507
- 17 - Edgar Fernandez (Dallara F306) - Hache - 1'29"757
- 18 - Callum McLeod (Dallara F306) - West-Tec - 1'35"235
- 19 - Biagio Bulnes (Dallara F306) - RP - 1'38"059
- 20 - Bruno Mendez (Dallara F308) - Campos - 3 giri

Giro più veloce: Jonathan Legris 1'38"631

Ritirati

3° giro - Noel Jammal



La partenza di gara 1



Vergne



Massimo Costa
Photo Pellegrini

Prima vittoria nella Eurocup di F.Renault di Antonio Felix Da Costa. Il pilota portoghese del team Motopark ha voluto con forza questo successo. Terzo al via, Da Costa ha subito attaccato Adam Kout, la sorpresa del weekend con il secondo tempo in qualifica. Il ceko non aveva il passo del poleman Jean Eric Vergne, che aveva preso il largo, ed ha fatto il possibile per resistere al resto del gruppo. Da Costa ha rotto gli indugi e una volta superato Kout si è lanciato alla caccia di Vergne. Quando il francese è entrato in crisi con le gomme, accusando anche problemi alla pompa benzina, Da Costa è stato implacabile. Con lui, nella rimonta, anche Albert Costa. Nel finale lo spagnolo della Epsilon Euskadi poteva tentare l'attacco a Da Costa, ma sarebbe stato molto rischioso ed ha preferito pensare ai punti.

La cronaca

Vergne si muove bene dalla pole, Kout tiene la seconda posizione. Il francese della SG allunga rapidamente mentre il ceko tiene la

posizione davanti a Da Costa e Costa, poi Monras, Munoz, Magnussen, Pic, Berthon e Azzam. Al 2° giro, alla staccata della Club Corner, Da Costa passa in staccata Kout e Costa ne approfitta, in accelerazione per infilarsi davanti al pilota del team Krenek. Al 3° passaggio, Vergne ha 3"1 su Da Costa mentre Olive ha già imboccato la via dei box e Federico Scionti da 24° al via è già 20°. Kout si ritira con una sospensione posteriore piegata. Da Costa e Costa iniziano a rimontare su Vergne finché al 10° giro entrambi hanno ragione del francese. Intanto, Melker elimina il compagno di squadra De Jong e Scionti risale 18°. Da Costa e Costa prendono subito un buon vantaggio su Vergne e lo spagnolo tenta di infastidire il portoghese. Ma senza successo. Vince Da Costa su Costa e Vergne. Scionti è 17°.

Gara 2

Era quello di cui aveva bisogno: vittoria più ritiro di Antonio Felix Da Costa e Albert Costa. Meglio di così, Jean Eric Vergne non poteva ottenere da gara 2. Il francese della SG ha tenuto duro nei primi giri quando ha respinto ogni tentativo di sorpasso di Costa. Lo spa-

gnolo, che nelle ultime corse aveva adottato una saggia tattica conservatrice, questa volta si è buttato all'attacco con foga. Ha trovato un piccolo varco, si è buttato dentro rischiando molto e si è girato. Peccato perché Da Costa era solo sesto. Costa ha ripreso la corsa in ottava posizione e quando si è trovato alle spalle del "nemico" numero uno, ha nuovamente esagerato finendogli contro. Entrambi KO, Vergne che ringrazia per il favore che lo rimette in gioco nel campionato.

La cronaca

Vergne, come in gara 1, non si fa sorprendere al via mentre Costa si installa al secondo posto davanti a Kout, Magnussen va in testa-coda. Al 1° giro, Vergne conduce su Costa, Kout, Quaife-Hobbs, Pic, Da Costa, Laine, Valente, Berthon, mentre Scionti è 20°. Vergne e Costa mettono due secondi tra loro e Kout. Nel corso del 3° giro, Costa è sensibilmente vicino a Vergne. Al 4° giro, Costa ci prova alla Abbey, all'esterno, ma Vergne resiste bene, poi lo spagnolo cerca di sorprendere il pilota SG dopo la curva Bridge e le due monoposto si sfiorano. Al 6° passaggio, Vergne continua a difendersi da Costa, terzo è Kout,

si rilancia



**A sinistra, Jean Eric Vergne.
Sotto, Felix Da Costa**



poi Quaife-Hobbs, Pic, Da Costa, Laine, Monras, Valente, Berthon. Costa si butta all'interno di Vergne alla Stowe, c'è un leggero contatto, lo spagnolo perde il posteriore della sua vettura e si gira riprendendo settimo. Al giro seguente, Costa supera Laine e sale sesto. Nel mirino ha il leader del campionato e suo principale rivale, Da Costa. Vergne ha un vantaggio su Kout di 2"8 all'8° giro. Costa alla Club Corner si butta all'interno di Da Costa, ma arriva leggermente lungo e colpisce la vettura del portoghese. Entrambi si ritirano e lo spagnolo della Epsilon Euskadi chiede scusa

a Da Costa. La situazione: Vergne, Kout, Quaife-Hobbs, Pic, Laine, Monras, Azzam, Berthon, Munoz, Valente. Scionti è 18°. Sorensen (11°) esce sulla terra, forse per una foratura o una sospensione danneggiata. Anche De Jong (13°) fa una passeggiata sull'erba e si ritira. Con Vergne tranquillo al comando, l'attenzione si concentra sul duello per il secondo posto tra Kout e Quaife-Hobbs. Alle loro spalle però, rinviene forte Arthur Pic, fratello del Charles impegnato nella WSR 3.5. Nulla però cambia fin sul traguardo con Vergne primo davanti a Kout e Quaife-Hobbs.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 4 luglio 2009

- 1 - Antonio Felix Da Costa - Motopark - 15 giri 27'15"004
- 2 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 0"936
- 3 - Jean Eric Vergne - SG - 7"972
- 4 - Miki Monras - SG - 11"761
- 5 - Carlos Munoz - Epsilon Euskadi - 13"889
- 6 - Kevin Magnussen - Motopark - 14"428
- 7 - Charles Pic - Tech 1 - 16"740
- 8 - Nathanael Berthon - Epsilon Euskadi - 17"195
- 9 - Adrian Quaife Hobbs - Motopark - 19"959
- 10 - Marco Sorensen - Motopark - 21"888
- 11 - Ramez Azzam - SG - 25"999
- 12 - Miguel Otegui - Epsilon Euskadi - 26"795
- 13 - Hugo Valente - SG - 29"590
- 14 - Patrick Kronenberger - Iquick - 29"813
- 15 - Nico Muller - Jenzer - 30"959
- 16 - Luciano Bacheta - Epsilon Sport - 31"375
- 17 - Federico Scionti - Iquick - 40"989
- 18 - Luis Derani - Motopark - 42"258
- 19 - Karl Oscar Liiv - MP - 48"013
- 20 - Jakub Knoll - Krenek - 59"985
- 21 - Kevin Kleveros - Fortec - 1 giro
- 22 - Genis Olive - Jenzer - 2 giri

Giro più veloce: Antonio Felix Da Costa 1'47"660

Ritirati

- 11° giro - Matias Laine
- 8° giro - Daniel De Jong
- 8° giro - Nigel Melker
- 5° giro - Adam Kout
- 5° giro - Fabien Thuner

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 5 luglio 2009

- 1 - Jean Eric Vergne - SG - 15 giri 27'19"067
- 2 - Adam Kout - Krenek - 2"516
- 3 - Adrian Quaife Hobbs - Motopark - 3"097
- 4 - Arthur Pic - SG - 3"571
- 5 - Matias Laine - Motopark - 4"623
- 6 - Miki Monras - SG - 10"533
- 7 - Ramez Azzam - SG - 15"933
- 8 - Nathanael Berthon - Epsilon Euskadi - 16"444
- 9 - Carlos Munoz - Epsilon Euskadi - 17"250
- 10 - Kevin Magnussen - Motopark - 17"846
- 11 - Nico Muller - Jenzer - 22"377
- 12 - Nigel Melker - MP - 22"774
- 13 - Patrick Kronenberger - Iquick - 24"010
- 14 - Luciano Bacheta - Epsilon Sport - 26"879
- 15 - Miguel Otegui - Epsilon Euskadi - 28"283
- 16 - Genis Olive - Jenzer - 33"554
- 17 - Luis Derani - Motopark - 34"878
- 18 - Hugo Valente - SG - 37"628
- 19 - Fabien Thuner - Jenzer - 37"875
- 20 - Karl Oscar Liiv - MP - 38"425
- 21 - Federico Scionti - Iquick - 38"769
- 22 - Jakub Knoll - Krenek - 44"170

Giro più veloce: Albert Costa 1'48"216

Ritirati

- 11° giro - Marco Sorensen
- 11° giro - Daniel De Jong
- 8° giro - Kevin Kleveros
- 8° giro - Albert Costa
- 8° giro - Antonio Felix Da Costa

Il campionato

1. Da Costa 75;
2. Costa 71;
3. Vergne 59;
4. Monras 55;
5. Quaife-Hobbs 53

Non mi n



manda papà

Dario Lucchese

Per debuttare nella Formula Renault 2.0 Italia ha scelto la pista di Spa Francorchamps, dove si è ben comportato portando a casa un decimo ed un nono posto. Carattere introverso, francamente poco incline al dialogo, ma idee apparentemente abbastanza chiare. Un fisico longilineo ed asciutto. Ecco chi è Eddie Cheever III, figlio dell'ex pilota di F.1 che in America ha trovato negli anni Novanta il giusto proseguimento alla sua carriera dopo avere disputato ben 132 Gran Premi nella massima categoria. "Non ho mai visto correre papà, ma ho visionato parecchi filmati che lo ritraggono in azione...". Inizia così il nostro incontro con il giovane Cheever (16 anni compiuti lo scorso mese), "romano de Roma" nonostante le sue chiari origini texane, come quelle del padre che nel '98 si è anche aggiudicato la 500 Miglia di Indianapolis. "Che cosa ammira di lui? La determinazione. Un carattere forte. Dal punto di vista mentale penso di assomigliargli davvero tanto. Sotto l'aspetto fisico un po' meno perché devo curare meglio la mia preparazione. Fino ad ora sono stato molto impegnato nello studio e questo mi ha impedito di farlo come si deve. Per adesso prediligo la bicicletta, ma gioco anche a calcio... con le dovute cautele, perché non voglio correre il rischio di farmi

male. Quando passerò nelle categorie superiori intensificherò anche l'attività in palestra". La scuola quindi prima di tutto. Quest'anno ha completato il secondo Liceo Scientifico. Ma cosa dicono i compagni? "Del fatto che corro in macchina non ne ho mai voluto fare grande pubblicità. È una questione personale. Piuttosto ho molti amici che mi sostengono, oltre alla mia famiglia. Mia madre (Rita Melidoni, che ricordiamo assidua frequentatrice dei box ai tempi di Eddie in F.1) è molto orgogliosa". Due anni di karting ad alto livello, nelle categorie KF2 e KF3. Quindi l'esordio in monoposto. Quale sarà il prossimo traguardo? "Punto a vincere, ma realisticamente l'obiettivo è di inserirmi nelle prime cinque posizioni". Un'esperienza unica quella di Spa, un tracciato particolarmente impegnativo con cui si era già trovato a tu per tu nel precedente appuntamento della serie svizzera. "Cosa dire... Si tratta di una pista fantastica. Quando affronti per la prima volta la discesa dell'Eau Rouge ti manca il fiato nel vero senso della parola. Poi ci fai quasi l'abitudine. Ma anche il resto del circuito è abbastanza difficile". Ottima infine l'intesa con il team Jenzer Motorsport. "Con loro avevo svolto un test all'inizio dell'anno e mi sono trovato perfettamente a mio agio. Ho scelto la Formula Renault italiana perché la ritengo un campionato interessante".



Samanta Capacini
Foto MorAle

Gara 1

Il Trofeo Cadetti sul circuito di casa riserva sempre sorprese e capovolgimenti di fronte e la prima gara del weekend monzese non ha certo smentito le attese. Al via è stato ammesso, senza tempo e in ultima posizione, anche Giuliano Zecchetti. Il primo colpo di scena avviene nel giro di ricognizione con la Mandelli di Paolo Coppi che rimane bloccata in griglia. Simone Gatto partendo dalla pole riesce a mantenere la testa del gruppo, ma è subito chiaro che dietro di lui sono pronti a dar battaglia in molti. Nel corso dei primi giri, al comando si alternano Gatto, Marco Visconti e Maurizio Giordano, mentre alle loro spalle sono in lotta, leggermente più attardati Angelo Valentino, Giovanni Erba, Dario Lugli e Paolo Scialpi. Valentino però riesce a staccarsi dai suoi inseguitori e si avvicina al terzetto di testa. Nel corso del quarto giro Visconti, per evitare altre vetture, perde il posteriore e si gira in Prima Variante. Riesce a riprendere in nona posizione, costretto ad inseguire. Nello stesso giro, sempre in Prima Variante è costretto al ritiro Alessio Generale per la rottura della sospensione sul cordolo. Simone Gatto riprende il comando, ma nel corso del sesto giro è tamponato da Angelo Valentino e finisce anche lui in testa coda. Come successo a Visconti precedentemente, anche per Gatto parte una gara di rimonta. Davanti a loro a disputarsi la vittoria sembrano esserci Maurizio Giordano, Giovanni Erba, Dario Lugli ed Angelo Valentino. Per quest'ultimo, viene più volte esposta la bandiera bianca a segnalare un comportamento scorretto in pista che significherà una penalità di 25 secondi a fine gara. Il gruppo di testa si è compattato e nell'ultima fase di gara sono in otto a girare racchiusi in poco più di un secondo. Infatti anche Paolo Collivadino, Paolo Scialpi, Luca Del Missier e Coppi si sono avvicinati ai leader. Ma Visconti e Gatto non si sono certo dati per vinti e a suon di giri veloci hanno raggiunto le posizioni di vertice. Nell'ultimo giro,



Visconti doppietta all

Visconti si porta incredibilmente di nuovo al comando, ma impegnato a respingere gli attacchi degli inseguitori è sorpreso di vedere nei suoi specchietti anche la Reggiani di Gatto. Tutto si gioca con lo scatto finale, all'uscita della Parabolica. Arrivano affiancati in tre: Visconti, Erba e Gatto. La bandiera a scacchi sventola per Visconti, con Gatto che si aggiudica la seconda posizione distaccato di soli 0"012 e Erba, terzo, a 0"048. Quarto a poco più di un decimo taglia il traguardo Giordano, seguito da Lugli. Sesto Collivadino e settimo Paolo Scialpi. Dietro di loro con distacchi più consistenti Andre Claude Benin, Zecchetti, Alessia Locatelli, Andrea Capel-

la e Massimo Galli. Valentino, sesto al traguardo, è retrocesso in tredicesima posizione in conseguenza della penalizzazione. Chiudono a punti anche Terra e Beppato. Del gruppo dei primi inseguitori non giungono all'arrivo Paolo Coppi e Luca Del Missier, protagonisti di un incidente in parabolica avvenuto nelle fasi concitate dell'ultimo giro. La Covir di Del Missier vola sulla vettura di Coppi che si era girata in pista e finisce sulle gomme di protezione. Il pilota ha riportato una lieve lesione al ginocchio destro, per l'impatto con il cambio. Al momento è stato trasportato dal centro medico all'ospedale San Gerardo di Monza per gli accertamenti del caso.

Gara2

Marco Visconti, ottavo in griglia, ripete la rimonta di gara 1 e si aggiudica anche la seconda prova del weekend. Nel corso del terzo giro il pilota di Stilo Corse era già in terza posizione, alle spalle di Simone Gatto e Maurizio Giordano. I tre hanno dato vita alla solita battaglia per la vittoria, alternandosi alla testa della gara ad ogni tornata e giungendo appaiati ad ogni staccata. Nelle prime fasi, anche Giovanni Erba sembrava potersi avvicinare ai primi, ma nel corso del quinto giro un'escursione sulla sabbia della parabolica ha vanificato i suoi tentativi, facendogli perdere diverse

**A destra, Gatto in qualifica.
Sotto, Visconti vincitore
delle due gare di Monza**



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 4 luglio 2009

- 1 - Marco Visconti (Reggiani) - Stilo Corse - 9 giri in 21'08"812
- 2 - Simone Gatto (Reggiani) - TS Corse - a 0"012
- 3 - Giovanni Erba (Covir) - Team Co' - a 0"048
- 4 - Maurizio Giordano (Fadini) - Fadini - a 0"143
- 5 - Dario Lugli (Cavallini) - Lugli - a 0"378
- 6 - Paolo Collivadino (Reggiani) - M2 Racing - a 3"721
- 7 - Paolo Scialpi (Essepi) - Essepi Power - a 4"369
- 8 - Andre Claude Benin (Reggiani) - ARM Competition - a 23"437
- 9 - Giuliano Zecchetti (Reggiani) - Zemires - a 23"488
- 10 - Alessia Locatelli (Reggiani) - ARM Competition - a 23"776
- 11 - Andrea Capella (Reggiani) - ARM Competition - a 24"226
- 12 - Massimo Galli (Reggiani) - Galli - a 24"701
- 13 - Angelo Valentino (Reggiani) - Stilo Corse - a 27"440
- 14 - Francesco Terra (Reggiani) - TS Corse - a 35"212
- 15 - Stefano Beppato (Fadini) - Fadini - a 1'09"956
- 16 - Alberto Baglioni (ABR) - Autodama - a 1'40"824
- 17 - Paolo Coppi (Mandelli) - Sarchio Racing - a 1 giro
- 18 - Luca Del Missier (Covir) - Team Co' - a 1 giro

Ritirati

3° giro - Alessio Generale (Benvissuto) - Benvissuto

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 5 luglio 2009

- 1 - Marco Visconti (Reggiani) - Stilo Corse - 9 giri in 20'57"612
- 2 - Simone Gatto (Reggiani) - TS Corse - a 0"029
- 3 - Maurizio Giordano (Fadini) - Fadini - a 0"050
- 4 - Dario Lugli (Cavallini) - Lugli - a 2"211
- 5 - Paolo Coppi (Mandelli) - Sarchio Racing - a 5"985
- 6 - Paolo Collivadino (Reggiani) - M2 Racing - a 6"016
- 7 - Giovanni Erba (Covir) - Team Co' - a 8"213
- 8 - Paolo Scialpi (Essepi) - Essepi Power - a 9"639
- 9 - Giuliano Zecchetti (Reggiani) - Zemires - a 10"055
- 10 - Andre Claude Benin (Reggiani) - ARM Competition - a 19"650
- 11 - Massimo Galli (Reggiani) - Galli - a 45"706
- 12 - Andrea Capella (Reggiani) - ARM Competition - a 45"848
- 13 - Francesco Terra (Reggiani) - TS Corse - a 1'02"609
- 14 - Stefano Beppato (Fadini) - Fadini - a 1'17"587
- 15 - Alessio Generale (Benvissuto) - Benvissuto - a 1'18"700
- 16 - Alberto Baglioni (ABR) - Autodama - a 1'33"577
- 17 - Gian Danilo Busti (Ermolli) - Fadini - a 1 giro
- 18 - Angelo Valentino (Reggiani) - Stilo Corse - a 3 giri

Ritirati

0 giri - Alessia Locatelli (Reggiani) - ARM Competition

Classifica Piloti

1.Visconti 179 punti; 2.Gatto 156; 3.Erba 118; 4.Giordano 106; 5.Lugli 83; 6.Valentino e Coppi 76; 8.Collivadino 74; 9.Benin 66; 10.Zecchetti 57; 11.Scialpi 50; 12.Calegari 38; 13.Galli e Capella 34; 15.Del Missier 30; 16.Deodati e Torta 22; 18.N.De Val 14; 19.S.De Val, Terra e Locatelli 12; 22.Beppato 7; 23.Galluzzi 6; 24.Generale 3; 25.Prosperti 1.

Ultimo respiro

posizioni. Ad insidiare i primi tre arriva nei giri finali anche Dario Lugli che nel corso dell'ultimo giro, però, causa un fuori pista in Prima Variante, perde il contatto con la testa e deve accontentarsi del quarto posto. La gara si decide all'uscita della Parabolica con Visconti, Gatto e Giordano appaiati. L'arrivo al fotofinish premia Visconti che brucia sul traguardo Gatto, per 0"029, e Giordano, per 0"050. Quinto e sesto Paolo Coppi e Paolo Collivadino che si sono contesi la posizione a lungo, arrivando anche loro in volata. Giovanni Erba finisce la gara in settima posizione, lasciandosi alle spalle Paolo Scialpi e Giuliano

Zecchetti. Alessia Locatelli durante il giro di ricognizione è costretta al ritiro per problemi al cambio, mentre Angelo Valentino abbandona la gara a tre giri dalla fine per una rottura. Tutti i piloti tagliano il traguardo a pieni giri, ad eccezione del debuttante Gian Danilo Busti, doppiato, dopo esser stato costretto ad un pit stop non previsto. Poco cambia nella classifica di campionato con Marco Visconti e Simone Gatto, rispettivamente in testa alla Under 25 con 179 punti e alla Over con 156 punti, primo e secondo nella assoluta. Alle loro spalle Erba e Giordano con 118 e 106 punti.



Tarquini arriva in...

Claudio Pilia

Vittoria pesante, la seconda dall'inizio della stagione, per Gabriele Tarquini sul circuito cittadino di Porto. Dopo aver letteralmente dominato le qualifiche, l'italiano della Seat si è imposto anche in gara 1, battendo di misura il comunque veloce Robert Huff con la Chevrolet Cruze, e riuscendo a cogliere anche il giro più veloce, ottenuto con un 2'11"154. La corsa ha preso il via col botto. Nelle concitate manovre di partenza, un incidente di fronte ai box ha visto coinvolte la Lada di Jaap van Lagen e la BMW di un sofferente Sergio Hernandez, portato all'ospedale di Porto per accertamenti per una presunta frattura alla caviglia sinistra.

Nel frattempo, Robert Huff cercava di insidiare la prima posizione di un Tarquini bravo a fermare ogni tentativo bellicoso del driver britannico. Ma il momento chiave dell'intera gara lo si è avuto a 10 curve dal semaforo verde: Augusto Farfus sbagliava il punto di frenata, arrivando "lungo" all'ingresso della curva e colpendo il posteriore della Cruze di Alain Menu, uscito subito fuori dai giochi per i grossi danni riportati. Il brasiliano, quindi, ha mantenuto una traiettoria molto stretta per evitare di andare a muro, stringendo Tiago Monteiro che è finito in testacoda creando un tappo che ha coinvolto diverse altre vetture, tra cui quella del marocchino Mehdi Bennani (costretto al ritiro) e le due rimanenti Lada Priora e 110 guidate da Thompson e Ladygin.

Inevitabile, quindi, la lunga bandiera rossa, durante la quale è stato sostituito anche un muretto new-jersey danneggiato dal contatto sul rettilineo box. Dopo oltre mezz'ora di pausa forzata, il rientro in pista in regime di Safety Car, prima di una ripartenza lanciata con Tarquini tranquillamente in vetta nonostante la buona partenza di Huff, che si faceva vedere negli specchietti. L'italiano non si è fatto intimorire conducendo autorevolmente la gara sino alla bandiera a scacchi, chiudendo davanti a Huff e Yvan Muller, quest'ultimo a lungo in lotta con Andy Priaulx.

A poche tornate dal termine, per Augusto Farfus è arrivata la doccia fredda, del resto inevitabile. I commissari, infatti, gli hanno inflitto un drive through che lo ha fatto sci-



Tarquini precede Huff in gara 1

Porto

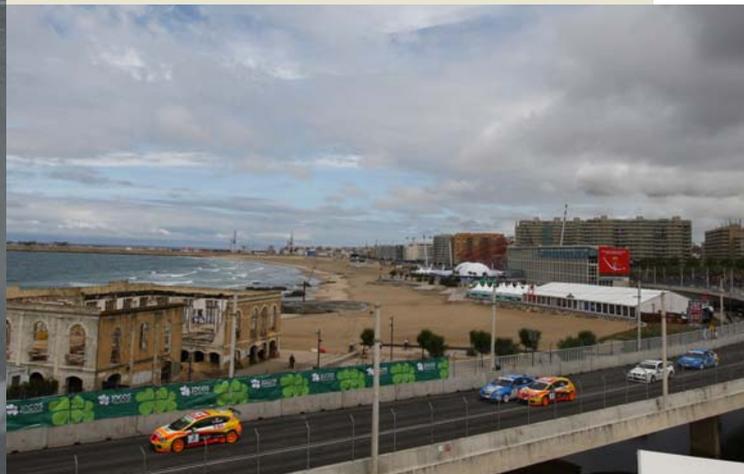
L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 5 luglio 2009

- 1 - Gabriele Tarquini (Seat Leon Tdi) - Seat - 1'04'11"274
- 2 - Robert Huff (Chevrolet Lacetti) - RML - 2"934
- 3 - Yvan Muller (Seat Leon Tdi) - Seat - 7"848
- 4 - Tiago Monteiro (Seat Leon Tdi) - Seat - 8"472
- 5 - Nicola Larini (Chevrolet Lacetti) - RML - 15"790
- 6 - Jordi Gene (Seat Leon Tdi) - Seat - 16"192
- 7 - Rickard Rydell (Seat Leon Tdi) - Seat - 16"640
- 8 - Augusto Farfus (BMW 320si) - Schnitzer - 16"975
- 9 - Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM - 17"791
- 10 - Stefano D'Aste (BMW 320si) - Wiechers - 18"216
- 11 - Jorg Muller (BMW 320si) - Schnitzer - 19"149
- 12 - Alessandro Zanardi (BMW 320si) - Roal - 19"442
- 13 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 33"010
- 14 - Felix Porteiro (BMW 320si) - Proteam - 42"995
- 15 - Tom Boardman (Seat Leon) - Sunred - 54"702
- 16 - Diego Pujo (Seat Leon) - Sunred - 54"931
- 17 - Kristian Poulsen (BMW 320si) - Engstler - 55"277
- 18 - James Thompson (Lada Priora) - Lada - 55"742
- 19 - Kirill Ladygin (Lada 110) - Lada - 1'11.955
- 20 - Franz Engstler (BMW 320si) - Engstler - 1 giro

Giro più veloce: Gabriele Tarquini 2'11"154

Ritirati

- 8° giro - Alain Menu
- 10° giro - Mehdi Bennani
- 1° giro - Jaap van Lagen
- 1° giro - Sergio Hernandez



volare molto indietro in classifica, costringendo il team a sacrificare le buone prove di Priaulx e Jorg Muller, fino a quel momento settimo, per permettere al brasiliano di chiudere all'ottavo posto e conquistare la pole position per gara 2.

Convincente la gara di Stefano D'Aste, che, tra le strette strade del cittadino lusitano, ha chiuso al decimo posto assoluto e primo tra i piloti Indipendenti, prendendosi anche il lusso di tenere dietro due BMW ufficiali. Thompson, fermo nel "tappo" creatosi al primo giro, non è andato oltre il 18° posto, terminando la prima gara della Lada Priora davanti al solo compagno di squadra Ladygin e a Franz Engstler, quest'ultimo doppiato.



James Thompson ha debuttato con la nuova Lada Priora

Augusto Farfus

Croce e delizia

Claudio Pilia

Orfana di Sergio Hernandez e Jaap van Lagen, non in grado di rientrare dopo l'incidente allo start di gara 1, la seconda manche del WTCC sul circuito cittadino di Porto è stata dominata da Augusto Farfus. Nella seconda città portoghese, il forte pilota di Curitiba ha centrato il successo dopo averlo cercato con determinazione fin dalla partenza. Riesce a partire bene Farfus, nonostante il filler che ha ridotto l'aderenza sulla sua piazzola, mentre Nicola Larini non fa altrettanto, facendosi infilare alla seconda curva da varie Seat. Subito problemi per Tom Coronel, vittima di una toccata nelle fasi iniziali.

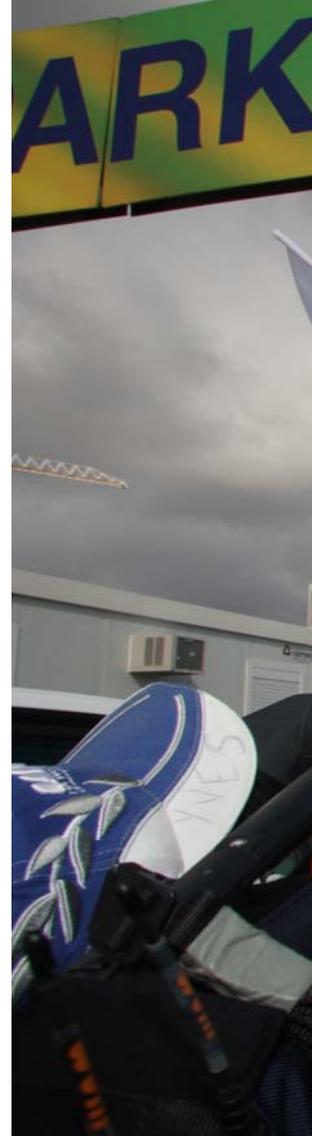
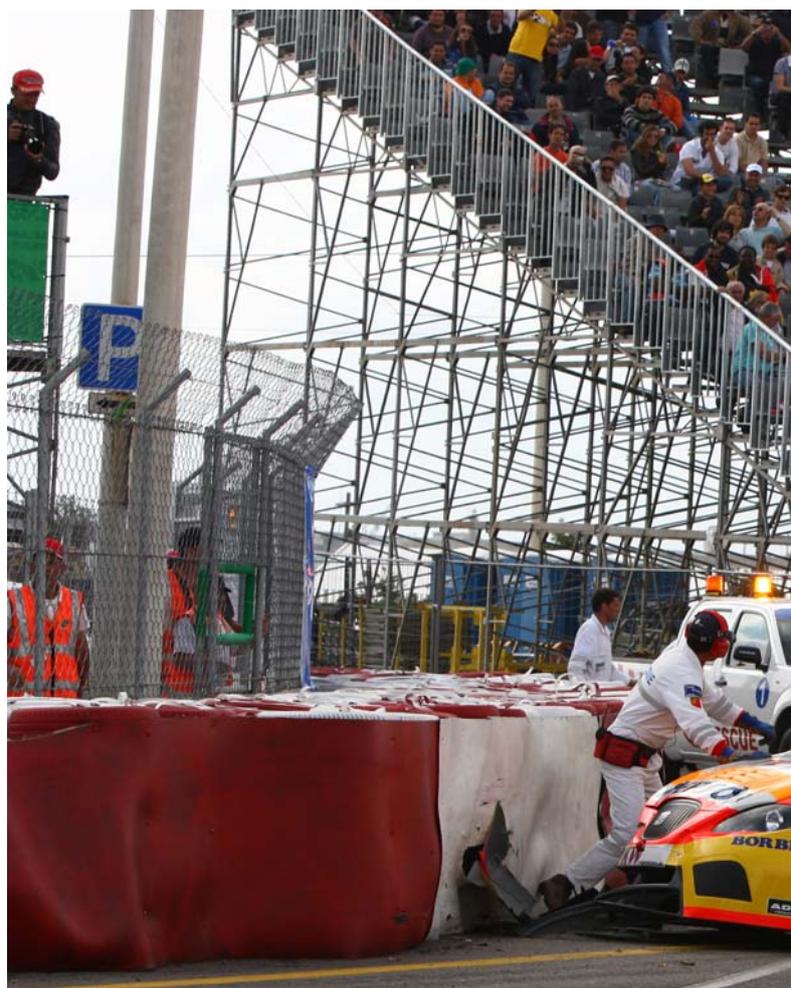
Poco dopo, Rydell bussa sul paraurti di Jordi Gene, entrambi perdono del tempo e permettono a Yvan Muller di guadagnare una posizione. Al terzo giro, Gabriele Tarquini prova un sorpasso all'ingresso della rotonda su Nicola Larini, concludendo la manovra sulle barriere di protezione. Nell'incidente viene coinvolto anche Mehdi Bennani, che, nel tentativo di scartare le vetture coinvolte, viene colpito fortemente da Tom Boardman. La direzione gara è quindi costretta a far scendere in pista la Safety Car, che rientra ai box dopo due giri, con Farfus bravo a cogliere di sorpresa Rydell con una ottima ripartenza.

Al settimo giro, Gene mantenendo la traiettoria interna, prova ad arginare gli attacchi del campione in carica, ma si fa infilare all'Avenida do Boavista. Un giro più tardi, nello stesso rettilineo, Alain Menu sorpassa



la Seat a benzina di Coronel, conquistando il tredicesimo posto. Davanti, intanto Farfus fa segnare diversi migliori tempi, aumentando il suo gap su Rydell, mentre Andy Priaux cerca di avvicinarsi a Rob Huff. È però Engstler che si mette in evidenza in negativo. Il tedesco prima attacca (senza successo) Felix Porteiro, poi, due curve dopo, spinge verso il guardrail Alain Menu, provocando una bandiera rossa.

Si riparte, quando mancano 2 giri alla fine, sotto Safety Car. Farfus mantiene la vetta su Yvan Muller, con quest'ultimo che tenta alcune manovre di disturbo, senza però riuscire nel suo intento. È quindi del brasiliano la vittoria della sua centesima gara nel Mondiale Turismo, novantanove corse dopo il suo primo podio, ottenuto a Monza con l'Alfa 156. Tra gli Indipendenti, invece, davanti a tutti si è piazzato Stefano D'Aste con la sua BMW.





Augusto Farfus festeggia il successo in Gara 2. Sotto, è finita così la seconda corsa del weekend per il vincitore di Gara 1 Tarquini



L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 5 luglio 2009

- 1 - Augusto Farfus (BMW 320si) - Schnitzer - 47:48.304
- 2 - Yvan Muller (Seat Leon Tdi) - Seat - 2"295
- 3 - Rickard Rydell (Seat Leon Tdi) - Seat - 2"810
- 4 - Jordi Gene (Seat Leon Tdi) - Seat - 3"385
- 5 - Tiago Monteiro (Seat Leon Tdi) - Seat - 3"970
- 6 - Robert Huff (Chevrolet Lacetti) - RML - 4"219
- 7 - Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM - 4"583
- 8 - Jorg Muller (BMW 320si) - Schnitzer - 5"064
- 9 - Stefano D'Aste (BMW 320si) - Wiechers - 6"428
- 10 - Alessandro Zanardi (BMW 320si) - Roal - 7"584
- 11 - Franz Engstler (BMW 320si) - Engstler - 9"201
- 12 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 13"290
- 13 - Felix Porteiro (BMW 320si) - Proteam - 15"272
- 14 - Diego Pujo (Seat Leon) - Sunred - 17"706
- 15 - James Thompson (Lada Priora) - Lada - 22"964
- 16 - Kristian Poulsen (BMW 320si) - Engstler - 53"730
- 17 - Kirill Ladygin (Lada 110) - Lada - 1 giro

Giro più veloce: Augusto Farfus 2'11"045

Ritirati

- 10° giro - Alain Menu
- 6° giro - Nicola Larini
- 3° giro - Gabriele Tarquini
- 3° giro - Mehdi Bannani
- 3° giro - Tom Boardman

Il campionato

1. Yvan Muller 80; 2. Tarquini 66; 3. Farfus 65; 4. Rydell 46; 5. Huff 43; 6. Jorg Muller 42; 7. Priaulx 38; 8. Gené 32; 9. Monteiro 31; 10. Hernandez 29.

Cappellari-Calderari-Mulacchiè campioni di strategia

Terza vittoria su tre per la Duller Motorsport con Cappellari-Calderari-Mulacchiè (Bmw M3 E92 3.2) che sfruttano al meglio la strategia di gara con un cambio pneumatici in meno rispetto ai diretti rivali e capitalizzano i problemi che nel finale hanno rallentato gli inseguitori. Alle loro spalle il duo della Promotor Sport Conte/Zanin (Bmw Me E92 4.0) e i sempre più sorprendenti Peroni-Vecchiotti che portano la loro Bmw 335 diesel in terza piazza assoluta.

Subito combattuta la gara con in partenza Cappellari che fa valere la sua esperienza e determinazione per sorprendere i rivali e agguantare la prima posizione (era quarto in griglia) già all'ingresso della Prima Variante. Alle sue spalle in scia si porta Conte che appare più veloce del rivale, ma incapace di passarlo finendo poi lungo alla Seconda Variante e perdendo mezzo minuto alla terza tornata. Venticinque minuti dopo, Conte riconquista la seconda piazza ai danni del compagno di colori lezzi, e di Cremonesi (Bmw M3 E46 3.2 - Arsenio Corse), ricucendo il distacco e portandosi a meno di venti secondi.

Con le prime soste di rifornimento si intuiscono anche le strategie, con Cappellari unico a non dare il cambio e rimanere al

volante per cento minuti con un rapido rifornimento poco dopo la prima ora di gara. Più regolari gli altri cambi con Belicchi che da il cambio a Cremonesi e Zanin a Conte. Se davanti il battistrada è impegnato nell'accumulare il maggior vantaggio possibile pur con pneumatici usurati, dietro i rivali non demordono con i primi tre racchiusi in meno di due secondi in prossimità di metà gara. Davanti c'è Zanin incalzato da Mulacchiè e Belicchi.

Poco dopo la seconda ora di gara anche il primo ritiro con ad arrendersi Rinaldi (in equipaggio con lezzi e Bellin) finito fuori pista danneggiando lo scarico e il retrotreno della sua M3 E92. Una foratura fa invece perdere tempo prezioso al trio Busnelli/Moccia/Busnelli (Seat Supercopa) che dopo ulteriori sessanta minuti rinunciano ad ambizioni da assoluta per una nuova foratura sempre all'anteriore sinistra. Per loro comunque la terza posizione nella Touring Master Cup. Allo scoccare della terza ora a perdere contatto è Cremonesi scivolato ad una tornata dai due battistrada con Calderari davanti a Zanin per poco più di trenta secondi.

Una serie di colpi di scena negli ultimi trenta minuti non cambiano la sfida al vertice

con il trio della Duller Motorsport che si aggiudica la gara nonostante lo sportello sinistro volato via sul dritto e quello destro visibilmente aperto. Va peggio a Zanin costretto ad una sosta ulteriore ai box per problemi meccanici che lo fa scivolare a due lunghezze e a Belicchi ritirato per problemi meccanici. Tuoni, lampi e un cielo nero accompagnano gli ultimi giri senza che però la pioggia mai caduta possa cambiare il finale di gara.

Gara decisa in avvio nel Superdiesel Challenge dove si confermano in prima posizione il duo del Team Millenium Peroni/Vecchiotti (Bmw 335d). Il collettore del turbo rallenta infatti i diretti rivali Gunnella/Nataloni costretti a numerose soste ai box fino al ritiro definitivo poco dopo metà gara. Alle spalle del duo del Team Millenium che prende bandiera per terzo dopo i due migliori equipaggi benzina, Semeraro/Andreola e Barbieri/Papa/Gaiofatto rispettivamente sulle Alfa Romeo 147 e 156 del Team Barbieri.





**Sotto, i vincitori Cappellari-Calderari-Mulacchiè.
Sopra, Peroni-Vecchietti primi nel Superdiesel**



Pantano a podio En

Foto Pellegrini

Gara 1

Vittoria di superiorità per Dimitri Enjalbert sul tracciato inglese di Silverstone. Il pilota francese del team Boutsen ha condotto una gara "flag to flag" direbbero gli americani: scattato dalla pole Enjalbert mantiene il comando sui suoi avversari durante tutti i 40 minuti + 1 giro di gara senza mai lasciare la leadership. Alle sue spalle Mike Verschuur ha un'incertezza al via e favorisce l'inserimento in seconda piazza di Giorgio Pantano, ancora in pista con i colori del team Oregon, dopo l'esordio di Budapest. Il padovano però a gomme nuove accusava una mancanza di grip in uscita della curve Club e Luffiend, regalando a Enjalbert la possibilità di guadagnargli decimi preziosi. Col consumo delle gomme non migliora la situazione del campione uscente GP2 che accusa sovrasterzo per il degrado degli pneumatici che hanno favorito il recupero di Verschuur e Jonathan Hirschi. Al quattordicesimo giro il team Oregon richiama Pantano per il pit, che riprenderà la corsa al quinto posto con cui chiuderà la gara. Nel tentativo di superare Pantano si deve ritirare uno dei protagonisti della stagione, Nick Catsburg rientrato in pit lane a causa del fumo che fuoriusciva dalla sua Megane. Vince quindi indisturbato Enjalbert che precede Verschuur e Fabrice Walfisch, che supererà Hirschi per il podio. Ritorno in zona punti dopo la squalifica di Budapest per il pilota svizzero che ha preceduto Pantano e Mathieu Cheruy. Altro italiano oltre Pantano nel Megane Trophy è Angelo Baignera, portacolori del Brixia Motorsport che ha concluso la gara al quindicesimo posto.

Gara 2

Quarta vittoria consecutiva per Dimitri Enjalbert nelle ultime gare del Megane Trophy. Il pilota francese del team Boutsen ha calato un poker importante che in classifica lo porta sino al terzo posto, un vero dominatore considerando che ha saltato la gara di Spa-Francorchamps per una concomitanza con il Fia GT3 dove corre con la Morgan. Sul podio salgono Mike Verschuur che conquista la leadership di campionato e Giorgio Pantano, ottimo protagonista con la Megane del team Oregon. Parte bene Pantano che si installa in seconda posizione nella scia di Enjalbert, per tutti e nove i giri in cui il francese resta in pista prima del pit stop. Il padovano campione uscente GP2 continua a tirare anche quando Enjalbert entra ai box, ma deve poi cedere anche la seconda piazza, dopo la sua sosta per l'eccessivo degrado delle gomme posteriori, all'olandese Verschuur. Jonathan Hirschi che arrivava in Gran Bretagna da leader di campionato si vede sopravanzare da Verschuur che ha ora sei punti di vantaggio. Per lo svizzero si conclude un week-end difficile che lo ha visto sempre giù dal podio con un quarto e sesto posto, giunti dopo la squalifica di Budapest. Prossimo appuntamento per il Megane Trophy a Le Mans il 19 luglio.



Enjalbert domina



*Un quinto ed un terzo posto
il bilancio di Giorgio Pantano
a Silverstone*

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 4 luglio 2009

- 1 - Dimitri Enjalbert - Boutsen - 22 giri 43'17"168
- 2 - Mike Verschuur - Verschuur - 9"791
- 3 - Fabrice Walfisch - Lompech - 11"486
- 4 - Jonathan Hirschi - TDS - 15"763
- 5 - Giorgio Pantano - Oregon - 16"775
- 6 - Matthieu Cheruy - Tech 1 - 32"785
- 7 - Pierre Thiriet - TDS - 37"951
- 8 - David Dermont - Boutsen - 38"319
- 9 - Bernhard Ten Brinke - Verschuur - 44"575
- 10 - Wim Beelen - Verschuur - 51"426
- 11 - Bernard Delhez - Lompech - 1'23"605
- 12 - Marlene Broggi - Boutsen - 1'40"995
- 13 - Jeroen Schothorst - Verschuur - 1'56"830
- 14 - Harrie Kolen - Verschuur - 1 giro
- 15 - Angelo Baiguera - Brixia - 1 giro
- 16 - Pierre Hirschi - Oregon - 1 giro
- 17 - Jean-Charler Miginiac - Lompech - 1 giro

Ritirati

- 13° giro - Rafael Unzurrunzaga
- 8° giro - Nick Catsburg
- 5° giro - Antony Tardieu
- 5° giro - Hoevert Vos
- 4° giro - Jean-Philippe Madonia

Giro più veloce: Jonathan Hirschi 1'54"981

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 5 luglio 2009

- 1 - Dimitri Enjalbert - Boutsen - 22 giri 43'25"089
- 2 - Mike Verschuur - Verschuur - 3"436
- 3 - Giorgio Pantano - Oregon - 7"605
- 4 - Fabrice Walfisch - Lompech - 8"795
- 5 - Nick Catsburg - Tech 1 - 18"019
- 6 - Jonathan Hirschi - TDS - 19"839
- 7 - Matthieu Cheruy - Tech 1 - 21"179
- 8 - Antony Tardieu - Tech 1 - 33"199
- 9 - Bernhard Ten Brinke - Verschuur - 33"463
- 10 - David Dermont - Boutsen - 35"616
- 11 - Hoevert Vos - Verschuur - 38"560
- 12 - Wim Beelen - Verschuur - 40"015
- 13 - Jean-Philippe Madonia - TDS - 1'02"017
- 14 - Bernard Delhez - Lompech - 1'17"296
- 15 - Jeroen Schothorst - Verschuur - 1'28"570
- 16 - Marguerite Laffite - Boutsen - 1'40"987
- 17 - Jean-Charler Miginiac - Lompech - 1'50"358
- 18 - Harrie Kolen - Verschuur - 1 giro
- 19 - Rafael Unzurrunzaga - Jumeirah - 1 giro

Ritirati

- 17° giro - Pierre Hirschi
- 16° giro - Pierre Thiriet
- 6° giro - Angelo Baiguera

Giro Veloce: Dimitri Enjalbert 1'55"486

Il campionato

1. Verschuur 87; 2. J. Hirschi 81; 3. Enjalbert 62; 4. Walfisch 42; 5. Ten Brinke 39; 6. Thiriet, Cheruy 36; 8. Pantano 24; 9. Catsburg, Madonia 27

Che doppietta per Narac-Pilet!

Gara 1

Torna a vincere a Donington, a una sola settimana di distanza dal successo in gara 1 a Spa-Francorchamps, la Porsche 997 di Raymond Narac e Patrick Pilet. Partito dal fondo dello schieramento per un'irregolarità in qualifica, Narac ha recuperato bene nel corso del proprio stint, approfittando della battaglia al vertice che aveva coinvolto Ricci, Giau, Roda e Camathias, per poi consegnare la vettura al compagno, autore di un capolavoro. Passato in testa anche grazie all'assenza di handicap e con una leggerissima pioggia che iniziava a cadere sul tracciato, Pilet ha aumentato il proprio vantaggio al ritmo di oltre un secondo al giro, concludendo con un ampio margine su Pedro Couceiro. Una splendida battaglia per il terzo posto ha coinvolto Michele Rugolo, Richard Lietz, Marco Frezza e Marcel Fassler.

Il pilota di casa Advanced si è trovato a resistere alla carica di Frezza prima e di Lietz poi, riuscen-

do a centrare un nuovo piazzamento a podio. Per l'austriaco, il quarto posto è di buon auspicio per gara 2, dato che ridurrà di 5 secondi l'handicap di tempo al cambio pilota. Frezza ha preceduto Fassler sul traguardo, aiutato però da una 'bussata' che ha spedito lo svizzero in testacoda. La mossa è costata 30" all'equipaggio Vittoria Competizioni, che ha visto un bel rientro di Ferdinando Monfardini, spedito in settima piazza. Al sesto posto, dietro alla Ferrari Trottet, ha concluso la seconda Porsche IMSA di Belloc e David. In classe GTS, la vittoria è andata ancora alla Ferrari 430 Scuderia di Philipp Peter e Michal Broniszewski, al quinto successo per il team Kessel. Seconda e terza posizione per le Aston Martin Villois di Lancieri-Wiser e Petrini-Guerrero, penalizzati da un testacoda nelle fasi iniziali. Cambio rotto e ritiro per la debuttante Jaguar XKR-S dell'Apex Motorsport.



La partenza di gara 2

MOMENTO CLOU - Gara 1

Nella fase immediatamente successiva al cambio pilota, Patrick Pilet mette a segno una prestazione da urlo nonostante una leggera pioggia, facendo capire a tutti che la gara è finita...



Il podio di gara 1

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 4 luglio 2009

- 1 - Narac-Pilet (Porsche 997) - IMSA - 46 giri 1h11'09"240
- 2 - Gioia-Couceiro (Porsche 997) - Autorlando - 29"127
- 3 - Ricci-Rugolo (Ferrari F430) - Advanced - 50"383
- 4 - Roda-Lietz (Porsche 997) - Autorlando - 50"800
- 5 - Camathias-Fassler (Ferrari F430) - Trottet - 54"718
- 6 - Belloc-David (Porsche 997) - IMSA - 1'18"228
- 7 - Monfardini-Frezza (Ferrari F430) - Vittoria - 1'21"423
- 8 - Giammaria-Bonetti (Ferrari F430) - EdilCris - 1'21"488
- 9 - Perazzini-Cioci (Ferrari F430) - Megadrive - 1 giro
- 10 - Balandras-Lecourt (Porsche 997) - IMSA - 1 giro
- 11 - Peter-Broniszewski (Ferrari F430 Scuderia) - Kessel - 1 giro
- 12 - Lancieri-Wiser (Aston Martin DBRS9) - Villois - 1 giro
- 13 - Petri-Guerrero (Aston Martin DBRS9) - Villois - 1 giro
- 14 - Bamford-Griffin (Ferrari F430) - Advanced - 2 giri
- 15 - Caccia-Kuzminykh (Ferrari F430 Scuderia) - Kessel - 6 giri

Giro più veloce: Raymond Narac 1'31"917

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 5 luglio 2009

- 1 - Pilet-Narac (Porsche 997) - IMSA - 32 giri 50'35"189
- 2 - Fassler-Camathias (Ferrari F430) - Trottet - 13"365
- 3 - Lietz-Roda (Porsche 997) - Autorlando - 15"408
- 4 - Couceiro-Gioia (Porsche 997) - Autorlando - 47"753
- 5 - Cioci-Perazzini (Ferrari F430) - Megadrive - 47"772
- 6 - Rugolo-Ricci (Ferrari F430) - Advanced - 53"474
- 7 - Belloc-David (Porsche 997) - IMSA - 54"167
- 8 - Giammaria-Bonetti (Ferrari F430) - EdilCris - 1'01"894
- 9 - Lecourt-Balandras (Porsche 997) - IMSA - 1'07"486
- 10 - Griffin-Bamford (Ferrari F430) - Advanced - 1'34"137
- 11 - Broniszewski-Peter (Ferrari F430 Scuderia) - Kessel - 1 giro
- 12 - Guerrero-Petrini (Aston Martin DBRS9) - Villois - 1 giro
- 13 - Wiser-Lancieri (Aston Martin DBRS9) - Villois - 1 giro
- 14 - Julià-Alexander (Corvette GT3) - Laignez - 1 giro

Giro più veloce: Patrick Pilet - 1'31"287

Il campionato

1. Roda-Lietz 124; 2. Fassler-Camathias 114; 3. Narac-Pilet 96; 4. Gioia-Couceiro 92; 5. Rugolo-Ricci 86.

Gara 2

Si completa in gara 2 a Donington la prova perfetta di Raymond Narac e Patrick Pilet. L'ufficiale Porsche ha ancora una volta fatto la differenza, guadagnando un netto vantaggio nei confronti di Marcel Fassler, bravo a saltare al pronti-via Lietz. Con la battaglia tra lo svizzero e l'austriaco che lasciava tutto invariato, la seconda parte di gara dava nuovamente ragione al team IMSA. Ottima è stata la prova del titolare Narac, riuscito addirittura ad aumentare il distacco nei confronti di Joel Camathias e a tagliare il traguardo con riscontri non molto distanti da quelli del compagno.

Per la seconda piazza, la situazione si è stabilizza in occasione dei cambi grazie agli handicap, con Gianluca Roda andato a completare il podio davanti al duo, sempre Autorlando, composto da Pedro Couceiro e Manuel Gioia. Quinto, e sopravanzato dal portoghese in volata, Piergiuseppe Perazzini, in coppia con Marco Cioci. Sesto sotto la bandiera a scacchi, Giacomo Ricci ha pagato un contatto con Ferdinando Monfardini, dopo una regolare prova iniziale di Michele

Rugolo, riuscendo solo all'ultimo giro ad agganciare la Porsche di Yannick David. Entusiasmanti gli ultimi giri in classe GTS. Dopo aver condotto tutta la corsa nelle mani di Lucas Guerrero, l'Aston Martin DBRS9 numero 62 di casa Villois ha dovuto cedere, anche in questo caso all'ultimo passaggio, al ritorno di Philipp Peter, al secondo successo consecutivo in coppia con Michal Broniszewski sulla Ferrari 430 Scuderia del Kessel Racing.

MOMENTO CLOU - Gara 2

Classe GTS, la rimonta di Philipp Peter su Marco Petrini si conclude all'ultimo giro. Per lui e Broniszewski è il sesto successo



Angelelli riapre

Marco Cortesi

Strepitoso successo per Max Angelelli e Brian Frisselle nel secondo appuntamento a Daytona della Grand-Am Rolex Series. Dopo aver fortunatamente preso il comando grazie ad una situazione di caution imposta mentre la Dallara SunTrust era ferma per l'ultimo pit-stop, Angelelli ha realizzato un capolavoro, resistendo per quasi metà gara al recupero della Riley-Pontiac di Alex Gurney. Da batticuore gli ultimi dieci giri, compiuti con le due vetture letteralmente incollate e con Gurney che, messo il muso davanti per due volte, ha dovuto arrendersi sul banking al migliore allungo del motore Ford, terminando con un distacco inferiore ai tre decimi. Decisivi anche i doppiaggi, affrontati da Angelelli con la consueta decisione, e la

discreta prestazione offerta da Brian Frisselle nelle prime fasi. Sfortunata la gara del duo Ganasì partito in pole position con Memo Rojas: il messicano, raggiunto e passato prima della metà gara da Jon Fogarty, ha visto i rimanenti sogni di vittoria sfumare con il dechappamento dell'anteriore destra: la loro Riley-Lexus ha concluso a pieni giri, ma in settima piazza. In pista finalmente da protagonisti, hanno chiuso al terzo posto Bill Lester e Ryan Dalziel, a bordo della Riley-BMW dell'Orbit Racing. Particolarmente convincente lo scozzese, arrivato anche ad occupare il secondo posto, che ha battuto la Riley Shank di Pew e James, letteralmente ricostruita dopo un pesante botto nelle libere.

Difficoltà tecniche nel finale hanno fermato Dumas e Bernhard per il

team Penske, mentre qualche errore di troppo ha costretto il duo NASCAR composto da Scott Speed e Kyle Busch ad accontentarsi del decimo posto. Guai anche per i vincitori della 24 Ore di Daytona di inizio anno. Donohue e Law sono stati fermati da un problema elettrico, Garcia e Rice (in pista per il team Spirit of Daytona) hanno visto la loro vettura spedita nelle protezioni da un problema meccanico.

Entusiasmante anche la battaglia in classe GT. In testa durante la prima parte di corsa, Nick Ham è stato passato da Leh Keen a causa di un testacoda. La Mazda RX-8 Speedsource è tornata prepotentemente all'attacco nelle fasi finali. Troppo tardi però per Sylvain Tremblay, che ha visto Dirk Werner, sulla prima delle Porsche 997 Farnbacher conquistare il quinto successo stagionale.



e il campionato



L'ordine di arrivo, sabato 4 luglio 2009

- 1 - Frisselle-Angelelli (Dallara-Ford) - SunTrust - 70 giri 2h10'06"615
- 2 - Gurney-Fogarty (Riley-Pontiac) - Stallings - 0.270
- 3 - Dalziel-Lester (Riley-BMW) - Orbit - 5.538
- 4 - Pew-Valiante (Riley-Ford) - Shank - 20.909
- 5 - Frisselle-Wilkins (Riley-Ford) - AIM - 41.927
- 6 - Patterson-Negri (Riley-Ford) - Shank - 52.258
- 7 - Rojas-Pruett (Riley-Lexus) - Ganassi - 52.535
- 8 - France-Barbosa (Riley-Porsche) - Brumos - 57.849
- 9 - Krohn-Van de Poele (Lola-Ford) - Krohn - 57.972
- 10 - Busch-Speed (Riley-Lexus) - Ganassi - 58.117
- 11 - Bernhard-Dumas (Riley-Porsche) - Penske - 1 giro
- 12 - Forest-Taylor (Riley-Pontiac) - Beyer - 1 giro
- 13 - Finlay-Wallace (Crawford-Pontiac) - Childress-Howard - 3 giri
- 14 - Cosmo-Russell (Coyote-Porsche) - Spirit Of Daytona - 4 giri

Giro più veloce: Alex Gurney - 1'42"418

La classifica

1. Pruett-Rojas 199; 3. Angelelli-Frisselle 198; 5. Gurney-Fogarty 196; 7. Dumas-Bernhard 182; 9. Valiante 172; 10. Law 162.



*L'arrivo in volata con cui Angelelli
ha preceduto la Pontiac di Gurney*

Tony Stewart tent

di Marco Cortesi

Ancora una volta, l'ultimo giro di gara su superspeedway ha regalato spettacolo, polemiche ed un brutto incidente nel diciottesimo round della NASCAR Sprint Cup 2009 a Daytona. Dopo il violentissimo impatto di Carl Edwards a Talladega, è stato Kyle Busch a fare le spese di un'accesa battaglia finale che l'ha visto contrapposto a Tony Stewart. Luoghi diversi, uno svolgimento simile: dopo aver affrontato l'ultima curva, Stewart ha approfittato della scia e della spinta di Jimmie Johnson per tentare l'attacco all'ex compagno che, chiusa la traiettoria all'interno, ha tentato di difendersi nuovamente quando l'esterno era già occupato. Oltre alla gran botta contro le protezioni, inevitabile, Busch è stato centrato ad oltre 290 km/h dalla Dodge di Kasey Kahne, che fortunatamente non ha riportato conseguenze.

Le polemiche sono arrivate proprio da Stewart, noto oppositore del sistema di restrittori che sui superovalì livellano le prestazioni all'estremo. Il leader della classifica si è dichiarato insoddisfatto del successo anche se, a ben vedere, l'incidente è stato causato più dallo spostamento di Busch (arrivato quando Stewart era già nettamente entrato) che dalle condizioni di gara in sé. Durante tutto l'arco dei 160 giri in programma, gli incidenti non sono però mancati: con un nugolo di vetture raccolte in un fazzoletto, ogni piccolo contatto o problema tecnico può avere effetti devastanti. Al giro 77 l'altro 'big one' della giornata ha coinvolto, tra gli altri, Jeff Gordon, David Reutimann, Dale Earnhardt Jr e lo stesso Kahne come risultato di una leggera toccata tra Kenseth e Stremme, mentre Scott Speed si è visto spedire nelle barriere da Jamie McMurray (che poco prima aveva investito uno dei suoi meccanici nei pit).

Grazie al successo, e al contemporaneo stop di Gordon (classificato 28°), Stewart ha ora una solida leadership di 180 punti sul 4 volte campione di casa Hendrick, mentre Jimmie Johnson, secondo in Florida davanti ad Hamlin ed Edwards, segue insieme a Kurt Busch, 5° al traguardo. Da sottolineare la prestazione positiva di Marcos Ambrose, sesto, mentre con un bel nono posto Juan Pablo Montoya si è riconfermato all'interno della zona playoff, guadagnando addirittura una posizione.



Festa grande per il vincitore di Daytona Tony Stewart

ta l'allungo



L'ordine di arrivo, sabato 4 luglio 2009

- 1 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart/Haas - 160 giri
- 2 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 160
- 3 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 160
- 4 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 160
- 5 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 160
- 6 - Marcos Ambrose (Toyota) - JTG/Waltrip - 160
- 7 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 160
- 8 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 160
- 9 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 160
- 10 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 160
- 11 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 160
- 12 - Regan Smith (Chevrolet) - Furniture Row - 160
- 13 - David Ragan (Ford) - Roush - 160
- 14 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 160
- 15 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 160
- 16 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 160
- 17 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 160
- 18 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 160
- 19 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 160
- 20 - Ryan Newman (Chevrolet) - Penske - 160
- 21 - Bobby Labonte (Ford) - HOF - 160
- 22 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 160
- 23 - Paul Menard (Ford) - Yates - 160
- 24 - Brad Keselowski (Chevrolet) - Phoenix - 160
- 25 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 160
- 26 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 160
- 27 - John Andretti (Chevrolet) - Front Row - 160
- 28 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 160
- 29 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 159
- 30 - Tony Raines (Dodge) - Front Row - 158
- 31 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 152
- 32 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 152
- 33 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 146
- 34 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 144
- 35 - David Stremme (Dodge) - Penske - 129
- 36 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 127
- 37 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 124
- 38 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 79
- 39 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 76
- 40 - David Gilliland (Chevrolet) - TRG - 76
- 41 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 25
- 42 - Patrick Carpentier (Toyota) - Baldwin - 18
- 43 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 2

Il campionato

1. Stewart 2719; 2. Jeff Gordon 2539; 3. Johnson 2525;
4. Kurt Busch 2414; 5. Edwards 2317; 6. Hamlin 2302; 7. Newman 2235; 8. Kyle Busch 2234; 9. Biffle 2215; 10. Kenseth 2201.



Da terzo incomodo, Johnson ha approfittato del contatto Stewart-Busch per chiudere secondo

Ruote nel



Digione 1979: lo storico duello Villeneuve-Arnoux

Arnoux e quel duello con Gilles

di Carlo Baffi
foto Actualfoto

Sarà sempre ricordato per il duello all'arma bianca con Gilles Villeneuve a Digione, nel finale del Gran Premio di Francia del 1979. Lotta che lo mette in luce agli occhi di Enzo Ferrari, che l'avrebbe chiamato a Maranello quattro anni più tardi. René Arnoux, francese di Pontcharra (Grenoble), 61 anni compiuti lo scorso 4 luglio, è uno che viene dalla gavetta. Prima di fare il pilota, lavora come meccanico a Torino nelle officine di Conrero. Debutta con buoni risultati nel 1973 nel campionato francese di F.3, per poi approdare l'anno successivo nella F.5000 europea. Una scelta poco felice, che lo induce a ritornare in Francia nel '75, dove si afferma nel campionato Super Renault; traguardo che lo lancia nell'europeo di F.2 nel '76, in cui viene battuto all'ultimo round dal futuro compagno Jean-Pierre Jabouille. Avendo comunque dimostrato le proprie doti velocistiche, il transalpino si affaccia





1984: Arnoux conquista il secondo posto nel Gp San Marino ad Imola

in F.1 nel 1978 nel GP del Belgio a Zolder, al volante di una Martini. Con questa vettura disputa in totale cinque gare, seguite da altre due su una Surtees. Monoposto che non sono certo il massimo sotto il profilo delle performance. La rivincita è comunque dietro l'angolo, perché nel 1979, viene ingaggiato dall'emergente Renault dotata del potente turbo, dove fa coppia con Jabouille. La classifica finale lo vede 8°, con all'attivo due secondi ed un terzo posto. L'anno dopo arrivano le prime vittorie, rispettivamente in Brasile ed in Sud Africa ed in campionato chiu-

de sesto, davanti a Jabouille. Per rivedere Renè sul gradino più alto del podio, occorre attendere l'82, dove trionfa in Francia ed in Italia.

Ma sarà proprio il successo a Le Castellet, precedendo il compagno Alain Prost a decretare la fine del suo rapporto con la Règie. Arnoux, in testa alla corsa, non rispetta gli ordini di scuderia che gli impongono di cedere il passo a Prost, in lotta per il mondiale con Pironi. Si apre così l'avventura in rosso al fianco del connazionale Patrick Tambay, al volante prima della 126 C2B, poi della 126 C3. Per Arnoux, quel 1983 è comun-

que un anno più positivo, con 3 vittorie, 4 podi, il terzo posto nel mondiale e soprattutto il titolo costruttori vinto dal Cavallino. Speranze deluse invece nell'84, la 126 C4 è parecchio rinnovata rispetto al modello precedente anche per i nuovi regolamenti, ma non va oltre una sola vittoria conquistata da Michele Alboreto, nuovo arrivato in Ferrari. Arnoux solo 6°, viene comunque riconfermato per la stagione futura, ma dopo la prima gara in Brasile si chiude improvvisamente l'impegno con Maranello.

A posteriori il Drake scriverà diplomaticamente di Renè:

"Nel 1984, dopo il Gran Premio di Dallas, si incamminò in un tunnel che legittimò la sua convinzione che i Gran Premi non fossero più la sua aspirazione primaria, e l'anno dopo ci siamo lasciati." Via da Maranello, Arnoux resta fermo per tutto il 1985, per tornare in pista l'anno dopo con la Ligier. Ormai lontana dai fasti degli anni prima, la scuderia transalpina non gli consente di essere protagonista di nuovi exploit. Dopo quattro stagioni di permanenza, Arnoux chiude la sua carriera in F.1 dopo aver corso l'ultima gara il 5 novembre del 1989 ad Adelaide.

Ai raggi X - AUDI Q5

**SCOMODA, CONSUMA
MA PIACE A TUTTI**





Marco Marelli

COTY CAR AWARDS
COTY ENGINE OF THE YEAR

Non è comoda e consuma tanto. Questo è in sintesi l'Audi Q5, la sorella minore della Q7. Nonostante ciò è tra le SUV medie più desiderate: dallo scorso gennaio a giugno ne sono state vedute ben 5499.

Diretta rivale di Mercedes GLK e BMW X3, la Q5 ha come pregi la leggerezza e la precisione di guida, la tenuta di strada e le buone prestazioni, anche con il diesel 2.0 da 170 cavalli oltre allo stile davvero riuscito.

Le "scopriamo" per voi

Lo stile non si discute. Le finiture pure. E il marchio che sta sulla calandra è sinonimo da almeno vent'anni di alta qualità. Si va in concessionaria, e dopo aver visto l'auto si stacca l'assegno. Poi si scopre che non è quella che si cercava. Perché consuma, perché scricchiola, perché non è comoda, perché non frena bene. Si scopre anche che in situazioni d'emergenza sbanda non poco e quindi bisogna stare attenti. Poi, con il tempo, si dimentica tutto, fin quando non si acquista la prossima. Ma finché non la si prova e a lungo non si può mai sapere tutto.

Con la super prova "Ai raggi X" vengono scoperti vizi e virtù e vengono ben spiegati da Marco Marelli, autorevole e prestigiosa firma del settore automotive a livello nazionale e internazionale. Marco infatti è stato per dieci anni vice direttore di Gente Motori, prima ha partecipato alla realizzazione di Al Volante, testata leader in Italia e poi è membro di due prestigiosissimi premi internazionali. Marco preferisce sempre l'automobile all'aereo e forse anche per questo ha percorso qualcosa come 3 milioni di chilometri da quando ha la patente. Ha guidato Formula 1 e Sport Prototipi, auto da rally e praticamente tutte le automobili in produzione. Quindi nei suoi giudizi tiene sempre conto delle rivali e questo permette di avere il migliore quadro possibile. Felice di averlo a collaborare con noi, gli auguro tanta soddisfazione e a voi lettori spero di rendervi ancora più felici con un servizio che ritengo molto utile. Perché le automobili non devono essere solo belle, devono anche funzionare bene e poi se vanno forte è meglio perché, più sono veloci, più devono essere sicure.

Il direttore

Ai raggi X - AUDI Q5

Il comfort non è buono e...

Come la prima generazione della BMW X3 anche l'Audi Q5 è tanto dura e quindi dopo un **viaggio** di almeno trecento chilometri si scende tutt'altro che riposati. Le sospensioni, o meglio gli ammortizzatori, sono molto frenate in estensione quindi filtrano pochissimo le asperità che si scaricano su collo e schiena

...I consumi sono alti...

Il quattro 2 litri diesel da 170 cavalli consuma proprio tanto. Camminando, cioè viaggiando attorno ai 150-170 km/h (ove consentito) non riesce a percorrere più di 10 chilometri con un litro di gasolio. Dopo svariate prove si scopre pure che il **computer di bordo** è un baro, in quanto indica percorrenze migliori. L'autonomia è però più che discreta grazie al capace serbatoio da oltre 70 litri.

...ma ottima tenuta di strada

Dove la Q5 convince pienamente è invece nella **tenuta** di strada sia sul misto veloce sia nel lento. In entrambe le situazioni si appoggia con fermezza sulle ruote esterne alla curva e mantiene sempre la direzione impostata. In poche parole tiene il passo della BMW X3 e a oggi, nel segmento delle compatte SUV, queste due tedesche sono le migliori. Infatti, oltre a garantire velocità di percorrenza in **curva** superiori rispetto alle rivali mediamente del 20%, anche in situazioni d'emergenza non mettono mai in difficoltà chi le conduce.

I freni sono forti e...

L'impianto frenante a quattro dischi da 320 mm e 300 mm di diametro davanti e dietro è ben dimensionato e permette arresti in **brevi spazi** grazie anche all'ABS ben tarato. Sempre da un punto di vista meccanico è davvero valido anche lo sterzo e il cambio manuale a sei rapporti. La leva si sposta in brevi spazi, la frizione è leggera e ben modulabile. L'unico appunto va fatto al rapporto della prima marcia, un po' troppo lungo. Se non si sta attenti, sfrecciando un po' o tenendo su di giri il motore, c'è il rischio che questo si spenga.

...è costruita bene, ma...

La qualità costruttiva della scocca è notevole. Rispetto alla A4 però c'è un po' più di **torsione** e questo si vede quando si chiudono forte le portiere anteriori: quelle posteriori si muovono un poco. Ciò rende meno sigillato l'abitacolo e quindi alle alte velocità ci sono un po' più di fruscii. L'abitacolo appaga come stile mentre i materiali, soprattutto quelli della consolle centrale, non sono di altissimo livello. Saltuariamente si percepiscono leggeri scricchiolii muovendo i finestrini elettrici e questo è un fatto nuovo per un'Audi. Davanti c'è **spazio** in abbondanza, dietro invece non molto e il divano assomiglia più a una panca essendo assai corto e fatto più per due che per tre. Il bagagliaio appaga come funzionalità ma la moquette è molto delicata quindi se non si presta attenzione anche un trolley lo può segnare. Pratiche le leve per sganciare lo schienale poste ai lati dell'imbocco.





SPECCHI COME TELEVISORI

Sono grandi, troppo. Intralciano la visuale di 3/4. Agli incroci o in città sono addirittura pericolosi perché non fanno vedere passanti, moto e bici. Oltre ad essere grandi, sono posizionati troppo in alto e quindi amplificano il problema. La cura nel dettaglio tipica dei prodotti Audi del passato sembra essersi persa



Audi Q5 2.0 TDI 170 cavalli

Dati dichiarati:

Velocità massima 204 km/h

Accelerazione 0-100 km/h 9,5 secondi

Consumo medio 6,7 litri/100 chilometri

Emissioni CO2 175 grammi/km

Dati rilevati

Velocità massima 208,945 km/h

Accelerazione 0-100 km/h 9,32 secondi

Consumo medio 8,5 litri/100 chilometri

Dimensioni

Lunghezza: 4629 mm

Larghezza: 2089 mm

Altezza: 1653 mm

Vano Bagagli: 540/1560

Prezzo: 41.030 euro

Ai raggi X - AUDI Q5





In conclusione

L'Audi Q5 nuda e cruda non costa tantissimo. Ma se la si vuole avere con tetto, interni in pelle, cerchi larghi, navigatore...il **prezzo sale** e di tanto. Oggi comprare un'Audi è come tornare indietro negli anni in Casa Mercedes: l'auto viene data nuda e cruda e con gli optional può arrivare a **costare** quasi il doppio! Bella da vedere e comoda da usare per le dimensioni non troppo importanti, lascia l'amaro in bocca alla voce comfort e costi di gestione oltre in alcuni dettagli di finitura. Chi **viaggia tanto** ci pensi bene prima di farla sua. E' vero che la BMW X3 è vecchia, che la GLK è pesante ma allora forse non è il caso di ripiegare su una Audi A4 AllRoad? E' molto più comoda, consuma meno e quindi anche come linea il carattere non le manca. Inoltre ricordate che la Q5 2.0 TDI è ancora omologata Euro 4.



Divertimento en



Fiat 500 C

plein air





di Marco Marelli

Automobilisticamente parlando, luglio è il mese della Fiat 500. Era luglio quando Fiat lanciò la prima 500 nel 1957, era luglio quando venne presentata due anni fa l'erede e così oggi, a due anni esatti, arriva la C.

Realizzata dal Centro Stile Fiat, la 500C è disponibile in due allestimenti (Lounge e Rock), entrambi con 7 airbag, climatizzatore automatico, sensori di parcheggio, Blue&Me e cerchi in lega. In più la Rock offre eleganti interni in pelle, impianto Hi-Fi e fari allo xenon. Il listino "chiavi in mano" parte da 16.600 euro per arrivare a 20.800 euro con la versione Rock 1.4 da 100 CV. Prezzi importanti, che trovano giustificazione con la capote abbastanza curata e la dotazione ricca. La capote è il punto nevralgico di ogni cabriolet. Quella della Fiat 500C si contraddistingue per i cinematismi raffinati del movimento con comando elettrico e per l'adozione di soluzioni tecniche di buona finitura: dal lunotto in vetro al terzo stop incorporato nella capote stessa, al pulsante che movimentava la capote con tre logiche di funzionamen-

to. Per aprirla o chiuderla bastano poco più di venti secondi, in questo lasso di tempo la stretta tela disponibile in 3 colorazioni (avorio, rosso e nero) scorre su due binari abbastanza solidi. Se si scopre totalmente la vettura facendo arretrare fino in fondo la capote, attenzione: dietro non vedrete nulla. O meglio, lo specchietto retrovisore diventa un'appendice del tutto inutile. Tenetene conto voi che magari la acqueristerete! Note invece assolutamente positive sono quelle legate al comfort: viaggiando aperti i vortici non sono mai fastidiosi e a capote chiusa c'è un buon isolamento acustico. Alla guida nulla si percepisce di diverso rispetto alla berlina: non ci sono vibrazione, torsioni... La tenuta di strada è sempre eccezionale e quindi la 500 anche in versione C si riconferma come auto più sicura del segmento. Da un punto di vista meccanico, la 500C è compatta come la berlina, è lunga 355 centimetri, larga 165 cm e alta 149 cm, e sempre con la berlina condivide tutti e tre i propulsori: il turbodiesel 1.3 Multijet da 75 CV abbinato ad un cambio meccanico a 5 marce e i due benzina 1.2 da 69 CV e 1.4 da 100 CV, entrambi disponibili con cambio

meccanico o robotizzato Dualogic. Nel prossimo futuro dovrebbe arrivare anche un turbodiesel 1.3 da 95 cavalli. Ad ulteriore conferma dell'impegno Fiat per la tutela dell'ambiente e della mobilità sostenibile (Fiat è il costruttore con il minor livello medio di emissioni, 133,7 g/km di CO2), la nuova 500C offre l'innovativo sistema "Start&Stop". Questo dispositivo, già presente sulla berlina, gestisce automaticamente lo spegnimento temporaneo del motore e il suo successivo riavvio: quando la vettura si ferma, mettendo il cambio in folle e rilasciando la frizione, il motore si spegne; per ripartire è sufficiente reinserire la marcia. Questo contenuto tecnologico consente un notevole risparmio di carburante (fino al 12% sul ciclo urbano) e riduce sensibilmente l'inquinamento acustico ma viene proposto come optional. Costosa, con il limite della ridotta visibilità posteriore a capote completamente aperta, facilmente attaccabile dai vandali come tutte le vetture dotate di tetto in tela, la 500C va scelta con il cuore e non con la ragione. Se si pensa, si ragiona..., allora viene naturale guardare la berlina con l'ampio tetto apribile in cristallo.



Estetica

La capote in tinta diversa la rende ancora più identificabile. E' sfiziosa e divertente e per questo quando passa cattura sguardi e commenti di ammirazione.

Interni

Da quando è rinata è stata presa ad esempio da tutti per tessuti colorati e vivaci. A salirci e a viverla non viene mai da pronunciare la parola noia. Fossero così tutte le automobili...

Meccanica

E' come la berlina: quindi ha una tenuta di strada eccellente. I motori, tutti e tre, sono buoni così come cambio e sterzo. Anche i freni sono adeguati. E' piccola come dimensioni ma grande nei contenuti.

Capote

Scorre e libera un importante spazio sul cielo ma i montanti fissi limitano e non di poco il piacere di guidare completamente scoperti. In poche parole è sì una cabriolet, ma ibrida. L'avessero fatta come la Mini allora si che sarebbe stato il massimo.

Prezzo

Se si prende motore potente, allestimento ricco e si aggiunge anche lo Stop&Start si superano di slancio i 20 mila euro che corrisponderebbero a 40 milioni di vecchie lire!!! Per una cinquecento...

Scheda tecnica

Carrozzeria: cabriolet 4 posti; lunghezza 354 cm, larghezza 162 cm, altezza 148 cm, capacità serbatoio 35 litri.

Meccanica: motore anteriore trasversale; 4 cilindri; 1242 cc; potenza cavalli 69 (51 kw) a 5500 giri; coppia 102 Nm a 3000 giri; cambio manuale a 5 rapporti; trazione anteriore; servosterzo elettrico.

Prestazioni: velocità massima 160 km/h; accelerazione 0-100 km/h 13,4 secondi; consumo medio 5,1 litri ogni 100 km; emissioni CO₂ 119 g/km; omologazione antinquinamento Euro 5.

Prezzo: da 16.600 euro.



17 maggio

WTCC a Pau
F.Master a Pau
WEC F.Renault a Pau
Euroseries 3000 a Portimao
GT Open a Portimao
F.3 Euro Series a Hockenheim
DTM a Hockenheim
F.Renault svizzera a Hockenheim
FIA GT a Adria
ETCS a Vallelunga
F.Nippon a Suzuka
F.3 giapponese a Suzuka
F.3 SudAm a Curitiba
F.Renault inglese a Donington
BTCC a Donington
ALMS a Salt Lake
Grand Am a Laguna Seca
Challenge Ferrari a Imola
MotoGP a Le Mans

24 maggio

F.1 a Montecarlo
GP2 a Montecarlo
World Series Renault a Montecarlo
Indycar a Indianapolis
Nascar a Charlotte
F.3 tedesca a Nurburgring
F.Renault Italia a Varano
Trofeo Cadetti a Varano
2000 Light a Misano
Porsche Targa Tricolore a Misano
Mondiale Rally - Italia

31 maggio

Indycar a Milwaukee
WTCC a Valencia
DTM al Lausitzring
F.3 Euro Series al Lausitzring
F.Master a Valencia
Formula 2 a Valencia
F.Nippon a Motegi
F.3 inglese a Rockingham
F.Renault inglese a Oulton Park
BTCC a Oulton Park
WEC F.Renault a Magny-Cours
Nascar a Dover
F.Azzurra a Vallelunga
GT Italiano a Vallelunga
CITE a Vallelunga
Porsche Carrera Cup a Vallelunga
MotoGP a Mugello

7 giugno

F.1 a Istanbul
GP2 a Istanbul
Indycar a Fort Worth
F.3 inglese a Hockenheim
European F.3 Open a Jarama
F.3 tedesca a Hockenheim
F.3 italiana a Magione
F.3 SudAm a Brasilia
F.Azzurra a Magione
Superstars a Magione
GT italiano a Magione
Grand Am a Watkins Glen
Nascar a Pocono
WEC F.Renault a Spa
F.Renault svizzera a Spa

14 giugno

24 Ore di Le Mans
World Series Renault a Budapest
Master F.3 Europe a Zandvoort
F.BMW a Zandvoort
Eurocup F.Renault a Budapest
F.Renault Italia a Budapest
Megane Trophy A Budapest
F.3 inglese a Knockhill
F.3 SudAm a Curitiba
NEC F.Renault a Alastaro
F.Renault inglese a Croft
BTCC a Croft
Nascar a Michigan
Mondiale Rally - Grecia
MotoGP a Barcellona

21 giugno

F.1 a Silverstone
GP2 a Silverstone
F.BMW a Silverstone
Indycar a Iowa
WTCC a Brno
F.Master a Brno
Formula 2 a Brno
Porsche Targa Tricolore a Brno
Grand Am a Lexington
Nascar a Sonoma
Super GT giapponese a Sepang
GT italiano a Mugello
CITE a Mugello
F.3 italiana a Mugello
F.Azzurra a Mugello
Superstars a Mugello
Porsche Carrera Cup a Mugello
FIA GT a Oschersleben
F.3 tedesca a Oschersleben
NEC F.Renault a Oschersleben
IRC - Belgio
Italiano Rally - San Marino

28 giugno

Indycar a Richmond
DTM a Norisring
F.3 Euro Series a Norisring
Lamborghini Super Trofeo a Norisring
Superleague a Magny-Cours
Euroseries 3000 a Magny-Cours
Formula 2 a Spa
European F.3 Open a Spa
F.Renault Italia a Spa
GT Open a Spa
F.Renault svizzera a Hockenheim
F.Nippon a Fuji
F.3 giapponese a Fuji
Nascar a Loudon
Mondiale Rally - Polonia
MotoGP a Assen

5 luglio

Indycar a Watkins Glen
World Series Renault a Silverstone
Eurocup F.Renault a Silverstone
Megane Trophy a Silverstone
F.Renault inglese a Silverstone
European F.3 Open a Donington
GT Open a Donington
F.3 inglese a Snetterton
F.3 tedesca a Lausitzring
2000 Light a Magione
Trofeo Cadetti a Monza
Porsche Targa Tricolore a Monza
WTCC a Porto
Grand Am a Daytona
Nascar a Daytona
Challenge Ferrari a Le Castellet
MotoGP a Laguna Seca

12 luglio

F.1 a Nurburgring
GP2 a Nurburgring
F.BMW a Nurburgring
Indycar a Toronto
Nascar a Chicago
F.Nippon a Suzuka
F.3 giapponese a Suzuka
F.3 SudAm a Curitiba
IRC - Russia
Italiano Rally - San Crispino

19 luglio

Superleague a Zolder
 World Series Renault a Le Mans
 Eurocup F.Renault a Le Mans
 Megane Trophy a Le Mans
 F.3 Euro Series a Zandvoort
 F.3 inglese a Zandvoort
 DTM a Zandvoort
 WTCC a Brands Hatch
 F.Master a Brands Hatch
 Formula 2 a Brands Hatch
 ALMS a Lime Rock
 Grand Am a Leeds
 GT italiano a Misano
 CITE a Misano
 F.3 italiana a Misano
 Porsche Carrera Cup a Misano
 MotoGP a Sachsenring

26 luglio

F.1 a Budapest
 GP2 a Budapest
 F.Master a Budapest
 F.BMW a Budapest
 Indycar a Edmonton
 Nascar a Indianapolis
 Super GT giapponese a Sugo
 FIA GT a Spa
 Lamborghini Super Trofeo a Spa
 F.3 inglese a Spa
 F.Renault Italia a Misano
 ETCS a Misano
 MotoGP a Donington

2 agosto

Indycar a Kentucky
 World Series Renault a Portimao
 LMS a Portimao
 Superstars a Portimao
 Superleague a Donington
 Euroseries 3000 a Donington
 DTM a Oschersleben
 F.Renault inglese a Snetterton
 BTCC a Snetterton
 Nascar a Pocono
 CITE a Varano
 F.3 italiana a Varano
 F.Azzurra a Varano
 2000 Light a Varano
 Trofeo Cadetti a Varano
 Mondiale Rally – Finlandia
 IRC - Madeira

9 agosto

Indycar a Lexington
 Euroseries 3000 a Zolder
 F.3 tedesca a Assen
 NEC F.Renault a Assen
 F.Nippon a Motegi
 F.3 giapponese a Motegi
 F.Renault svizzera a Magny-Cours
 ALMS a Lexington
 Grand Am a Watkins Glen
 Nascar a Watkins Glen

16 agosto

F.3 Euro Series a Nurburgring
 DTM a Nurburgring
 Formula 2 a Donington
 F.3 inglese a Silverstone
 Lamborghini Super Trofeo a Silverstone
 F.3 SudAm a San Paolo
 BTCC a Knockhill
 ALMS a Elkhart Lake
 Nascar a Michigan
 MotoGP a Brno

23 agosto

F.1 a Valencia
 GP2 a Valencia
 F.BMW a Valencia
 Indycar a Sonoma
 Nascar a Bristol
 Super GT giapponese a Suzuka
 F.3 tedesca a Nurburgring
 LMS a Nurburgring
 IRC – Repubblica Ceca

30 agosto

F.1 a Spa
 GP2 a Spa
 F.Master a Spa
 F.BMW a Spa
 Indycar a Chicago
 FIA GT a Budapest
 F.Nippon a Autopolis
 F.3 giapponese a Autopolis
 F.3 spagnola a Valencia
 NEC F.Renault a Most
 F.Renault a Silverstone
 BTCC a Silverstone
 GT Open a Valencia
 ALMS a Mosport
 Grand Am a Montreal
 Italiano Rally – Alpi Orientali
 MotoGP a Indianapolis

6 settembre

ALMS a Detroit
 Nascar a Atlanta
 Superleague a Estoril
 F.3 Euro Series a Brands Hatch
 DTM a Brands Hatch
 WTCC a Oschersleben
 F.Master a Oschersleben
 Formula 2 a Oschersleben
 F.3 italiana a Imola
 F.Azzurra a Imola
 GT italiano a Imola
 CITE a Imola
 Porsche Carrera Cup a Imola
 Challenge Ferrari a Brno
 Mondiale Rally - Australia

13 settembre

F.1 a Monza
 GP2 a Monza
 F.BMW a Monza
 Super GT giapponese a Fuji
 F.3 inglese a Portimao
 F.3 SudAm a Santa Cruz Do Sol
 F.Renault Italia a Mugello
 ETCS a Mugello
 2000 Light a Adria
 WEC F.Renault a Valencia
 LMS a Silverstone
 Nascar a Richmond
 IRC – Spagna
 Italiano Rally – Costa Smeralda
 MotoGP a Misano

20 settembre

Indycar a Motegi
GP2 a Portimao
FIA GT a Portimao
World Series Renault a Nurburgring
Eurocup F.Renault a Nurburgring
Megane Trophy a Nurburgring
Euroseries 3000 a Varelungna
F.3 Euro Series a Barcellona
Lamborghini Super Trofeo a Barcellona

DTM a Barcellona
WTCC a Imola
F.Master a Imola
Formula 2 a Imola
GT Open a Magny-Cours
European F.3 Open a Magny-Cours
F.3 inglese a Brands Hatch
F.3 tedesca a Sachsenring
NEC F.Renault a Sachsenring
F.Renault a Rockingham
BTCC a Rockingham
F.3 italiana a Varelungna
F.Azzurra a Varelungna
Superstars a Varelungna
CITE a Varelungna
F.3 SudAm a Buenos Aires
Grand Am a Tooele
Nascar a Loudon
MotoGP a Balaton

27 settembre

F.1 a Singapore
F.Nippon a Sugo
F.3 giapponese a Sugo
ALMS a Braselton
Nascar a Dover
GT italiano a Mugello
CITE a Mugello
Superstars a Mugello
Porsche Carrera Cup a Mugello
Trofeo Cadetti a Varano
F.Renault svizzera a Monza
IRC – Italia Sanremo
Italiano Rally – Sanremo

4 ottobre

Superleague a Monza
European F.3 Open a Monza
GT Open a Monza
F.Azzurra a Monza
Trofeo Cadetti a Monza
FIA GT a Le Castellet
Lamborghini Super Trofeo a Le Castellet

F.3 SudAm a Piriapolis
NEC F.Renault a Spa
F.Renault inglese a Brands Hatch
BTCC a Brands Hatch
Nascar a Kansas
Porsche Targa Tricolore a Varelungna
Mondiale Rally – Spagna
MotoGP a Estoril

11 ottobre

F.1 a Fuji
Indycar a Miami
Nascar a Fontana
DTM a Digione
F.3 Euro Series a Digione
F.Renault Italia a Imola
ETCS a Imola
ALMS a Laguna Seca
Grand Am a Miami
Challenge Ferrari a Varelungna

18 ottobre

F.1 a San Paolo
Euroseries 3000 a Monza
F.3 tedesca a Oschersleben
F.3 italiana a Monza
F.3 SudAm a San Paolo
GT italiano a Monza
CITE a Monza
Superstars a Monza
Porsche Carrera Cup a Monza
European F.3 Open a Jerez
GT Open a Jerez
Nascar a Charlotte
Super GT giapponese a Autopolis
MotoGP a Phillip Island

25 ottobre

World Series Renault a Alcaniz
Eurocup F.Renault a Alcaniz
F.Renault svizzera a Alcaniz
Megane Trophy a Alcaniz
F.3 Euro Series a Hockenheim
FIA GT a Zolder
DTM a Hockenheim
WTCC a Okayama
Nascar a Martinsville
2000 Light a Misano
Porsche Targa Tricolore a Misano
Mondiale Rally – Galles
IRC – Giappone
Italiano Rally – Como
MotoGP a Sepang

1 novembre

F.1 a Abu Dhabi
Formula 2 a Barcellona
European F.3 Open a Barcellona
GT Open a Barcellona
ALMS a Fuji *
Nascar a Talladega

8 novembre

Superleague a Jarama
WEC F.Renault a Portimao
Super GT giapponese a Motegi
ALMS a Shanghai *
Nascar a Fort Worth
Finali Challenge Ferrari
MotoGP a Valencia

15 novembre

Nascar a Phoenix

22 novembre

F.3 a Macao
WTCC a Macao
Nascar a Miami
F.3 SudAm a Curitiba
ETCS a Varelungna
IRC – Scozia

29 novembre

F.3 SudAm a San Paolo

* non valevole per il campionato

**SU PISTA O SU STRADA,
EMOZIONI DA CAMPIONI.**



**PEUGEOT 207 SUPER 2000
PARTECIPA AL CAMPIONATO ITALIANO RALLY**

207



Miss Italia racing

