

Italiaracing
.net

n. 47 - 20 luglio 2009

MAGAZINE

Rally tragico



L'addio a
Flavio
Guglielmini

La morte di Henry Surtees

Un incidente "assurdo"
è costato la vita al figlio
18enne del grande John.
Un monito all'Europa
delle corse: mai sentirsi sicuri

ANNI SPEZZATI

La foto della settimana

Occhio allo “struscio” in riviera

Nella prima gara del Gran Turismo a Misano adriatico, la F430 di Mugelli e Kemenater si trova in testacoda sul... corso. I due sfortunati “turisti” si rifaranno in gara 2



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

Addio figlio mio eri un campione

Marco Cortesi

Aveva solo diciott'anni Henry Surtees. Figlio di quel John Surtees campione in Formula 1 nel 1964 con la Ferrari e ben 7 volte nel motomondiale, quando lo sport motoristico era poco più che una roulette russa, Henry aveva negli ultimi anni cercato fortuna nei campionati britannici di Formula BMW e F.Renault, prima di debuttare con successo nel campionato inglese Formula 3 alla fine della passata stagione. A quel punto della carriera, la mossa verso la nuova Formula 2 era sembrata quasi una scelta obbligata, viste le promesse di una serie che offriva grandi possibilità a costi decisamente ridotti. Nemmeno ventiquattr'ore dopo aver festeggiato il primo podio della stagione, Surtees ha perso la vita a Brands Hatch, in un incidente terribile per dinamica e quantità di sfortuna coinvolta. In una prova già tormentata dall'acqua e dai contatti, ad essergli fatale è stata una ruota, una di quelle che non si dovrebbero nemmeno più staccare, persa da Jack Clarke pochi istanti prima. In un drammatico balletto, è prima tornata in pista e poi rimbalzata ad altezza casco, in mezzo al tracciato. L'impatto non ha lasciato possibilità. Surtees ha perso subito conoscenza, finendo senza nemmeno frenare contro le barriere della curva Sheene. Portato al centro medico dell'autodromo, è stato poi trasportato in ospedale a Londra, mentre la gara successiva, quella del mondiale turismo, veniva neutralizzata per permettere all'elicottero di sollevarsi. Non c'è stato nulla da fare. La conferma è arrivata in serata, più per una forma di rispetto verso i familiari che per la presenza di effettive speranze. Ed è così che, drammaticamente, una delle tragedie che nelle competizioni a ruote scoperte europee non succedono quasi mai, è puntualmente tornata a ricordarci di non abbassare mai la guardia.





“Henry ha seguito la sua passione fin dal primo giorno in cui si è seduto su un kart. Aveva manifestato di poter raggiungere il top dell’automobilismo, dimostrando maturità, conoscenza tecnica e velocità. Ma soprattutto era una brava persona e un figlio amorevole, che sarà profondamente rimpianto”

John Surtees

Henry Surtees - 18 febbraio 1991, 19 luglio 2009



Henry e John Surtees nelle ore precedenti il fatale incidente



L'ultima immagine felice di Henry: il podio di sabato a Brands Hatch, con Surtees jr terzo. Era dalla morte di Alboreto nel 2001 (e del commissario di pista Ghislimberti colpito dall'auto di Frentzen alla variante della Roggia a Monza nel 2000), che sulle piste europee non scorreva il sangue. In F.1 le ultime vittime furono Senna e Ratzenbergher nel '94, ma Coulthard l'anno scorso ha lanciato l'allarme: "Può accadere ancora, anche in F.1". Mai abbassare la guardia



Il dramma di Guglielmini al Rally di Bulgaria

Lavio: “Non si è accorto di nulla”

Guido Rancati

È di nuovo il tempo del dolore. Per quelli che in quel dannato punto della prima prova speciale del Rally di Bulgaria erano già passati quando la 207 di Brian Lavio è volata fuori strada e s'è fermata contro un albero e per quelli che ci sono arrivati dopo, quando un manipolo di volontari cercava di estrarre il corpo di Flavio Guglielmini dall'abitacolo. Per quelli che hanno sentito il pilota elevelandico mormorare che forse, quasi certamente, il copilota italiano non aveva avuto il tempo di accorgersi di quanto stava accadendo e che se n'è andato senza un grido, un lamento. E per quelli che non c'erano e possono solo aggrapparsi alla speranza che sia davvero andata così. Occhi umidi e orecchie basse: quella che avrebbe dovuto essere una domenica come tante, fa precipitare nello sconforto la gente dei rally. Già, è il tempo del dolore. E dei ricordi. Quelli

freschissimi di John Bernacchini che racconta di essersi fermato a scambiare due chiacchiere con lo sfortunato collega giusto poco dopo la fine della prima tappa: “Ero andato in direzione di gara a comunicare che Luca Betti e io non saremmo ripartiti e lui aspettava che fosse pubblicato l'ordine di partenza. A pensarci adesso mi vengono i brividi...”.

Non è il solo a faticare ad accettare la realtà. “È che quando ci infiliamo il casco in testa pensiamo di sapere di andare incontro a certi rischi. Ma quando poi capita quello che è successo a Flavio, ci accorgiamo di non essere per niente preparati”, osserva il pilota del figlio d'arte. “Lo avevo conosciuto in uno dei primi rally eravamo diventi amici...”, aggiunge Betti. Giandomenico Basso vorrebbe dire qualcosa, ma non ci riesce. Con Guglielmini, il Giando, aveva diviso l'abitacolo neppure tanti anni fa. Anche per questo è stato il primo a

darsi da fare per far sospendere la gara. Senza pensare ai punti – ne ha intascato 14, avrebbero potuto e dovuto essere 16 – da prendere sull'asfalto di Bulgaria. Gli altri driver lo hanno seguito e alla fine anche i capi e capetti della federazione bulgara hanno dovuto adeguarsi. Autoassolventosi, ça va sans dire. “E' una giornata tragica, ma i soccorsi sono stati tempestivi”, ha subito detto Ianakiev. Anche se non è esattamente quello che pensano e dicono altri piloti.

E' il tempo del dolore, questo. Dopo verrà quello per accertare eventuali responsabilità. E quello per chiarire la dinamica. Anche se la versione di Lavio – che avrebbe detto di aver urtato una pietra e poi di essere uscito – pare credibile.

La speranza è che arrivi anche il tempo della riflessione. E toccherà agli ingegneri – a quelli federali e non solo – trovare una soluzione per ridurre i rischi degli impatti laterali.



Flavio Guglielmini, con la tuta blu, per l'occasione navigatore del pilota svizzero Brian Lavio

Webber

triatleta del digiuno

Alfredo Filippone

Vincendo il suo primo Gran Premio al Nurburgring una settimana fa, Mark Webber è diventato il 102esimo pilota nella storia a vincere una gara mondiale di Formula 1. L'australiano è salito sul gradino più alto del podio meritatamente e assicurandosi un primato originale: è il pilota che ha dovuto attendere più a lungo prima che gli venisse aperta la porta dell'esclusivo club dei "GP winners". Misurato ovviamente in numero di GP disputati e non in tempo, il digiuno pre-gloria è durato ben 130 GP, una cifra che se non altro sottolinea la pazienza e la determinazione da triatleta (quale è nei momenti di svago) di "Iron Webber". La particolare graduatoria sulla lunghezza dell'attesa prima di arrivare al primo GP vinto è senza dubbio interessante e vede ai primi cinque posti piloti ancora in attività, come Webber, Rubens Barrichello, Jarno Trulli, Jenson Button e Giancarlo Fisichella. Una spiegazione, ovviamente, c'è e sta nel numero maggiore di gare che si disputano a stagione da un paio di decenni a questa parte, e nella maggior longevità delle carriere, merito anche, ma non solo, della maggior sicurezza raggiunta. Come tutte le statistiche, anche questa ha i suoi limiti,

ma in fondo conferma tendenze già note. Sia Webber sia Barrichello, Trulli, Button e Fisichella si sono guadagnati una solida reputazione di stakanovisti, che, prima di assurgere al successo, hanno dovuto soffrire in silenzio per anni in team minori o/e sono capitati in team buoni nel momento sbagliato. Una volta agguantata la prima vittoria, la voglia di andare avanti non è mai venuta meno (vedi soprattutto Barrichello, la cui ostinazione odierna fa quasi tenerezza...) sebbene la seconda vittoria, a volte, si faccia attendere quanto la prima (ne sa qualcosa Trulli, che la insegue tuttora) o non arrivi proprio (come per Alesi, ottavo in classifica). In questa particolare top ten ci sono anche due campioni del mondo: Mika Häkkinen sesto e il mai domo Nigel Mansell decimo. Gli altri due (Boutsen settimo e Irvine nono) appartengono alla categoria di quelli che magari non erano fuoriclasse di razza, ma hanno saputo attendere fino ad avere l'occasione giusta in termini di vettura e team, un pò come Webber oggi. E di certo molti di loro hanno patito dello strapotere dei grandissimi: a correre contro Prost e Senna nell'epoca d'oro della McLaren o contro Schumacher quando la Ferrari stradominava, c'erano davvero poche briciole da raccogliere...



Numero di GP disputati prima della prima vittoria

Mark Webber, 130
Rubens Barrichello, 123
Jarno Trulli, 119
Jenson Button, 113
Giancarlo Fisichella, 110
Mikka Häkkinen, 96
Thierry Boutsen, 95
Jean Alesi, 91
Eddie Irvine, 82
Nigel Mansell, 72



Il rosso e il nero



**Ari Vatanen,
sopra,
e Jean Todt,
amici/nemici
in lotta per la
poltrona di
presidente FIA**

Stefano Semeraro

Non ce ne vogliono i diretti interessati, ma la sala dei bottoni dell'automobilismo mondiale sembra destinata ad essere occupata da vecchi compagni di merende. Illustri, litigiosi, un po' bolsi.

Per anni ci siamo sorbiti il duo Mosley-Ecclestone, un consolato tutto (finti?) litigi, inciuci assortiti e gaffes in salsa neonazi.

Adesso tocca agli ex (finti?) amici Ari Vatanen e Jean Todt. L'ex campione del mondo di Rally ed ex parlamentare europeo, e l'ex-Direttore Sportivo della Rossa – ma quanti ex! – si sono entrambi candidati alla successione di Mosley alla presidenza della FIA. I due si conoscono da più di trent'anni: Vatanen è stato prima avversario di Todt, quando il francese era il navigatore di Guy Frequelin, poi suo pilota alla Peugeot, sia nel mondiale rally sia alla Dakar.

La candidatura di Todt è stata lanciata da Mosley, che pare – ma con Max non si sa mai – essersi finalmente rassegnato alla pensione. Vatanen invece si è lanciato da solo, sparando bordate contro l'ex-ferrarista e contro l'investitura "regale" da parte di Mosley.

"Jean è un mio buon amico – ha dichiarato qualche giorno fa – Ma la Fia non è un regno, dove un re passa il potere a chi vuole. Jean non può passare come il 'figlio del re'".

Un attacco diretto, anche velenoso. Altro che amicizia: "Alle spese della Fondazione della Fia Jean si sposta su un jet privato insieme alla sua fidanzata, da supposto rappresentante Fia, in molte parti del mondo: una volta in Asia, qualche volta in Canada, altre a Buenos Aires. Una campagna elettorale pagata tutta dalla Fia. Sembra che Mosley stia nominando il suo discendente...".

Di essere totalmente in linea con il pensiero e l'azione (automobilistica) di Max I, del resto, Todt non lo ha mai nascosto. In una lettera di 19 pagine in cui ha presentato il suo programma, ha ribadito che è suo desiderio "proseguire e ampliare l'eccezionale lavoro del presidente Max Mosley, che per 16 anni si è instancabilmente prodigato per rinforzare i più importanti campionati della Fia", eccetera, eccetera.

"Ho avuto tanto dall'automobilismo", ha aggiunto il 63enne Todt, "ora è il mio tempo di dare qualcosa". Un altruismo che commuove.

Vatanen, a 57 anni, si presenta invece come il volto del rinnovamento. "Un finlandese per cambiare", non a caso, è il suo slogan. "Il vento sta girando, e c'è un sacco di gente che vuole nuova aria al vertice", ha ruggito, "La Spagna e l'ADAC sono con me, come tutte le più grandi federazioni, anche in Asia e Africa ci si aspetta un candidato credibile. Non mi candido per compiacere il mio ego, ma per ridare credibilità alla Fia. C'è bisogno di riforme, la maggioranza degli aderenti alla Fia non è contenta di come stanno le cose ora".

Lo scontento – specie fra i team di F.1, cui il "continuismo" di Todt non deve piacere troppo – è sicuramente diffuso. Resta da vedere se la candidatura di Vatanen rappresenta davvero una vocazione al rinnovamento, o piuttosto un ripiego dopo che l'ex rallista è stato trombato nella corsa al terzo mandato da Parlamentare europeo. Da politico, fra l'altro, le idee ultraconservatrici, quasi "mosleyane" di Vatanen, sono ben note ai suoi connazionali.

Nello sport dice di battersi contro le dittature, ma sugli scranni di Bruxelles non è certo stato uno di sinistra.

Insomma, pare proprio che alla prossima elezione la Fia si troverà di fronte ad un vecchio dilemma: meglio un ex-Rosso o un nuovo Nero?





Volata al cardiopalma quella che ha permesso al campione di Tavullia di battere il compagno sul traguardo tedesco e intascare la vittoria numero 101



La carica dei 101

Antonio Caruccio

Sono 101 le vittorie conquistate da Valentino Rossi nella sua carriera. Dopo la centesima affermazione ottenuta ad Assen, al Sachsenring è arrivato il centounesimo successo battendo al termine di una gara agguerritissima il compagno di squadra Jorge Lorenzo per soli 99 millesimi.

A completare il podio sale lo spagnolo Dani Pedrosa, ultimo vincitore a Laguna Seca, che ha preceduto sulla linea del traguardo Casey Stoner, ancora una volta "scoppiato" a metà gara mentre era riuscito ad agguantare il primo posto ai danni di Rossi, Lorenzo e Pedrosa.

È stata una gara emozionata vissuta sul confronto di ben quattro piloti che per oltre metà gara si sono attaccati, difesi, sverniciati. Il più esperto è stato sicuramente Valentino Rossi che ha scherzato con tutti i suoi avversari. Ormai la sua tattica di quest'anno è chiara: titubare nelle libere, provarci in qualifica e tirare fuori l'assalto vincente in gara. Il tutto per indebolire psicologicamente un avversario che debole non sarà mai, Jorge Lorenzo.

Lo spagnolo ha una storia personale che lo porta di carattere ad essere duro e aggressivo nei confronti del prossimo, e nelle sfide con Rossi acquista ogni volta maggiore esperienza. Lui non ha niente da perdere, può sbagliare ma non lo fa. Perde, questo certamente lo intristisce ma sa di perdere contro il più forte di tutti i tempi, perde contro un tavulliese che ha vinto 101 GP, ha fatto 159 gare nella Top Class e ha ottenuto 159 podi. Il majorchino riduce sempre di più il suo distacco, al Sachsenring erano solo 99 i millesimi di ritardo, e chissà che a Donington le posizioni non si invertano...

Sono tornati della partita Stoner e Pedrosa, che per un soffio non entrano in contatto alla prima curva: lo spagnolo ha fatto una partenza a razzo passando dalla terza fila al secondo posto, allargando la traiettoria e rallentando l'australiano. Pedrosa non è però mai riuscito a stare in testa alla corsa, mentre Stoner, abbassata la testa, al settimo passaggio ha portato la sua Desmosedici davanti a Rossi che conduceva la gara. Dieci giri di speranza prima che la situazione precipitasse. Il campione 2007 si è dovuto arrendere, lasciando spazio al duo Yamaha. A quattro tornate dalla bandiera a scacchi, un errore ha poi tolto alla Ducati la speranza del podio. Pedrosa si infila e finisce per la seconda volta in parco chiuso dopo il successo di Laguna Seca.

Bella gara di Alex De Angelis, quinto davanti al compagno di squadra Toni Elias che partiva dal fondo dello schieramento. Peccato che per entrambi questa gara non possa valere la riconferma per il 2010: Gresini ha già annunciato l'arrivo dalla 250 di Marco Simoncelli, e il rientro di Marco Melandri è solo questione di giorni.



Lorenzo annaffia Rossi



Pedrosa terzo, ma con poca voglia di festeggiare

DEUTSCHLAND

Sachsenring 2009



L'ordine di arrivo, domenica 19 luglio 2009

- 1 - Valentino Rossi (Yamaha) – Yamaha – 30 giri 41'21"769
- 2 - Jorge Lorenzo (Yamaha) – Yamaha – 0"099
- 3 - Dani Pedrosa (Honda) – Hrc – 2"899
- 4 - Casey Stoner (Ducati) – Ducati – 10"226
- 5 - Alex De Angelis (Honda) – Gresini – 21"522
- 6 - Toni Elias (Honda) – Gresini – 30"852
- 7 - Marco Melandri (Kawasaki) – Hayate – 31"301
- 8 - Nicky Hayden (Ducati) – Ducati – 31"726
- 9 - Colin Edwards (Yamaha) – Tech 3 – 32"865
- 10 - James Toseland (Yamaha) – Tech 3 – 43"926
- 11 - Loris Capirossi (Suzuki) – Suzuki – 57"375
- 12 - Niccolò Canepa (Ducati) – Pramac – 1'00"539
- 13 - Chris Vermeulen (Suzuki) – Suzuki – 1'03"645
- 14 - Mika Kallio (Ducati) – Pramac – 1'04"155
- 15 - Gabor Talmasci (Honda) – Scot – 1 giro

Ritirati

25° giro - Andrea Dovizioso
0 giri - Randy De Puniet

Giro più veloce: Dani Pedrosa 1'22"126

Il campionato piloti

1. Rossi 176; 2. Lorenzo 162; 3. Stoner 148; 4. Pedrosa 108; 5. Edwards 83; 6. Melandri 70; 7. Dovizioso 69; 8. Vermeulen 64; 9. Capirossi 61; 10. De Puniet 58.

Il campionato costruttori

1. Yamaha 210; 2. Ducati 148; 3. Honda 139; 4. Suzuki 84; Kawasaki 70.

Stoner in testa alla gara per dieci giri



Dolby a segno per il Tottenham

Antonio Caruccio

Dopo le vittorie di Liverpool e Milan a Magny Cours, a Zolder è il Tottenham a conquistare il successo nella Superleague 2009. Il club inglese, portato in pista da Craig Dolby ha completato una gara abbastanza noiosa sul tracciato belga, ereditando il comando da Kasper Andersen, che stava dominando la gara dopo la pole.

La cronaca Giro dopo giro

Alla prima curva Andersen tiene la testa dalla corsa su John Martin e il Basilea di Max Wissel. Nelle retrovie invece finisce in testacoda Giorgio Pantano, mentre un contatto a tre mette fuori gioco Antonio Pizzonia, Pedro Petiz e Ho-Pin Tung. Adrian Valles intanto riesce a superare Wissel portando il Liverpool in terza piazza prima dell'ingresso in pista della safety car per rimuovere le vetture incidentate, mentre Dolby mantiene la sesta posizione di partenza.

Bandiera verde al quarto giro col gruppo che sfilava senza problemi tra le insidie della pista inumidita dalla pioggia notturna e le strette chicane. Tristan Gommendy riesce a superare Esteban Guerrieri conquistando il sesto posto. Rientrano ai box per problemi meccanici sia il PSV Eindhoven di Dominick Muermans che il Leone di Nelson Panciatici, il quale però tornerà in gara negli ultimi giri per verificare che tutto sia funzionante per la manche pomeridiana.

All'ottavo giro si apre la finestra dei pit stop ed il primo ad entrare è Pantano che con gomme nuove e pista libera cerca di rimediare all'errore di inizio corsa. Valles supera Martin conquistando il secondo posto al nono passaggio mentre l'Anderlecht rientra per la sosta. Alla tornata successiva pit stop anche per Tottenham e Glasgow Rangers lasciando così Andersen e Valles al comando.

Sale al terzo posto virtuale il Basilea, seguito dal Galatasaray che era partito dalla pit lane e Davide Rigon che recupera sino al quinto posto prima di effettuare il pit stop. Disastro per Andersen che durante la sosta spegne il motore al giro quindici perdendo un'intera tornata su Valles che si ritrova al comando. Brutto errore di Esteban Guerrieri che lottando con Yelmer Buurman finisce in testacoda all'ultima curva.

Lo spagnolo entra ai box al diciassettesimo passaggio ma non riuscirà a mantenere la leadership uscendo alle spalle di Dolby e Martin. Ritiro inglo-

rioso per il Midtjylland che, dopo aver dominato le qualifiche e la prima parte di gara, vede Andersen finire in sovrasterzo e completare la propria gara a causa dello spegnimento del motore. La direzione gara impiega oltre due giri per decidere di mandare in pista la vettura di sicurezza che arriva al ventesimo passaggio. Rientra la safety car e Pantano compie un bellissimo sorpasso ai danni di Buurman per la quinta piazza. Il pilota dell'Anderlecht perderà non solo il quinto posto a favore dei colori del Milan ma anche quelle successive sino a terminare in ottava posizione davanti all'Olympiakos di Davide Rigon.

Vittoria quindi per Dolby che ha conquistato il comando della corsa al diciottesimo passaggio approfittando della buona strategia studiata dal team Alan Docking. L'inglese è stato accompagnato sul podio da Martin e Valles, che mantiene la leadership del campionato.



Craig Dolby festeggiato all'arrivo



La buona partenza di Andersen



L'incidente alla prima curva



John Martin (Glasgow Rangers)

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 19 luglio 2009

- 1 - Tottenham - ADR - Craig Dolby - 29 giri 45'42"338
- 2 - Glasgow Rangers - ADR - John Martin - 2"075
- 3 - Liverpool - Hitech - Adrian Valles - 3"412
- 4 - Basilea - GU Racing - Max Wissel - 4"041
- 5 - Milan - Azerti - Giorgio Pantano - 4"738
- 6 - Al Ain - Ultimate - Esteban Guerrieri - 7"059
- 7 - Flamengo - Delta/ADR - Enrique Bernoldi - 9"575
- 8 - Anderlecht - Zakspeed - Yelmer Buurman - 10"769
- 9 - Galatasaray - Ultimate - Duncan Tappy - 11"061
- 10 - Olympiakos - GU Racing - Davide Rigon - 11"766
- 11 - Roma - Azerti - Jonathan Kennard - 12"650
- 12 - Porto - Hitech - Tristan Gommendy - 13"190

Ritirati

- 19° giro - Midtjylland - Hitech - Kasper Andersen
- 11° giro - Lione - Epsilon Sport - Nelson Panciatici
- 6° giro - PSV Eindhoven - Azerti - Dominick Muermans
- 0 giri - Sporting Lisbona - Zakspeed - Pedro Petiz
- 0 giri - Corinthians - ADR 2 - Antonio Pizzonia
- 0 giri - Atletico Madrid - ADR 2 - Ho-Pin Tung

Giro più veloce: Midtjylland 1'19"491



Guerrieri subito goal

Antonio Caruccio

Vittoria all'esordio stagionale per Esteban Guerrieri nella Superleague ottenuta in gara 2 sulla pista di Zolder. Arrivato in Belgio per sostituire il "titolare" del team Ultimate Miguel Molina impegnato a Le Mans nella World Series Renault, il pilota argentino nella prima manche era stato autore di un grave errore entrando in testacoda mentre era in lotta per le prime posizioni, concludendo la corsa al sesto posto.

La cronaca Giro dopo giro

A causa della pioggia copiosamente caduta a Zolder nella pausa tra le due corse, la direzione gara decide di dare il via in regime di safety car. Dopo tre tornate la vettura di sicurezza spegne le luci e lascia il passo ad Antonio Pizzonia che tiene agevolmente il comando su Ho-Pin Tung e Pedro Petiz. Con la pista bagnata è Davide Rigon ad andare subito all'attacco della Roma e del Porto conquistando la settima posizione per i colori della squadra greca dell'Olympiakos. Finisce in testacoda Dominick Muermans che compro-

mette così il week-end del PSV Eindhoven. Pizzonia conduce su Tung, Petiz, Nelson Panciatici, Rigon, già quinto, Kasper Andersen, Jonathan Kennard e Tristan Gommendy. Brutto incidente senza conseguenza all'ultima chicane nel corso del quarto giro con Enrique Bernoldi che tampona il Galatasaray. Duncan Tappy riuscirà a rientrare ai box col posteriore distrutto mentre la monoposto del Flamengo rimane pericolosamente a bordo pista. Piccola scaramuccia tra Rigon e Panciatici, col vicentino che sopravanza la macchina del Leone ma utilizzando un power boost il francese riguadagna il quarto posto. I due al settimo giro riescono a sopravanzare lo Sporting Lisbona conquistando il podio virtuale mentre Craig Dolby, vincitore della prima manche, lotta con la Roma per la quattordicesima piazza.



Guerrieri sul podio

Si ritirano al sesto passaggio i Glasgow Rangers, medaglia d'argento nella gara della mattina, col Tottenham che al nono giro conquista la dodicesima posizione ai danni di Kennard. Eccezionale prestazione di Max Wissel che alla decima tornata infila alla prima curva in un doppio sorpasso Andersen e Petiz. Proprio Petiz dopo una sola curva sbatte violentemente contro le barriere provocando l'uscita della safety car. Ne approfittano per effettuare subito il pit stop Pizzonia, in testa con la monoposto del Corinthians, il Milan di Giorgio Pantano e l'Atletico Madrid. Tutti al cambio gomme montano pneumatici slick considerato che la pista è andata asciugandosi, in vetta alla corsa si porta così Rigon, che però al dodicesimo passaggio rientrerà ai box, imitato dal Liverpool, Al Ain e Porto.

La safety car rientra in pit al giro tredici, seguita da Wissel e Panciatici che erano al comando. Dolby è nuovamente in testa ma deve ancora fare la sosta e monta gomme da bagnato. Pizzonia è secondo ma virtualmente vincitore, mentre Pantano alla prima curva supera l'Atletico Madrid per il terzo posto. Si ritira uno sfortunatissimo Corinthians al

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 luglio 2009

- 1 - Al Ain - Ultimate - Esteban Guerrieri - 29 giri 46'34"726
- 2 - Atletico Madrid - ADR 2 - Ho-Pin Tung - 0"794
- 3 - Liverpool - Hitech - Adrian Valles - 8"732
- 4 - Olympiakos - GU Racing - Davide Rigon - 9"316
- 5 - Roma - Azerti - Jonathan Kennard - 18"904
- 6 - Midtjylland - Hitech - Kasper Andersen - 23"504
- 7 - Porto - Hitech - Tristan Gommendy - 24"575
- 8 - Basilea - GU Racing - Max Wissel - 30"209
- 9 - Tottenham - ADR - Craig Dolby - 36"869

Ritirati

- 19° giro - Lione - Epsilon Sport - Nelson Panciatici
- 15° giro - Milan - Azerti - Giorgio Pantano
- 14° giro - Corinthians - ADR 2 - Antonio Pizzonia
- 9° giro - Sporting Lisbona - Zakspeed - Pedro Petiz
- 6° giro - Anderlecht - Zakspeed - Yelmer Buurman
- 4° giro - Glasgow Rangers - ADR - John Martin
- 3° giro - Galatasaray - Ultimate - Duncan Tappy
- 2° giro - PSV Eindhoven - Azerti - Dominick Muermans
- 2° giro - Flamengo - Delta/ADR - Enrique Bernoldi - 9"575

Giro più veloce: Tottenham 1'20"655

Il campionato

1. Liverpool 159; 2. Al-Ain 136; 3. Tottenham 128; 4. Basilea 117; 5. Milan 112.



Valles terzo, ma leader di campionato con i colori del Liverpool

Al via Rigon rimonta su Kennard



Baguette vince e scappa



Massimo Costa

"Non me l'aspettavo di poter vincere e soprattutto di ritrovarmi in testa al campionato. Quando il mio ingegnere mi ha comunicato che Martinez aveva forato, ho pensato a non commettere errori e che potevo trarre il massimo da questa gara". Come cambia in fretta nelle corse il destino di un pilota. Bertrand Baguette dopo la qualifica era rimasto fuori dalla Superpole, ma una penalità a Dani Clos gli ha permesso di rientrare in gioco. Sesto in Superpole, con lo schieramento invertito per gara 1 si è ritrovato in seconda fila e alla prima staccata, in testa alla corsa! Baguette è partito come un fulmine (aveva il Kers?...) approfittando del duello tra Pasquale Di Sabatino e Marco Barba, partito male dalla posizione del poleman. Un leggero contatto con il pescarese, alla variante, ha costretto Baguette a correre con il volante storto. Poco male, la vettura del team Draco ha retto alla perfezione accompagnando il belga alla vittoria. Non solo: Baguette si è anche portato in testa al campionato. Martinez infatti è stato sfortunatissimo, ritrovandosi dopo poche curve la gomma posteriore destra a terra per una toccata ricevuta da Chris Van der Drift. Con il leader del campionato Martinez costretto nelle retrovie, Baguette non ha perso l'occasione pre-

sentatasi.

Di Sabatino ha disputato la gara più bella da quando è in World Series. Se a Budapest, dove ha vinto, si era verificata una serie di eventi positivi, a Le Mans il pescarese della RC Motorsport ha tenuto un passo da leader. Dapprima ha tenuto a lungo dietro di sé Marco Barba, poi quando lo spagnolo lo ha superato (tagliando la chicane e per questo è stato penalizzato) ha rintuzzato il duo Carlin Jaime Alguersuari e Oliver Turvey. " >La macchina verso la metà della corsa scivolava da tutte le parti, temevo di non poter farcela a tenere il podio, ma improvvisamente tutto ha ripreso a funzionare al meglio". Non si è lasciato intimorire Di Sabatino e con grande determinazione ha fatto suo il secondo posto.

Un vero peccato per la Draco che poteva raccogliere una doppietta. Chissà perché Barba, quando ha tagliato la chicane, non ha restituito la posizione a Di Sabatino, per poi riattaccarlo. In quella fase era più veloce e il secondo posto poteva essere suo. Invece ha chiamato da sé la penalità. Sul podio, una volta di più, è salito Turvey, brillante terzo. Alle spalle di Alguersuari per gran parte della corsa, ha approfittato di una sbavatura dello spagnolo quando tentava di sorprendere Di Sabatino. Alguersuari ha comunque concluso buon quarto.



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 18 luglio 2009

- 1 - Bertrand Baguette - Draco - 30 giri 46"14"448
- 2 - Pasquale Di Sabatino - RC - 4"870
- 3 - Oliver Turvey - Carlin - 6"811
- 4 - Jaime Alguersuari - Carlin - 7"378
- 5 - Marco Barba - Draco - 10"675 *
- 6 - Charles Pic - Tech 1 - 10"820
- 7 - Fairuz Fauzy - Fortec - 18"039
- 8 - Jon Lancaster - Comtec - 18"769 *
- 9 - Miguel Molina - Ultimate - 21"924
- 10 - Dani Clos - Epsilon Euskadi - 24"392
- 11 - Daniil Move - P1 - 26"178
- 12 - Greg Mansell - Ultimate - 26"321
- 13 - Guillaume Moreau - SG - 29"062
- 14 - Sten Pentus - Fortec - 33"143
- 15 - Chris Van der Drift - Epsilon Euskadi - 33"454
- 16 - Mihai Marinescu - Interwetten - 51"390
- 17 - Marcos Martinez - Pons - 1'08"277
- 18 - Federico Leo - Pons - 1'09"062
- 19 - Cristiano Morgado - Comtec - 2 giri

Giro più veloce: Bertrand Baguette 1'27"626

Ritirati

- 24° giro - Edoardo Mortara
- 24° giro - James Walker
- 23° giro - Julian Leal
- 16° giro - Filip Salaquarda
- 0 giri - Adrian Zaugg
- 0 giri - Anton Nebilistkiy

La cronaca Giro dopo giro

Marinescu non parte. In prima fila, Di Sabatino scatta meglio di Barba, ma è Baguette ad avere lo spunto migliore e a prendere il comando. Nebilistkiy si gira e centra l'incolpevole Zaugg alla prima variante. Van der Drift si gira poi rientra a cambiare il musetto mentre Martinez ha la gomma posteriore destra forata. Safety-car, intanto Marinescu riesce a riavviare il motore. Al 3° passaggio, si riparte con Baguette, Di Sabatino, Barba, Alguersuari, Turvey, Mortara, Pic, Molina, Lancaster. Leo è 17°. Baguette conduce con sicurezza ed ha 2"8 su Di Sabatino all'8° giro. L'italiano della RC tiene bene il secondo posto su Barba, poco dietro il duo Carlin Alguersuari-Turvey, poi più staccato Mortara che deve guardarsi da Pic, Molina e Lancaster. Al 10° giro, Lancaster supera Molina mentre dal fondo Van der Drift e Martinez tentano la risalita: sono rispettivamente 18° e 19°, dietro a Leo. Al 12° giro, Pic infila Mortara il quale viene superato al passaggio seguente anche da Lancaster. Baguette ha portato a 4" il vantaggio su Di Sabatino che ha Barba a mezzo

secondo poi Alguersuari, Turvey, Pic, Lancaster, Mortara, Molina, Walker. Leo è 18°.

Barba attacca Di Sabatino alla prima variante, ma arriva lungo e taglia la curva, ma non cede la posizione al pescarese. Lancaster, nonostante i ripetuti inviti via monitor a rimanere dentro i limiti della pista, non... ascolta e riceve la comunicazione di una penalità di 10". Molina tenta di passare Mortara, ma l'italiano si difende. Lo spagnolo della Ultimate perde velocità alla variante e viene sopravanzato da Walker e Fauzy. Leo dopo aver perso una posizione a vantaggio di Van der Drift, viene superato anche da Leal e Martinez. Barba riceve la comunicazione che verrà penalizzato di 10".

Di Sabatino tiene duro dagli attacchi di Alguersuari e Turvey. Lo spagnolo fa un errore e arriva largo lasciando il passo al compagno. Al 24° giro Walker tira la staccata a Mortara (8°) alla prima variante, ma è lungo e colpisce la monoposto dell'italiano. Entrambi si ritirano. Sono intanto fermi i due piloti Prema, Salaquarda e Leal. Lancaster riesce, dopo lungo duello, a mettersi alle spalle Pic. Vince Baguette, davanti a Barba (ma penalizzato di 10") e Di Sabatino, che quindi è secondo. Terzo Turvey.



Baguette raggianti, sul podio con Di Sabatino e Turvey. Sopra, Di Sabatino

Un belga da KO

Massimo Costa

Ancora una partenza a razzo di Bertrand Baguette e ancora una vittoria per il belga della Draco che corona un weekend incredibile. Come d'incanto, è ora lui l'uomo da battere nella World Series Renault. Marcos Martinez ha vissuto un'altra gara da incubo: appena qualche curva poi il ritiro per un contatto con Greg Mansell. James Walker era partito bene dalla prima fila, guadagnando la prima posizione, ma un pit-stop e un giro di rientro non perfetto l'hanno buttato fuori dalla zona podio. Poi un errore mentre difendeva il quinto posto da Fairuz Fauzy han fatto il resto.

Baguette si ritrova quindi con un vantaggio in classifica di 19 punti su Martinez

e 21 su Walker. Ottima la strategia del team Draco che ha permesso al perfetto Baguette di passare in testa dopo la fase dei pit-stop. Torna sul podio, dopo Spa, Miguel Molina autore di una serie di giri veloci nella parte centrale della corsa e secondo al traguardo. Molina ha sfruttato al meglio i pit-stop non perfetti di Walker e dei due piloti Carlin. Jaime Alguersuari per esempio era davanti a Molina quando ha imboccato la corsia box, ma ne è uscito dietro. Oliver Turvey ha lasciato una infinità di secondi ed è precipitato decimo.

Primo podio in WSR per Alguersuari. Positivo il suo fine settimana a Le Mans nel quale ha incamerato un quarto e un terzo posto. Ed ora lo attende la Toro Ros-

so per il debutto in F.1 con la Toro Rosso. Grintoso Fairuz Fauzy, quarto, che ha passato Jon Lancaster afflitto dal problemi alla terza e quarta marcia nei combattuti giri finali. Edoardo Mortara ha compiuto una vera impresa cogliendo il sesto posto dopo essere partito ventunesimo. Ma... al primo giro era già ottavo ed è stato tra coloro che hanno tratto il massimo vantaggio dal taglio selvaggio della prima chicane, non punito dai commissari sportivi. Ancora una prova convincente di Pasquale Di Sabatino. Undicesimo nei primi giri, sesto dopo la buona strategia dei box, il pilota RC Motorsport ha chiuso ottavo, non rischiando di buttare via punti sicuri nella concitata bagarre finale.



Walker scatta in testa ma Baguette implacabile andrà a vincere la gara



Edoardo Mortara

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 luglio 2009

- 1 - Bertrand Baguette - Draco - 31 giri 46'08"636
- 2 - Miguel Molina - Ultimate - 1"148
- 3 - Jaime Alguersuari - Carlin - 3"758
- 4 - Fairuz Fauzy - Fortec - 14"919
- 5 - Jon Lancaster - Comtec - 16"286
- 6 - Edoardo Mortara - Tech 1 - 16"535
- 7 - Marco Barba - Draco - 16"799
- 8 - Pasquale Di Sabatino - RC - 17"165
- 9 - James Walker - P1 - 20"419
- 10 - Oliver Turvey - Carlin - 22"261
- 11 - Chris Van der Drift - Epsilon Euskadi - 27"473
- 12 - Guillaume Moreau - SG - 32"130
- 13 - Sten Pentus - Fortec - 32"432
- 14 - Mihai Marinescu - Interwetten - 50"029
- 15 - Adrian Zaugg - Interwetten - 51"847
- 16 - Filip Salaquarda - Prema - 52"825
- 17 - Dani Clos - Epsilon Euskadi - 1'04"426
- 18 - Cristiano Morgado - Comtec - 1 giro
- 19 - Daniil Move - P1 - 3 giri
- 20 - Julian Leal - Prema - 3 giri

Giro più veloce: Miguel Molina 1'26"982

Ritirati

- 19° giro - Anton Neblitskiy
- 19° giro - Federico Leo
- 16° giro - Charles Pic
- 1° giro - Greg Mansell
- 1° giro - Marcos Martinez

Il campionato

1. Baguette 92; 2. Martinez 73; 3. Walker 71; 4. Turvey 62; 5. Fauzy 53.

La cronaca Giro dopo giro

Lancaster è in pole dopo il miglior tempo in Superpole. La penalità inflittagli a Silverstone l'ha scontata in gara 1. Il rookie inglese al via è lento e Walker balza in testa seguito da Baguette, ancora una volta fulmine in partenza e Pic. Poi Alguersuari, ottimo avvio, e Turvey. Martinez danneggia il muso contro Mansell ed entrambi vanno ai box. Walker conduce su Baguette, Pic, Lancaster, Alguersuari, Turvey. Di Sabatino è 11°, Leo 17°. Lancaster preme su Pic e con l'ala gli fora la posteriore destra. Pic esce di pista ma riesce a raggiungere i box. Al 6° giro, pit per Alguersuari, Molina e Barba, Walker cambia gli pneumatici al giro 7 (ma perde tempo), Baguette al 9.

Molina esce dai box davanti ad Alguersuari (lenta la sostituzione delle gomme del nuovo pilota Toro Rosso F.1) e stesso rallentamento subisce il suo compa-

gno Turvey. Quando tutti hanno effettuato il pit-stop, Baguette è in testa alla corsa con 3"3 su Molina, 4"8 su Alguersuari, poi Lancaster, Walker, Fauzy, Di Sabatino, Barba, Mortara, Van der Drift. Al 21° giro, Leo che da diversi giri resisteva a Zaugg, si ritrova a sandwich tra il sudafricano e Neblitskiy. Zaugg, all'interno dell'ultima curva sfilava via indenne mentre Leo e il russo si urtano e finiscono nella sabbia.

Al 27° giro, Walker è attaccato da Fauzy e alla prima variante va in testacoda perdendo il quinto posto. Baguette è sempre primo con 2"1 su Molina, seguono Alguersuari, Lancaster, Fauzy, Di Sabatino, Barba, Mortara, Van der Drift, Walker. Ultimi due giri da "guerra" per il quarto posto con Fauzy, Lancaster, Di Sabatino, Barba, Mortara e Van der Drift che ne fanno di tutti i colori. Fauzy supera Lancaster, Mortara ne passa due in un colpo (Di Sabatino e Barba). Finisce con Baguette che vince davanti a Molina e Alguersuari, al suo primo podio in WSR.



**Jaime Alguersuari
continuerà
a gareggiare
nella WSR
nonostante
l'impegno con la
Toro Rosso in F.1**

Vittorie tristi per Eng e Soucek

Marco Cortesi

GARA 1

Perentoria affermazione di Philipp Eng nella prima gara del weekend Formula 2 a Brands Hatch. Nonostante una partenza dalla pole non particolarmente brillante, l'austriaco ha mantenuto la leadership per tutta la corsa difendendosi dagli attacchi di Andy Soucek. Anche dopo la situazione di safety-car emersa al giro 14 per un 'parcheggio' in zona pericolosa da parte di Sebastian Hohenthal, Eng ha rintuzzato gli attacchi, mentre Soucek si è accontentato di un secondo posto positivo anche alla luce delle contemporanee debacle degli avversari. Errori sono arrivati per Tobias Hegewald, in testacoda e quindicesimo all'arrivo, che per Julien Jousse, lungo alla Paddock Hill nel tentativo di rispondere al sorpasso di Iaconelli. In terza piazza ha concluso un positivo Henry Surtees che, passato da Vasiliaskas in partenza, ha recuperato il podio grazie ad un errore del lituano poco dopo il re-start, precedendo poi sul traguardo Robert Wickens, primo degli uomini Red-Bull. Dietro a Vasiliaskas, quinto, ha concluso Carlos Iaconelli, seguito da Milos Pavlovic ed Edoardo Piscopo, che ha terminato a punti davanti a Nicola De Marco. Un'uscita di pista ha messo invece fine alla gara di Mirko Bortolotti, che aveva compiuto un bel recupero dal fondo della griglia facendo segnare anche il giro più veloce della corsa. Fuori pista sono finiti anche un battagliero Jack Clarke, arrivato troppo veloce alla Sheene, e Jens Hoing, out nel corso del quinto giro, mentre Alex Brundle, arrivato lungo alla Paddock Hill, ha terminato la propria corsa al diciassettesimo giro coinvolgendo anche Arman Ebrahim.



Andy Soucek festeggia il successo in gara 2





L'incidente tra Vasiliauskas e Pavlovic



Philipp Eng conduce il gruppo al via di Gara 1

GARA 2

Si chiude con una vittoria di Andy Soucek il weekend a Brands Hatch della Formula 2. Lo spagnolo ha incrementato ulteriormente la propria leadership in campionato con un successo ottenuto al termine di una gara 2 fermata più volte e accorciata nella distanza a 15 giri. Decisivo il provvia che ha visto avvantaggiati Robert Wickens, mantenutosi al secondo posto, e Mikhail Aleshin, autore di un ottimo avvio al terzo posto. Dopo un contatto iniziale tra Nicola De Marco e Natacha Gachnang che ha costretto l'italiano al ritiro, gli errori si sono susseguiti a causa dell'arrivo di un breve ma violento acquazzone: ai testacoda di Iaconelli e Surtees si sono aggiunti un contatto tra Pavlovic e Vasiliauskas alla Paddock Hill ed un'uscita di Sebastian Hohenthal alla Sheene, che hanno costretto all'esposizione della bandiera rossa, la prima della giornata. La corsa è ripresa al terzo giro con un bel re-start di Soucek, rimasto praticamente incontrastato per tutta la corsa. Con la fine della

pioggia, tutti i piloti sono rimasti su gomme slick, anche se le condizioni difficili hanno portato ad altri errori. In crisi, tra gli altri, la Gachnang, passata da diverse vetture e German Sanchez, decollato sulle ruote di Hohenthal, a causare una situazione di safety-car. Poco dopo il secondo re-start, l'incidente che segnato tragicamente il weekend: Clarke esce largo alla Westfield e centra violentemente le protezioni, mentre una delle ruote staccatesi dalla sua Williams JPH1 colpisce Surtees sul casco in maniera violentissima. La seconda bandiera rossa è molto lunga: i soccorsi arrivano sulla scena per il figlio del campione del mondo F.1 1964, successivamente elitrasmportato in ospedale durante la gara WTCC. Nulla è cambiato nella fase finale, con Soucek che, costretto a ripartire a spinta dalla griglia per un problema alla frizione, ha concluso relativamente in tranquillità. Dietro a Wickens ed Aleshin hanno chiuso Philipp Eng, Mirko Bortolotti, Tobias Hegewald ed Edoardo Piscopo.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 18 luglio 2009

- 1 - Philipp Eng - 28 giri 39:01.642
- 2 - Andy Soucek - 0.494
- 3 - Henry Surtees - 1.694
- 4 - Robert Wickens - 3.000
- 5 - Kazimieras Vasiliauskas - 3.271
- 6 - Carlos Iaconelli - 7.398
- 7 - Milos Pavlovic - 7.942
- 8 - Edoardo Piscopo - 8.416
- 9 - Nicola De Marco - 8.953
- 10 - Mikhail Aleshin - 12.100
- 11 - Henri Karjalainen - 12.666
- 12 - Joylon Palmer - 14.574
- 13 - Tom Gladdis - 15.072
- 14 - Natacha Gachnang - 16.636
- 15 - Tobias Hegewald - 21.503
- 16 - Jason Moore - 23.532
- 17 - German Sanchez - 31.820
- 18 - Pietro Gandolfi - 49.727

Giro più veloce: Mirko Bortolotti 1:18.705

Ritirati

- 26° giro - Julien Jousse
- 23° giro - Mirko Bortolotti
- 20° giro - Jack Clarke
- 17° giro - Arman Ebrahim
- 17° giro - Alex Brundle
- 11° giro - Sebastian Hohenthal
- 5° giro - Jens Hoing

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 luglio 2009

- 1 - Andy Soucek - 15 giri 52:23.670
- 2 - Robert Wickens - 1.251
- 3 - Mikhail Aleshin - 4.763
- 4 - Philipp Eng - 6.858
- 5 - Mirko Bortolotti - 7.287
- 6 - Tobias Hegewald - 7.676
- 7 - Edoardo Piscopo - 8.443
- 8 - Jason Moore - 9.821
- 9 - Julien Jousse - 10.393
- 10 - Arman Ebrahim - 10.922
- 11 - Alex Brundle - 11.524
- 12 - Kazimieras Vasiliauskas - 12.150
- 13 - Tom Gladdis - 12.661
- 14 - Sebastian Hohenthal - 12.868
- 15 - Natacha Gachnang - 13.600
- 16 - Joylon Palmer - 14.330
- 17 - Carlos Iaconelli - 15.678
- 18 - Henri Karjalainen - 2 giri

Giro più veloce: Andy Soucek 1:17.810

Ritirati

- 13° giro - Pietro Gandolfi
- 9° giro - Jack Clarke
- 9° giro - Henry Surtees
- 5° giro - German Sanchez
- 2° giro - Milos Pavlovic
- 1° giro - Nicola De Marco
- 1° giro - Jens Hoing

Il campionato

1. Soucek 46; 2. Wickens 39; 3. Eng 27; 4. Jousse, Hegewald, Bortolotti 25; 7. Aleshin 23; 8. Pavlovic 19; 9. Piscopo, Vasiliauskas 13.

La partenza di gara 1
con Bianchi subito leader



Bianchi da dominatore

**Massimo Costa
e Marco Cortesi**

GARA 1

Terza vittoria stagionale per Jules Bianchi nella F.3 Euro Series. Sul circuito di Zandvoort il pilota francese della ART è ben scattato dalla pole ed ha sempre tenuto il comando. Bianchi aveva raggiunto un vantaggio di 7. su Christian Vietoris, ma l'ingresso della safety-car ha ricompattato il gruppo nelle fasi finali. L'ottimo Valtteri Bottas, che aveva superato nei primi giri Jean Karl Vernay, al restart è stato pronto nel sorprendere Vietoris guadagnando la seconda posizione per una doppietta tutta ART. Se Bianchi sembra avviato alla conquista del titolo, è da rimarcare l'ennesima prova convincente del debuttante Bottas. Vietoris ha raggiunto il terzo gradino del podio mentre quarto si è piazzato Vernay, primo tra i piloti con motore Volkswagen. Soddisfazione in ART anche per

Esteban Gutierrez. Il messicano ha concluso quinto davanti a Henki Waldschmidt e Jake Rosenzweig. Ottavo ha invece concluso Sam Bird che così partirà davanti a tutti in gara 2. Roberto Merhi era quinto, ma è stato penalizzato con un drive through per partenza anticipata. Stessa sorte per Christopher Zanella. Decisamente sfortunato Andrea Caldarelli, decimo in qualifica, finito nel mucchio del primo giro che ha coinvolto Mika Maki, Stefano Coletti e Tiago Geronimi. Non ha concluso la corsa anche Matteo Chinosi. ban Gutierrez attardato.

GARA 2

Completa un weekend perfetto a Zandvoort Jules Bianchi, nel quarto appuntamento della F.3 Euro Series. Il francese, preso il via al sesto posto dopo il successo di ieri, ha conquistato la vittoria andando all'attacco dal primo all'ultimo giro. Dopo una bella partenza, Bianchi ha

mostrato un passo e una grinta superiori. Passato Jake Rosenzweig per il terzo posto, ha attaccato Henki Waldschmidt, costretto successivamente a fermarsi in seguito alla partenza anticipata che l'aveva catapultato al secondo posto. Poi, raggiunto Sam Bird, che aveva comandato le prime fasi, il leader del campionato si è esibito prima in un gran sorpasso alla Tarzanbocht, poi in un allungo al ritmo di oltre un secondo al giro, per terminare con un vantaggio superiore ai sei secondi. Bird, raggiunto nelle fasi finali dal gruppetto capitanato da Rosenzweig, ha mantenuto la seconda posizione fino al traguardo, mentre Christian Vietoris ha chiuso quarto al termine di una lotta senza esclusione di colpi con Jean-Karl Vernay e Valtteri Bottas non è riuscito a recuperare dopo la seconda posizione di ieri, finendo sesto. Nuovo piazzamento a punti per Esteban Gutierrez, settimo in uno dei

weekend più positivi della sua stagione di debutto in Euro Series, che ha chiuso davanti a Brendon Hartley ed Alexandre Sims. In dodicesima piazza ha concluso la Dallara Prema di Stefano Coletti, andato progressivamente a recuperare dopo il contatto di gara 1. Più sfortunate le gare di Andrea Caldarelli e Matteo Chinosi. Il pescarese del Toyota Driver Program si è visto costretto a rientrare ai box mentre le altre vetture si schieravano per la partenza, terminando poi ventunesimo, mentre il pilota pavese è finito largo in via di fuga mentre si trovava in lotta con Nick Tandy. Problemi tecnici hanno penalizzato anche Atte Mustonen e Tiago Geronimi, mentre in via di fuga sono finiti Jonas Jokinen e, per una breve escursione, Mika Maki. Con il doppio successo in terra olandese, Bianchi ha incrementato il proprio vantaggio in vetta alla classifica, portandosi a +17 su Vietoris e +20 su Vernay.



Jake Rosenzweig ha chiuso gara 2 sul terzo gradino del podio



Sam Bird comanda gara 2 prima di subire l'attacco di Bianchi

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 18 luglio 2009

- 1 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 17 giri 31:04.337
- 2 - Valtteri Bottas (Dallara-Mercedes) - ART - 2.109
- 3 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mucke - 3.004
- 4 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 4.852
- 5 - Esteban Gutierrez (Dallara-Mercedes) - ART - 5.198
- 6 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 6.937
- 7 - Jake Rosenzweig (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 7.532
- 8 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Mucke - 7.701
- 9 - Atte Mustonen (Dallara-Mercedes) - Motopark - 8.148
- 10 - Brendon Hartley (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 9.273
- 11 - Adrien Tambay (Dallara-Mercedes) - ART - 10.072
- 12 - Marco Wittmann (Dallara-Mercedes) - Mucke - 10.596
- 13 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Mucke - 11.302
- 14 - Pedro Enrique (Dallara-Mercedes) - Manor - 11.888
- 15 - Johnny Cecotto (Dallara-Mercedes) - HBR - 15.954
- 16 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - Prema - 16.961
- 17 - Cesar Ramos (Dallara-Mercedes) - Manor - 16.966
- 18 - Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Manor - 17.386
- 19 - Johan Jokinen (Dallara-Volkswagen) - Kolles Heinz - 17.838
- 20 - Andrea Caldarelli (Dallara-Mercedes) - SG - a 8 giri

Ritirati

- 12° giro - Christopher Zanella
- 0 giri - Mika Maki
- 0 giri - Stefano Coletti
- 0 giri - Tiago Geronimi
- 0 giri - Nick Tandy

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 luglio 2009

- 1 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 26 giri 40:34.182
- 2 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Mucke - 6.205
- 3 - Jake Rosenzweig (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 7.575
- 4 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mucke - 7.918
- 5 - Jean-Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 8.632
- 6 - Valtteri Bottas (Dallara-Mercedes) - ART - 9.455
- 7 - Esteban Gutierrez (Dallara-Mercedes) - ART - 13.068
- 8 - Brendon Hartley (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 22.100
- 9 - Alexandre Sims (Dallara-Mercedes) - Mucke - 24.420
- 10 - Marco Wittmann (Dallara-Mercedes) - Mucke - 25.619
- 11 - Roberto Mehri (Dallara-Mercedes) - Manor - 27.108
- 12 - Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema - 35.638
- 13 - Cesar Ramos (Dallara-Mercedes) - Manor - 53.965
- 14 - Pedro Enrique (Dallara-Mercedes) - Manor - 54.469
- 15 - Nick Tandy (Dallara-Mercedes) - Kolles Heinz - 56.288
- 16 - Christopher Zanella (Dallara-Mercedes) - Motopark - 56.567
- 17 - Johnny Cecotto (Dallara-Mercedes) - HBR - 58.086
- 18 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 58.175
- 19 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - Prema - 58.948
- 20 - Mika Maki (Dallara-Volkswagen) - Signature - 59.430
- 21 - Andrea Caldarelli (Dallara-Mercedes) - SG - 3 laps
- 22 - Tiago Geronimi (Dallara-Volkswagen) - Signature - 4 laps

Giro più veloce: Jules Bianchi 1:33.173

Ritirati

- 21° giro - Matteo Chinosi
- 12° giro - Jonas Jokinen
- 4° giro - Atte Mustonen
- 1° giro - Adrien Tambay

Il campionato

1. Bianchi 49; 2. Vietoris 32; 3. Vernay 29; 4. Bird 23; 5. Mehri 20;
6. Bottas 18; 7. Coletti 12; 8. Maki, Gutierrez, Sims 9.

Leimer sempre lui



Fabio Leimer

Valerio Faccini

Quattro su quattro. Con quella ottenuta a Brands Hatch, tutte le vittorie nelle prime corse della stagione 2009 della F.Master sono finite nelle mani di Fabio Leimer. Lo svizzero ha dato l'impressione nei primi giri di poter scappare con un ritmo impareggiabile, ma verso metà gara ha dovuto subire la rimonta di Josef Kral che, autore di un ottimo avvio, ha concluso nella scia di Leimer, senza concrete possibilità di vittoria. Pur con solo dodici auto al via, la corsa è stata movimentata da coppie o terzetti di piloti in lotta tra loro. Continua ad impressionare anche Alessandro Kouzkin. Dopo il successo di Pau, il sedicenne di casa Cram ha conquistato il gradino più alto del podio, prendendo il via dalla pole position e comandando tutta la corsa, contenendo poi nel finale Alexandre Rossi.



Sergey Afanasiev due volte a podio a Brands Hatch

GARA 1

Si schierano in dodici. Petiz parte dal penultimo stallo in griglia essendo stato autorizzato dai commissari a prendere il via nonostante non abbia ottenuto un tempo sufficiente per qualificarsi. Al suo fianco scatta il compagno di squadra Kouzkin, penalizzato dai commissari per aver migliorato i propri tempi sia in qualifica sia durante le libere, in un momento in cui erano esposte le bandiere gialle. Il giovane italiano sarebbe partito ottavo. Il rettilineo inclinato pone qualche problema di pattinamento in partenza. Kral, dalla parte alta della seconda fila, slitta meno di tutti e si installa in seconda posizione.

Dopo un solo giro, Leimer ha fatto il vuoto dietro di sé, piantando la bellezza di 3"5 di distacco a Kral. Al quarto passaggio, Kouzkin scavalca Snoeks risalendo in decima posizione mentre più avanti Varhaug ha avuto ragione di Janis per la quarta piazza. Al settimo giro, Arabadzhiev esce male da una curva e ne approfitta Kouzkin per scalare la nona posizione. Il pilota della Cram si mette subito alle costole di Trummer per riagguantare l'ottavo posto. Kouzkin ci riesce nel corso del decimo giro. Qualche curva più avanti, Trummer parcheggia la propria vettura a bordo pista, vittima di guai tecnici.

A metà gara, Leimer comanda con un paio di secondi di vantaggio su Kral, che a sua volta precede il compagno Afanasiev di una dozzina di secondi. Più staccati si trovano Varhaug e Janis, divisi tra loro di soli tre decimi, con Reiterer alle loro spalle. Rossi è settimo, seguito dappresso da Kouzkin, poi Arabadzhiev, con Snoeks e Petiz che lottano (rifilandosi anche qualche ruotata) per la penultima posizione. Al 18° passaggio Kral si avvicina pericolosamente a Leimer: li divide meno di un secondo. La lotta tra i due si prolunga per più giri, Leimer ricomincia a tirare, ma Kral non lo molla.

Il finale della gara è vivacizzato, oltre che dal confronto a due in testa alla corsa, anche dal duello tra Varhaug e Janis per la quarta posizione e dalla lotta tra Rossi, Kouzkin e Arabadzhiev per il settimo. Tutti i piloti citati giungono al traguardo nell'ordine, senza cambi di posizione, con la vettura di Arabadzhiev che fuma mentre passa sotto la bandiera a scacchi. Ad un paio di giri dalla fine, Kral ha provato a mettere il muso della propria monoposto fuori dalla scia di quella di Leimer, ma senza tentare un vero e proprio attacco.

GARA 2

Dalla pole position parte bene Kouzkin e scappa via. Rossi e Reiterer fanno invece fanno patinare le gomme, traditi dall'inclinazione del rettilineo di partenza, tanto

che Janis li scavalca e da quarto passa secondo alla prima curva. Reiterer sfilava solo sesto. Al secondo giro Varhaug perde due posizioni, con Kral che sale al quinto posto.

Due giri più tardi Reiterer si gira all'uscita della Paddock Hill precipitando in ultima posizione., Janis si scompone su un cordolo in un tratto veloce e ne approfittano Rossi e Afanasiev che salgono in seconda e terza posizione.

Al quinto giro Kouzkin comanda davanti a Rossi, Afanasiev, Janis, Kral Varhaug, Arabadzhiev, Leimer, Trummer, Petiz, Snoeks e Reiterer.

Al nono giro Leimer passa Arabadzhiev di forza, in un tratto veloce e raggiunge la settima piazza. Davanti Rossi migliora per due giri consecutivi la tornata più veloce, ma Kouzkin ha ancora oltre 2"5 di vantaggio.

Dopo 10 passaggi, Kouzkin comanda indisturbato, Rossi lo insegue a sua volta con un margine di sicurezza su Afanasiev, poi Janis, Kral, Varhaug, Leimer, Arabadzhiev, Trummer, Petiz e Reiterer che finisce oltre il cordolo in uscita dalla curva Surtees ma perde solo un paio di secondi.

Al dodicesimo giro Leimer sigla il passaggio più rapido, mentre davanti Rossi ha ormai raggiunto Kouzkin e lo tallona dappresso. Nei successivi nove giri nulla accade e Kouzkin regala la seconda vittoria stagionale al team Cram.

Rossi si complimenta con Kouzkin vincitore di gara 2



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 18 luglio 2009

- 1 - Fabio Leimer - Jenzer - 28 giri 35'21"057
- 2 - Josef Kral - JD - 0"401
- 3 - Sergey Afanasiev - JD - 19"601
- 4 - Pal Varhaug - Jenzer - 24"980
- 5 - Erik Janis - ISR - 26"135
- 6 - Patrick Reiterer - Iris Project - 28"655
- 7 - Alexander Rossi - ISR - 42"778
- 8 - Alessandro Kouzkin - Cram - 43"210
- 9 - Vladimir Arabadzhiev - JD - 44"976
- 10 - Tiago Petiz - Cram - 1'07"855
- 12 - Kelvin Snoeks - AR - 1'15"782

Giro più veloce: Fabio Leimer 1'18"853

Ritirato

10° giro - Simon Trummer

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 luglio 2009

- 1 - Alessandro Kouzkin - Cram - 21 giri 27'51"840
 - 2 - Alexander Rossi - ISR - 0"746
 - 3 - Sergey Afanasiev - JD Motorsport - 3"764
 - 4 - Erik Janis - ISR - 8"823
 - 5 - Josef Kral - JD Motorsport - 9"424
 - 6 - Pal Varhaug - Jenzer - 11"902
 - 7 - Fabio Leimer - Jenzer - 14"153
 - 8 - Vladimir Arabadzhiev - JD Motorsport - 28"315
 - 9 - Simon Trummer - Iris - 35.506
 - 10 - Tiago Petiz - Cram - 35"540
 - 11 - Patrick Reiterer - Iris - 47"204
- Giro più veloce: Fabio Leimer 1:18.603

Ritirato

6° giro - Kelvin Snoeks

Il campionato

1. Leimer 51; 2. Varhaug 35; 3. Kral 28; 4. Arabadzhiev 24; 5. Afanasiev 23; 6. Rossi 21; 7. Kouzkin 18; 8. Janis 14; 9. Andersen 11; 10. Reiterer 7.



Sergio Campana al bis dopo il Mugello

Campana va al raddoppio

Dario Lucchese

Secondo centro consecutivo nella F.3 italiana per Sergio Campana, che dopo avere conquistato il successo in gara 2 sulla pista Mugello, ha proseguito la sua serie positiva trionfando anche a Misano. Per il pilota del team Lucidi una vittoria mai messa in dubbio che lo rilancia totalmente, anche se l'uomo con cui fare i conti rimane sempre lui: Daniel Zampieri. Il romano della BVM Target ha infatti messo a segno il secondo posto rimanendo, anche se

per una manciata di punti, il leader assoluto nella classifica della campionato. Ma soprattutto quello che ha impressionato di Zampieri è stata la determinazione nel puntare fin dal primo giro Francesco Castellacci, sferzando la zampata vincente proprio nel corso dell'ultima tornata. Chi ha invece vissuto una giornata nera è stato lo spagnolo Daniel Campos, scattato male dalla pole position al pronti-via e successivamente coinvolto in un contatto che lo ha immediatamente eliminato. "Sono partito normalmente,

mentre Campos è quasi rimasto fermo. - ha dichiarato Campana dopo l'arrivo - Su questa pista nei test avevamo fatto un gran lavoro ed oggi abbiamo potuto raccogliercene i frutti. All'inizio ho spinto molto, perché puntavo a far segnare il giro più veloce. Poi, quando ho visto che il mio distacco era considerevole, ho pensato che era più giusto rallentare il ritmo". A salire sul gradino più basso del podio è stato Castellacci, ma il portacolori della Prema non ha potuto nascondere la sua delusione: "Ad ogni giro la mia

monoposto era sempre più difficile da gestire. Nel tratto finale perdevo davvero tanto, mentre riuscivo a recuperare qualcosa nel primo e nel secondo settore. Quando Zampieri mi ha superato non ho neppure provato a ripassarlo. Sono comunque contento dei punti conquistati". Degna di nota la condotta di Stéphane Richelmi che ha concluso quarto, mentre Marco Zipoli è stato bravo a resistere ai continui attacchi di Pablo Sanchez che ha chiuso sesto davanti a Salvatore Ciatelli.

La cronaca Giro dopo giro

Campana si avvia bene e alla staccata in fondo al rettilineo di partenza si presenta primo. Appena dietro c'è subito un contatto tra Liberati e Campos che coinvolge anche Cicatelli. Lo spagnolo, che non aveva sfruttato al meglio la pole position scivolando terzo, si ritrova con una sospensione Ko ed è costretto al ritiro, mentre continuano i numeri con Giulio Glorioso che si gira al secondo giro. Ottimo l'avvio di Ceccon che rimonta in un baleno sei posizioni, mentre Kamitsakis riceve un drive through. Nel

frattempo è Zampieri ad impensierire Castellacci, a sua volta risalito secondo. A completare il terzetto si accoda anche il monegasco Richelmi, più distanziato. Ancora più da lontano segue Zipoli, con Sanchez praticamente nella scia. L'attenzione è tuttavia monopolizzata dal duello tra Castellacci e Zampieri, ma è proprio quest'ultimo ad avere la meglio con un sorpasso alla curva Rio a tempo già scaduto. Campana transita davanti alla bandiera a scacchi con un margine di oltre nove secondi su Zampieri. Richelmi chiude quarto, mentre Zipoli si ripropone tra i "top" tenendo dietro ancora Sanchez e concludendo quinto.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 18 luglio 2009

- 1 - Sergio Campana - Lucidi - 16 giri
- 2 - Daniel Zampieri - BVM Target - 9"717
- 3 - Francesco Castellacci - Prema - 10"514
- 4 - Stéphane Richelmi - RC Motorsport - 11"006
- 5 - Marco Zipoli - Ghinzani - 14"129
- 6 - Pablo Sanchez - Alan* - 14"547
- 7 - Salvatore Cicatelli - Ghinzani - 15"036
- 8 - Francesco Prandi - Lucidi - 26"200
- 9 - Riccardo Cinti - Corbetta - 30"484
- 10 - Alessandro Cicognani - Ghinzani - 30"950
- 11 - Kevin Ceccon - RP Motorsport - 32"127
- 12 - Angelo Fabrizio Comi - Alan* - 34"387
- 13 - Edoardo Liberati - BVM Target - 35"759
- 14 - Giulio Glorioso - Gloria - 40"627
- 15 - Federico Glorioso - Gloria - 44"331
- 16 - Biagio Bulnes (Dallara 305) - RP Motorsport - 1'37"508

Ritirati

- 1° giro - Daniel Campos
- 10° giro - Stefanos Kamitsakis

* Mygale-FPT
Tutti gli altri in pista su Dallara F309 FPT

Campos-Hull ha terminato la gara nelle mani dei commissari con una sospensione a pezzi



Zampieri e Castellacci in lotta per il secondo posto



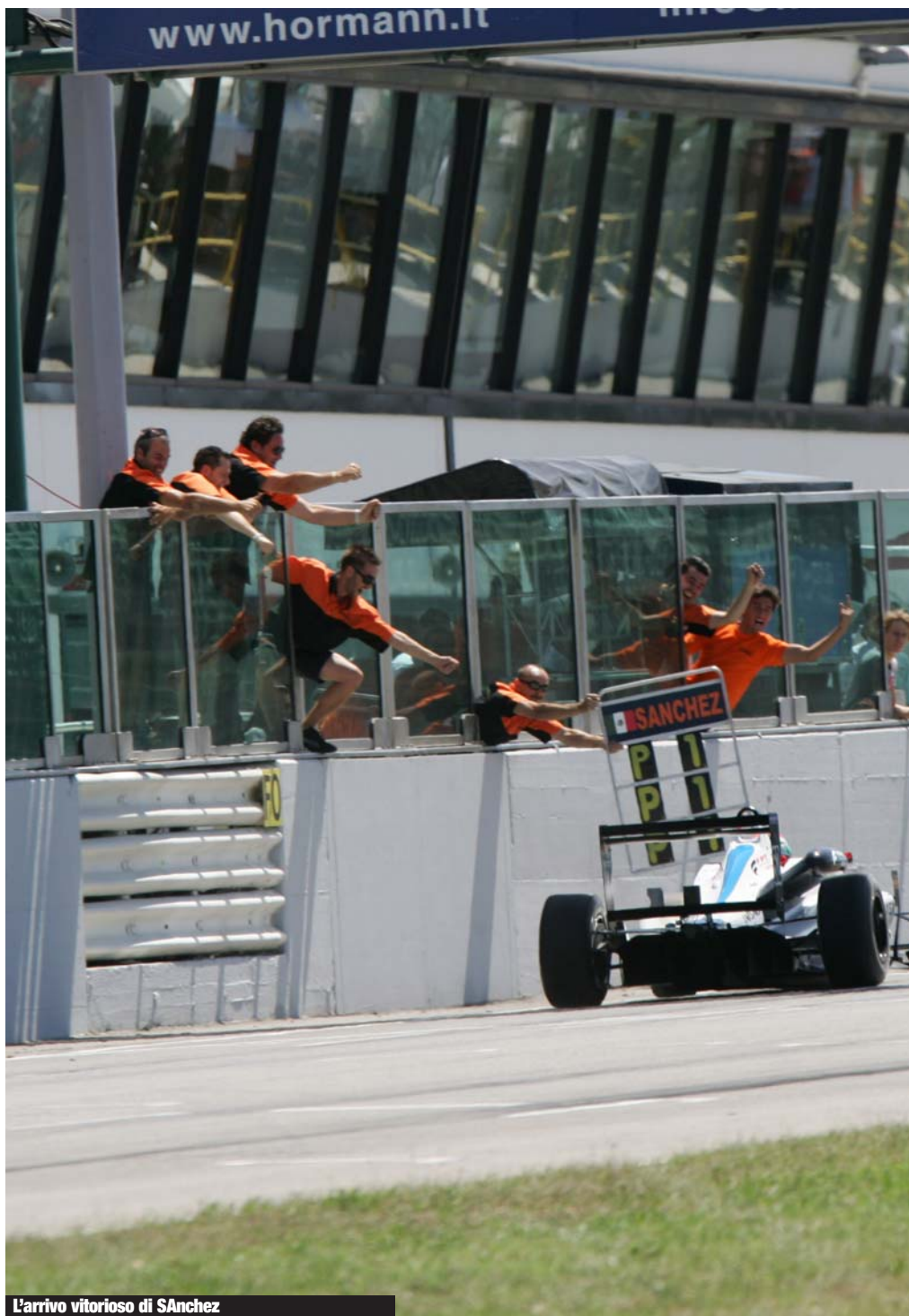
La Mygale "morde" con Pablo Sanchez

Dario Lucchese

a Mygale adesso fa più paura. Dopo esserci andato vicino nel precedente appuntamento del Mugello, a Misano il messicano Pablo Sanchez ha infatti regalato un successo storico (il primo in assoluto nella F.3 tricolore) alla Casa d'oltralpe. Il pilota dell'Alan Racing, partito dalla pole in gara 2 per effetto dell'inversione sulla griglia delle prime sei posizioni di gara 1, ha dominato dal primo all'ultimo giro. Una vittoria che conferma l'ottimo lavoro svolto dalla squadra di Alberto Locatelli sulla M08, che proprio in occasione del week-end romagnolo ha sfoggiato alcuni particolari del nuovo kit aerodinamico (estrattori, alettone posteriore ed appendici laterali) recentemente testato nella galleria del vento di Magny-Cours.

Per Sanchez si è invece trattato del suo quarto centro nel campionato italiano e della prima affermazione della stagione, completata dal giro più veloce ottenuto nel corso della penultima tornata a dimostrazione di un passo costantemente superiore a quello degli avversari. Chi poteva uscirne avvantaggiato sarebbe stato Daniel Zampieri, secondo alla bandiera scacchi ma penalizzato dopo l'arrivo di 25 secondi e quindi retrocesso undicesimo perché ritenuto responsabile di avere innescato la carambola che al via ha coinvolto la vettura del monegasco Stéphane Richelmi, che a sua volta ha tamponato Sergio Campana.

Un inizio particolarmente sfortunato quello del team Lucidi dal momento che il pilota emiliano, dopo essere finito in testacoda, è stato centrato in pieno dall'incolpevole Francesco Prandi, con il risultato che entrambi si sono dovuti ritirare dopo pochi metri. Dopo avere dettato legge sabato pomeriggio, Campana si è quindi ritrovato fuori dai giochi senza potere difendere la propria leadership nella classifica. Tutto a favore di Marco Zipoli, terzo alla bandiera a scacchi nonostante abbia lamentato problemi di sovrasterzo e alla fine secondo davanti a Salvatore Cicatelli, al suo debutto su una delle monoposto di Ghinzani. Sempre più aperta invece la situazione campionato, con sole due lunghezze a separare adesso Campana da Zampieri (ancora in testa) e Zipoli più vicino a 13 punti dal primo ed a sua volta "tallonato" da Sanchez.



L'arrivo vittorioso di Sanchez

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 luglio 2009

- 1 - Pablo Sanchez - Alan* - 16 giri
- 2 - Marco Zipoli - Lucidi - 14"092
- 3 - Salvatore Ciatelli - Ghinzani - 15"063
- 4 - Francesco Castellacci - Prema - 15"394
- 5 - Stéphane Richelmi - RC Motorsport - 17"742
- 6 - Daniel Campos - Prema - 18"455
- 7 - Alessandro Cicognani - Ghinzani - 29"010
- 8 - Riccardo Cinti - Corbetta - 29"633
- 9 - Kevin Cecon - RP Motorsport - 31"274
- 10 - Angelo Fabrizio Comi - Alan* - 32"516
- 11 - Daniel Zampieri - BVM Target - 34"897
- 12 - Stefanos Kamitsakis - RC Motorsport - 39"213
- 13 - Biagio Bulnes (Dallara 305) - RP Motorsport - 44"132
- 14 - Federico Glorioso - Gloria - 44"981
- 15 - Giulio Glorioso - Gloria - 57"724
- 16 - Edoardo Liberati - BVM Target - 1 giro

Ritirati

- 1° giro - Sergio Campana
- 1° giro - Francesco Prandi

* Mygale-FPT

Tutti gli altri in pista su Dallara F309 FPT

Il campionato

1. Zampieri 93 punti; 2. Campana 91; 3. Zipoli 80; 4. Sanchez 72; 5. Campos 69; 6. Castellacci 56; 7. Kamitsakis 23; 8. Ciatelli 21; 9. Richelmi 20; 10. Prandi 13; 11. Cinti 12; 12. Nava 9; 12. Cecon 9; 14. Cicognani 6; 15. Liberati 4; 16. Comi 3; 17. F. Glorioso 2; 18. Faccin 1.

La cronaca Giro dopo giro

Grazie all'inversione delle prime sei posizioni sulla griglia di gara 2, per la prima volta la Mygale di Sanchez si avvia dalla pole. Al semaforo verde il messicano taglia tutto il rettilineo prendendo la traiettoria interna e mantiene la prima posizione seguito da Zipoli. Parte bene Campana, ma viene subito toccato da Richelmi. La sua vettura schizza sulla via di fuga erbosa, rientrando nella sede stradale proprio nel momento in cui sopraggiunge Prandi che non può fare nulla per evitare di centrarlo. Ottimo avvio anche per Zampieri, che guadagna due posizioni portandosi terzo. Ma è la grande lotta per il quarto posto tra Ciatelli e Castellacci a catalizzare l'attenzione, mentre dietro c'è bagarre fra Campos (autore

di una considerevole rimonta dall'ultima fila e settimo dopo un paio di tornate) e Cicognani che si sorpassano a vicenda, prima che ad inserirsi tra i due sia Cecon, poi scivolato nuovamente dietro. Zampieri riesce ad infilare Zipoli con un sorpasso da manuale alla curva del Carro, mentre Richelmi si stabilisce sesto. Giochi ormai fatti, a parte l'ultima emozione regalata da Ciatelli, che prima del Carro sfilava all'esterno Castellacci guadagnando in extremis un quarto posto importante ai fini dei punti campionato dal momento che si trasformerà successivamente in un podio. "Proprio qui a Misano due anni fa avevo vinto la mia prima gara in Europa. - ha dichiarato dopo l'arrivo Sanchez - Questa è la mia pista di casa. Abito a Ravenna e tutti i miei amici sono venuti a fare il tifo per me. Dedico questa vittoria a loro e a tutta la squadra"



L'incidente che ha coinvolto Campana





Grubmuller vince e... insidia Ricciardo

GARA 1

Secondo successo stagionale per Walter Grubmuller nella prima corsa del Formula 3 britannico disputata sul tracciato di Donington. Con la vittoria il pilota austriaco del team Hitech si riavvicina in classifica a Daniel Ricciardo, giunto terzo alle spalle di Renger Van der Zande che aveva conquistato la pole position.

Grubmuller ha virtualmente conquistato il successo nel corso della prima tornata, passando alla curva Redgate Renger Van der Zande. Unico momento di suspense per il duo del team Hitech è arrivato al decimo passaggio quando la direzione gara manda in pista la safety car per rimuovere il monoposto di Gabriel Dias che doveva essere spostata da una posizione pericolosa. Van der Zande ha però coperto le spalle a Grubmuller rintuzzando gli attacchi di Carlos Huertas,

terzo dopo essere scattato dal quarto posto. Problematica la gara di Daniel Ricciardo che partito male dalla terza piazzola si è ritrovato al settimo posto. Superato nel corso della settima tornata Riki Christodoulou alla curva Craner, Ricciardo si è ripetuto sei passaggi dopo su Max Chilton, ottenendo poi il quarto posto al quindicesimo giro ai danni di Adriano Buzaid.

L'alfiere del team Carlin ha guadagnato il podio ai danni di Huertas all'interno della McLeans. Col ritiro di Dias, nella National Class il successo viene conquistato da Daniel McKenzie al volante della monoposto del team Fortec, alla settima vittoria di classe della stagione.

GARA 2

Doppietta per il team T-Sport nell'appuntamento di Donington del Formula 3 Inglese. Dopo che nella prima manche era stata la

formazione Hitech a monopolizzare la corsa con Walter Grubmuller e Renger Van der Zande, nella seconda manche è stato il diciottenne Wayne Boyd a ottenere la sua prima affermazione nella serie addestrativa britannica. Alle sue spalle il compagno Adrian Buzaid, che aveva ottenuto il secondo tempo in qualifica. Importante prestazione anche per la Volkswagen che riesce a scalzare dal vertice la Mercedes, con Grubmuller relegato al terzo posto. Una mezza sconfitta, visti i risultati di cui il team Hitech era capace, ma date le condizioni climatiche che hanno portato la pioggia durante la corsa e considerato che l'obiettivo di Walter è il campionato, il target minimo è stato raggiunto: recuperare punti a Daniel Ricciardo che conclude solo al quinto posto alle spalle anche del colombiano Carlos Huertas.



**Grubmuller prende il comando
allo start di gara 1**

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 19 luglio 2009

- 1 - Walter Grubmuller (Dallara F308-Mercedes) - Hitech - 28 giri 30"28"106
- 2 - Renger Van der Zande (Dallara F308-Mercedes) - Hitech - 0"656
- 3 - Daniel Ricciardo (Dallara F308-Volkswagen) - Carlin - 1"182
- 4 - Carlos Huertas (Dallara F308-Mercedes) - Raikkonen - 6"660
- 5 - Adriano Buzaid (Dallara F309-Volkswagen) - T Sport - 9"882
- 6 - Max Chilton (Dallara F308-Volkswagen) - Carlin - 11"245
- 7 - Riki Christodoulou (Dallara F308-Mercedes) - Fortec - 12"479
- 8 - Daisuke Nakajima (Dallara F308-Mercedes) - Raikkonen - 13"097
- 9 - Jay Bridger (Mygale M09-Mugen) - Litspeed - 17"760
- 10 - Wayne Boyd (Dallara F309-Volkswagen) - T Sport - 20"692
- 11 - Victor Garcia (Dallara F308-Mercedes) - Fortec - 21"419
- 12 - Daniel McKenzie (Dallara F307-Mugen) - Fortec - 21"807
- 13 - Henry Arundel (Dallara F308-Volkswagen) - Carlin - 22"131
- 14 - Dominic Storey (Dallara F308-Mercedes) - Raikkonen - 28"668
- 15 - Philip Major (Dallara F308-Volkswagen) - Carlin - 29"346
- 16 - Hywel Lloyd (Dallara F309-Mugen) - CF - 31"903
- 17 - Victor Correa (Slc R1-Mugen Honda) - Litespeed - 47"543

Giro più veloce: Daniel Ricciardo 1'02"296

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 luglio 2009

- 1 - Wayne Boyd (Dallara F309-Volkswagen) - T Sport - 24 giri 30"13"649
- 2 - Adriano Buzaid (Dallara F309-Volkswagen) - T Sport - 6"082
- 3 - Walter Grubmuller (Dallara F308-Mercedes) - Hitech - 7"362
- 4 - Carlos Huertas (Dallara F308-Mercedes) - Raikkonen - 8"308
- 5 - Daniel Ricciardo (Dallara F308-Volkswagen) - Carlin - 10"452
- 6 - Henry Arundel (Dallara F308-Volkswagen) - Carlin - 11"994
- 7 - Max Chilton (Dallara F308-Volkswagen) - Carlin - 13"462
- 8 - Jay Bridger (Mygale M09-Mugen) - Litspeed - 14"168
- 9 - Daisuke Nakajima (Dallara F308-Mercedes) - Raikkonen - 15"305
- 10 - Riki Christodoulou (Dallara F308-Mercedes) - Fortec - 16"503
- 11 - Hywel Lloyd (Dallara F309-Mugen) - CF - 24"226
- 12 - Daniel McKenzie (Dallara F307-Mugen) - Fortec - 30"017
- 13 - Renger Van der Zande (Dallara F308-Mercedes) - Hitech - 32"936
- 14 - Gabriel Dias (Dallara F307-Mugen) - T Sport - 45"035

Giro più veloce: Daniel Ricciardo 1'04"596

Ritirati

Dominic Storey
Philip Major
Victor Garcia
Victor Correa
Max Snegirev

Il campionato

1. Ricciardo 141; 2. Grubmuller 128; 3. Van Der Zande 100; 4. Christodoulou 86; 5. Buzaid 79.



**Wayne Boyd ha conquistato il primo
successo in carriera in gara 2.
Sopra, eccolo sul podio con Buzaid e Grubmuller**



Vergne profeta in patria



Massimo Costa

Gara 1

Jean Eric Vergne avvicina ulteriormente la coppia Antonio Felix Da Costa e Albert Costa nella classifica generale. Con la vittoria in gara 1 a Le Mans, il francese della SG è ora a meno nove dal portoghese e a meno sette dallo spagnolo. Partito dalla pole, Vergne ha tenuto con sicurezza la prima posizione per tutti i 17 giri in programma. Costa lo ha seguito come un'ombra, ma non ha mai trovato la giusta opportunità per tentare un sorpasso. "Chapeau", ha detto Costa a Vergne a fine corsa riconoscendone la bravura. Da Costa, non soddisfatto del quarto posto in qualifica (quarto) ha recuperato una posizione chiudendo terzo. Quarta piazza per il rookie Arthur Pic che ha chiuso davanti al compagno di team Miki Monras. Daniel Mancinelli ha terminato 15°, Federico Scionti 25°, Marco Betti si è dovuto ritirare.

Gara 2

Missione compiuta. Jean Eric Vergne del team SG Formula a Le Mans ha fatto il pieno di punti e di successi. Aggiudicandosi anche la seconda corsa, il pilota francese della Red Bull si è issato al secon-

do posto nella classifica generale e si trova ora a sette punti da Antonio Felix Da Costa del Motopark. Se il francese ha dovuto correre all'attacco, Da Costa ha giocato di astuzia accontentandosi del secondo posto. Al via, Albert Costa ha giocato duro tentando di sorpassare Vergne alla prima curva. Ma il francese ha reagito bene non concedendo nulla allo spagnolo della Epsilon Euskadi. Costa quando era secondo ha poi commesso un altro errore dopo quello di Silverstone, perdendo una volta di più la possibilità di accumulare punti. Cresce benissimo Kevin Magnussen, 16 anni, rookie della serie, che ha conquistato il primo podio della carriera. Un terzo posto sudato, che ha difeso fino all'ultima curva da Nathanael Berthon. Il danese del Motopark se il prossimo anno ripeterà la Eurocup sarà senz'altro il favorito numero uno.

Fa salti di gioia Ramez Azzam, il simpatico ragazzo di Dubai che ha firmato il quinto posto davanti ad Adrian Quaife Hobbs e a Miki Monras. Ritiro per Daniel Mancinelli e Federico Scionti, col romano che ha colpito con violenza Arthur Pic giratosi alla prima variante dopo il via. Al traguardo, 22°, Marco Betti. La Eurocup si prende ora un lungo periodo di riposo. Tornerà in pista per gli ultimi due appuntamenti al Nurburgring il 19-20 settembre e ad Alcañiz il 24-25 ottobre.





L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 18 luglio 2009

- 1 - Jean Eric Vergne - SG - 17 giri 27'33"682
- 2 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 0"407
- 3 - Antonio Felix Da Costa - Motopark - 2"583
- 4 - Arthur Pic - SG - 10"548
- 5 - Miki Monras - SG - 11"569
- 6 - Nathanael Berthon - Epsilon Euskadi - 11"745
- 7 - Kevin Magnussen - Motopark - 12"657
- 8 - Carlos Munoz - Epsilon Euskadi - 16"988
- 9 - Ramez Azzam - SG - 18"543
- 10 - Patrick Kronenberger - Iquick - 18"910
- 11 - Kuba Giermaziak - Motopark - 19"318
- 12 - Luciano Bacheta - Epsilon Sport - 24"875
- 13 - Adam Kout - Krenek - 25"371
- 14 - Adrian Quaife Hobbs - Motopark - 25"604
- 15 - Daniel Mancinelli - One - 27"261
- 16 - Will Stevens - Fortec - 27"614
- 17 - Nico Muller - Jenzer - 29"370
- 18 - James Calado - Fortec - 29"945
- 19 - Genis Olive - Jenzer - 32"208
- 20 - Marco Sorensen - Motopark - 32"628
- 21 - Oliver Webb - Fortec - 33"002
- 22 - Fabien Thuner - Jenzer - 33"681
- 23 - Hugo Valente - SG - 35"190
- 24 - Arno Santamato - Pole Services - 38"720
- 25 - Federico Scionti - One - 40"109
- 26 - Matias Laine - Motopark - 40"249
- 27 - Kevin Kleveros - Fortec - 1'03"092
- 28 - Karl Oscar Liiv - MP - 1'20"370
- 29 - Jakub Knoll - Krenek - 1 giro

Giro più veloce: Jean Eric Vergne 1'36"559

Ritirati

- 13° giro - Marco Betti
- 13° giro - Daniel De Jong
- 2° giro - Miguel Otegui
- 1° giro - Nigel Melker

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 luglio 2009

- 1 - Jean Eric Vergne - SG - 15 giri 26'41"154
- 2 - Antonio Felix Da Costa - Motopark - 1"602
- 3 - Kevin Magnussen - Motopark - 6"072
- 4 - Nathanael Berthon - Epsilon Euskadi - 6"593
- 5 - Ramez Azzam - SG - 9"709
- 6 - Adrian Quaife Hobbs - Motopark - 9"818
- 7 - Miki Monras - SG - 10"675
- 8 - Kuba Giermaziak - Motopark - 12"106
- 9 - Miguel Otegui - Epsilon Euskadi - 14"000
- 10 - Carlos Munoz - Epsilon Euskadi - 15"286
- 11 - James Calado - Fortec - 16"417
- 12 - Marco Sorensen - Motopark - 19"637
- 13 - Luciano Bacheta - Epsilon Sport - 23"519
- 14 - Adam Kout - Krenek - 24"062
- 15 - Will Stevens - Fortec - 24"447
- 16 - Genis Olive - Jenzer - 26"707
- 17 - Hugo Valente - SG - 32"112
- 18 - Fabien Thuner - Jenzer - 35"360
- 19 - Karl Oscar Liiv - MP - 36"867
- 20 - Matias Laine - Motopark - 37"017
- 21 - Oliver Webb - Fortec - 40"650
- 22 - Marco Betti - Iquick - 45"602

Giro più veloce: Antonio Felix Da Costa 1'36"153

Ritirati

- 12° giro - Patrick Kronenberger
- 11° giro - Albert Costa
- 11° giro - Jakub Knoll
- 6° giro - Daniel De Jong
- 6° giro - Daniel Mancinelli
- 3° giro - Kevin Kleveros
- 1° giro - Nico Muller
- 0 giri - Arthur Pic
- 0 giri - Nigel Melker
- 0 giri - Federico Scionti
- 0 giri - Arno Santamato

Il campionato

1.Da Costa 97; 2.Vergne 90; 3.Costa 83; 4.Monras 65.

Da Costa e Magnussen si stringono la mano sul podio di gara 2



Ritorno "in rosa" per Tomcat con Vicky Piria



Un'altra "lady" si accinge a fare il suo esordio nella Formula Renault 2.0 Italia. Si tratta di Vicky Piria, doppio passaporto (italiano ed inglese), nata a Milano l'11 novembre del 1993 e studente del Liceo Linguistico di Perugia, con un importante trascorso kartistico.

La data del suo debutto è già fissata per il fine settimana del 25 e 26 luglio, all'auto-dromo Santamonica di Misano Adriatico, in occasione del quinto dei sette appuntamenti della serie tricolore, al volante di una delle monoposti della Tomcat Racing. Per la squadra di Carlo Dell'Orto sarà anche l'occasione per fare ufficialmente il suo ritorno

nella Formula Renault 2.0 Italia, dopo avere preso parte al primo round di Monza con Mattia Brugiotti, in evidenza grazie al sesto posto conquistato in gara 1.

L'accordo tra Vicky Piria e la Tomcat Racing, inizialmente limitato ad effettuare una serie di test, è stato quindi esteso alla partecipazione immediata al doppio evento di Misano e alle due conclusive prove del Mugello e di Imola, con l'obiettivo di compiere un cammino di crescita e completare in fretta quanti più chilometri possibile al fine di puntare a dei risultati ambiziosi già nel 2010.

"Sono contenta della scelta fatta. - ha

dichiarato la giovane Piria - In questa squadra ho trovato un ambiente familiare, ma anche estremamente professionale e con tutti i requisiti adatti a portare un pilota ai livelli più alti. Sono qui per imparare e ce la metterò tutta".

Con Vicky Piria sale inoltre a due il numero delle ragazze quest'anno al via della Formula Renault 2.0 Italia, categoria che ha visto protagonista all'inizio della stagione anche l'austriaca Bianca Steiner. L'appuntamento di Misano segnerà il ritorno della serie tricolore in Italia, dopo le due consecutive trasferte di Budapest e Spa Francorchamps.



Gara 1

Del quarto appuntamento del Campionato Italiano Formula Azzurra, Trofeo Michele Alboreto, serie voluta da ACI-CSAI nell'ambito del progetto giovani, per permettere ai talenti emergenti di mettersi opportunamente in luce, si è corsa oggi la prima delle due gare in programma sul Misano World Circuit. A vincere gara 1 è stato il giovanissimo bergamasco Luca Defendi (Fog Competition), con una prestazione perentoria conseguita dopo essere partito dalla prima fila, superando alla prima staccata il poleman Marco Moscato. Moscato ha poi perso posizioni ed è arrivato decimo, il lombardo invece ha tirato dritto sino al traguardo, che ha tagliato con grande margine sugli inseguitori. Il pilota lombardo ha dimostrato di poter tenere un passo decisamente veloce e con estrema facilità: "Ero molto veloce sin dalle prove libere, poi ho avuto problemi prima delle qualifiche e non ho ottenuto la pole per pochissimo, ma sinceramente non credevo di andar così forte anche in gara". Al secondo posto si è classificato Simone laquinta (Line Race), al termine di una gara intelligente e proficua. Scattato molto bene dalla seconda fila, aveva il quarto miglior tempo delle prove, il diciannovenne cosentino ha atteso che terminasse la bagarre tra i primi, per poi passare all'attacco e recuperare due posizioni in un solo giro. Dalla seconda piazza, laquinta ha quindi controllato gli avversari, senza però riuscire ad avvicinarsi al leader. "Non sono riuscito ad essere veloce nelle prove, ma ho badato a regolare la vettura per la gara. Defendi era imprevedibile, però del terzetto alle sue spalle ero il più veloce, ho studiato dove superare gli avversari e mi è riuscita la manovra". Terzo è terminato Simone Taloni (Winner Motorsport) bravo a rimontare al podio dopo essere partito dalla quarta fila. Il romano, settimo al terzo giro, ha battagliato con Alberto Cerqui, Marco Falci e Antonio pellitteri, avendo poi la meglio riu-



Defendi, quindicenne

scendo ad agguantare la posizione a podio a quattro giri dalla bandiera a scacchi. "avevo una vettura a posto ed ho provato anche nel finale ad andare a prendere laquinta, purtroppo però la gara è terminata e non ci sono riuscito". Quarto ha chiuso Cerqui, con una prova tattica superando brillantemente problemi di tenuta per i quali è uscito largo in curva nei primi giri, per poi riprendersi nel finale attaccando Eugenio Palmeri ad un

giro dalla fine. Palmeri poi riesce a tenere la quinta piazza.

Gara2

A vincere gara 2, come ieri in gara 1, è stato il giovanissimo bergamasco Luca Defendi (Fog Competition), con una prestazione meno perfetta rispetto la precedente, ma sempre vincente. Partito dalla prima fila, il quindicenne si è portato in testa sin da subito rinnovando il duello con l'agrigentino Marco Moscato (Mac Competi-

tion). E' stato un bel duello, che ha portato i due a staccarsi dal resto del gruppo, con lo stesso Moscato che riesce a superare il bergamasco al quarto giro. Defendi ha in quel momento commesso un errore, al quale mette prontamente rimedio, rifacendosi sotto al siciliano e infilandolo nel giro successivo. Da quel momento Defendi ha badato a sfruttare tutta la sua competitività ed allungare con decisione sino al traguardo.



Luca Defendi
vincitore delle due gare
di Misano

e d'assalto

Moscato non regge il passo, e man mano perde posizioni arrivando poi quarto sotto la bandiera a scacchi.

Al secondo posto ha così chiuso Simone Taloni. Partito dalla quarta fila, il pilota della Winner Motorsport ha duellato trovandosi sesto sin dopo la partenza con la fortuna del mancato schieramento di Simone laquinta, fermo ai box per aver tamponato il compagno di squadra Simone Tasso. Quinto al terzo giro, Taloni prosegue

nella sua corsa ed in lotta con Antonino Pellitteri (Nannini racing). A metà gara Taloni è quarto, mentre Pellitteri è sesto, tra loro si è inserito infatti Ronnie Valori (BVE Racing T) che poco dopo dovrà abbandonare. Taloni termina secondo transitando con quattro secondi di ritardo dal vincitore. Terzo è Pellitteri, quarto Moscato e quinto Alberto Cerqui (MG Motorsport) che mantiene la leadership di campionato.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 18 luglio 2009

1. Defendi (Team Fog Competition) 15 giri in 25'53"2802. laquinta (New Media) a 13"029; 3. Taloni (Winner Motorsport) a 14"335; 4. Cerqui a 17"935; 5. Palmeri (Line Race) a 18"697; 6. Falci (Nannini Racing) a 19"793; 7. Fontana (MG Motorsport) a 20"393; 8. Torsellini (Corbetta Competizioni) a 23"608; 9. Valori (Team BVE) a 23"823; 10. Moscato (MAC Competition) a 28"458; 11. Silvestri a 49"248; 12. Perini (Team Perini) a 1'02.102; 13. Basso a 1'12"060. Giro più veloce: N. 18 Luca Defendi (3°) in 1'42"608 a 148,269 km/h.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 luglio 2009

1. Defendi (Team Fog Competition) 15 giri in 26'08"389 media 145,502 km/h; 2. Taloni (Winner Motorsport) a 4"347; 3. Pellitteri (Nannini Racing) a 8"320; 4. Moscato (Mac Competition) a 8"722; 5. Cerqui (Mg Motorsport) a 9"702; 6. Silvestri (MG Motorsport) a 10"997; 7. Palmeri (Line Race) a 15"961; 8. Fontana (MG Motorsport) a 18"705; 9. Falci (Nannini Racing) a 30"356; 10. Marino (Nannini Racing) a 33"281; 11. Basso (Line Race) a 51"442. Giro più veloce: N. 7 Luca Defendi (Team Fog Competition) in 1'43"359 a 147,192 km/h.

Il campionato

1. Cerqui 40; 2. Moscato 34; 3. Silvestri 32; 4. Defendi e Palmeri 28.

De Ferran e Pagenaud ringraziano



Marco Cortesi

Finale concitato al Lime Rock Park per il quinto appuntamento dell'American Le Mans Series. Approfittando di una foratura occorsa a David Brabham e Scott Sharp con 13 minuti alla conclusione, Gil De Ferran e Simon Pagenaud hanno conquistato il gradino più alto del podio nella battaglia tra le due Acura ARX-02a, ancora uniche protagoniste della classe LMP1 in grado di lottare per il successo. Per il team De Ferran il successo è arrivato dopo aver passato al comando buona parte delle 2 ore e 45 minuti di corsa e vincendo un duello iniziato sin dalle fasi della partenza, mentre gli uomini di casa Highcroft, passati in testa in occasione dell'ultima sosta, si sono dovuti accontentare di mantenere la leadership in classifica generale con 13 punti di vantaggio. Da sottolineare la terza posizione della Ginetta Zytek del Corsa Motorsport, vettura dotata di KERS con al volante Johnny Mowlem e Stefan Johansson.

Anche in classe LMP2, la lotta per la vittoria tra la Acura di Fernandez-Diaz e le due Lola-Mazda Dyson

è stata decisa da un incidente di percorso, o meglio dall'alternarsi di vari incidenti che hanno coinvolto le tre vetture al via. Partito al comando, Diaz si è visto passare da Franchitti dopo pochi minuti, vedendo poi le proprie possibilità di vittoria definitivamente compromesse dalla rottura di un ammortizzatore e da problemi al cambio. Il team Dyson non ha avuto comunque una giornata facile: Franchitti e Leitzinger hanno dovuto confrontarsi con problemi alla frizione, mentre la seconda vettura motorizzata Mazda, quella di Dyson e Smith, è stata costretta al ritiro da problemi elettrici.

Successo e quinto posto assoluto in GT2 per Jorg Bergmeister e Patrick Long, che dopo aver seguito la Ferrari di Pierre Kaffer nella prima mezz'ora, ha prima conquistato la leadership e poi allungato anche grazie all'unica situazione di caution della giornata. In terza piazza, dietro a Kaffer e Melo, ha chiuso la BMW di Auberlen e Hand. Atteso in pista a Mid-Ohio, per il prossimo round, il debutto delle Corvette GT2, oltre che il ritorno della Porsche RS Spyder con Pickett-Graf.

Vittoria in LMP2 per Dyson e Leitzinger



iano la dea bendata



La gara è vissuta sulla battaglia tra le Acura Highcroft e De Ferran. Sopra, il podio



L'ordine di arrivo, sabato 18 luglio 2009

- 1 - De Ferran/Pagenaud (Acura ARX-02a) - De Ferran - 184 giri 2:45:14.053
- 2 - Brabham/Sharp (Acura ARX-02a) - Highcroft - 43.776
- 3 - Mowlem/Johansson (Ginetta-Zytek 09SH) - Corsa - 7 giri
- 4 - Leitzinger/Franchitti (Mazda Lola B09 86) - Dyson - 12 giri
- 5 - Bergmeister/Long (Porsche 997 RSR) - Flying Lizard - 17 giri
- 6 - Burgess/McMurry (Lola B06/10 AER) - Autocon - 18 giri
- 7 - Fernandez/Diaz (Acura ARX-01b) - Fernandez - 18 giri
- 8 - Melo/Kaffer (Ferrari 430 GT) - Risi - 18 giri
- 9 - Auberlen/Hand (BMW M3 E92) - Rahal Letteman - 18 giri
- 10 - Werner/Henzler (Porsche 997 RSR) - Farnbacher - 19 giri
- 11 - Westbrook/Stuck (Porsche 997 RSR) - VICI - 21 giri
- 12 - Farnbacher/James (Panoz Esperante) - Panoz - 21 giri
- 13 - Neiman/van Overbeek (Porsche 997 RSR) - Flying Lizard - 25 giri
- 14 - Feingerg/Hall (Dodge Viper Comp Coupe) - Primetime - 26 giri
- 15 - van der Steur/Pecorari (Radical SR9 AER) - Van Der Steur - 27 giri
- 16 - Robertson/Murry (Ford GT) - Robertson - 31 giri
- 17 - Hoaglund/Faieta (Porsche 997 Cup) - Gruppe Orange - 35 giri
- 18 - Brown/Sweedler (Porsche 997 Cup) - Orbit - 38 giri
- 19 - Parker/Pickering (Porsche 997 Cup) - Gruppe Orange - 40 giri
- 20 - Snow/Snow (Porsche 997 Cup) - Snow - 42 giri
- 21 - Mueller/Milner (BMW M3 E92) - Rahal Letteman - 42 giri
- 22 - Field/Field (Lola B06/10 AER) - Intersport - 46 giri

Giro più veloce: Simon Pagenaud 47.791

Ritirati

- 64° giro - Dyson/Smith
- 53° giro - Baker/Cosmo

Fogarty e Gurney si prendono



no la rivincita



Vittoria e leadership di campionato per Fogarty e Gurney a Birmingham



Marco Cortesi

E' stato caratterizzato come sempre una battaglia all'ultimo respiro il finale della Grand-Am Rolex Series al Barber Motorsports Park. A giocarsi il successo sono stati stavolta Alex Gurney e Scott Pruett che, riavvicinato il leader grazie ad una providenziale situazione di caution, si è giocato tutto nel finale, difendendo anche dal ritorno di Michael Valiante sulla Riley-Ford del Michael Shank Racing. Per il team di Bob Stallings è stato un weekend perfetto sin dalle prove, dominate con Alex Fogarty, e continuato con i quarantotto giri passati in testa. Una rivincita necessaria dopo lo smacco subito da Max Angelelli a Daytona. Proprio per l'italiano è arrivato uno stop penalizzante anche in termini di classifica quando, nelle prime tornate, Brian Frisselle si è insabbiato, perdendo tre giri e mettendo virtualmente fine alla giornata del SunTrust Racing. Ancora peggio è andata al team Penske. Dopo aver riparato la loro Riley-Porsche, danneggiata nelle libere, gli uomini del Capitano hanno visto compromessa la corsa già al pronti-via, quando un'escursione di Romain Dumas ha costretto la vettura ad una lunga sosta ai box. Tornando alla corsa, in quarta posizione hanno conquistato punti preziosi Antonio Garcia e Buddy Rice, confermando la competitività della Coyote motorizzata Porsche schierata dallo Spirit of Daytona, mentre in quinta piazza Jonsson e Zonta hanno pagato il prezzo di una ripartenza anticipata, che li ha costretti a scontare una penalità. Sesta l'altra vettura danneggiata nelle libere, la Riley di Negri e Patterson. Con il risultato di Birmingham, le coppie di Stallings e Ganassi si trovano appaiate al comando, con Angelelli e Frisselle staccati di 16 punti. In classe GT è arrivato il secondo successo dell'anno per la Pontiac GXPR dello Stevenson Motorsports, grazie ad un lunghissimo primo stint di Robin Liddell. Battuti gli uomini di punta di casa Mazda, Tremblay e Ham. In terza piazza, gli ufficiali Pontiac Kelly Collins e Paul Edwards hanno ridotto le distanze in classifica da Dirk Werner e Leh Keen, quinti.

L'ordine di arrivo, domenica 19 luglio 2009

- 1 - Fogarty/Gurney (Riley-Pontiac) - Stallings - 109 giri 2:45:58.399
- 2 - Pruett/Rojas (Riley-Lexus) - Ganassi - 1.261
- 3 - Pew/Valiante (Riley-Ford) - Shank - 34.207
- 4 - Garcia/Rice (Coyote-Porsche) - Spirit of Daytona - 1:38.313
- 5 - Jonsson/Zonta (Lola-Ford) - Krohn - 1 giro
- 6 - Negri/Patterson (Riley-Ford) - Shank - 1 giro
- 7 - Frisselle/Wilkins (Riley-Ford) - AIM - 1 giro
- 8 - Gidley/Jaeger (Dallara-Ford) - Doran - 1 giro
- 9 - Barbosa/France (Riley-Porsche) - Brumos - 1 giro
- 10 - Donohue/Law (Riley-Porsche) - Brumos - 2 giri
- 11 - Wallace/Finlay (Crawford-Pontiac) - Childress-Howard - 2 giri
- 12 - Forest/Taylor (Riley-Pontiac) - Beyer - 2 giri
- 13 - Beyer/Taylor (Riley-Honda) - Beyer - 2 giri
- 14 - Angelelli/Frisselle (Dallara-Ford) - SunTrust - 3 giri
- 15 - Dumas/Bernhard/Briscoe (Riley-Porsche) - Penske - 6 giri

Giro più veloce: Ricardo Zonta 1:21.481

Il campionato

1. Gurney, Fogarty, Rojas, Pruett 231; 5. Frisselle, Angelelli 215; 7. Valiante 199; 8. Dumas, Bernhard 198; 10. Frisselle, Wilkins 185.

Una vita spericolata

di Marco Cortesi
Photo 4

Mark Martin è un uomo di quelli che fanno epoca, un pilota di grande talento, personalità, professionalità, ed un signore fuori dalla pista. Uno di quelli che, con un po' di fortuna, avrebbe potuto vincere tutto e diventare il migliore di sempre, ma per vari motivi si è sempre dovuto arrendere ad un passo dall'obiettivo. Uno che può però contare sulla forza di chi ha visto il fondo e poi ha avuto il meglio, lavorando in maniera esemplare, anche se non è sempre andata così.

Nel 1988, la vita di Martin sta per prendere una svolta apparentemente irreversibile. Dopo anni di successi nel circuito ASA, il debutto in NASCAR non è andato esattamente come preventivato, anche a causa di un grande demone, quello della bottiglia, che ha fatto declinare prestazioni e convinzione nei propri mezzi in un circolo vizioso. Un alcolista ad un passo dal baratro. Una situazione apparentemente senza via di uscita lo ha lasciato in cerca di una nuova motivazione e di un nuovo stile di vita. Fortunatamente per lui, il talento lo soccorre, ed è quella Busch Series della quale diventerà l'uomo più vincente di sempre a dare la chance della vita. A Dover vince e qualcuno si accorge di lui. Arriva la

telefonata che aspettava da anni: l'uomo dall'altro capo del filo è Jack Roush, con cui Martin inizia una relazione tra le più durature del motorsport, che prosegue per 19 anni. La motivazione ora c'è, serve una svolta. Inizia ad allenarsi. Allenamento, allenamento e

non c'è vera battaglia, vince Earnhardt anche grazie ad un brutto incidente occorso ad Ernie Irvan che gli regala un margine incolmabile. Nel 1998 è Jeff Gordon a prevalere, pochi mesi dopo lo schianto aereo che porta via a Mark papà, matrigna e sorella. Ma lui

libero arriva a Bristol, ed è in testa alla classifica, anche se la Daytona 500 gli è sfuggita per poco più di due centesimi. Ancora secondo, nella gara che vale una stagione. Il nuovo Mark Martin non può però arrendersi, ed è così che si arriva al 2007. Casey Mears ha deluso, Rick Hendrick sa che avrà una macchina libera.

Il team è quello che sta dominando, serve qualcuno che metta alla prova il pacchetto e che possa correre per vincere. Cinquant'anni? Che problema c'è? Il povero Matt dal circuito è rispedito sui libri, fin troppo trascurati, e papà ritorna in ballo.

Così ne è rimasto solo uno. Della generazione degli Earnhardt, dei Labonte, dei Wallace. Uno solo a mantenersi competitivo, a reggere all'assalto dei Jeff Gordon prima e dei Jimmie Johnson e Kyle Busch poi. Uno che si era trovato ad un bivio ed era ad un passo dal buttare via tutto. Alla quarta vittoria del 2009, Mark Martin è in una delle sue migliori stagioni Cup. Il salto a tempo pieno in casa Hendrick ha giovato. Dopo due anni ai limiti della pensione, ha ritrovato la voglia, che probabilmente non se n'era mai andata, e vittoria, facendo esattamente quello che si era preposto. Cercare di metter le mani su quel maledetto titolo...



poi ancora allenamento. Vince la battaglia e va oltre, porta il professionismo a limiti sconosciuti nel panorama stock-car. Diventa uno che non lascia nulla al caso, dal punto di vista tecnico, fisico e agonistico. E' così che nasce il nuovo Mark Martin.

Le vittorie ci sono, i suoi piazzamenti sono tanti e validi. Sfortunatamente il titolo non arriva. La prima volta, nel 1990, è un errore del team a privarlo del successo e a costringerlo ad accontentarsi del secondo posto. Accadrà in altre tre occasioni. Nel 1994

è più forte, resiste ed persevera.

Nel 2002 il suo recupero su Tony Stewart è da manuale, alla fine sono solo 38 i punti che lo separano dal titolo. Dopo altre tre stagioni annuncia il ritiro. Poi ci ripensa, nonostante il tour di addio in grande stile che il team e i tifosi hanno preparato. A fine 2006, la decisione è più ferma, si accontenta di qualche weekend di vacanza, anche per seguire la carriera del figlio Matt in Late Model. Passa in Ginn Racing, dove corre in alternanza con Regan Smith: il suo primo weekend



Paffett precede Ekstrom

Quattro Audi squalificate



Paffett, a destra, mostra il pugno in segno di vittoria.

A sinistra, lo Start con Jarvis che dalla pole mantiene la posizione su Paffett per otto giri

Antonio Caruccio

Vittoria e leadership di campionato per Gary Paffett che dopo aver conquistato la prima fila nelle qualifiche, completa l'appuntamento olandese del DTM a Zandvoort al primo posto. Al via è il poleman Oliver Jarvis a mantenere il comando davanti proprio a Paffett e Paul Di Resta. Paffett è più veloce del leader ma non riesce a trovare lo spunto per superarlo; all'ottavo giro entrambi entrano ai box per la prima sosta con i meccanici Audi che rimandano il proprio alfiere in pista davanti all'inglese della Mercedes. Per Paf-

fett sembra tutto compromesso poi quando al rientro in pista in quattordicesima posizione Jarvis riesce a mettere tra sé e il rivale l'A4 di Christian Bakkerud, ma nulla è sicuro nelle corse: L'Audi del 2008 consuma in modo anomalo le gomme e Jarvis, al momento in quinta posizione, si vede infilato senza possibilità di risposta, vedendosi poi costretto a rifermarsi al quattordicesimo giro. Al comando della corsa si porta un'altra Mercedes, quella affidata al canadese Bruno Spengler che ha approfittato di un'indecisione dello scozzese Di Resta per guadagnargli una posizione. Mattias Ekstrom, che prendeva il via

dalla nona piazza, è risalito fino al secondo posto davanti a Marcus Winkelhock, Marco Engel e Paffett, primo pilota in classifica ad aver effettuato la sosta obbligatoria. Spengler si porta in pit lane al sedicesimo giro ma rientra in pista perdendo una posizione a favore di Martin Tomczyk, che a pista libera ha recuperato secondi preziosi sulla Mercedes. In testa si ritrova così lo svedese Ekstrom seguito da Engel, che ritardano la sosta; terzo Paffett seguito da Alexandre Premat. Arriva la fermata di Ekstrom a metà gara che lascia così la leadership a Paffett; Premat effettua il secondo rifornimento e lascia



L'ordine di arrivo, domenica 19 luglio 2009

- 1 - Gary Paffett (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 41 giri 1'05"52"688
- 2 - Mattias Ekstrom (Audi A4 09) - Abt - 1"431
- 3 - Oliver Jarvis (Audi A4 08) - Phoenix - 6"235
- 4 - Alexandre Prémat (Audi A4 08) - Phoenix - 8"970
- 5 - Martin Tomczyk (Audi A4 09) - Abt - 10"984
- 6 - Markus Winkelhock (Audi A4 08) - Rosberg - 12"850
- 7 - Bruno Spengler (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 13"353
- 8 - Timo Scheider (Audi A4 09) - Abt - 13"806
- 9 - Paul Di Resta (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 14"319
- 10 - Maro Engel (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 14"655
- 11 - Tom Kristensen (Audi A4 09) - Abt - 27"609
- 12 - Jamie Green (Mercedes C Klasse 08) - AMG - 28"778
- 13 - Ralf Schumacher (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 41"108
- 14 - Susie Stoddart (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 41"826
- 15 - Christian Bakkerud (Audi A4 07) - Kolles - 1'30"699

Ritirati

- 32° giro - Mike Rockenfeller
- 19° giro - Tomas Kostka
- 17° giro - Katherine Legge
- 11° giro - Mathias Lauda

Giro più veloce: Alexandre Premat 1'33"890

Il campionato

1. Paffett 24; 2. Ekstrom 22; 3. Spengler 20; 4. Scheider 17; 5. Green & Di Resta 14; 7. Kristensen & Jarvis 12; 9. Engel 6; 10. Tomczyk & Winkelhock 5.

il podio virtuale a Tomczyk e Di Resta. Spinge come un indemoniato Paffett approfittando della leadership fino alla sua seconda ed ultima sosta avvenuta al venticinquesimo passaggio. Riprende la gara in quinta posizione, davanti a Jarvis che aveva condotto il primo stint della corsa. Al comando si porta nuovamente Ekstrom che ritarda il suo pit stop sino al limite regolamentare del trentesimo giro riprendendo la corsa in quinta posizione. Con la Mercedes di Paffett saldamente al comando, dal muretto Wolfgang Ullrich decide per un ordine di squadra che porti Ekstrom alle spalle dell'inglese, un gioco for-

se un po' "sporco", ma necessario per permettere alla casa degli anelli di non perdere la vetta del campionato. Lo svedese infila Tomczyk, raggiungendo il quarto posto, mentre nel finale rallentano sia Premat che Jarvis, virtualmente sul podio, con Ekstrom che recupera due posizioni chiudendo alle spalle di Paffett. Nel dopo gara arrivano come fulmini a ciel sereno le decisioni dei commissari, che squalificano ben quattro vetture dell'Audi Sport. Markus Winkelhock è escluso perché la sua A4 aveva a fine gara meno di un chilogrammo di benzina residua. Christian Bakkerud per non essersi presentato alle

procedure di peso, mentre Alexandre Premat, che era giunto quarto, e Timo Scheider, ottavo, per essersi presentati troppo tardi. Col nuovo ordine di arrivo entrano in zona punti le due Mercedes di Paul Di Resta e Maro Engel oltre all'Audi di Tom Kristensen. Scheider arrivava in Olanda da leader, ma termina la sua trasferta con uno zero; Paffett invece conquista il successo e scavalca il campione in carica portandosi a quota 24. Ekstrom col secondo posto ha solo due lunghezze di ritardo dall'inglese. Prossimo appuntamento del turismo tedesco a Oschersleben il 2 agosto.



Menu serve la doppietta Chevrolet

di Claudio Pilia

Gara 1 del Mondiale Turismo è decisamente appannaggio della Chevrolet. A un tiro di schioppo da Londra, Alain Menu ha firmato un altro successo, dopo aver vinto almeno una delle due gare negli ultimi tre anni che la serie ha fatto tappa sui saliscendi britannici.

Dietro è un tripudio inglese, con Robert Huff (pilota di Cambridge) che completa la doppietta "Chevy" e Andy Priaulx che porta la vettura schierata dalla filiale britannica BMW sul terzo gradino del podio. A completare la festa del motorsport inglese ci ha pensato Tom Boardman, che con una non troppo competitiva Seat Leon a benzina si piazza all'undicesimo posto, sfruttando una incertezza di Alex Zanardi. Buon ottavo posto per Augusto Farfus, che in gara 2 scatterà dalla pole position, in virtù dell'inversione dei primi otto classificati.

La cronaca Giro dopo giro

Partenza lanciata, con le due Chevrolet che fanno muro e passano indenni e davanti a tutti alla prima curva. Jordi Gene, partito in fondo dopo la penalità dei commissari, sotto i semafori guadagna almeno quattro posizioni e infila le due Lada di Thompson e Ladygin. Alla prima staccata importante, la seconda curva, Robert Huff tocca Augusto Farfus, il quale si mette di traverso, chiudendo un Yvan Muller costretto ad andargli addosso e Felix Porteiro che, senza più spazio, decolla letteralmente sulla vettura del campione del mondo in carica. Nelle retrovie, il "deb" Michalisz danneggia irreparabilmente la sua vettura. Inevitabile l'ingresso della Safety Car in pista, per permettere agli stewards di rimuovere le vetture danneggiate.

Si riparte al quarto giro: Huff mantiene la prima posizione, davanti al compagno Menu,

Andy Priaulx e la Seat di Gabriele Tarquini. Intanto il norvegese Tommy Rustad, con una delle due Volvo C30 in gara, sorpassa dietro ai box la Seat di Jordi Gene. Il quinto giro, alla staccata della prima curva, vede Alain Menu prendere il comando della corsa ai danni del compagno di squadra, il quale si guarda alle spalle dai tentativi di attacco di Priaulx. Ma è il britannico della BMW a pagare la troppa foga un giro più tardi; perde la terza posizione alla curva Surtees a vantaggio di Tarquini, che si lancia all'inseguimento delle due Cruze, rallentato da un nuovo ingresso della vettura di sicurezza.

A centro gruppo, infatti, Vito Postiglione tenta un attacco impossibile su Sergio Hernandez, che va in testacoda e Rustad, alle loro spalle, rimane incolpevolmente coinvolto. Si riparte dopo un solo passaggio, quando il contagiri fa sapere che si è superata metà gara. Farfus prova in ogni modo a sorpassare Boardman, ma ci riesce solo una tornata più tardi. Quando ormai mancano cinque giri



L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 19 luglio 2009

- 1 - Alain Menu (Chevrolet Cruze) - RML - 28'25"945
- 2 - Robert Huff (Chevrolet Cruze) - RML - 1"051
- 3 - Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM - 1"240
- 4 - Gabriele Tarquini (Seat Leon Tdi) - Seat - 2"024
- 5 - Rickard Rydell (Seat Leon Tdi) - Seat - 2"420
- 6 - Jorg Muller (BMW 320si) - Schnitzer - 5"815
- 7 - Tiago Monteiro (Seat Leon Tdi) - Seat - 6"300
- 8 - Augusto Farfus (BMW 320si) - Schnitzer - 8"307
- 9 - Stefano D'Aste (BMW 320si) - Wiechers - 9"225
- 10 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 10"884
- 11 - Tom Boardman (Seat Leon) - Sunred - 11"737
- 12 - Alessandro Zanardi (BMW 320si) - Roal - 12"415
- 13 - Jordi Gene (Seat Leon Tdi) - Seat - 13"331
- 14 - Felix Porteiro (BMW 320si) - Proteam - 13"675
- 15 - Robert Dahlgren (Volvo C30) - Polestar - 14"087
- 16 - Sergio Hernandez (BMW 320si) - Roal - 17"753
- 17 - Philip Geipel (BMW 320si) - Engstler - 22"188
- 18 - James Thompson (Lada Priora) - Lada - 25"447
- 19 - Kirill Ladygin (Lada 110) - Lada - 37"466
- 20 - Kristian Poulsen (BMW 320si) - Engstler - 41"831
- 21 - Vito Postiglione (BMW320si) - Proteam - 42"677
- 22 - Nicola Larini (Chevrolet Cruze) - RML - 1 giro

Giro più veloce: Alain Menu (Chevrolet) 1'34"362

Ritirati

Franz Engstler
Tommy Rustad
Jaap van Lagen
Norbert Michelisz
Yvan Muller



alla fine, Priaulx rende il favore al "Cinghio" nella stessa curva Surtees in cui si è fatto infilare in precedenza, sfruttando una indecisione dell'italiano. Le Seat iniziano a pagare l'usura delle gomme e ad approfittarne è Jorg Muller, che supera Tiago Monteiro, mentre Alessandro Zanardi fa passare il compagno di marca Farfus, il quale, nelle curve successive, si libererà anche dell'olandese Tom Coronel e Stefano d'Aste.

Un giro più tardi, Coronel si rende ancora protagonista: rallenta in una fase di accelerazione, Zanardi bussa sul paraurti e sbaglia traiettoria, favorendo un fortunoso sorpasso di Boardman. Il penultimo giro è per Andy Priaulx a trazione anteriore, continuando ad attaccare il connazionale Huff. Senza successo fino alla bandiera a scacchi, però. Un giro prima della bandiera a scacchi, che vedrà il trionfo di Menu e Huff per una doppietta Chevrolet, all'ultima tornata Nicola Larini è costretto al ritiro per problemi meccanici.



Priaulx davanti a Monteiro

L'urlo di Farfus

Claudio Pilia

Si è chiuso con un'altra doppietta, ma stavolta targata BMW, il weekend di Brands Hatch del WTCC. Dopo l'uno-due della Chevrolet in gara 1 lo champagne è toccato al Team Germany, con Augusto Farfus in trionfo davanti a Jorg Muller, "tappo" strategico per rubare punti a

Gabriele Tarquini, terzo al traguardo e secondo (davanti al brasiliano) in campionato di una sola lunghezza. Un niente, nel Mondiale Turismo. Chi ha dovuto fare da ragioniere, nel pomeriggio, è stato Yvan Muller, che, grazie all'aiuto di "ordini" di scuderia è risalito fino al settimo posto, alle spalle di Robert Huff. Primi segni di miglioramento, in termini prestazionali, per la Lada Priora, che nelle mani di James Thompson ha mostrato un passo migliore rispetto a quanto visto sulle strade di Porto, anche grazie

all'alleggerimento di 40 kg della zavorra. Chiude sorprendentemente 14esima la Volvo C30 alimentata a bio-etanolo guidata da Robert Dahlgren, protagonista del campionato svedese turismo e subito in lotta con i migliori indipendenti nella corsa d'Oltremarica.

Capitolo a parte merita il weekend di Norbert Michelisz. Il vincitore a Brno della Leon Supercopa, premiato dalla Seat con una Leon Tdi per questo fine settimana, ha sorpreso tutti durante le qualifiche di ieri, estromettendo clamorosamente l'iridato francese in carica. Due ritiri in altrettante manches di gara, tuttavia, gli hanno tarpato le ali, ponendo un freno alle ambizioni di gloria. Sarebbe stato interessante vedere le sue capacità in situazioni di bagarre, se non altro.



Farfus davanti a Muller

La cronaca Giro dopo giro

Al pronti-via esce fuori pista Alain Menu, assoluto protagonista di gara 1, mentre Andy Priaulx affianca e non sorpassa la Seat di Tiago Monteiro. Alex Zanardi, alla curva Surtees, fa presto a sbarazzarsi in scioltezza di Stefano d'Aste, lanciandosi all'inseguimento di Robert Huff. Poco più indietro è lotta tra Coronel e Boardman, con quest'ultimo che la spunta sull'olandese. Alla fine del primo giro, per permettere al personale medico di imbarcare sull'elicottero Henry Surtees, vittima di un incidente nella gara di contorno di Formula 2, viene fatta entrare in pista la Safety Car, rientrata ai box subito dopo il decollo.

Si riparte al terzo giro con Priaulx che prova inutilmente ad insidiare le Seat di Monteiro e Rydell, i quali lo lasciano alle

loro spalle, mentre dalle retrovie Yvan Muller scala diverse posizioni in classifica, infilando anche la Volvo C30 dello svedese Dahlgren. A meno di sette giri dalla fine, piccolo brivido per Jordi Gene, autore di un fuori pista a grande velocità, rivelatosi innocuo. Un giro più tardi la curva Surtees è di nuovo il teatro di un colpo di scena. Rickard Rydell affianca il compagno Monteiro per la terza posizione, con Priaulx che con la sua BMW "bussa" sul paraurti della Seat del portoghese, cercando di sfruttare la situazione di bagarre, ma la leggera perdita di velocità permette a Gabriele Tarquini di affiancare l'inglese e conquistare il quinto posto. Durerà poco: nel giro successivo, il britannico si riprende l'ultimo posto della top-five, guardando così di nuovo dagli specchietti la Leon del "Cinghio".

Sei giri alla fine ed Engstler si fa passare alla Paddock Hill da un rimontante e grintoso Alain

Menu, ma è poche centinaia di metri più avanti che si consuma il momento più concitato della gara. Monteiro tenta di sorpassare Zanardi all'esterno, mettendo innocuamente due ruote oltre il cordolo, e Huff cambia direzione, lasciando il driver bolognese in mezzo a un sandwich e rimanendo vittima di una toccata della Chevrolet dell'inglese, facendolo andare in





L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 luglio 2009

- 1 - Augusto Farfus (BMW 320si) - Schnitzer - 28'09"979
- 2 - Jorg Muller (BMW 320si) - Schnitzer - 2"061
- 3 - Gabriele Tarquini (Seat Leon Tdi) - Seat - 7"030
- 4 - Rickard Rydell (Seat Leon Tdi) - Seat - 7"398
- 5 - Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM - 7"749
- 6 - Robert Huff (Chevrolet Cruze) - RML - 8"427
- 7 - Yvan Muller (Seat Leon Tdi) - Seat - 16"651
- 8 - Tiago Monteiro (Seat Leon Tdi) - Seat - 17.444
- 9 - Sergio Hernandez (BMW 320si) - Roal - 18"191
- 10 - Tom Boardman (Seat Leon) - Sunred - 19"523
- 11 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 19"969
- 12 - Alessandro Zanardi (BMW 320si) - Roal - 20"183
- 13 - Stefano D'Aste (BMW 320si) - Wiechers - 21"589
- 14 - Robert Dahlgren (Volvo C30) - Polestar - 22"255
- 15 - Felix Porteiro (BMW 320si) - Proteam - 22"923
- 16 - Jordi Gene (Seat Leon Tdi) - Seat - 23"053
- 17 - Nicola Larini (Chevrolet Cruze) - RML - 23"594
- 18 - Alain Menu (Chevrolet Cruze) - RML - 24"021
- 19 - Franz Engstler (BMW 320si) - Engstler - 28"723
- 20 - Philip Geipel (BMW 320si) - Engstler - 29"318
- 21 - Jaap van Lagen (Lada 110) - Lada - 35"320
- 22 - James Thompson (Lada Priora) - Lada - 36"187
- 23 - Vito Postiglione (BMW320si) - Proteam - 36"735
- 24 - Kirill Ladygin (Lada 110) - Lada - 4 giri

Giro più veloce Jorg Muller (BMW) 1'34"488

Ritirati

Norbert Michelisz
Tommy Rustad
Kristian Poulsen

Il campionato

1. Yvan Muller 82 punti; 2. Gabriele Tarquini 77; 3. Augusto Farfus 76; 4. Rickard Rydell 55; 5. Robert Huff 54; 6. Jorg Muller 53; 7. Andy Priaulx 48; 8. Tiago Monteiro 34; 9. Jordi Gene 32; 10. Sergio Hernandez 29.

testacoda alla solita curva Surtees.

Davanti, frattanto, al team Schnitzer ci si limita a controllare la gara, con entrambe le vetture ai primi due posti; in casa BMW UK, però, l'aria è torrida quanto quella che si respira in un vulcano. Il suddito della Regina, dopo la battaglia nelle prime fasi, manda in scena il secondo round contro Tarquini,

tentandole tutte e bussando anche sul paraurti della Leon avversaria. Non c'è trippa per gatti, nemmeno per la Seat a benzina di Tom Coronel, che nelle retrovie si fa infilare da Sergio Hernandez. La bandiera a scacchi sancisce la doppietta della BMW e la vittoria di Augusto Farfus, che ottiene un buon bottino dopo una gara 1 piuttosto magra.

La seat di Gené in lotta con la Volvo C30 di Rustad



Maassen e Cruz-Martins

GARA 1

E' stato un dominio Porsche la prima gara del 4° appuntamento stagionale del Sara GT Campionato Italiano Gran Turismo disputata al Misano World Circuit. Nelle tre classi, infatti, la 997 della Casa di Stoccarda è salita sul gradino più alto del podio con Cruz Martins-Maassen (GT2), Borghi-De Lorenzi (GT3) e Fabio Villa (GT Cup). Nella classe maggiore i portacolori dell'Autorlando hanno preceduto le due Ferrari F 430 dell'Advanced Engineering di Cerrai Cirò e Garofano-Aguas, mentre nella GT3 i piloti della GDL hanno chiuso davanti a Capello-Sanna (Audi R8 LMS-Audi Sport Italia) e Earle-La Mazza (Ferrari F 430-Kessel Racing). Nella GT Cup, infine, Fabio Villa (GDL Racing), che correva da solo, ha prevalso su Bellini-Baccani (Porsche 997-Rangoni Motorsport) e Sbirazzuoli-Brambati (Porsche 997-Antonelli Motorsport).

La cronaca

Al via Maassen sfruttava al meglio la sua "pole" portandosi al comando, ma la gara perdeva subito uno degli attesi protagonisti. Mugelli (Ferrari F 430-Playteam), infatti, scattato dalla prima fila, nel difendere la posizione dall'attacco di Aguas (Ferrari F 430-Advanced Engineering) si girava nelle prime battute, ripartendo poco dopo nelle retrovie. A sfruttare la bagarre delle fasi iniziali era così Castellaneta (Porsche 997-Autorlando) che si portava alle spalle del suo compagno di squadra, precedendo Aguas, Perazzini (Ferrari F 430-Megadrive), Cirò e Bontempelli (Ferrari F 430), primo della GT3. In questa classe le fasi iniziali si facevano subito calde con il pilota del Kessel Racing che precedeva Borghi (Porsche 997-GDL), i due piloti della Mik Corse, Grassotto e Geri (Lamborghini Gallardo) e Moncada (Corvette-Sc. 22 Motorsport). Mentre al comando Maassen allungava con decisione sul suo compagno di squadra, alle loro spalle Cirò passava dapprima Aguas e al quinto giro Castellane-

ta. Quest'ultimo iniziava poco dopo un acceso duello con il portoghese per la terza posizione, duello che registrava anche un "lungo" di Aguas che gli faceva perdere il contatto con il suo avversario. Nella GT3, invece, Borghi, nel difendere la seconda posizione, arrivava lungo in una curva retrocedendo di due posizioni a vantaggio di Grassotto e Moncada. Ed era proprio il pilota della Mik Corse a salire in cattedra all'11° giro, quando riusciva a scavalcare Bontempelli portandosi al comando della classe poco prima dei cambi pilota. Al rientro in pista di tutte le vetture, sfruttando la penalizzazione di 25 secondi in dote dall'equipaggio leader della corsa, era Cerrai, subentrato a Cirò a prendere la testa della gara precedendo Cruz Martins, succeduto a Maassen, Garofano, che aveva preso il volante da Aguas, Formilli Fendi, Cioci e Kemenater, quest'ultimo succeduto a Mugelli, bravo a recuperare dopo lo svarione iniziale. Anche la classe GT3 si accendeva al termine dei cambi pilota. A caratterizzare la seconda parte di gara ci pensava Capello, subentrato a Sanna, che, dopo aver avuto la meglio su Livio, si portava subito in scia di De Lorenzi, leader di classe, iniziando con il pilota della GDI un bel duello. Al comando intanto, Cerrai non riusciva a tenere il passo di uno scatenato Cruz Martins, ed il portoghese al 22° passaggio prendeva meritatamente il comando delle operazioni allungando subito sul pilota romano. Terzo si confermava Garofano davanti a Formilli Fendi, Cioci, Kemenater, Caffi, De Lorenzi, ancora leader della GT3 davanti a Capello e La Mazza. Ormai in vista del traguardo, la gara non regalava più emozioni e Cruz Martins andava a cogliere sotto alla bandiera a scacchi la sua quarta vittoria stagionale davanti a Cerrai e Garofano. Nella GT3 saliva sul gradino più alto del podio De Lorenzi, mentre Capello e La Mazza si confermarono, rispettivamente, in seconda e terza posizione.



GARA 2

Appena 65 millesimi hanno diviso sulla linea del traguardo gli equipaggi Kemenater-Mugelli (Ferrari F 430) e Cruz Martins-Maassen (Porsche 997) al termine di gara 2. I portacolori del Playteam hanno preceduto i leader della classifica GT2 e Cerrai-Cirò (Ferrari F 430-Advanced Engineering). Nella GT3 il successo è andato a Earle-La Mazza (Ferrari F 430-Kessel Racing) davanti a De Pasquale-Romagnoli (Dodge Viper-FR Motorsport) e Grassotto-Baso (Lamborghini Gallardo-MIK Corse), mentre Borghi-De Lorenzi

(Porsche 997-GDL), primi in campionato, hanno concluso solo al quarto posto. Nella GT Cup si sono imposti Lancelotti-Gianniberti (Porsche 997-Rangoni Motorsport) su Fabio Villa (Porsche 997-GDL) e Sbirazzuoli-Brambati (Porsche 997-Antonelli Motorsport), che con il terzo posto consolidano il primato nella classifica di classe.

La cronaca

La gara si accendeva sin dalle primissime battute quando nella bagarre della partenza venivano coinvolti in un incidente Piccini,

tentano l'allungo



coinvolti in un incidente Piccini, Capello, Caccia e Valentini. Nel corso del primo giro anche il poleman Cioci era costretto al ritiro dopo aver forato il radiatore in seguito ad un fuori pista. Era così Cruz Martins a portarsi al comando davanti a Caffi, Kemenater, Cerrai, Formilli Fendi e Sbirazzuoli, primo della GT Cup, bravissimo a sfruttare la bagarre e a risalire dalla 17^a posizione di partenza. Nella sua classe, il pilota monegasco precedeva Gianniberti e Villa, mentre nella GT3, che registrava il ritiro di Livio per problemi di elettronica, La Mazza si inseriva

davanti a Romagnoli e Baso. Al comando, intanto, Cruz Martins allungava su Caffi portando ad oltre 5 secondi il suo vantaggio, mentre Cerrai, quarto, prendeva la scia di Kemenater. Al 12° giro si apriva la finestra sui cambi pilota e al rientro di tutti gli equipaggi Fratti, subentrato a Caffi, si portava al comando sfruttando la penalizzazione di 30 secondi dell'equipaggio dell'Autorlando. Ad approfittare della situazione era anche Mugelli, subentrato a Kemenater che si inseriva davanti a Maassen, Cirò, Castellaneta, Brambati, primo della GT Cup.

Con un vantaggio di oltre venti secondi Fratti sembrava ormai imprendibile, ma un veloce Mugelli riusciva a guadagnare giro dopo giro portandosi ben presto a ridosso del pilota dell'Advanced Engineering, che riusciva a passare al 23° giro. Nella stessa tornata anche Maassen aveva la meglio su Fratti, che doveva guardarsi le spalle anche da Cirò, Castellaneta e Aguas. Ad accendere le fasi finali era il duello per il gradino più alto del podio con Mugelli che veniva attaccato in più occasioni da Maassen, ma il portacolori del

Playteam riusciva a difendere con i denti i numerosi attacchi portati dal forte pilota tedesco. Sotto alla bandiera a scacchi Mugelli riusciva a vincere per appena 65 millesimi su Maassen, mentre per la terza posizione Cirò aveva la meglio su Fratti, in netta difficoltà nelle fasi finali. Quinto concludeva Castellaneta davanti ad Aguas e Earle, primo della GT3. In questa classe il pilota texano precedeva De Pasquale e Grassotto, mentre nella GT Cup Lancelotti, primo di classe, chiudeva davanti a Villa e Brambati.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 18 luglio 2009

1. Cruz Martins-Maassen (Porsche 997) 50'50.286; 2. Cerrai-Cirò (Ferrari F 430) a 14.200; 3. Garofano-Aguas (Ferrari F 430) a 15.814; 4. Perazzini-Cioci (Ferrari F 430) a 16.573; 5. Formilli Fendi-Castellaneta (Porsche 997) a 39.457; 6. Kemenater-Mugelli (Ferrari F 430) a 54.709; 7. Fratti-Caffi (Porsche 997) a 1'04.256; 8. De Lorenzi-Borghi (Porsche 997) a 1'12.865; 9. Capello-Sanna (Audi R8) a 1'14.074; 10. Earle-La Mazza (Ferrari F 430) a 1 giro.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 luglio 2009

1. Kemenater-Mugelli (Ferrari F 430) 49'57.135; 2. Cruz Martins- Maassen (Porsche 997) a 0.065; 3. Cerrai-Cirò (Ferrari F 430) a 6.662; 4. Fratti-Caffi (Porsche 997) a 23.201; 5. Formilli Fendi-Castellaneta (Porsche 997) a 23.413; 6. Garofano-Aguas (Ferrari F 430) a 58.009; 7. Earle-La Mazza (Ferrari F 430) a 1 giro; 8. Lancelotti-Gianniberti (Porsche 997) a 1 giro; 9. Fabio Villa (Porsche 997) a 1 giro; 10. Sbirazzuoli-Brambati (Porsche 997) a 1 giro.

Il campionato GT2

1. Cruz Martins e Maassen 100 punti; 3. Mugelli e Kemenater 73; 5. Garofano e Aguas 68; 7. Perazzini e Cioci 65; 9. Cerrai e Cirò 54

Il campionato GT3

1. Borghi e De Lorenzi 84 punti; 3. Grassotto e Baso 69; 5. Capello e Sanna 67; 7. Livio e Bontempelli 65; 9. Earle e La Mazza 42



A sinistra, la Porsche 997 dei vincitori di gara 1 Cruz Martins-Maassen. Sopra, la Ferrari F430 di Kemenater-Mugelli

Enjalbert cade e



GARA 1

Gara bagnata, gara fortunata per Jonathan Hirschi che sul tracciato francese di Le Mans torna alla vittoria che gli mancava dalla seconda corsa di Spa-Francorchamps, prima dell'inizio del dominio di Dimitri Enjalbert.

Nel giro di ricognizione escono di scena due portacolori del team Tech 1, Antony Tardieu e Matthieu Cheruy che scattavano dalla sesta e tredicesima posizione. Non finiscono i colpi di scena pre-gara con il poleman di Enjalbert che deve fermarsi lungo il tracciato per

un problema alla scatola del cambio.

Si libera così la strada per Hirschi che si inserisce nella prima curva al comando seguito dal compagno di squadra Jean-Philippe Madonia e Fabrice Walfisch. L'alfiere del team Lompech a La Chapelle infila entrambi i driver della TDS, ma sarà Nick Catsburg a portarsi al comando che nel corso del terzo giro di gara, precede Hirschi, Madonia e Verschuur.

Lo svizzero è il primo tra i piloti di testa ad effettuare il pit stop. Verschuur e Catsburg

invece differenziano la strategia, ma a dieci minuti dal termine iniziano a cadere le prime gocce di pioggia. Catsburg e Hirschi erano fianco a fianco, con l'olandese che rientra per sostituire gli pneumatici, mentre l'elvetico resta fuori. Scelta che si rivelerà vincente dato che al ventiduesimo passaggio lo svizzero conquista la sua quarta vittoria nel campionato su Verschuur e Madonia. Catsburg conclude ai piedi del podio precedendo Walfisch ed un'ottima Marguerite Laffite.

Il miglior italiano è Secondo Gallia, con il team

risorge



**Dimitri Enjalbert
vincitore di gara 2
dopo la sfortuna
del sabato**

Oregon, classificatosi in tredicesima posizione, mentre Angelo Baiguera del team Brixia è transitato sotto la bandiera a scacchi con un giro di ritardo al sedicesimo posto. Ritirato invece Giovanni Longo.

GARA 2

Dimenticata la sfortuna della prima manche, Enjalbert conquista la quinta vittoria stagionale precedendo Hirschi leader di campionato per un solo punto. Terzo Mike Verschuur che scattava dalle retrovie dopo

la penalizzazione ricevuta in qualifica.

Allo spegnersi dei semafori Enjalbert tiene agevolmente il comando su Hirschi e Jean-Philippe Madonia, col francese del team TDS che supererà il compagno per il secondo posto entro la fine del primo giro. Dalla diciottesima piazza risale ottavo Verschuur, favorito dalla lotta tra Matthieu Cheruy, Antony Tardieu, Wim Beelen and David Dermont. Buona partenza anche per Nick Catsburg che supera Pierre Thiriet per il quinto posto; il francese sarà poi penalizzato con un drive-through.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 18 luglio 2009

- 1 - Jonathan Hirschi - TDS - 22 giri 41'52"861
- 2 - Mike Verschuur - Verschuur - 28"469
- 3 - Jean-Philippe Madonia - TDS - 28"770
- 4 - Nick Catsburg - Tech 1 - 33"158
- 5 - Fabrice Walfisch - Lompech - 42"679
- 6 - Marguerite Laffite - Boutsen - 59"251
- 7 - David Dermont - Boutsen - 1'01"018
- 8 - Pieter Schothorst - Verschuur - 1'17"644
- 9 - Pierre Thiriet - TDS - 1'31"320
- 10 - Hovert Vos - Verschuur - 1'40"494
- 11 - Bernard Delhez - Lompech - 1'47"925
- 12 - Pierre Hirschi - Oregon - 2'09"767
- 13 - Secondo Gallia - Oregon - 2'17"201
- 14 - Harrie Kolen - Verschuur - 1 giro
- 15 - Wim Beelen - Verschuur - 1 giro
- 16 - Angelo Baiguera - Brixia - 1 giro
- 17 - Rafael Unzurrunzaga - Jumeirah - 3 giri

Ritirati

- 18° giro - Giovanni Longo
- 15° giro - Jean-Charler Miginiac
- 11° giro - Jeroen Schothorst

Non partiti

- Dimitri Enjalbert
- Antony Tardieu
- Matthieu Cheruy

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 19 luglio 2009

- 1 - Dimitri Enjalbert - Boutsen - 24 giri 41'50"365
- 2 - Jonathan Hirschi - TDS - 5"454
- 3 - Fabrice Walfisch - Lompech - 10"373
- 4 - Mike Verschuur - Verschuur - 11"739
- 5 - Jean-Philippe Madonia - TDS - 21"144
- 6 - Hovert Vos - Verschuur - 31"148
- 7 - Pierre Thiriet - TDS - 51"663
- 8 - Jean-Charler Miginiac - Lompech - 1'02"150
- 9 - Bernard Delhez - Lompech - 1'02"803
- 10 - Jeroen Schothorst - Verschuur - 1'15"334
- 11 - Harrie Kolen - Verschuur - 1'18"595
- 12 - Matthieu Cheruy - Tech 1 - 1'24"904
- 13 - Marlene Broggi - Boutsen - 1 giro
- 14 - Pieter Schothorst - Verschuur - 1 giro
- 15 - Angelo Baiguera - Brixia - 1 giro
- 16 - Pierre Hirschi - Oregon - 1 giro
- 17 - Secondo Gallia - Oregon - 1 giro
- 18 - Rafael Unzurrunzaga - Jumeirah - 1 giro
- 19 - Giovanni Longo - Oregon - 3 giri

Ritirati

- 15° giro - Nick Catsburg
- 1° giro - Antony Tardieu
- 1° giro - Wim Beelen
- 0 giri - David Dermont

Giro Veloce: Dimitri Enjalbert 1'41"853

Involato verso il successo e solitario leader della corsa, Enjalbert è il primo a fermarsi ai box, non variando la propria posizione vince seguito da Hirschi, Walfisch e Verschuur che hanno sopravanzano Madonia, primo Gentleman all'arrivo. Angelo Baiguera si conferma ancora il migliore degli italiani al volante della monoposto del team Brixia, mentre i due portacolori del team Oregon, Secondo Gallia e Giovanni Longo concludono rispettivamente al diciassettesimo e diciannovesimo posto.

Maserati alla caccia del poker



Leopoldo Canetoli

Attacco a Spa! Michael Bartels, sul podio amico di Oschersleben, l'aveva già dichiarato: "Spa è cosa di Maserati e schiererò anche una terza macchina: la 24 Ore sarà nostra". Il effetti, con un palmares di due doppiette ottenute nel 2005 e 2008 e un secondo posto nel 2007, tre Maserati nei primi quattro posti l'anno scorso, il manager pilota tedesco è autorizzato ad ambire ancora una volta al successo. Le tre MC12 saranno per Bartels-Bertolini-Sarrazin-Negrao la prima, Ramos-Muller-Lamy-Van De Poele (con quest'ultimo che ha il record delle vittorie a Spa, ben 5) e la terza per Pierguidi-Lemeret-Vosse-Rosen-

blad. Tre equipaggi fortissimi e un team, il tedesco Vitaphone, decisamente il più professionale del lotto. E' chiaro che la Maserati punterà decisamente al poker di successi, che sarebbe trionfale per la MC12 che a fine stagione andrà con tutti i meriti (forse prematuramente) in pensione. Ma non sarà cosa facile. Delle dieci GT1 iscritte, da tenere in seria considerazione sono le Corvette, con tre equipaggi di gran classe; quella belga SRT di Longin e Ruffier che avranno come rinforzi Soulet e Gavin, quella olandese della Peka Racing di Kumpen ed Hezemans che imbarcheranno anche Menten e Mollekens, e la Corvette del SangariTeam Brazil di Bernoldi, Streit e Xavier Maassen. Da non dimenticare le due Saleen,

quella del K+K di Wendlinger-Sharp-Lacko, e quella del team Full Speed di Monfardini-Hines-Van de Zwaan. La categoria sarà completata dalla Nissan GTR (che corre già in versione "mondiale 2010") di Krumm-Turner-Davidson e la Ford GT del team belga VDS di Leinders-Kuppens-De Doncker.

Se ci sarà bagarre, per 24 ore, in GT1, non meno aspra sarà l'eterna lotta tra Porsche e Ferrari in GT2. Cinque le berline tedesche: da seguire le due del team Prospeed, una delle quali affidata all'esperto Collard e quella del team Trackspeed che oltre a Bergmeister, Ashburn e Sugden ha riesumato anche Ortelli, già tre volte vincitore a Spa. La Porsche italiana della Brixia avrà ancora



**Maserati Vitaphone imbattibili:
sul circuito belga di Spa saranno in lizza
per il quarto successo stagionale**

Lucchini e il giovane Ragginger col supporto di Holzer e Miller, mentre l'altro americano Long sarà sulla Porsche francese del team Imsa Matmut. Otto le Ferrari F430 delle quali quattro italiane, le due del team AF Corse per Vilander-Bruni-Melo-Compagnon e la seconda per Barba-Cadei-Russo-Kaffer. Per la BMS Scuderia Italia, con le Pirelli, Malucelli-Ruberti-Hayer-Romanini, e la seconda per Dor-Pescatori-Zani: per il Pecom Racing Casè-Sbirrazzuoli-Garofano. A queste da aggiungere i due equipaggi inglesi della CRS con Niarchos-Mullen-Quaife-Goodwin e Kirkaldy-Bell-Kox-Garcia. Ma non è finita qui. Ci saranno anche le G2, una strana categoria che gareggia di solito in Belgio e Olanda. Da seguire le due Mosler

MT 900 una delle quali affidata a Villoneuve assieme al cinese Tung, l'Audi R8 di Fassler e una Porsche GT2 biturbo affidata a Vannelet. Chiudono le G3, corrispondenti più o meno alle note GT3, e in questa categoria di ben 11 iscritti da seguire le due Ford GT Matech, le due BMW Alpina B6 e uno stuolo di Porsche, delle quali la più pericolosa sembra quella affidata a Helary. In due prove separate correranno il venerdì e il sabato mattina le GT4. Attenzione alla nuova Maserati Gran Turismo MC, l'auto sulla quale la Casa del Tridente ha deciso di puntare per continuare la propria tradizione sportiva in ambito internazionale. Di questa vettura, derivata dalla Gran Turismo S con cambio elettroattua-

to ne è prevista una serie limitata destinata ai gentleman drivers: il prezzo indicativo è di 135 mila euro + Iva e le prime consegne avverranno a settembre. La Maserati Gran Turismo MC GT4 verrà affidata a Spa all'equipaggio composto dai gentleman drivers – come prescritto dal regolamento – Casè-Sbirrazzuoli. Per il primo, vincitore del campionato GT 2007 si tratta di un ritorno al volante della Maserati, mentre per il ventunenne monegasco si tratta di un debutto dopo le formule addestrative. La vettura sarà schierata dal team AF Corse, struttura che già fece debuttare, nel 2004, la Maserati MC12 nel Campionato FIA GT.



“La LMP2 è come una formula!”

Marco Cortesi

Alla vigilia di Portimao, che il 2 agosto ospiterà la Le Mans Series, abbiamo incontrato Matteo Bobbi. Il pilota milanese è uno dei protagonisti della LMP2, categoria nella quale guida la Lola della Racing Box. Sfiata la F.1 nei primi anni 2000, quando ebbe anche la chance di guidarla nelle prove libere del GP di San Marino a Imola, Bobbi si è costruito una solida carriera con le vetture a ruote coperte. Vincendo il mondiale FIA GT, correndo nella americana Grand Am, divenendo protagonista del GT2 ed ora, appunto, della Le Mans Series.

- Com'è stato debuttare alla 24 Ore di Le Mans con un prototipo?

“Stupendo, una grande esperienza. Avevo aspettato ad affrontare un simile impegno perché volevo arrivarci facendo le cose in un certo modo, com'è successo quest'anno. Le Mans è un circuito splendido, difficile da percorrere e anche da imparare, nonostante alcuni punti sembrino facili ad una prima occhiata. In realtà, la pista presenta molte trappole, in particolare quando è notte. La nostra gara purtroppo è finita domenica mattina quando si è rotto un cablaggio della pompa del carburante mentre eravamo quarti e nello stesso giro della vettura che ci precedeva. Da regolamento

non è possibile riportare la vettura nei box se non autonomamente, ed è finita lì. Ovviamente sapevamo quanto è difficile terminare la corsa nella quale può succedere veramente di tutto”.

- In generale è stato un inizio di stagione positivo quello con la Lola Racing Box?

“Con la squadra mi sono trovato benissimo sia dal lato tecnico sia umanamente. Hanno fatto un grandissimo lavoro durante l'inverno, passando dalle gare GT3 ai prototipi, e la misura di questo è stata la vittoria alla 1000 chilometri di Barcellona. Quando si arriva subito al successo dopo un salto di categoria del genere si ha la conferma che della qualità del lavoro effettuato. Penso che occorra fare un plauso ai titolari Ferdinando Geri e Luca Canni Ferrari per il loro coraggio nel creare un progetto del genere, e nella volontà di schierare tre professionisti italiani. Sono molto contento di essere riuscito, oltre a cercare il successo nella Le Mans Series, a disputare gare di grande importanza, come la 24 Ore di Le Mans, o la 24 Ore di Daytona”.

- Qual è la principale differenza che hai trovato tra le gare Grand-Am e quelle ACO europee?

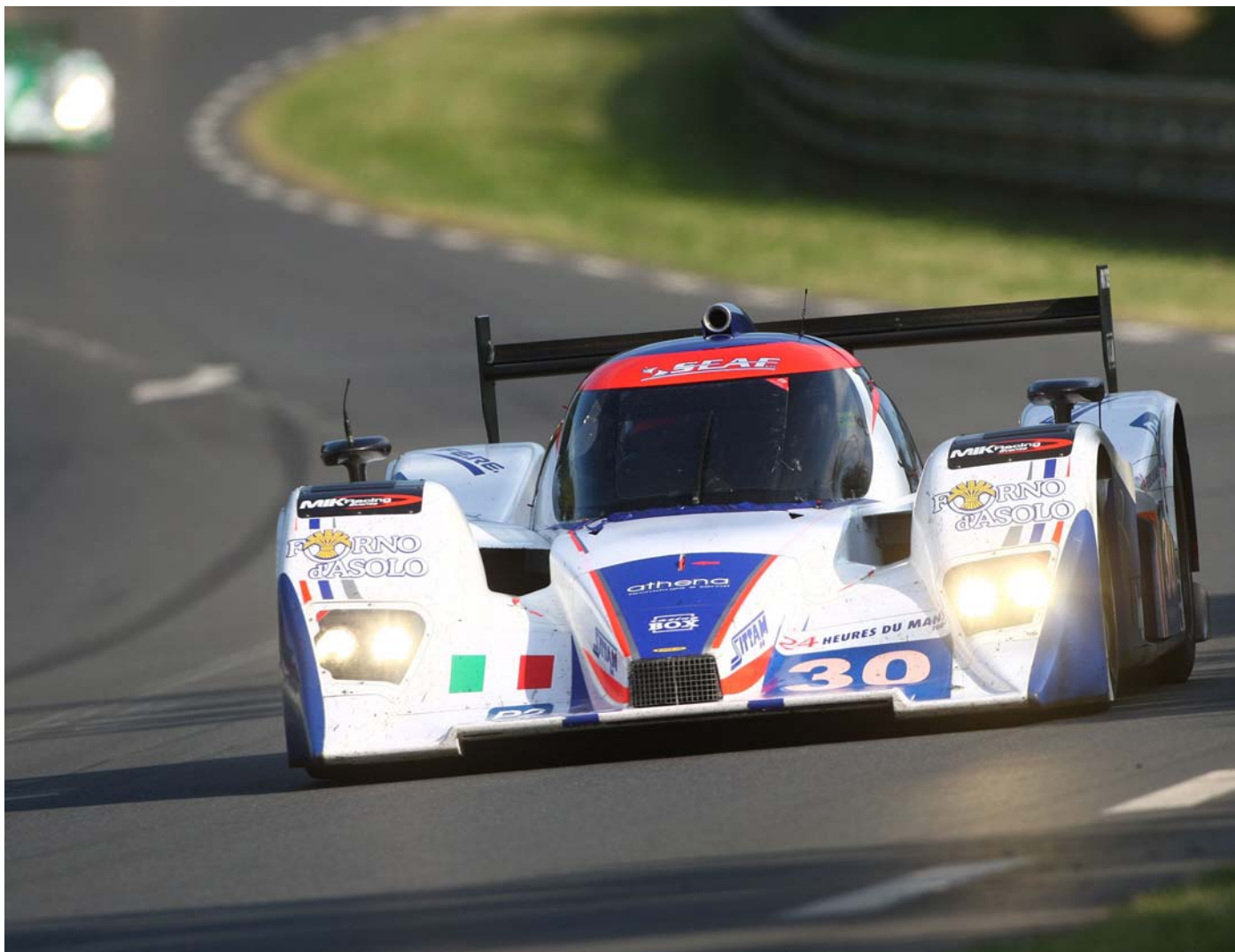
“La differenza più evidente è il conten-

imento dei costi. Solo nell'acquisto della vettura, per una LMP si parla di cifre superiori al milione, inoltre si hanno spese di personale ed in generale di gestione molto elevate. In Grand Am una vettura costa circa la metà, i materiali sono meno onerosi, i motori hanno un maggiore chilometraggio. Inoltre, i premi sono più elevati, e di molto. Ad esempio, al vincitore della 24 Ore di Daytona vanno più di 100.000 dollari, e c'è molto seguito televisivo. Questo è importante anche per gli sponsor: basti pensare che la nostra Doran era sponsorizzata da un marchio come McDonald's. Vuol dire che il veicolo promozionale è ottimo”.

- Però a livello tecnico lo scalino è favorevole alla serie europea...

“Dal punto di vista tecnico in Grand Am sono molto meno evoluti. Si tratta sempre di fare una scelta, loro hanno privilegiato il lato spettacolare, con molti partiti al via, anche se questo ha penalizzato la bellezza stessa delle vetture e l'eccellenza tecnica. In LMS hanno optato per auto belle, costose, anche se magari in numero minore. Non è mio compito giudicare quale scelta sia giusta o sbagliata, ma in questo momento economico forse stanno avendo un po' più ragione in America...” ▶

segue a pag 62



Sopra, Matteo Bobbi firma gli autografi nella giornata dedicata alla sfilata nel centro cittadino di Le Mans. In alto, impegnato con la Lola Racing Box sul circuito della Sarthe

- Hai guidato molti tipi diversi di vettura in questi ultimi anni. Dal punto di vista del pilota, qual'è la migliore?

“Da pilota, la LMP2 è stata la vettura migliore da guidare, non c'è dubbio, da delle sensazioni vicine a quelle di un formula. Spero di continuare con una LMP2 o LMP1 nel team dove sono ora, magari cucendo intorno alla LMS qualche altra gara. Con Doran si sta parlando di rifare la 24 Ore di Daytona, con in aggiunta qualche altra apparizione. L'anno prossimo ci sarà poi un cambio di regolamento importante, ma per il momento cerchiamo di concentrarci sul presente. Ci stiamo giocando il titolo, il campionato finisce a settembre e avremo tutto il tempo di pensare al futuro”.

- Come vedi il finale di stagione?

“Mi spiace molto non aver potuto ancora guidare a Portimao, dove si svolge la prossima tappa LMS, visto che tutti ne parlano come di una pista straordinaria. Sarà nuova anche per i miei compagni, ma potremo contare su un programma di gara piuttosto comodo, con quattro ore di prove libere. Cer-

to al venerdì oltre a lavorare sull'assetto e a preparare la vettura dovremo imparare la pista. A Silverstone e al Nurburgring troverò due tracciati che mi piacciono e su cui sono sempre andato bene, anche se con sei ore di gara cerco sempre di essere cauto...”

- Da campione FIAGT, come vedi il mondiale che partirà nel 2010?

“C'è ancora un po' di confusione, manca un vero e proprio regolamento approvato dalla FIA. A guardare il calendario, sembra essere un'iniziativa stupenda che arriva in un momento non felicissimo. Molti si chiedono come sarà possibile seguire un calendario del genere senza degli aiuti o degli incentivi. In questo periodo tutti stanno incontrando problemi di budget e non sembra esserci il modo di trovare una forza economica del genere. Tanto più che il campionato dovrebbe partire a marzo e non c'è ancora un'indicazione sui costruttori e team potenzialmente interessati, salvo per alcuni che già corrono, e con delle regole che potrebbero non essere definitive...”.

IMPERDIBILE!

Si intitola "Dindo Capello: Il mestiere di vincere" la biografia del grande pilota piemontese scritta da Carlo Coscia e Stefano Semeraro e illustrata dalle più belle immagini della carriera del driver Audi tre volte vittorioso a Le Mans. Il volume è edito da Pendragon-InPagina e per acquistarlo prenotatelo presso le principali librerie italiane o direttamente all'editore all'indirizzo che trovate in basso

Carlo Coscia
Stefano Semeraro

Dindo Capello

Il mestiere di vincere

Dindo Capello. Il mestiere di vincere

Coscia - Semeraro

 Pendragon
INPAGINA

 Pendragon

Prenotatelo qui
<http://www.pendragon.it>





La prima vittoria Williams firmata Clay

di Carlo Baffi
foto Actualfoto

“Clay è un super gentleman. Ci siamo fatti piacere a vicenda nella scorsa stagione. Lui ci ha dato la prima vittoria in un gran premio e noi abbiamo rivalutato le sue azioni.” Sono parole di Sir Frank Williams e si riferiscono al 14 luglio del 1979, una data destinata ad entrare ancora nella storia dell'automobilismo. Nel 1951 infatti, sempre in quel giorno e sulla stessa pista, la Ferrari consegue la prima affermazione della storia, grazie a Froilan Gonzalez. A

quasi 30 anni di distanza, è la Williams a salire per la prima volta sul gradino più alto del podio. Teatro dell'impresa, il circuito di Silverstone. Protagonista dell'impresa Clay Regazzoni, reduce da due anni sotto tono con Ensign e Shadow, dopo un triennio vissuto a Maranello. E' infatti la fine del 1978, quando Williams chiede al ticinese se vuole fare coppia con Alan Jones. Dopo un test di venti giri a Le Castellet, Clay si rende conto che seppur si tratti del modello vecchio, la monoposto è decisamente più competitiva di quelle guidate nei

due anni precedenti e firma il contratto. Dimostra sin da subito di essere un cliente scomodo per Jones, pilota di punta che beneficia di un trattamento di favore, come il maggior numero di gomme a disposizione. Con l'arrivo del nuovo modello FW07 in Spagna, avviene il salto di qualità. La velocità in curva è decisamente maggiore per via delle minigonne: “Un pericolo in più: se una delle bandelle ai lati della macchina che sfiorano il terreno fosse rimasta in posizione alzata, la macchina sarebbe volata fuori, come un aereo al quale aves-



tempo



Il podio storico, con Regazzoni che regala a Frank Williams la prima vittoria in F1. Con lo svizzero a festeggiare René Arnoux e Jean-Pierre Jarier



sero tagliato un'ala", confessa più tardi Clay. La monoposto cresce e comincia ad insidiare il dominio delle Ferrari 312T4. A Monte Carlo, proprio Regazzoni è protagonista di una spettacolare rimonta, che dall'ottava fila in partenza lo vede chiudere a pochi decimi del vincitore, il ferrarista Scheckter.

Arriviamo così al fatidico GP di Gran Bretagna, dove Jones è in pole accanto alla potente Renault di Jabouille. Allo start però, Clay brucia tutti balzando in testa alla staccata della curva Copse, ma l'australiano ed il francese reagiscono prontamente e lo ripassano. La loro

cavalcata è destinata a non durare. Al 22° passaggio il turbo di Jabouille tira le cuoia, mentre al 40° giro Jones rientra ai box col Cosworth in fumo. Regazzoni, nuovo leader solitario può percorrere i restanti 28 giri senza grosse pressioni e tornare alla vittoria dopo l'ultima a conseguita a Long Beach nel 1976 con la Ferrari. Sul podio fa festa con Arnoux (2°) e Jarier (3°). Ma se questi due stappano lo champagne, il ticinese brinda con un succo d'ananas. Questo per non far torto alla religione musulmana dei munifici sponsor arabi. Sulla livrea bianca e verde della

monoposto inglese, fanno capolino infatti i marchi della Fly Saudia, della Tag di Mansour Ojeh, del gruppo Albilad e della Dallah Avco. Clay è al settimo cielo e resta sorpreso nel vedere Frank Williams accoglierlo freddamente al box, dopo il primo trionfo di una sua creatura e per di più sulla pista di casa. "Gli era seccato che a vincere non fosse stato Jones, l'uomo al quale dedicava il cento per cento della squadra." Di lì a poco però, l'australiano si sarebbe preso la sua rivincita, con quattro vittorie già nel '79 ed il titolo mondiale nella stagione successiva.



L'erede esagerata

Marco Marelli

Xj è un modello mito. Da quarant'anni è sinonimo di lusso ma anche di stile e sportività.

In quarant'anni questo modello della Jaguar, che ha avuto ben sei vite, ha alternato periodi di successo a periodi meno fortunati comunque facendo parlare sempre molto di sé.

Negli anni settanta, ad esempio, la Xj era afflitta da problemi di affidabilità; negli anni ottanta, grazie a un intervento di Pininfarina, era la berlina più elegante del mondo ma sempre cagionevole nella meccanica; sul finire degli anni ottanta era l'unica quattro porte a dodici cilindri del mondo, primato poi rotto dalla BMW con la 750i.

Jaguar XJ





Poi è cambiata un po': i fari da quattro e tondi sono diventati due e quadrati. Dentro, per risparmiare e per la sicurezza, la radica è stata centellinata. Ancora una manciata d'anni e la Jaguar nel frattempo diventa di proprietà Ford che modifica anche la Xj. La linea cambia ancora così come la costruzione in alluminio. E' leggera, e lo stile ricorda quello delle prime. Va bene, è comoda, potente, ma la Jaguar XJ, ultima serie, di spazio interno ne ha sempre offerto poco sia per i passeggeri sia per i bagagli e quindi è andata in sofferenza. Tutti dicevano: "bella" ma pochi la compravano. E, in tutta la sua lunga vita, questa peculiarità l'ha sempre accompagnata, tanto che quando si parlava con il management Jaguar, ci si sentiva rispondere immancabilmente: "l'erede sarà esagerata".

Così, oggi che si mostra la nuova generazione, si ha proprio la sensazione che abbiano mantenuto la promessa.

La nuova XJ è proprio esagerata, esagerata nelle dimensioni, nello stile, nell'elettronica...

La nuova Xj, da paraurti a paraurti, è lunga ben 512 cm, ha un passo generoso di tre metri, ed è larga quasi due. Rispetto alle rivali, già grandissime, come la BMW Serie 7 o la Mercedes Classe S, la nuova Xj è decisamente più lunga e arriverà anche una versione a passo maggiorato che raggiunge i 5,25 metri! Dimensioni folli e se si considera che oggi tutti stanno pensando di ridimensionare le vetture e questa scelta fatta lascia quantomeno perplessi. Le dimensioni quindi sono la pri-

ma cosa a colpire leggendo i dati.

Guardandola, invece a cattura l'occhio è lo stile di assoluta rottura con il passato e stupisce l'assoluta somiglianza con la XF: sono terribilmente simili, troppo. "Abbiamo preso ispirazione dalle Jaguar classiche - spiega Ian Callum, responsabile del design - come la Mk2 e la prima XJ per creare la Jaguar del 21esimo secolo con forme pure e sensuali" ma a ben vedere poco c'è del passato e molto del presente, come appunto la XF, sempre disegnata da Callum. E qui sta la vera rivoluzione: dopo quarant'anni la nuova Xj butta alle ortiche il passato nonostante l'affermazione di chi l'ha disegnata.

Non c'è più nulla che ricordi i quarant'anni di XJ. E' come se la Porsche cambiasse radicalmente la 911! Così anche dentro: la strumentazione è fluorescente, i pulsanti sono soft touch...sembra una Infiniti, una Lexus!

Sotto il cofano si possono trovare solo due motori, tutti Euro 5. Un V8 5,0 litri a benzina, declinato in tre livelli di potenza: 385, 471 e 510 CV; o un V6 a gasolio tre litri da 275 CV. La nuova XJ si può prenotare già da questo mese a partire da circa 61.500 euro ma le prime consegne non sono previste prima del 2010. A oggi, l'unico vero asso di questa nuova XJ sembra quindi essere il peso grazie alla costruzione in alluminio come la precedente perché questa mastodontica berlina pesa solo 1796 kg. Per il resto se non volete una XJ può essere la macchina per voi.



Jaguar XJ



Cocktail di famiglia



Marco Marelli

Prendete una berlina come la A4: abbassatela e aggiungete un portellone.

Oppure partite da una A5 coupè: aggiungete due porte e sempre un portellone.

In entrambi i casi, quella che verrà fuori, sarà abbastanza simile alla nuova A5 Sportback.

Una sorta di coupè familiare!

Un concetto questo innovativo che segue quello della berlina coupé, inventato dalla Rover negli anni sessanta con la P5 e recentemente ripreso dapprima da Mercedes con la CLS e solo più recentemente da Volkswagen con la Passat CC.

Decisamente più innovativo e furbo è proprio il

concetto della Sportback: ci piace definirlo coupè familiare anche se riprende alcuni spunti dalla storia Audi, che tra l'altro quest'anno festeggia il suo primo centenario.

Negli anni ottanta infatti sempre la Casa dei quattro anni proponeva la 100 e la 200 Avant, più sportive che vere e proprie familiari.

Ebbene il concetto della A5 Sportback sembra sia proprio partito da lì, e opportunamente attualizzato e modificato ha reso possibile inventare una nuova categoria, che segna un netto progresso rispetto alle coupé berlina decisamente più banali.

segue a pag 72 ▶



Un'automobile, questa A5 Sportback, quindi molto interessante in quanto abbina eccezionali doti dinamiche grazie al basso baricentro con spiccate doti di funzionalità regalate dal portellone e dal bagagliaio generoso.

Per enfatizzare il concetto di sportiva porta solo quattro persone e questo però è un po' un limite. Almeno fosse una 4+1 sarebbe meglio, in quanto capita prima o poi a tutti di dover portare anche per brevi tragitti cinque persone. Ma al di là di questa (discutibile) scelta di marketing, la nuova A5 Sportback piace proprio tanto per tutto, sia per la linea sia per il concetto sia per i contenuti.

Il bagagliaio ha una volumetria di 480 litri. L'assetto è più basso di 36 mm rispetto alla A4 e ne trae beneficio la dinamica. I quattro finestrini delle portiere non hanno le cornici ed è un dettaglio di finitura non da poco. Lunga 4,71 metri, larga 1,85 è figlia di un attento studio sul peso grazie all'impiego di alluminio e acciaio ad alta rigidità torsionale con conseguenze dirette vantaggiose sia sulla tenuta di strada sia sulla maneggevolezza nonché sui consumi.

Una costruzione nettamente più sofisticata di quella della A4 e che riprende concetti espressi già con la TT.

L'A5 Sportback arriverà in Italia a settembre con tanti motori dotati di sistemi stop & start e di recupero dell'energia in frena-

ta. Per i diesel si parte dal 2 litri da 170 CV e consumo medio di 5,2 l/100 km (emissioni di CO2: 137 g/km). In seguito lo stesso propulsore sarà disponibile con la trazione integrale, e anche in una variante a basso consumo da 143 CV dotata di cambio automatico.

Le versioni più sportive monteranno i V6 turbodiesel: il primo è il 2.7 litri da 190 CV capace di spingere l'A5 Sportback fino a 235 km/h con un'accelerazione 0-100 km/h in 8,2 secondi; il secondo è il generoso 3 litri da 240 CV per una velocità massima di 247 km/h e uno scatto da 0-100 in 6,1 secondi.

La scelta dei propulsori a benzina è altrettanto ampia: l'entry level, in attesa del 1.8 litri da 160 CV previsto per la metà dell'anno prossimo, è il 2 litri turbo da 180 CV disponibile con il cambio manuale o sequenziale. A un livello superiore si trova il 2 litri turbo da 211 CV abbinato alle quattro ruote motrici e alla trasmissione a doppia frizione, e ancora più su c'è il V6 di 3.2 litri da 265 CV, sempre con la di trazione integrale quattro. I prezzi partiranno da poco più di 33 mila euro ma per averne una ben equipaggiata e dotata di motore degno è bene mettere in preventivo una spesa di almeno 40 mila euro. Tanti soldi comunque ben spesi.



Audi A5 Sportback



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
 NEC F.Renault a Most
 F.Renault a Silverstone
 BTCC a Silverstone
 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



Ipse dixit

“Lorenzo deve capire che il mio rapporto con Yamaha è particolare: quando sono arrivato la moto era una merda, poi abbiamo vinto tutto. Non può pensare, appena arrivato, di essere paragonato a me. Chiaro?”
Valentino Rossi

“Biaggi e Gibernau li ho battuti quando erano vecchi loro e giovane io. Adesso sono vecchio io e giovane Lorenzo. Fate un po' voi”
Valentino Rossi

“E' emergenza, non ci possiamo più

permettere le spese, lottiamo per la sopravvivenza”
Carmelo Ezpeleta,
boss del
motomondiale

“La F.1 è complessa, ma io non ho paura di bruciarmi”
Jaime Alguersari

“Non penso che andrò in F.1. Conosco l'Europa, ma preferisco stare qui, con la mia famiglia, i miei amici, nel mio Paese”
Danika Patrick

“C'è stato un periodo in cui sapevo benissimo che la



Il duello tra Rossi e Lorenzo

gamba era ancora rotta e solo la placca di metallo la teneva al suo posto”
Mark Webber
sul suo inizio di stagione da convalescente



“Hanno violato gli obblighi contrattuali, ci penseranno i miei avvocati”

Sebastien Bourdais

“Non penso che torneremo in F.1 nemmeno se migliora

l’economia. Sta diventando una serie con troppe limitazioni, più che una categoria dove sperimentare nuove soluzioni”

Takanobu Ito, CEO della Honda

“C’era un sacco di gente in pista molto più lenta di lui”

Jim Inglebright, vincitore della Nascar West Series di Portland, a proposito dell’81enne Jim McGriff, 13° all’arrivo

Miss Italia racing

