



## Il supplente

### Schumacher sulla Ferrari di Massa

Da campionissimo a rimpiazzo di lusso: Michael correrà a Valencia, forse anche in altri GP in attesa del rientro di Felipe. Lui dice che è un atto d'affetto molti si chiedono: non era meglio puntare sui giovani?

# La foto della settimana

## Notte portoghese

C'è la notte di Le Mans e c'è la notte di Portimao. Per la prima volta, la LMS ha scelto di far svolgere una gara di 6 ore in semi notturna sul nuovo circuito portoghese.

L'effetto è stato avvincente, l'esperimento è riuscito. Partenza alle 19.15, arrivo alle 01



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



**ANCHE IL MAGAZINE  
DI ITALIARACING  
SI PRENDE  
UN MERITATO  
PERIODO DI RIPOSO**

**CI TROVERETE DI NUOVO  
IN "EDICOLA"**

**LUNEDÌ 24 AGOSTO**

**BUONE VACANZE A TUTTI!**





# Per amore di una Rossa



**Schumacher al Mugello ha provato una Ferrari del 2007. Prima del Gp di Valencia avrebbe voluto scendere in pista di nuovo, ma la Williams ha negato il nullaosta**

## Stefano Semeraro

Di ritorni alle gare di grandi campioni ne avevamo visti tanti, di tutti i tipi. Ci mancava il ritorno per riconoscenza. Per fede, per appartenenza, per affetto. Che a inaugurare il genere sia un tedesco, poi, un pilota con la fama di “freddo” che arrivò a Maranello circondato dalla diffidenza dei tifosi – ammettiamolo, fa un certo effetto.

Ma “Maicol” è “Maicol”, il più grande dicono, e per lui – che un pilota è sempre rimasto, anche da baby pensionato di stralusso – non ci sarebbe stato altro modo credibile, sensato, onorevole, di rimettere piede in F.1. Va bene nuotare con le balene, fare da testimonial e da consulente per la squadra (a 5 milioni di euro all’anno, dicono), correre in moto e in kart esibendo la tradizionale maniacalità per i dettagli e rimediando anche

ammaccature pesanti. Va bene godersi la vita e la famiglia, recitare se stesso in altri ruoli. Ma la pista è la pista. Schumi la rivoleva, ma non poteva chiederla: il suo rango, il suo passato glielo impedivano.

Il caso, materializzatosi sotto forma di molla di acciaio, ha voluto che fosse la Ferrari a offrirgliela, completa di alibi. Se topperà non sarà sua la colpa, se strablierà si alzerà davvero su una nuvoletta ancora superiore nella storia dell’automobilismo.

Schumi torna e lo fa da re a cui si chiede la grazia, non da complessato, da squattrinato o da fanatico, da annoiato o da frustrato. Non è poco, visti i pericoli a cui espongono certe imprese.

Michael Jordan, il suo omologo nel basket, è tornato due volte, ma il primo ritiro nel suo caso fu più una pausa che un addio.

segue a pag 8

Aveva provato con il baseball – un po' come Michael con le moto – e non gli era andata bene, nel basket però era rimasto il Migliore. Poi ci riprovò ancora, dopo il secondo stop, ma invece di una Ferrari – i Chicago Bulls – si ritrovò infilato in una Force India – i Washington Blizzard – è ne pagò lo scotto. Un errore di calcolo. Mark Spitz, il grande nuotatore americano che si era ritirato dopo i sette ori di Monaco '72, tentò anche lui di rituffarsi nell'acqua del suo stesso mito, un po' per soldi, un po' per vanagloria, ma non riuscì a qualificarsi per i Giochi di Barcellona.

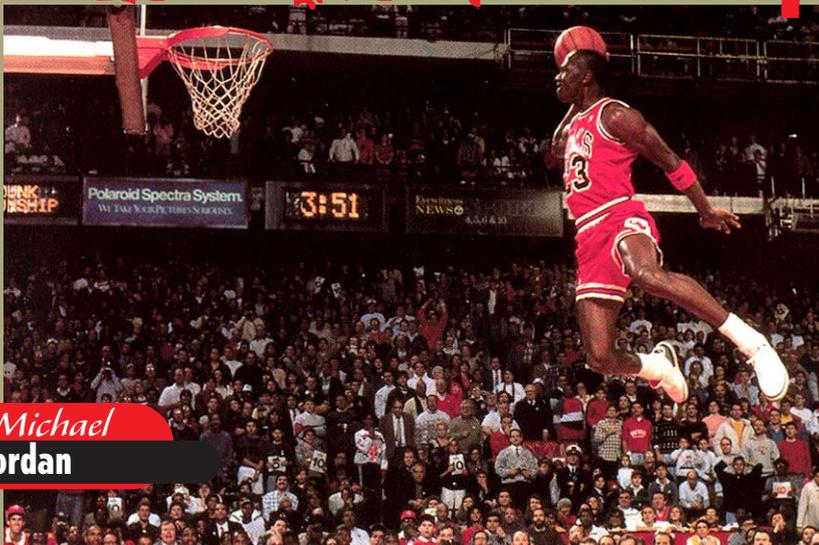
Bjorn Borg nel tennis tentò, per crisi finanziaria e noia esistenziale, una rentrée a Montecarlo, quasi dieci anni dopo l'addio, e finì in barzelletta, sciogliendo in un giorno la fama da campione di ghiaccio costruita in una carriera. Monica Seles, altra tennista, altra n.1, impiegò quasi due anni a smaltire gli effetti della pugnalata inflittale in campo ad Amburgo da un tifoso folle. Come Lance Armstrong, lo Schumi del ciclismo, sentiva che qualcosa le era stato tolto, che un'ingiustizia andava riparata, e tornò per riprendersi il regno perduto, proprio come il texano dopo il cancro. Martina Navratilova e John McEnroe hanno rimesso i piedi in campo perché, sotto sotto, si sentivano immortali. George Foreman ha ricominciato a prendere a pugni il mondo ed è tornato campione del mondo a 45 anni perché Dio, e il suo commercialista, gliel'avevano ordinato ("Il punto non è a che età ci si deve ritirare, ma a che livello di guadagni", e "Il vero campione del mondo dei pesi massimi è il sistema fiscale americano"). Niki Lauda si rimise le ruote ai piedi per riparare le ali – la Lauda air – che faticavano a tenerlo in quota. Pelè ricominciò a dribblare perché il pallone made in Usa gli offrì una rete piena di milioni.

Schumacher non ha bisogno di liquidi, né di gloria, la gente non l'ha ancora dimenticato. Aveva ancora voglia di guidare, questo sì, ma con la F.1 non avrebbe potuto fare come con quel tassista tedesco a cui, in ritardo nella corsa verso l'aeroporto, chiese di lasciarlo guidare. A scansare Massa, per un giro di tassametro, ci ha pensato l'incidente di Budapest.

Quello di Schumi non è, in fondo, un vero ritorno. E' come un'ultima notte d'amore da passare con una vecchia amante che ti ha chiesto un appuntamento inaspettato. Il rischio di una figuraccia rimane, certo - specie a una certa età. Ma saremmo tutti disposti a perdonargliela, no?



## Rientri da campioni



*Michael*  
**Jordan**

*Bjorn*  
**Borg**



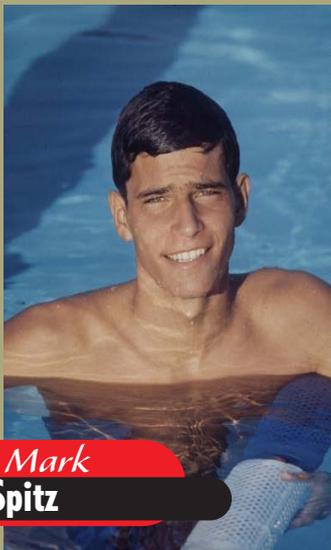


**Flash di Schumi "pensionato": ai box della Ferrari, sopra, non ha brillato molto come consulente. A fianco nelle vesti del calciatore, in basso centauro a rischio di cadute, a destra sul kart durante una gara benefica. Nella galleria in fondo altri numeri 1 dello sport che sono tornati alle gare dopo un periodo di stop. Schumacher come se la caverà?**

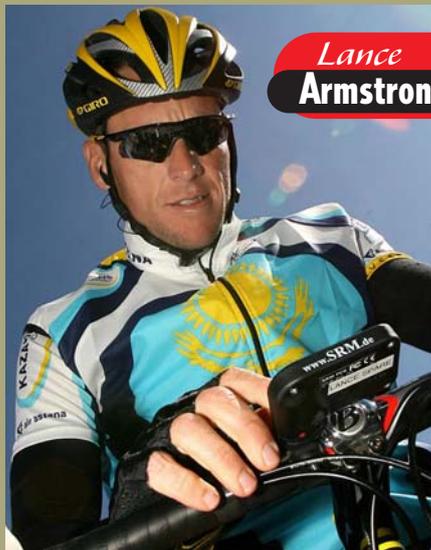
## Una Ferrari senza coraggio

L'audience in calo, nomi nuovi alla ribalta che hanno disorientato il pubblico che abitualmente segue la F1. L'idea di riportare il "vecchio" per rialzare l'interesse ha sicuramente ricevuto il battesimo di Bernie Ecclestone. Già domenica sera, 26 luglio, concluso il GP di Ungheria, vi era la certezza che Michael Schumacher avrebbe rimpiazzato Felipe Massa. Per la gioia dei "media" e di tutto il circus. La scelta del sette volte campione del mondo di rimettersi in gioco dopo due anni e mezzo di pausa è decisamente coraggiosa. Perché non è più un ragazzino, perché dimostra di avere una forza interiore e un amore per la velocità che non ha confini. Schumacher ha detto che torna alla guida della Ferrari per gratitudine nei confronti del team di Maranello. Parole dolci e sensibili. Sicuramente c'è anche questo dietro al ritorno di Schumacher, ma correre in auto non è come scendere su un campo di basket. La gratitudine va ben ponderata quando si rischia la vita e a spingere il tedesco a riprovarci è la consapevolezza che la F60 è tornata competitiva. Il secondo posto di Kimi Raikkonen a Budapest ne è la prova. Poi c'è la voglia di confrontarsi con i nuovi fenomeni Lewis Hamilton e Sebastian Vettel, mai incontrati in carriera. Rimane il fatto che il presidente Ferrari Luca di Montezemolo, e tutto lo staff, ha operato una scelta conformista. Poco coraggiosa. Poteva essere l'occasione, considerando che la rincorsa al mondiale è da tempo svanita, per guardare al futuro e, una volta tanto, azzardare il lancio di un giovane pilota, come fece l'inarrivabile Enzo Ferrari con Gilles Villeneuve. Per esempio, Montezemolo poteva buttarsi su quel Nico Hulkenberg che tanto ricorda Schumacher. Prenderlo ora che non costa nulla, strapparli alla Williams oggi piuttosto che rincorrerlo fra cinque anni spendendo milioni di euro. Sempre se Hulkenberg confermerà quel di buono che sta dimostrando. Ma si sa che la Ferrari non osa mai e preferisce prendere piloti già formati da altri. Come è stato con Schumacher, con Irvine, con Barrichello, con Massa e con Raikkonen. E come sarà con Alonso. C'è anche il rischio di creare una frizione all'interno della squadra. La chiamata di Schumacher sembra un gesto disperato perché non si è convinti degli attuali piloti. Il carisma di Schumacher potrebbe infatti fare ombra a Raikkonen e Massa, mettere in discussione le loro scelte tecniche, il loro modo di lavorare. Una soluzione morbida poteva essere quella di premiare, finalmente, Luca Badoer. Il fedelissimo al marchio Ferrari, già scavalcato da Mika Salo dieci anni fa, ancora una volta non è stato preso in considerazione, al pari dell'altro tester Marc Gené. Viene lecito chiedersi perché ci si affidi a Badoer per i collaudi se poi non lo si utilizza, quando necessita, per i GP. Come invece fece la Williams proprio con Gené quando Ralf Schumacher si infortunò o la McLaren con Wurz e De La Rosa per rimpiazzare Montoya.

**Massimo Costa**



**Mark Spitz**



**Lance Armstrong**

# A volte ritornano



Alain Prost in una delle ultime apparizioni con la Ferrari nel 1991 prima di essere licenziato

Carlo Baffi  
foto Archivio Actualfoto

“Mai dire mai”. Il GP del Brasile del 22 ottobre 2006, avrebbe dovuto essere l'ultimo della carriera di Michael Schumacher. Ebbene, dopo quasi tre anni, una molla della Brawn, ha rivoluzionato tutto. Ha messo Massa ko, costringendo la Ferrari a ricorrere al terzo driver. La soluzione “Schumi” da fantascientifica, nel giro di pochi giorni è divenuta una realtà clamorosa. Un ritorno motivato dalle politiche di marketing (sia del Cavallino, sia della F.1) e da quella “dipendenza da velocità”, a cui Michael è affetto da sempre. Ciò malgrado i 7 titoli iridati, i 40 anni e una famiglia con due pargoli. Tanto meno per i 3 milioni di sterline a gara, azzardati dall'inglese Mirror. Il “cannibale”, è ben lungi dai problemi economici, proprio quelli che invece pare indussero Niki Lauda ad un altro storico rientro. E' il 1981, quando il due volte iridato con la Ferrari, torna in pista dopo il ritiro del 1979, lasciato di due stagioni deludenti trascorse con la Brabham di Bernie

Ecclestone. A convincerlo è Ron Dennis, team boss della McLaren rimasto sempre in contatto con lui. E poi c'è il lato economico dal momento che Lauda risulta particolarmente esposto con la sua compagnia aerea, la Lauda Air, fondata nel 1978. Dopo un test tenutosi in gran segreto il 16 settembre 1981 a Donington Park, Niki diviene pilota McLaren, con cui debutta nell'82 in Sud Africa. Una scelta azzeccata, visto che la scuderia inglese è in piena ascesa, tant'è che due anni dopo l'austriaco conquista la sua terza iride con la MP4/2 Tag turbo, beffando per mezzo punto il compagno Alain Prost.

Costui seguirà le orme di Lauda, sia per i successi, che per un addio con ritorno. Con tre titoli alle spalle, Alain Prost viene licenziato dalla Ferrari dopo il GP del Giappone del '91, complice l'aver paragonato la rosa ad un camion. Il francese resta fermo nel '92 (pagato da Maranello), per disputare il mondiale del '93 e vincerlo sulla monoposto con cui Nigel Mansell era diventato campione a mani basse. Prost ha infatti preso il posto dell'inglese, che vistosi negato

un ritocco all'ingaggio da parte di Sir Frank Williams, emigra nella Cart americana. Poco felice anche il rientro di Alan Jones, che uscito di scena nell'autunno del 1981 per una caduta da cavallo in cui si rompe un femore, resta inattivo per oltre un anno. Torna nel 1983 sulla Arrows per correre solamente a Long Beach. Dopo un nuovo anno di stop, l'australiano è al via del GP d'Italia dell'85 sulla neonata Lola Beatrice, con cui gareggerà per tutto il campionato '86, ma senza performances di rilievo.

Il rientro più recente è quello di Jacques Villeneuve. Nel 2003 infatti, dopo 5 stagioni con la BAR, il canadese si ferma per quasi un anno, facendo ritorno nel GP della Cina 2004, sulla Renault al posto di Jarno Trulli. Per l'ex iridato '97, si tratta del rodaggio in vista del mondiale 2005 in cui salirà sulla Sauber. Forte di un contratto biennale, resterà anche quando la scuderia svizzera verrà rilevata dalla BMW. Ma i suoi continui scarsi risultati, porteranno al suo licenziamento a fine luglio 2006 ed al suo ritiro dalla F.1.

**Niki Lauda tornato  
alla Formula 1  
dopo due anni  
di assenza**



# CASE CHIUSE



“La F.1 non è un veicolo promozionale chiave”. Questa lo schiaffo pesante di Norbert Reithofer, amministratore delegato della BMW, a FIA e FOTA. La Casa di Monaco ha così optato per l'uscita dal mondiale F.1. Una decisione che ha sorpreso, ma che è in linea con l'atteggiamento tipico che i costruttori adottano nel mondo delle corse. Se al forte impegno economico profuso non corrispondono adeguati risultati sportivi o di marketing, tanto vale non partecipare. Le Case automobilistiche e i loro amministratori delegati, raramente hanno nel loro DNA il motorsport. Dai più è considerato semplicemente un veicolo promozionale, come lo

può essere una pagina pubblicitaria su un giornale o uno spot televisivo. In BMW ci si è resi conto che spendere centinaia di milioni per portare in pista due monoposto e un esercito di tecnici era qualcosa di eccessivo, inutile. Mister Reithofer aveva un foglio con i conti e un altro con i risultati ottenuti nel 2009, le critiche ricevute da tutti i giornali del mondo sul comportamento dello staff tecnico, i milioni spesi per il Kers poi non utilizzato, le critiche continue dei piloti Robert Kubica e Nick Heidfeld, l'ambiguo comportamento di Mario Theissen, responsabile del reparto sportivo. Perché dunque continuare? Logico pensare a salvaguarda-

re l'azienda e a distribuire meglio quei soldi destinati alla F.1 e a persone probabilmente ritenute all'altezza. Tecnici che avevano portato la BMW ad essere la terza o quarta forza della F.1, ma che nel giro di pochi mesi hanno fatto sprofondare l'armata tedesca. Dunque, in questo periodo di grave recessione economica, è stato deciso di rimanere legati al motorsport seguendo l'antica tradizione delle ruote coperte. Dove il marchio BMW è immediato identificabile con il prodotto che si acquista in concessionaria e qualche soddisfazione sportiva arriva sempre. Rimarrà viva anche la propedeutica Formula BMW.



BMW Group

Pressekonferenz.  
29. Juli 2009.

Maximilian Schöberl

Kla

Improvvisamente ci si accorge che l'idea di Max Mosley di aprire ai team che vivono di corse, non era poi così malvagia. Italiaracing, unica voce in una mare di critiche al presidente FIA da parte di media che ritengono i costruttori l'elemento fondamentale della F.1, lo scorso 29 maggio aveva scritto: "D'accordo tutti che la Ferrari è un'altra cosa. Il discorso cambia se parliamo ad esempio di BMW, Toyota o Renault. Pensate veramente che per chi sta davanti alla televisione o seduto in tribuna, faccia una grande differenza sapere che la macchina che vedono sfrecciare si chiami BMW o Campos? Che tradizione ha la BMW in F.1? Per non parlare di Toyota. Dov'erano a Monte Carlo questi due grandi costruttori che spendono centinaia di milioni? Nelle ultime due file. Dietro a Force India e a Toro Rosso... Che significa questo? Forse che spendono male i loro soldi? Che pagano decine di tecnici inadatti? Che la F.1 è un mestiere che non

fa per loro? Traete da soli le vostre conclusioni". Tale articolo aveva prodotto l'ironia di alcuni... Il ritiro BMW ha subito prodotto reazioni all'interno della FOTA. I membri dell'associazione dei team hanno promesso di fare il possibile per permettere ai dipendenti di Hinwil, in pratica gli ex Sauber, di rimanere al lavoro. Si spera in una soluzione Honda - Brawn. Peter Sauber sta ricevendo pressioni perché si adoperi nel mantenere il team in F.1, ma lo svizzero che per anni ha calcato le scene del mondiale lanciando tra l'altro piloti come Heinz-Harald Frentzen, Karl Wendlinger, Felipe Massa o Kimi Raikkonen, sembra essere di tutt'altro avviso. Il nuovo Patto della Concordia, firmato dai team che parteciperanno al mondiale 2010, non ha la firma di Sauber. Dovrebbe essergli concessa una proroga straordinaria di 60 giorni per cercare di recuperare le finanze necessarie. Non sarà per nulla facile, il caso BMW è completamente diverso da quello

Honda. I giapponesi avevano concesso a Ross Brawn un eccellente aiuto economico, i tedeschi non ci pensano neanche di staccare assegni per permettere a qualcuno di mantenere viva l'attività del team F.1. Ci si interroga ora chi seguirà la BMW sulla via che porta verso l'uscita dal paddock. La prima candidata è la Toyota. A inizio stagione i vertici della Casa giapponese, e gli stessi responsabili del team, non si erano nascosti affermando che la prosecuzione dell'impegno in F.1 sarebbe dipeso solamente dal conseguimento di risultati importanti. Fino ad ora, Jarno Trulli e Timo Glock non hanno vinto nessun Gran Premio, ma ottenuto qualche confortante podio. L'altra indiziata è la Renault. Carlos Ghosn, presidente della Casa francese, è incerto sul futuro, Flavio Briatore non nasconde la possibilità di subentrare rilevando per intero il team. La Force India ha gravi problemi economici. Si racconta che non paghi i fornitori, ha rischiato di



vedersi sequestrare il materiale in pieno weekend di gara al Nurburgring. Una figuraccia, che solo l'intervento di Bernie Ecclestone ha risolto, dicono staccando direttamente un assegno di mezzo milione di dollari a chi reclamava il pagamento di fatture a Vijay Mallya. Riuscirà a essere presente nel 2010 la Force India? E dei nuovi team che sappiamo? USF1 non ha ancora mostrato una sede, un progetto. Adrian Campos si affida alla Dallara, ma anche lo spagnolo non ha presentato un piano, non ha annunciato un main sponsor. Per non parlare di Manor. E della inchiesta che può partire da un momento all'altro riguardo le presunte irregolarità FIA sulla scelta delle nuove squadre, determinata dall'acquisto dei motori Cosworth. Sui blocchi di partenza c'è la Epsilon Euskadi di Joan Villadelprat, al momento l'unica formazione a esibire una struttura degna per poter partecipare seriamente al mondiale F.1.

**Ovviamente i dipendenti di Hinwil e Monaco avrebbero preferito continuare e mostrare che questa stagione rappresenta solo un periodo no dopo tre anni di successi."Ma posso capire, da un punto di vista aziendale, perché è stata presa questa decisione.**

**Mario Theissen, responsabile sportivo BMW**

**"La F.1 non è un veicolo promozionale chiave".  
Norbert Reithofer, ad BMW**

# Hirvonen mostra il fisico





*Hirvonen vola verso la vittoria sulle strade di casa. Un successo che lo mantiene leader della graduatoria iridata*

## Mzungo Mzee

E' proprio vero: ci vuole un fisico bestiale per resistere agli urti della vita, a quel che leggi sul giornale e certe volte anche alla sfiga. Mikko Hirvonen ce l'ha, anche se a guardarlo non si direbbe. Ha un fisico speciale, il Pallido di Jyvaskyla. E' forte dentro, molto forte. E adesso, forse, se ne sono accorti anche quelli – tanti, troppi – che fino alla scorsa settimana quando parlavano di lui dicevano che sì, un posto nel mondiale se lo meritava. Ma da comprimario, da spalla. Anche se prima di affrontare la Grande Corsa aveva già conquistato nove ori in giro per il mondo.

Certi giudizi pesano come macigni, possono piegare chi se li ritrova sulle spalle. Possono schiacciare. Il pilota con la pelle che più chiara non si può e le occhiaie come uno degli Addams, ha resistito. Non ha mollato quando Sébastien Loeb collezionava vittorie con apparente facilità e neppure quando, incolpevole, gli è toccato di fermarsi per strada a guardare passare gli altri. Come in Argentina, da dove è tornato a mani vuote. Ritrovandosi staccato di venti punti dal leader del campionato e la partita pareva irrimediabilmente persa. "Girerà, prima o poi il vento girerà", osservava stringendo i denti. Cercando di mascherare la delusione con quel suo sorriso da ragazzo bene educato.

E' successo. Battuto da Jari-Matti Latvala sulla terra ad andamento lento della Sardegna, ha guardato tutti dall'alto alla fine della sfida sugli impervi sterrati greci e di quella sulle scorrevoli strade bianche polacche. Ha iniziato ventottenne all'appuntamento che da sempre e per sempre vale una stagione per chi è nato nel profondo nord con un punto di vantaggio sull'alsaziano, l'ha concluso ventinovovenne con un margine triplicato. Dopo essersi confezionato da solo un gran bel regalo per il suo compleanno. Dopo essere stato magnifico protagonista sulle strade-monumento delle corse su strada.

Sulle strade che tagliano i boschi di betulle e i campi di orzo, ha cominciato a dare sberle a tutti all'alba e ha continuato a farlo fino a sera. Con poche pause. Nel primo, vero tratto cronometrato della Grande Corsa, ha tolto il pallino di mano a Sébastien Loeb e se l'è tenuto stretto fino alla fine. E adesso incassa i complimenti che gli arrivano un po' da tutte le parti. Pure da quelli che seguitavano a menarla ripetendo che se al posto suo, ai comandi della Focus, ci fosse stato ancora Marcus Gronholm, o se Malcolm Wilson avesse allargato i cordoni della borsa per pagare Petter Solberg, la musica sarebbe stata diversa. Accetta gli elogi, ma non si scompone. Guarda avanti senza fare proclami, conscio che l'esito della guerra è ancora incerto assai. C'è l'Australia, di qui a poco, e sarà una novità per tutti, poi ci sarà l'asfalto della Catalogna e infine il fango del Galles. I giochi sono ancora tutti da fare. I tre punti che lo separano da Loeb sono tanti e pochi al tempo steso. Sono un numero e niente più. Anche per lui che pure ha un fisico speciale. Un fisico bestiale.

## Greenpeace protesta civile

**In Finlandia il rallismo è amato: le corse su strada radunano folle oceaniche. Ma la passione di tanti non fa dimenticare il rispetto dell'ambiente. E non toglie voce agli ecologisti che proprio sul podio della Grande Corsa di Jyvaskyla hanno protestato – molto civilmente – contro lo sponsor principale dell'evento. Sbarrata la voce "raffina il futuro", un gruppo di aderenti a Greenpeace ha modificato lo slogan della Neste con un "distrugge la foresta equatoriale"**

**A destra, tutto il team Ford saluta la vittoria di Hirvonen. Sotto. Sébastien Loeb**





## L'ordine di arrivo, domenica 2 agosto 2009

1. Hirvonen-Lehtinen (Ford Focus Wrc) in 2.50'40"9
2. Loeb-Elena (Citroen C4 Wrc) a 25"1
3. Latvala-Anttila (Ford Focus Wrc) a 49"9
4. Sordo-Marti (Citroen C4 Wrc) a 1'06"1
5. Rantanen-Lukka (Ford Focus Wrc) a 4'18"2
6. Ogier-Ingrassia (Citroen C4 Wrc) a 4'18"5
7. Ketoma-Stenberg (Subaru Impreza Wrc) a 5'07"5
8. Wilson-Martin (Ford Focus Wrc) a 6'33"6
9. Al-Qassimi-Orr (Ford Focus Wrc) a 12'57"3
10. Hanninen-Markkula (Skoda Fabia S2000) a 14'13"7

### Le classifiche iridate

#### Mondiale Piloti

1. Mikko Hirvonen - 68 punti
2. Sebastien Loeb - 65
3. Daniel Sordo - 44
4. Jari-Matti Latvala - 31
5. Henning Solberg - 27
6. Petter Solberg - 25

#### Mondiale Costruttori

1. Citroen - 118 punti
2. Ford - 105
3. Stobart Ford - 64
4. Citroen Junior - 33
5. Munchi's Ford - 20



## Anche Novikov e Atkinson alla caccia di una Fabia

Tutti la cercano, tutti la vogliono... Beh, proprio tutti no, ma sono in parecchi a darsi da fare per maneggiare una delle quindici Skoda Fabia Super2000 uscite dall'atelier di Mlada Boleslaw. E se Julien Morin s'è già accordato con la struttura di Peter e Checco Zanchi per usare la berlina ceca anche al Mont Blanc, al Principe delle Asturias e a Sanremo, Evgeny Novikov non ha rinunciato all'idea di averne una al Barum. Forse, ma non necessariamente, gestita direttamente dalla casa-madre.

In lista d'attesa, anche Chris Atkinson. Sfumata quasi del tutto la possibilità di essere al via del Rally d'Australia con una vuerreci, la vittima principale delle ultime, sciagurate stagioni del Subaru World Rally Team non ha accantonato l'idea di essere comunque al via della gara di casa. Magari proprio con una Fabia che potrebbe essere una delle due della struttura di Baumschlager o una delle "italiane". I contatti sono avviati, la trattativa continua.

*Con il tempo e con la paglia... Al quinto tentativo e dopo aver raccolto due terzi posti nelle ultime due stagioni, Martin Prokop (sotto) ce l'ha finalmente fatta a scrivere il suo nome fra i vincitori del Mundialito Junior. Senza mai esaltare davvero, senza fare molto per garantirsi per il prossimo futuro il volante di una vuerreci. Che potrà forse ottenerlo, ma portando una ricca dote. In basso, Juho Hanninen decimo assoluto con la Skoda Fabia S2000*



Juho Hanninen, decimo assoluto con la Skoda Fabia S2000



**Ha dato spettacolo  
Kimi Raikkonen al debutto  
sulla terra**



# Raikkonen promosso

**JYVASKYLA** – Un collega di lungo corso, uno di quelli che quando guardano vedono, non ha dubbi: “Kimi Raikkonen – dice - se la cava molto meglio di Valentino Rossi”. Il rally dei mille dossi è cominciato da poco e il Gran Tacituno con la Grande Punto si sta giocando con Janne Tuohino la terza delle monete a disposizione di quelli che maneggiano una Super2000.

In sé, non è neppure un gran complimento. Ma viene da uno che – ammiratore incondizionato come tutti del Dottore quando stringe un manubrio – è sempre stato generoso nel giudicare le sortite rallistiche del pluridecorato di Tavullia. E allora l'os-

servazione vale quanto un diploma. E' la conferma che il finlandese, stella dei Gran Premi, ci sa fare. Anche sulla terra che, dice, gli piace più di quella neve sulla quale, lo scorso inverno, aveva debuttato con la Punto Super2000. I tempi che ha ottenuto nella prima delle tre tappe della Grande Corsa di Jyväskylä lo confermano. Inequivocabilmente. Il fatto che nella ripetizione delle prove migliori le sue prestazioni – peraltro mai ridicole – è un segnale chiaro delle sue doti. E del suo impegno per fare bene.

La gara continua. Dopo diciotto tratti cronometrati è sempre terzo. Sarà anche di legno,

la medaglia virtuale che ha al collo, ma brilla. Per il valore degli avversari che lo precedono: nell'ordine, Juho Hanninen e Anton Alen. Ma anche per quello di coloro ai quali è stato davanti. Poi, il crack. La compatta torinese esce malconca da un paio di capriole fuori programma e la musica finisce. Col botto. Ma il giudizio non cambia. Eh sì, con un copilota a fianco, Raikkonen se la cava più che dignitosamente. Dargli modo di dare un seguito all'esperienza sul fango della Scozia per l'ultima tappa stagionale dell'Intercontinental Rally Challenge non sarebbe niente male...

**m.m.**

# Basso più forte dei Lions Boys

**Guido Rancati**

**FUNCHAL** – Clap, clap, clap. Battiam, battiam le mani arriva il vincitor, Battiam, battiam le mani all'uomo di valor. Se li merita tutti, Giandomenico Basso, gli applausi che prima lo accolgono al parco assistenza e poi sulla pedana. Ha sofferto più di quanto fosse ragionevole pensare prima dell'ultima boucle madeirense, ma ha vinto. Come due anni fa, come tre anni fa. Come avrebbe fatto anche nel 2005 se un fusibile o qualcosa del genere non l'avesse costretto a passare una mezza vita sull'ultima prova speciale. Come avrebbe fatto anche dodici mesi fa, se una scelta scellerata di pneumatici non gli avesse fatto buttar via manciate secondi.

**SORRISI** Per un punto Martin perse la capa. Per tre secondi e mezzo Basso ha vinto una gara che sa interpretare meglio di tutti. E se la ride: "Spero – butta lì a bocce ferme – che voi almeno vi siate divertiti perché io, almeno nelle ultime speciali, non ho davvero avuto modo di farlo...". E' sincero, come sempre. Anche quando ammette che nel finale non è riuscito a ritrovare quel feeling con l'auto che gli aveva permesso di mettere insieme un gruzzoletto importante: "Un gioco di luci e ombre fra gli alberi – spiega – mi ha ingannato e a quel punto non potuto fare altro che aggrapparmi al freno a mano per evitare il peggio. Non ho picchiato, ma il tempo che ho perso ha convinto Magalhaes a provarci con ancor più convinzione. E da lì

in poi non sono più riuscito a esprimermi al meglio".

**FEELING** Abituato ad attaccare, quando ha scelto di difendersi ha patito la veemenza degli assalti del pluridecorato lusitano. Che ammette di far fatica a digerire di aver perso per un soffio, un respiro. "Ero partito per l'ultima tappa – dice – con l'idea di tenere Giandomenico sotto pressione. Poi, quando ho saputo che s'era girato, mi sono detto che era il caso di tentarle tutte, fino all'ultimo metro. Non è andata come avevo sperato, ma ho la coscienza a posto. Pur se mi resta il rimpianto di aver perso tempo all'inizio, soprattutto per capire il comportamento di pneumatici che non avevo mai usato prima".

segue a pag 24



## L'ordine di arrivo, sabato 1 agosto 2009

1. Basso-Dotta (Abarth Grande Punto) in 3.09'55"4
2. Magalhaes- Magalhaes (Peugeot 207) a 3"5
3. Camacho-Calado (Peugeot 207) a 41"7
4. Vouilloz-Klinger (Peugeot 207) a 49"4
5. Meeke-Nagle (Peugeot 207) a 1'21"9
6. Loix-Miclotte (Peugeot 207) a 1'28"4
7. Nunes-Calado (Peugeot 207) a 4'57"9
8. Fontana-Cassina (Peugeot 207) a 5'50"6
9. Solowow-Baran (Peugeot 207) a 7'29"9
10. Freitas-Figueroa (Renault Clio S1600) a 10'22"4

### Classifica Piloti

1. Kris Meeke - 34 punti
2. Jan Kopecky - 29
3. Giandomenico Basso - 27
4. Freddy Loix - 27
5. Nicolas Vouilloz 19
6. Juho Hanninen 14

### Classifica Costruttori

1. Peugeot - 82 punti
2. Skoda - 43
3. Ralliart Mitsubishi - 41
4. Abarth - 34
5. Proton - 5
6. Honda - 1

**Giandomenico Basso  
mattatore a Madeira**

**RIVINCITA** Consapevole di aver compiuto un'impresa, Basso fa quel che può per consolare il primo degli sconfitti. Ripete dieci, venti, cento volte che Magalhaes l'ha tenuto sulla corda. Gli rende onore. Poi ammette che questa sua vittoria è frutto della tenacia, ma anche della rabbia accumulata da qualche tempo in qua. "Ebbene sì, dentro – afferma – c'è un po' di tutto. Anche la delusione per i risultati non certo positivi dell'inizio stagione, anche e soprattutto l'impegno della squadra per far tornare a essere competitiva la Punto".

**DEDICHE** Agli uomini dello Scorpione dedica il primo posto conquistato sull'isola bella dell'Atlantico. A loro, ma anche a Flavio Guglielmini: "Lui – dice con il pudore dei grandi indicando il nome dello sfortunato collega sulla striscia nera che le due coppie dell'Abarth avevano voluto sulla tuta – era con noi in questi giorni. Era nei nostri pensieri e nei nostri cuori e ci resterà per sempre".

**INTERCONTINENTAL** Parla anche dei dieci punti madeirensi che in qualche modo lo rilanciano nella corsa al titolo. Pur se Kris Meeke, quinto, è ancora in testa. "Sarà dura, sarà durissima perché il livello dell'Intercontinental Rally Challenge è alto e ci sono sempre diversi piloti che vanno fortissimo. Ma sono tornato in ballo e ho il dovere di provare a ballare fino alla fine, almeno fino a quando l'aritmetica me lo permetterà".

**EUROPEO** La bella cavalcata fra ortensie ed agapanti della Perola do Atlantico gli è servita anche a scrollarsi di torno Michael Solowow e Krum Donchev, a prendere il largo nell'euroconduttori. "Avevo detto alla vigilia – ricorda – che non avrei pensato al campionato continentale e così è stato fino alla fine dell'ultima speciale. Ora, però, guardo la classifica e quel che vedo mi piace".



Bruno Magalhaes



Corrado Fontana

Alexandre Camacho



# Le pagelle di Rancati

## 9 Giandomenico BASSO

**Inavvicinabile.** Ortensie e agapanti ovunque: l'isola atlantica è un grande giardino che per una settimana all'anno diventa il giardino privato del veneto. E gli altri possono solo provare a dargli fastidio.

## 8,5 Bruno MAGALHAES

**Esorcizzato.** La maledizione dell'Intercontinental Rally Challenge doveva pur finire, prima o poi. Finisce sulle strade madeirensi e il lusitano è l'unico a provare a contrastare Basso, a tenerlo sotto pressione.

## 8 Alexandre CAMACHO

**Riflessivo.** Su queste strade che poi sono le sue strade, conferma il tanto di buono fatto vedere un anno fa. E mostra anche di saper usare la testa, evitando di farsi coinvolgere in una guerra che l'avrebbe costretto a rischi insensati. Insomma, l'enfant du pays è una carta sicura da giocare..

## 7 Corrado FONTANA

**Riflessivo.** Vorrebbe divertirsi, il lombardo. Ma capisce in fretta che le "scarpe" di cui dispone non glielo consentono e si adatta alla situazione. Portando a casa punti pesantucci per la sue ambizioni continentali.

## 7 Nicola VOUILLOZ

**Smarrito.** Per una giornata, la prima, si arrovella a capire perché la sua 207 non si comporta come vorrebbe. E per un po' si smarrisce in un dedalo di modifiche. Ma ne viene fuori, anche se quando succede è troppo tardi per finire sul podio.

## 6,5 Kris MEEKE

**Spaesato.** Perché i fiori appassiscono e le cose belle con loro finiscono? Alla fine di una gara con pochi squilli, anche il nordirlan-dese se lo chiede, ma non trova risposte convincenti. E' solo che tutto ha un inizio e una fine, anche la sua serie magica.

## 6+ Guy WILKS

**Volenteroso.** Le strade catramate non sono quelle che più le esaltano e, soprattutto, sono quelle che (per ora) la sua malese digerisce meno. Comunque il ragazzone britannico si dà da fare per dare un senso alla trasferta.

## 6- Freddy LOIX

**Sbiadito.** Abbottonato e coperto. Fin troppo abbottonato e fin troppo coperto, il fiammingo non commette errori gravi, ma resta ai margini della gara. Perdendo tutti i duelli possibili.

## 6- Bernardo SOUSA

**Cecchinato.** Allons enfants de la patrie. E il ragazzino madeirense va, per un po'. Lo stoppa la rottura del motore dopo cinque prove speciali, mentre stava provando ad infilarsi nei primi dieci.

## 5,5 Luca ROSSETTI

**Confuso.** Perde piuttosto nettamente i primi confronti con il compagno di squadra e rischia di perdersi in una serie di modifiche in corsa. Ne viene e fuori e trova il tempo e il modo di vincere un paio di prove, prima di sbattere.

## 5 Micheal SOLOWOW

**Rassegnato.** Per un po' si batte con alterna fortuna per il secondo posto fra gli "europei". Poi un problema alla sua Peugeot lo costringe a pagare pegno e di lì in poi tira a campare. Senza infamia, magari, di certo senza lode.

## 5 Julien MORIN

**Apprendista.** Non pare aver fretta, il figlio d'arte francese. E allora pensa più a fare amicizia con la (bella) céca che a farsi vedere nelle zone calde della classifica. Il risultato è che ci si accorge di lui quasi solo quando sbatte nell'ultimo trasferimento della prima tappa e deve ricorrere al SuperRally.



Bernardo Sousa



**Riecco  
le ruote!**



*Ryan Briscoe raggianti  
dopo aver battuto in volata  
Ed Carpenter.  
L'australiano del team Penske  
è ora leader  
anche del campionato*

**Marco Cortesi**

Una battaglia splendida, di quelle che non si vedevano più dal finale della passata stagione IndyCar, ha caratterizzato il ritorno in terra statunitense della serie al Kentucky Speedway. Complici le ultime innovazioni a livello aerodinamico e tecnico, ed un meteo che ha impedito a ai piloti di perfezionare le regolazioni, Ryan Briscoe, Ed Carpenter, Tony Kanaan ed Helio Castroneves hanno regalato un duello a quattro che nel corso degli ultimi passaggi ha tolto il respiro a fan ed addetti ai lavori. Protagonisti della lotta per il successo i primi due: l'australiano, che aveva dovuto alzare il piede in seguito ad una precedente scaramuccia, ha compiuto un gran recupero, mentre Carpenter, forse aiutato anche dalla presenza di un Tony George ora team manager a tempo pieno, ha resistito strenuamente per oltre 10 giri, compiuti affiancando il rivale e cedendo il successo per poco più di un decimo di secondo. Per la terza piazza la battaglia è stata altrettanto decisa: dopo aver tentato di inserirsi nella bagarre la davanti, terzo ha concluso Tony Kanaan, finalmente tornato al livello del pre-Indianapolis su un tracciato ben conosciuto, mentre Castroneves, arrivato quasi al contatto dopo l'inserimento di una vettura doppiata, ha rischiato di subire nelle ultime curve il ritorno di Graham Rahal. A pochi giorni dal trionfo tutto Penske di Edmonton, il team Ganassi ha subito una battuta d'arresto che è costata la vetta della classifica. Le due vetture di Franchitti e Dixon sono sembrate poco performanti nel traffico: lo scozzese ha recuperato dopo una partenza non positiva che l'aveva visto finire a fondo gruppo, chiudendo sesto, mentre il neozelandese, in lotta serrata nelle prime fasi con Briscoe per la vetta, è via via calato quando il gioco si è fatto serio, accontentandosi di una settima piazza che lo lascia a meno 8 dal vincitore. Ottava ha chiuso Danica Patrick dopo una promettente fase iniziale, seguita da Will Power giocatosi le possibilità di vittoria con una mossa strategica del team non rivelatasi azzeccata. Chiamato nei box dopo il ritiro per noie tecniche di Wilson, si è trovato a fondo gruppo senza riuscire a risalire. Da segnalare l'assenza di incidenti veri e propri, a dare ulteriore regolarità alla corsa. Oltre a Justin Wilson, sono stati colpiti da noie meccaniche anche Tomas Scheckter e Jacques Lazier, mentre un incredibile contatto a tre nei box, dovuto all'irruenza nel far uscire dal pit Mario Moraes ha penalizzato il brasiliano stesso, Ryan Hunter Reay e Mike Conway, esibitosi poi nel finale in un testacoda dal quale è uscito miracolosamente senza danni.



*Sopra, Scott Dixon leader alla partenza.  
A sinistra, Sarah Fischer*



# Briscoe nuovo leader



## L'ordine di arrivo, sabato 1 agosto 2009

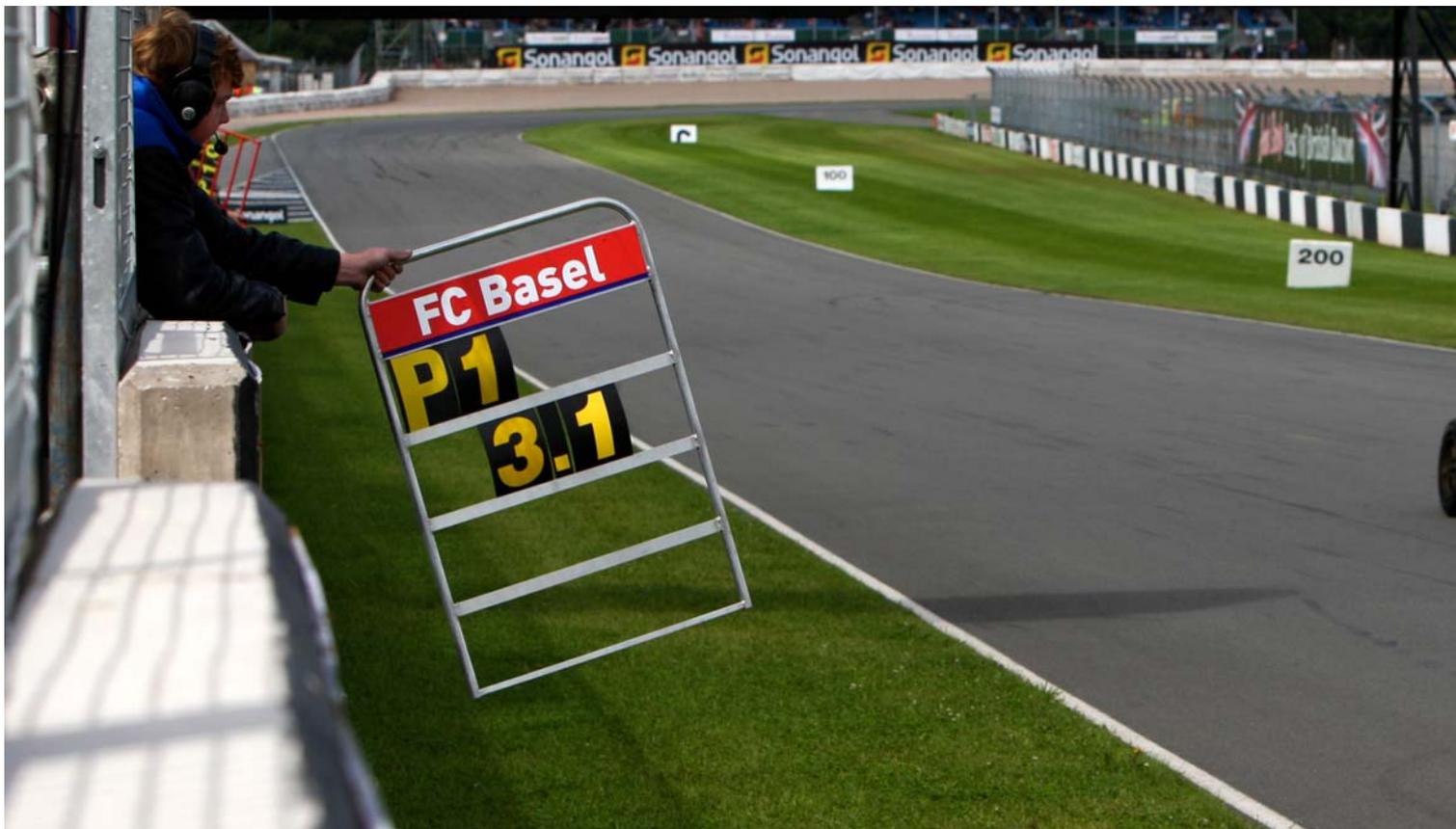
- 1 - Ryan Briscoe - Penske - 300 giri 1:28:24.3246
- 2 - Ed Carpenter - Vision - 0.0162
- 3 - Tony Kanaan - Andretti Green - 0.1614
- 4 - Helio Castroneves - Penske - 0.2728
- 5 - Graham Rahal - Newman/Haas/Lanigan - 0.6346
- 6 - Dario Franchitti - Ganassi - 1.7670
- 7 - Scott Dixon - Ganassi - 3.2512
- 8 - Danica Patrick - Andretti Green - 4.7231
- 9 - Will Power - Penske - 6.1424
- 10 - Marco Andretti - Andretti Green - 6.9963
- 11 - Dan Wheldon - Panther - 12.7597
- 12 - Sarah Fisher - Sarah Fisher - 15.9732
- 13 - Hideki Mutoh - Andretti Green - 27.9705
- 14 - Ryan Hunter-Reay - Foyt - 3 giri
- 15 - EJ Viso - HVM - 3 giri
- 16 - Raphael Matos - Luczo Dragon - 4 giri
- 17 - Mike Conway - Dreyer & Reinbold - 8 giri
- 18 - Mario Moraes - KV - 12 giri
- 19 - Robert Doornbos - Newman/Haas/Lanigan - 15 giri
- 20 - Milka Duno - Dreyer & Reinbold - 35 giri

### Ritirati

- 121° giro - Justin Wilson
- 60° giro - Tomas Scheckter
- 44° giro - Jaques Lazier

### La classifica

1. Briscoe 416; 2. Dixon 408; 3. Franchitti 405; 4. Castroneves 341; 5. Patrick 309.



# Il Basilea diventa grande

Il successo nella prima gara della Superleague a Donington, dopo prove tormentate dalle piogge, è andato a Max Wissel, portacolori del Basilea, che ha preceduto il Glasgow Rangers di John Martin e Antonio Pizzonia del Corinthians. Il via è stato regolare, ed il poleman Pizzonia è sfilato al comando alla prima curva precedendo Wissel e l'Olympiacos di Davide Rigon. La prime tornate hanno visto l'ingresso in pista della Safety Car per un'uscita di pista che ha visto coinvolto il Flamengo di Enrique Bernoldi. Prima della ripartenza, Rigon ha accostato a bordo pista abbandonando la corsa per problemi di motore, mentre l'AC Milan di Giorgio Pantano è transitato in quinta piazza, complice una partenza poco fortunata che lo ha visto cedere due posizioni. Dall'ottava tornata sono iniziati i pit-stop per i cambi gomme, e proprio in corsia box, si è decisa la classifica finale. Le prime tre vetture, Corinthians, Basilea e Glasgow Rangers, sono entrate in





**Cavalcata vittoriosa per Max Wissel con i colori del Basilea**

## L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 2 agosto 2009

- 1 - Basilea - Max Wissel - 31 giri 45:15.840
- 2 - Glasgow Rangers - John Martin - 2.180
- 3 - Corinthians - Antonio Pizzonia - 3.121
- 4 - Milan - Giorgio Pantano - 3.953
- 5 - Tottenham - Craig Dolby - 11.490
- 6 - Liverpool - Adrian Vallés - 12.582
- 7 - Roma - Jonathan Kennard - 16.415
- 8 - Porto - Tristan Gommendy - 16.853
- 9 - Atletico Madrid - Ho Pin Tung - 23.533
- 10 - Midtjylland - Kasper Andersen - 24.487
- 11 - Siviglia - Esteban Guerrieri - 25.839
- 12 - Sporting Lisbona - Pedro Petiz - 1:05.223
- 13 - Galatasaray - Scott Mansell - 1 giro
- 14 - Lione - Nelson Panciatici - 1 giro
- 15 - PSV Eindhoven - Dominick Muermans - 1 giro

### Ritirati

- Anderlecht - Yelmer Buurman
- Olympiacos - Davide Rigon
- Flamengo - Enrique Bernoldi



**Quarto posto per Giorgio Pantano**

pit-lane in fila indiana, ed è stato il Basilea in più rapido nella sostituzione degli pneumatici permettendo a Wissel di salire al comando davanti a Martin e Pizzonia. Le prime tre posizioni sono rimaste invariate fino alla bandiera a scacchi. La battaglia per la quarta piazza è invece andata a Pantano. Il pilota dell'AC Milan ha scavalcato il Tottenham di Craig Dolby durante il pit-stop, e ha poi difeso la posizione fino al termine. "E' stata una gara dura già dai primi metri, quando sono stato rallentato da Rigon perdendo due posizioni. Anche i primi giri non sono stati facili, perché ci ho messo molto a scaldare le gomme e il comportamento della vettura è diventato buono solo dopo il primo terzo di gara, quando non c'era più nulla da fare per le posizioni da podio. In chiave campionato il quarto posto è un piazzamento prezioso". Amareggiato Davide Rigon, che sperava in una corsa molto diversa: "Già in partenza ho sentito la frizione slittare, poi nel primo giro il motore ha funzionato bene e ho pensato che tutto fosse okay, ma poco dopo mi sono dovuto fermare". Sesta posizione per il Liverpool di Adrian Valles, leader del campionato. Da rilevare il comportamento anti sportivo di Dominick Muermans (PSV Eindhoven) che nei giri finali ha reso inspiegabilmente la vita difficile a tutti coloro che lo stavano doppiando.



## MOMENTO CLOU

**Decisivo il pit-stop per il cambio gomme. I primi tre, Pizzonia, Wissel e Martin entrano insieme, e per primo dalla corsia box esce Wissel che poi risulterà imprevedibile**

# Un derby portoghese

Derby portoghese in gara 2 a Donington per la Superleague con il Porto che ha battuto lo Sporting Lisbona. Tristan Gommendy ha tagliato per primo il traguardo precedendo Pedro Petiz ed il portacolori del Basilea Max Wissel, vincitore della prima corsa. La seconda gara del weekend inglese è stata però deludente per i colori italiani. Sia Giorgio Pantano (AC Milan) che Davide Rigon (Olympiacos) sono stati costretti al ritiro nelle prime tornate. Jonathan Kennard, portacolori dell'AS Roma, ha visto il traguardo in decima posizione. Le prime fasi di gara 2 hanno visto la leadership del poleman Bernoldi (Flamengo), ma al pilota brasiliano durante le concitate fasi del pit-stop si è spento il motore. I tentativi di riavviare il propulsore sono stati vani e Bernoldi ha concluso così la sua corsa. E' durata poco anche leadership del Siviglia di Esteban Guerrieri,

bloccato all'undicesimo giro da un problema tecnico. L'attenzione è così passata sul duello tutto portoghese tra il Porto di Tristan Gommendy e lo Sporting Lisbona di Pedro Petiz. Il confronto è andato a Gommendy, che nell'ultimo terzo di gara si è costruito un margine di sicurezza, mentre Petiz ha dovuto difendere la piazza d'onore dagli assalti finali di Wissel, terzo sotto la bandiera a scacchi. E' invece durata poche curve la corsa di Giorgio Pantano. Il pilota dell'AC Milan è partito molto bene dall'ottava fila, e nel corso delle prime curve ha subito superato tre monoposto. Alla chicane prima del rettilineo d'arrivo, Pantano è stato però speronato da John Martin, del Glasgow Rangers. Giorgio è finito in testacoda spegnendo il motore, e la sua corsa si è conclusa nel modo più amaro. "Stavo rimontando bene e con una corsa così lunga da disputare non mi sarei mai

aspettato di vedere le mie chance vanificate da un errore così macroscopico di un altro pilota. Ho semplicemente sentito una gran botta nella parte posteriore della mia monoposto, e ho capito che qualcuno mi aveva tamponato. In questi casi c'è poco da fare". Gara 2 è stata da dimenticare anche per Davide Rigon. Dopo il guasto al motore che ha bloccato il pilota veneto nelle prime fasi di gara 1, il team dell'Olympiacos ha provato fino agli ultimi minuti disponibili a sostituire il propulsore per permettere a Rigon di schierarsi al via della seconda corsa. Il miracolo è riuscito, ma solo in tempo per permettere a Davide di partire dalla pit-lane. L'ingresso in pista della Safety-Car ha permesso a Rigon di riagganciare il gruppo, ma le speranze di essere della partita sono naufragate subito dopo, quando la monoposto si è nuovamente arrestata.

**Le vetture del Porto e dello Sporting Lisbona a confronto**



## Super Finale I Rangers vincono 100.000 euro

I primi tre classificati della prima corsa del weekend, Max Wissel (Basilea), John Martin (Glasgow Rangers) e Antonio Pizzonia (Corinthians) hanno poi preso il via della SuperFinale, per contendersi il montepremi di tappa con i top tre di gara 2, Gommendy, Petiz, e Craig Dolby del Tottenham. La vittoria, ed i 100.000 euro spettanti al vincitore, sono andati al Glasgow Rangers, che sul traguardo ha preceduto il Tottenham premiato con 75.000 euro ed il Basilea a cui sono andati i 40.000 della terza posizione. Contatto invece tra Gommendy e Petiz.



Esteban Guerrieri si sfilava dalla monoposto

## MOMENTO CLOU

I ritiri di Bernoldi e Guerrieri, per motivi tecnici, aprono la porta al Porto che sfida lo Sporting Lisbona e va in goal

### L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 2 agosto 2009

- 1 - Porto - Tristan Gommendy - 30 giri 45:36.006
- 2 - Sporting Lisbona - Pedro Petiz - 4.691
- 3 - Basilea - Max Wissel - 6.623
- 4 - Tottenham - Craig Dolby - 7.776
- 5 - Midtjylland - Kasper Andersen - 10.187
- 6 - Liverpool - Adrian Vallés - 11.540
- 7 - Atlético Madrid - Ho Pin Tung - 17.468
- 8 - Corinthians - Antonio Pizzonia - 17.907
- 9 - Lione - Nelson Panciatici - 40.632
- 10 - Roma - Jonathan Kennard - 41.002
- 11 - PSV Eindhoven - Dominick Muermans - 54.946
- 12 - Galatasaray - Scott Mansell - 56.634

#### Ritirati

Siviglia - Esteban Guerrieri  
Flamengo - Enrique Bernoldi  
Olympiacos - Davide Rigon  
Rangers Glasgow - John Martin  
Milan - Giorgio Pantano  
Anderlecht - Yelmer Buurman

#### Super finale

- 1 - Rangers Glasgow - John Martin - 5 giri 6:43.077
- 2 - Tottenham - Craig Dolby - 3.750
- 3 - Basilea - Max Wissel - 6.210
- 4 - Corinthians - Antonio Pizzonia - 7.843
- 5 - Porto - Tristan Gommendy - 31.633
- 6 - Sporting Lisbona - Pedro Petiz - 35.009

#### Il campionato

1. Liverpool 217; 2. Basilea 207; 3. Tottenham 196;
4. Milan 154; 5. Porto 146.

Lancaster

alza le barricate



Lancaster resiste agli assalti di Baguette

Massimo Costa

E' stata una delle gare più belle della stagione la prima della World Series Renault 3.5 a Portimao. Una corsa che ha premiato un rookie, Jon Lancaster, per la prima volta vincitore, e il leader del campionato Bertrand Baguette, ottimo secondo. Lancaster, partito dal palo (posizioni invertite rispetto alla qualifica per i primi otto) è stato capace di contenere gli assalti di Baguette per tutta la durata della gara: "Mi è bastato difendermi sul rettilineo dei box, poi riesco a tenere dietro Bertrand abbastanza bene sul resto della pista". Praticamente, i due contendenti avevano la stessa velocità e il belga della Draco doveva sperare in un errore di Lancaster per trovare la prima posizione. "Ma va bene così, non volevo rischiare troppo, ho pensato ad accumulare punti per il campionato", ha commentato Baguette che ormai ragiona in tutto e per tutto da vero leader per la gioia di Adriano e Nadia Morini. Lancaster, affacciatosi nella WSR a campionato già avviato dopo una non felice esperienza nella F3 Euro Series, ha subito dimostrato di poter stare con i primissimi. La sua vittoria è il frutto di un'ottima intesa con lo staff tecnico del team Comtec, squadra inglese che torna alla vittoria nella categoria dopo un lungo digiuno. Lancaster ha guidato molto bene e si è difeso sempre in maniera corretta, anche se dura.

Ancora una prova convincente di Jaime Alguersuari, terzo. Abile nel trovare il varco giusto nel caos della prima curva, il pilota del team Carlin è stato autore di due sorpassi decisi che gli hanno permesso di guadagnare il podio. Considerando che partiva dalla quarta fila, un risultato molto importante per lo spagnolo che si divide tra World Series e F.1 con la Toro Rosso. Bella la battaglia tra Charles Pic e Guillaume Moreau, rispettivamente al quarto e quinto posto. Pic ha confermato il buon momento, suo e del team Tech 1, Moreau ha regalato alla SG Formula il primo risultato pesante. Bel recupero di James Walker, sesto da quattordicesimo in griglia. Prova aggressiva di Filip Salaquarda che ha strappato un insperato decimo posto dopo aver affrontato numerosi duelli. Federico Leo ha concluso tredicesimo nonostante un motore non al massimo. Dietro di lui Pasquale Di Sabatino. Il pescarese della RC aveva azzeccato una bella partenza che da decimo lo aveva proiettato sesto. Ma non aveva fatto i conti con Daniil Move che lo ha centrato alla curva 5 dopo la metà gara togliendogli la possibilità di acquisire altri punti. Marcos Martinez non ha potuto difendersi per via di un motore che da due giorni non gli permette di fare nulla. Peccato per Epsilon Euskadi: i suoi piloti erano secondo e terzo alla prima staccata, ma un problema in scalata ha portato Clos a urtare Van der Drift.



## L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 1 agosto 2009

- 1 - Jon Lancaster - Comtec - 21 giri
- 2 - Bertrand Baguette - Draco - 0"568
- 3 - Jaime Alguersuari - Carlin - 1"110
- 4 - Charles Pic - Tech 1 - 1"444
- 5 - Guillaume Moreau - SG - 2"142
- 6 - James Walker - P1 - 4"606
- 7 - Miguel Molina - Ultimate - 5"240
- 8 - Fairuz Fauzy - Fortec - 6"686
- 9 - Sten Pentus - Fortec - 7"710
- 10 - Filip Salaquarda - Prema - 10"832
- 11 - Greg Mansell - Ultimate - 10"990
- 12 - Anton Nebilitskiy - SG - 12"622
- 13 - Federico Leo - Pons - 13"464
- 14 - Pasquale Di Sabatino - RC - 13"850
- 15 - Marcos Martinez - Pons - 16"010
- 16 - Alvaro Barba - Draco - 19"530
- 17 - Alberto Valerio - Comtec - 41"638

**Giro più veloce:** Charles Pic 1'34"834

### Ritirati

- 18° giro - Michael Herck
- 17° giro - Daniil Move
- 15° giro - Oliver Turvey
- 14° giro - Dani Clos
- 1° giro - Daniel Ricciardo
- 0 giri - Chris Van der Drift

## La cronaca Giro dopo giro

Herck parte dai box per evitare guai alla prima curva, il suo compito è solo quello di imparare la pista per la gara GP2 che si terrà il 20 settembre. Lancaster parte bene dalla pole, Clos alla prima curva non riesce a scalare per un problema meccanico e tampona il compagno di squadra Van der Drift. Moreau si installa secondo, ma Baguette lo supera al termine del primo giro. Ricciardo colpisce Leal, il colombiano della Prema si gira, l'australiano si ritira. Entra la safety-car. La situazione: Lancaster, Baguette, Moreau, Pic, Alguersuari, Di Sabatino protagonista di un avvio notevole, Molina, Barba, Turvey, Move. Leo è 20°. Al 4° giro si riparte. Baguette attacca Lancaster che si difende spostandosi verso il muretto box. Al 5° giro, Turvey passa Barba ed è ottavo, ma lo spagnolo si riprende la posizione. Turvey viene superato da Move. All'8° giro, Nebilitskiy stringe pericolosamente e ripetutamente Salaquarda verso il muro box. Molina arriva lungo alla curva 5 mentre tenta di superare Di Sabatino e va in testacoda. Al 10° giro: Lancaster, Baguette, Moreau, Pic sono vicinissimi, poi Alguersuari, Di Sabatino, Barba, Move,

Turvey, Walker. Molina è sceso in 14esima posizione, Leo è sempre 20°. Valerio intanto supera Martinez e va 18°.

Sul lungo rettilineo di arrivo, Pic riesce a superare Moreau. Il francese della SG però non ci sta e riattacca Pic superandolo alla curva 5. Ne approfitta Alguersuari che sorprende Pic. Lo spagnolo del team Carlin supera anche Moreau e si installa al terzo posto. Barba scavalca Di Sabatino per la sesta posizione. Move alla curva 5 tenta di infilare Di Sabatino, ma è lungo e finisce per speronare il pilota italiano. Coinvolto anche Turvey. Entra la safety-car. Intanto si ferma ai box Leal e Valerio perde due posizioni. Di Sabatino riesce a ripartire, Turvey si infila in corsia box. Al restart, Walker passa Barba che cede anche a Pentus qualche curva dopo. Ad ogni giro, Baguette tenta di avere la meglio su Lancaster, ma l'inglese si difende bene sul rettilineo di arrivo. Anche Molina si mette dietro Barba al 17° giro, poi lo spagnolo della Ultimate attacca con successo Pentus. Dietro, Fauzy colpisce con l'anteriore sinistra la posteriore destra di Barba che esce di pista. Al 19° giro, Salaquarda si rifà su Nebilitskiy e va 11°. Martinez va lungo alla curva 5 e lascia il 13° posto a Leo. Lancaster vince davanti a Baguette ed Alguersuari. Leo è 13°, Di Sabatino 14°.

## MOMENTO CLOU

Van der Drift, secondo, viene colpito alla prima curva dopo la partenza dal compagno nel team Epsilon Euskadi Clos (sotto), che per problemi tecnici non riesce a scalare. Erano rispettivamente al secondo e terzo posto e puntavano alla doppietta. Lancaster si avvantaggia leggermente anche se poi dovrà difendersi per tutta la gara da Baguette



Leal colpito dal debuttante Ricciardo

# Alguersuari, che torello

**Massimo Costa**

Franz Tost, della Toro Rosso, aveva invitato Jaime Alguersuari a non continuare a partecipare alla World Series Renault 3.5. Ma davanti alla determinazione dello spagnolo si è arreso. E' raro vedere un pilota che ha raggiunto la F.1, affermare di voler continuare a correre nella categoria che affronta (appunto la WSR) perché vuole proseguire la propria maturazione: "Ci sono tanti piloti esperti con i quali confrontarmi e per me è una palestra unica". Alguersuari aveva anche un obiettivo: vincere una gara della WSR, impresa che ancora non gli era riuscita. Il ragazzo del team Carlin cresce di

chilometro in chilometro, la sua "esplosione" era prevista per il periodo estivo e così sta avvenendo. Alguersuari ha sempre fatto così. Una maturazione costante, ma decisa. A Portimao, dopo il brillante terzo posto conquistato di astuzia, con due bei sorpassi decisivi, nella main race è stato perfetto partendo dalla pole. O quasi. Per due volte è infatti partito male: al via, e Charles Pic lo ha superato alla prima curva salvo poi cedere al rivale dopo poche tornate, e al restart da una situazione di safety-car. Mancavano solo due giri alla fine, Pic ha superato Alguersuari, ma ha girato largo alla prima curva e lo spagnolo, freddissimo, non ha perdonato. Perfetta la

sua gara nella parte centrale quando aveva raggiunto un vantaggio di 5"9 su Pic quando è entrata la safety-car per l'incidente Lancaster-Nebilitkiy. Alguersuari ha sfruttato al meglio il motore nuovo, dopo averlo rotto nelle libere. Combattivo Pic, ma la delusione sul suo volto una volta sceso dal podio era evidente. Aveva la corsa in mano, ma un piccolo errore gli è stato fatale. Grande festa in casa SG Formula per il terzo posto di Guillaume Moreau, una posizione conquistata con tanta grinta. Solo due mesi fa, la squadra francese, che ha debuttato in WSR a Monte Carlo, pareva l'armata Brancaleone, ma in fretta ha saputo trovare la giusta via che porta al podio.

## MOMENTO CLOU

**Al 20° giro, alla ripartenza dalla safety-car, Pic supera Alguersuari, ma va leggermente largo e lo spagnolo si riprende la prima posizione andando a vincere la sua prima gara in WSR 3.5**



Alguersuari al primo successo in WS Renault



Il groviglio tra le monoposto di Lancaster e Nebilitskiy ha richiesto l'intervento della safety car

## L'ordine di arrivo di gara 2, sabato 1 agosto 2009

- 1 - Jaime Alguersuari - Carlin - 22 giri 37'57"020
- 2 - Charles Pic - Tech 1 - 1"448
- 3 - Guillaume Moreau - SG - 1"848
- 4 - Miguel Molina - Ultimate - 3"212
- 5 - Bertrand Baguette - Draco - 4"392
- 6 - Oliver Turvey - Carlin - 5"120
- 7 - Chris Van der Drift - Epsilon Euskadi - 5"696
- 8 - James Walker - P1 - 6"332
- 9 - Dani Clos - Epsilon Euskadi - 6"816
- 10 - Daniil Move - P1 - 7"708
- 11 - Marco Barba - Draco - 8"092
- 12 - Filip Salaquarda - Prema - 8"440
- 13 - Greg Mansell - Ultimate - 8"920
- 14 - Sten Pentus - Fortec - 9"200
- 15 - Daniel Ricciardo - Tech 1 - 9"836
- 16 - Alberto Valerio - Comtec - 10"240
- 17 - Julian Leal - Prema - 10"740
- 18 - Pasquale Di Sabatino - RC - 11"024
- 19 - Federico Leo - Pons - 11"964
- 20 - Fairuz Fauzy - Fortec - 1 giro

**Giro più veloce:** Jaime Alguersuari 1'34"472

### Ritirati

- 15° giro - Jon Lancaster
- 15° giro - Anton Nebilitskiy
- 4° giro - Marcos Martinez
- 1° giro - Michael Herck

### Il campionato

1. Baguette 110; 2. Walker 79; 3. Alguersuari 74; 4. Martinez 73; 5. Pic 72.

## La cronaca Giro dopo giro

Al via Pic scatta meglio di Alguersuari e si porta in testa, poi Turvey, Moreau, Baguette, Clos, Lancaster. Nel corso del 2° giro, Pic perde la linea, va leggermente largo e Alguersuari implacabile lo supera salendo al comando. Moreau va terzo passando Turvey. Al 3° giro, Alguersuari, Pic, Moreau, Turvey, Clos, Baguette, Lancaster, Molina, Van der Drift, Martinez. Si gira Pentus (17°), poco dopo anche Valerio va in testacoda. Martinez è costretto a rallentare per problemi tecnici, Molina con una bella manovra infila Lancaster per il settimo posto. Alguersuari allunga e al 5° giro ha 1"9 su Pic. Di Sabatino si difende in quindicesima posizione, Leo è diciottesimo. Alla curva 5, Fauzy infila Walker per il 10° posto. Al 6° passaggio, Baguette in fondo al rettilineo dei box ha la meglio su Turvey per la quarta piazza. Leo, sceso 20°, va in testacoda all'uscita della curva 5 e riparte ultimo. Di Sabatino al 9° giro guadagna una posizione ai danni di Salaquarda, Clos e Molina si sbarazzando di Turvey, partito nonostante una mano dolente per l'incidente in gara 1. Di Sabatino al 12° giro scivola 21° e Lancaster commette un errore e da ottavo va decimo. Al 13° passaggio: Alguersuari, Pic a

5"5, Moreau a 6"4, Baguette, Clos, Molina, Turvey, Fauzy, Van der Drift, Lancaster. Van der Drift è in forma e passa Fauzy. Lancaster va in testacoda e viene urtato da Nebilitskiy. Le due vetture rimangono aggrovigliate ed entra la safety-car, che cancella i 5"9 di vantaggio che Alguersuari aveva guadagnato su Pic. Tutto da rifare dunque. Le posizioni: Alguersuari, Pic, Moreau, Baguette, Clos, Molina, Turvey, Van der Drift, Fauzy, Walker. La SC rientra a due giri dal termine. Pic ha un avvio migliore e alla prima staccata va in testa, ma poi gira largo e Alguersuari lo ripassa. Pic deve poi guardarsi da Moreau. Clos è lungo alla curva 5, Molina supera Baguette. Fasi convulse. Al 21° giro, contatto Fauzy si gira. Vince Alguersuari davanti a Pic, Moreau, Molina, Baguette, Turvey, Van der Drift, Walker, Clos e Move. Di Sabatino 18°, Leo 19°.

Alguersuari e Lopez, boss Renault





# Pronto per essere

# professionista



## Antonio Caruccio

Marco Bonanomi, una lunga carriera, tanta esperienza, è uno dei piloti più maturi e interessanti che l'Italia presenta. Meriterebbe di essere protagonista in GP2, è stato a un passo dal correre nella Indy Light americana. Alla fine è tornato nella Euroseries 3000 dove è l'uomo da battere.

**Ripercorriamo brevemente la tua carriera in quelli che sono stati i punti salienti che ti hanno portato ad essere uno dei più competitivi piloti italiani sulla scena internazionale.**

“Ho iniziato in monoposto con la Formula Renault 2000 e il team RP Motorsport. Ero molto veloce, sempre tra i primi sei, ma non

riuscivo ad ottenere risultati importanti per qualche mio sbaglio di gioventù; era una stagione interessante in cui correvo assieme a Kubica e Lopez. Ho fatto poi un errore di valutazione passando subito nel campionato italiano di F.3 quando forse sarei dovuto restare un anno in più nel Renault. Nonostante ciò ho colto il mio primo successo con la Lola ad Imola. Persi il campionato a Varano quando ero in testa, ma mi si ruppe la pompa della benzina. Nella mia carriera ci sono state tante scelte, giuste e sbagliate, in cui ho pagato lo scotto di non avere avuto una “guida”. Facevo tutto con mio padre. Spiace a 24 anni trovarmi ancora nel baratro, a lottare con problemi di budget, ma il mio talento l'ho dimostrato più volte. Ora vedo le cose sotto un altro pun-

to di vista rispetto a quando ho iniziato a correre a 16 anni. Mi piacerebbe poter essere qualche gradino più in alto nella scala del successo, ma adesso voglio provare a vincere il campionato Euroseries 3000 per aprirmi una porta nel futuro”.

**Hai affrontato nella tua carriera tante esperienze tra cui quella americana. Raccontacela.**

“Lo scorso novembre ho fatto un test col Sam Schmidt Motorsports in Indy Light. Ho provato la macchina sull'ovale del Kentucky e sullo stradale di Putnam Park risultando il più veloce. Avevo anche firmato il precontratto ma con l'abbandono del loro main sponsor saltò l'accordo.”

segue a pag 40



**Bonanomi mentre taglia il traguardo nella gara GP2 Asia a Dubai nel 2008**

**Il campionato 2009**

- 1 – Bonanomi 21
- 2 – Crestani 20
- 3 – Onidi 18
- 4 – Bratt 12
- 5 – Maldonado 10



**A sinistra, Marco Bonanomi con i colori 2009. Sopra, sul podio a Dubai 2008 vincitore nella GP2 Asia. A destra, sulla vettura GP2 del team Meritus**



Ero veramente emozionatissimo, ma è sfumata anche questa occasione. Mi sento di dover ugualmente ringraziare la Dallara Automobili grazie alla quale ho trovato i contatti per andare a fare il test. Sull'ovale ho avuto veramente paura perché i muretti sono molto vicini. Presa però pian piano confidenza con la macchina, mi sono anche divertito, ma è una cosa totalmente diversa dalle altre vetture, entri in un'altra dimensione. Mi aspettavo tanto grip perché a 340 km/h il down force lo si dovrebbe sentire... invece zero! Mi sembrava di guidare sulle uova. È l'ingegnere che ti dice dove stare in traiettoria e devi sempre tenere giù l'acceleratore. È molto bello anche in scia quando praticamente perdi il carico aerodinamico e sei tu che devi tenere la macchina con dei controlli pazzeschi. L'ambiente è molto più rilassato rispetto al nostro. Prima di salire in macchina eravamo addirittura nel prato della pista a giocare a football, non c'è lo stress e la tensione che avvertiamo noi in Europa. La preparazione atletica deve esserci di fondo, ma non è lo stretching che fai dieci minuti prima di salire in macchina che ti offre o meno la performance."

**Sei inoltre stato commentatore per Sky, uno sbocco per una nuova carriera?**

"Quest'anno ho fatto più telecronache che gare! Sono stato ospitato da Eurosport per World Series e GP2 Asia prima di andare a correre con Meritus la scorsa stagione e poi anche con Sky, che mi ha richiamato quando sono tornato dall'America per commentare la Indycar. È stata una bella esperienza, molto divertente ma in certi casi può essere un po' difficile".

**Come mai la decisione di tornare a correre nell'Euroseries 3000 dove ti laureasti vicecampione 2006?**

"La scelta per questa stagione col budget che avevo a disposizione è stata quasi obbligata e all'inizio Catella aveva un grande sponsor. In palio grazie a Party Poker sponsor del campionato, c'è un premio veramente molto interessante: la possibilità di correre in GP2 Asia gratuitamente. Avevo anche ricevuto una chiamata per la GP2, ma la stasi del mercato di questo periodo ha fatto arenare le trattative".

**Come trovi il livello della Euroseries 3000 rispetto alla tua prima stagione?**

"La macchina è molto bella, il motore strepitoso. La monoposto non ha problemi di affidabilità o tecnici che si riscontrano in confronto alla GP2, dove spesso ci sono

piloti costretti a fermarsi. Nel 2006 c'era qualche macchina in più, piloti come Ricci, Vitaly Petrov e Jerome D'Ambrosio. Adesso lo schieramento è un po' più risicato, ma il livello è alto e "girano" piloti top: Pastor Maldonado e Diego Nunes che sono arrivati a Portimao, o Earl Bamber a Magny Cours".

**Hai disputato due stagioni in GP2 Asia, una con GP Racing l'altra con Meritus. Raccontaci queste due esperienze e quali differenze di mentalità e operatività hai trovato tra un team europeo e uno asiatico.**

"Alla GP Racing l'ingegnere faceva un'ottima macchina di base, ma il team era al suo primo anno e qualche problema di gioventù l'abbiamo riscontrato, pur riuscendo a conquistare il successo. In Meritus mi ha fatto molto piacere essere stato chiamato a rimpiazzare Alex Yoong. Mi sono trovato bene perché c'erano anche dei ragazzi italiani ed era come correre in un team europeo. Purtroppo abbiamo accusato qualche problema con le gomme e arrivavamo in ritardo con l'assetto consumando praticamente gli pneumatici in gara. Lo staff è giovane e deve fare un po' di esperienza, ma se continuano ad avere le sovvenzioni governative spero di poter tornare a correre con loro".



**Com'è andata questa prima parte della stagione 2009 in GP2 Asia?**

“Abbiamo fatto delle belle gare, tutte in rimonta e prendendo pochissimi punti per i problemi prima elencati, però sia io che il mio compagno Alvaro Parente eravamo competitivi. La situazione nell'Euroseries 3000 è un po' complicata, ma stiamo facendo bene e spero di poter dare sempre il meglio di me ad ogni gara”.

**Cosa ti aspetti per il proseguimento del campionato?**

“Devo cercare di stare davanti il più possibile in campionato e vincerlo per poter fare poi la GP2 Asia. Mi piacerebbe nel futuro a medio termine fare un test con vetture del WTCC o con altri tipi di macchine a ruote coperte, nel caso in cui l'anno prossimo cambino piloti ufficiali... Inizio ad avere una certa età e mi voglio sistemare nel panorama internazionale del motorsport”.

**Hai anche fatto un test in DTM, il tuo unico con ruote coperte**

“Ho fatto il tester ufficiale per Volkswagen in F3 e poi partecipando a qualche week-end di gara sono riuscito ad entrare nella lista delle selezioni Audi. Abbiamo girato due giorni ad Almeria e io sono rimasto favorevolmen-

te impressionato dalla macchina che è velocissima e non è nemmeno tanto dura da guidare, molto peggio la GP2 o il F3000 a confronto, anche se fa molto caldo nell'abitacolo. Nelle giornate di test ero sempre al limite e ho provato tanto le gomme nuove, per poi fare delle simulazioni di gara. Alle fine scelsero Oliver Jarvis, ma mi piacerebbe poter riprovare il prossimo anno”.

**Sei miracolosamente uscito illeso da un bruttissimo incidente a Barcellona lo scorso anno. Ti va di raccontarcelo? Come hai vissuto non solo quei momenti ma tutta la tua fase riabilitativa?**

“Nell'ultima gara della World Series Renault, al termine di una stagione per me difficile, era giunta una delle poche occasioni in cui potevo attaccare. Ero secondo dietro ad Aleshin, e lui mi aveva già chiuso due volte in uscita dalla curva. L'incidente difronte ai box, quando sono decollato sulla macchina di Aleshin in piena velocità, è stato brutto ma per fortuna non mi sono fatto niente. La cosa che però mi fa arrabbiare è che si parla tanto di sicurezza, ma nessuno ha preso provvedimenti per quella manovra di Aleshin, mentre io a Monza ho ricevuto una bandiera nera per molto meno. Non ho fatto riabilitazione perché ho avuto

solo un leggero trauma cranico grazie anche alla monoposto costruita da Dallara che ha retto molto bene all'impatto”.

**Come ti prepari athleticamente e mentalmente per il tuo lavoro?**

“Mi alleno in palestra tutti i giorni, faccio nuoto, bici e boxe. Mi piace fare qualsiasi sport. Penso che magari l'allenamento di gruppo è più stimolante anche se non potendomelo permettere faccio da solo e cerco di spostare sempre più avanti il mio limite”.

**Cosa fai nella tua vita oltre correre?**

“Quando sono a casa aiuto i miei in ditta, facciamo album per matrimoni. Inoltre partecipo come istruttore a qualche corso di guida sicura e sono praticamente innamorato della mia macchina nuova che è una Mustang Bullit con cui mi diverto moltissimo”.

**Quali sono gli obiettivi a lungo termine nella carriera di Marco Bonanomi?**

“Gli obiettivi sono quelli di trovare un posto buono magari in una casa ufficiale da professionista. Sarebbe bellissimo avere una carriera come quella di Dindo Capello, che ha vinto ovunque correndo su tante macchine”.

## MOMENTO CLOU

Bianchi parte perfettamente dalla pole e controlla agevolmente Bottas fino al traguardo. Il campionato è sempre più nelle mani del giovane francese



# Bianchi prima della farsa

Jules Bianchi e Christian Vietoris sono risultati i vincitori delle due gare di Oschersleben, quinta prova della F.3 Euro Series. Ma se la prima corsa ha avuto uno svolgimento regolare riproponendo la superiorità di Bianchi e del team ART, la seconda prova è stata quasi una farsa, con 21 piloti penalizzati.

### Gara 1

Partito dalla pole, Bianchi del team ART ha tranquillamente regolato il compagno di squadra Valtteri Bottas, secondo al traguardo, e Roberto Merhi del team Manor. Bianchi si è imposto con un vantaggio di 10"191 realizzando anche il giro più veloce. Gara tranquilla, con qualche emozione regalata da Bottas e Merhi che, in solitario, hanno compiuto un

diritto a testa nella chicane. Quarta piazza finale per Christian Vietoris che ha regolato Alexander Sims, entrambi del team Mucke. Primo Volkswagen al traguardo, quello di Jean Karl Vernay, sesto. Settima piazza per Stefano Coletti del team Prema. Subito problemi per Andrea Caldarelli che ha visto l'arrivo in ventunesima posizione.

### Gara 2

21 piloti su 23 al traguardo della seconda corsa sono stati penalizzati con 30" per non avere rispettato le bandiere gialle nel primo settore segnando un giro veloce. E' accaduto che nella tornata iniziale si è verificato nel primo settore un contatto tra Christopher Zanella e Johan Jokinen. Bandiere gialle, i piloti sopraggiun-

gono sul luogo dell'incidente, passano, i commissari notano tempi inferiori alla tornata precedente. Ma logica vuole che il secondo giro sia, gialla o non gialla, più rapido del primo nel settore iniziale, quando la partenza avviene da fermi. Niente da fare, gli inflessibili commissari tedeschi che organizzano la F.3 Euro Series (a proposito, come è possibile denominare un campionato, che su cinque prove ne vede svolgersi quattro in Germania, europeo?) al termine della corsa assegnano a 21 piloti 30" di penalità sul loro tempo finale. Non si capisce perché non siano stati assegnati dei drive through, forse 21 macchine in pit-lane erano troppe? La corsa la vince Stefano Coletti che con un bel sorpasso su Mika Maki

alla curva 2 aveva immediatamente guadagnato la testa mantenendola fino al traguardo. Al termine, Coletti ha preceduto Maki, Roberto Merhi, Jules Bianchi e Jean Karl Vernay, ma tutti sono stati penalizzati. Christian Vietoris, sesto, sarebbe risultato assieme a Renger Van der Zande l'unico a non fare un tempo migliore nel primo settore e dunque non ha ricevuto i 30". Di conseguenza, il tedesco del team Mucke (che però pare fosse leggermente uscito di pista e per quel motivo il suo tempo è risultato alto) si è ritrovato primo nella classifica finale. Sul podio Coletti quando ha ricevuto la coppa se ne è subito andato, Maki non ha aperto lo spumante, entrambi in piena polemica con le decisioni prese dalla direzione gara.





Mika Maki



Stefano Coletti vincitore morale di gara 2

## MOMENTO CLOU

L'incidente tra Zanella e Jokinen nel 1° giro causa lo sventolio di bandiere gialle nel primo settore. I commissari sportivi ritengono che, pur essendo al 2° passaggio e con vetture per forza più rapide, devono essere penalizzati 21 piloti per non avere rallentato

## L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 1 agosto 2009

- 1 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 22 giri 30'13"182
- 2 - Valtteri Bottas (Dallara-Mercedes) - ART - 10"191
- 3 - Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Manor - 15"973
- 4 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mucke - 18"803
- 5 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Mucke - 23"679
- 6 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 25"585
- 7 - Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema - 26"233
- 8 - Mika Maki (Dallara-Volkswagen) - Signature - 31"023
- 9 - Esteban Gutierrez (Dallara-Mercedes) - ART - 31"668
- 10 - Marco Wittmann (Dallara-Mercedes) - Mucke - 36"219
- 11 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 37"349
- 12 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Mucke - 38"132
- 13 - Christopher Zanella (Dallara-Mercedes) - Motopark - 52"263
- 14 - Tiago Geronimi (Dallara-Volkswagen) - Signature - 54"187
- 15 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - Prema - 59"653
- 16 - Jake Rosenzweig (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 1'00"203
- 17 - Renger Van der Zande (Dallara-Mercedes) - Motopark - 1'03"149
- 18 - Johnny Cecotto (Dallara-Mercedes) - HBR - 1'14"267
- 19 - Nick Tandy (Dallara-Volkswagen) - Kolles Heinz - 1'14"739
- 20 - Johan Jokinen (Dallara-Volkswagen) - Kolles Heinz - 1'14"862
- 21 - Andrea Caldarelli (Dallara-Mercedes) - SG - 1'17"669
- 22 - Brendon Hartley (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 1 giro
- 23 - Pedro Enrique (Dallara-Mercedes) - Manor - 1 giro
- 24 - Cesar Ramos (Dallara-Mercedes) - Manor - 1 giro

**Giro più veloce:** Jules Bianchi 1'21"296

### Ritirati

17° giro - Tom Dillmann

## L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 2 agosto 2009

- 1 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mucke - 29 giri 40'33"742
- 2 - Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema - 17"570 \*
- 3 - Mika Maki (Dallara-Volkswagen) - Signature - 26"018 \*
- 4 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Mucke - 26"687 \*
- 5 - Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Manor - 27"412 \*
- 6 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 28"545 \*
- 7 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 29"022 \*
- 8 - Valtteri Bottas (Dallara-Mercedes) - ART - 31"033 \*
- 9 - Esteban Gutierrez (Dallara-Mercedes) - ART - 31"549 \*
- 10 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 39"697 \*
- 11 - Jake Rosenzweig (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 41"917 \*
- 12 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - Prema - 44"715 \*
- 13 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Mucke - 48"301 \*
- 14 - Renger Van der Zande (Dallara-Mercedes) - Motopark - 48"355
- 15 - Tiago Geronimi (Dallara-Volkswagen) - Signature - 48"969
- 16 - Cesar Ramos (Dallara-Mercedes) - Manor - 50"236 \*
- 17 - Brendon Hartley (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 52"520 \*
- 18 - Nick Tandy (Dallara-Volkswagen) - Kolles Heinz - 59"022 \*
- 19 - Marco Wittmann (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1'01"731 \*
- 20 - Johnny Cecotto (Dallara-Mercedes) - HBR - 1'11"953 \*
- 21 - Pedro Enrique (Dallara-Mercedes) - Manor - 1'12"584 \*
- 22 - Tom Dillmann (Dallara-Mercedes) - HBR - 1 giro \*
- 23 - Andrea Caldarelli (Dallara-Mercedes) - SG - 4 giri \*

\* Piloti penalizzati di 30"

**Giro più veloce:** Stefano Coletti 1'22"440

### Ritirati

1° giro - Christopher Zanella

1° giro - Johan Jokinen

### Il campionato

1. Bianchi 61; 2. Vietoris 43; 3. Vernay 32; 4. Merhi 28; 5. Bottas 26.



# Zampieri solitario

## Antonio Caruccio

Daniel Zampieri conquista la vittoria nella prima manche disputata sul tracciato Riccardo Paletti di Varano de' Melegari in occasione del quinto round del campionato italiano Formula 3. Un dominio assoluto per il pilota del team BVM Target che ha ottenuto la pole position, il successo ed il giro più veloce. Il tutto in concomitanza col secondo ritiro consecutivo di Sergio Campana, che dopo la sfortuna di Misano porta a casa un altro

zero. Il pilota del team Lucidi era partito bene dalla seconda fila, ma alla prima curva è stato toccato da Pablo Sanchez finendo in testacoda e venendo inoltre colpito nell'anteriore dalla vettura di Federico Glorioso. Per entrambi la gara termina dopo pochi metri con Campana che nella seconda manche sarà costretto a partire a fondo griglia. Della confusione alla prima curva se ne avvantaggia Daniel Campos, più veloce nelle prove libere, che mantiene la seconda posizione dietro Zampieri. Con-

quista il podio virtuale Stephane Richelmi seguito al quarto posto da Salvatore Ciatelli. Proprio il pilota laziale del team Ghinzani supererà il monegasco di RC Motorsport in uscita dalla Parabolica al primo giro, conquistando la terza piazza che manterrà sino alla bandiera a scacchi.

La gara vede anche l'ingresso in pista della safety car per il recupero delle vetture incidentate di Campana e Glorioso. "Ho fatto una bella partenza e ho mantenuto il comando. Poi

quando mi hanno segnalato il ritiro di Campana non ho spinto cercando di contenere Campos alle mie spalle"; questa l'analisi attenta e dettagliata di Zampieri. Marco Zipoli, al terzo cambio di casacca del 2009, a Varano coi colori di BVM Target, conquista il sesto posto e grazie all'inversione dell'ordine di arrivo di gara 1 per lo schieramento di partenza della seconda corsa, anche la pole position. Prima fila conquistata anche dal team Corbetta, Riccardo Cinti, al miglior risultato stagionale.



**Daniel Zampieri incontrastato vincitore della gara 1 di Varano**

## L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 2 agosto 2009

- 1 - Daniel Zampieri - BVM Target – 20 giri 24'17"263
- 2 - Daniel Campos - Prema – 2"781
- 3 - Salvatore Cicatelli - Ghinzani – 5"690
- 4 - Stéphane Richelmi - RC Motorsport – 6"594
- 5 - Riccardo Cinti - Corbetta – 9"848
- 6 - Marco Zipoli - BVM Target – 10"715
- 7 - Pablo Sanchez - Alan\* - 11"863
- 8 - Francesco Castellacci - Prema – 18"831
- 9 - Francesco Prandi - Lucidi – 23"161
- 10 - Alessandro Cicognani - Ghinzani – 24"783
- 11 - Angelo Fabrizio Comi - Alan\* - 25"096
- 12 - Kevin Ceccon - RP Motorsport – 1'03"464
- 13 - Edoardo Liberati - Lucidi – 25"885
- 14 - Giulio Glorioso - Gloria – 29"722

### Ritirati

- 0 giri - Sergio Campana
- 0 giri - Federico Glorioso
- 14° giro - Biagio Bulnes

**Giro più veloce:** Daniel Zampieri 1'03"618

\* Mygale-FPT

Tutti gli altri su Dallara F309-FPT



## MOMENTO CLOU

Alla prima curva del primo giro dopo la partenza Sergio Campana viene tamponato da Pablo Sanchez. Finito in testacoda il pilota del team Lucidi viene centrato anche dalla vettura di Federico Glorioso



# La prima di Zipoli

**Antonio Caruccio**

Prima bellissima vittoria di Marco Zipoli nel campionato Italiano Formula 3. Il pilota genovese è al secondo anno di militanza nella serie tricolore e ha ottenuto nella seconda manche di Varano de' Melegari la prima affermazione della sua carriera. Zipoli è reduce da una stagione travagliata, iniziata con l'abbandono della Formula 2 dove uno sponsor ha ritirato il proprio impegno impendendo a Marco di iniziare il campionato. Tornato in Formula 3 con il team Ghinzani, nella precedente gara di Misano aveva vestito i colori del Lucidi Motors per difendere la terza posizione in classifica. A Varano è arrivato l'accordo per passare sotto le insegne del team BVM Target con il successo che gli regala anche la seconda piazza con 99 punti, alle spalle di Daniel Zampieri (115) e sopravanzando Sergio Campana (94).

Questi ultimi in Val Ceno hanno trovato la propria Caporetto. Zampieri dopo la bella vittoria in gara 1 ha dovuto cedere all'irruenza che lo ha portato ad una battaglia serratissima nelle prime fasi di corsa, ritirandosi. Zero in classifica anche per Campana nella prima manche tamponato da Pablo Sanchez, che però nella seconda ha porta-

to a termine un vero e proprio capolavoro sotto la bandiera a scacchi.

Campana che partiva dall'ultima fila dello schieramento, alla prima tornata di gara occupava già la tredicesima posizione e una costante progressione nei due giri successivi l'ha portato a conquistare l'undicesima e decima piazza. Un contatto al quinto passaggio mette fuori gara Salvatore Ciatelli che si tocca con Francesco Prandi alla 1° Esse, mentre dopo poche curve è Zampieri ad abbandonare il gruppo. Il leader del campionato infatti dopo aver lottato con Sanchez sin dalla partenza trova lo spunto per infilare il messicano alla Nuova Variante, ma alla Parabolica sia Alessandro Cicognani che Sanchez riescono a conquistare una posizione a favore del romano di casa BVM Target. Per Zampieri in queste due curve c'è anche il danneggiamento di un pneumatico e dell'ala anteriore, e sarà costretto a subire l'arrembante recupero di Campana e Francesco Castellacci. La direzione gara manda in pista la vettura di sicurezza per recuperare la monoposto di Ghinzani e Zampieri ne approfitta per rientrare ai box effettuando la sostituzione del pneumatico posteriore sinistro e dell'ala anteriore. Daniel rientra in pista perdendo un giro ma dopo poco

abbandonerà la sua monoposto nella via di fuga.

Al via della corsa Zipoli mantiene la prima posizione mentre Riccardo Cinti e Stephane Richelmi ingaggiano un duello nelle prime battute di gara che porterà il pilota monegasco a conquistare la piazza d'onore ai danni del romano di casa Corbetta. Con l'ingresso della peace car si riavvicina al terzetto in vetta anche Daniel Campos, che al restart dell'ottavo giro cercherà di insidiare Cinti, ma il romano chiuderà la traiettoria regalando così al team di Angelo Corbetta e Carmen Arena il primo podio della stagione 2009. Alle loro spalle Sanchez in quinta posizione amministra Cicognani alle sue spalle e Francesco Castellacci. Il pilota Prema è abile nel contenere gli attacchi di Campana fino al diciottesimo giro quando la monoposto del team Lucidi supera la Prema, ma entrambi verranno infilati da Edoardo Liberati, che conquista due posizioni.

Zipoli domina così la sua prima gara in Formula 3 vincendo davanti alla RC Motorsport di Richelmi e Cinti, che ripaga sé stesso e tutto il team Corbetta del lavoro di sviluppo fatto da inizio stagione. Prossimo appuntamento per il campionato italiano Formula 3 il 6 settembre sulla pista di Imola.

## MOMENTO CLOU

**Al sesto giro Daniel Zampieri sfilava Sanchez ma dopo pochi metri viene risuperato sia dal messicano che da Cicognani. In questa fase il leader di campionato rovina l'ala anteriore e il pneumatico posteriore sinistro, dovendosi ritirare**



PARMA

sara 

AUTOMOBILE CLUB PARMA

Sa



  
AUTOMOBILE CLUB PARMA

FPT  
RAIN TECHNOLOGIES  
RACING

AUTO

**Marco Zipoli  
festeggia il primo successo  
in Formula 3**



**L'ordine di arrivo di gara 2,  
domenica 2 agosto 2009**

- 1 - Marco Zipoli - BVM Target - 20 giri 24'37"607
- 2 - Stéphane Richelmi - RC Motorsport - 0"451
- 3 - Riccardo Cinti - Corbetta - 1"370
- 4 - Daniel Campos - Prema - 1"822
- 5 - Pablo Sanchez - Alan\* - 9"115
- 6 - Alessandro Cicognani - Ghinzani - 10"196
- 7 - Edoardo Liberati - Lucidi - 13"480
- 8 - Sergio Campana - Lucidi - 13"956
- 9 - Kevin Ceccon - RP Motorsport - 14"866
- 10 - Francesco Castellacci - Prema - 16"347
- 11 - Giulio Glorioso - Gloria - 17"115
- 12 - Federico Glorioso - Gloria - 17"430
- 13 - Biagio Bulnes - RP Motorsport (Dallara 305) - 17"567
- 14 - Angelo Fabrizio Comi - Alan\* - 25"096

**Ritirati**

- 9° giro - Daniel Zampieri
- 4° giro - Francesco Prandi
- 4° giro - Salvatore Cicatelli

**Giro più veloce:** Daniel Campos 1'04"344

\* Mygale-FPT

Tutti gli altri su Dallara F309-FPT

**Il campionato**

1. Zampieri 115; 2. Zipoli 99; 3. Campana 94; 4. Campos 93;
5. Sanchez 82; 6. Castellacci 60; 7. Richelmi 41; 8. Cicatelli 33;
9. Cinti 29; 10. Kamitsakis 23

# Un... toscano in Giappone

## Antonio Caruccio

Kei Francesco Cozzolino nasce a Ichigaya il 9 novembre 1987 da papà italiano e mamma giapponese. Cresciuto in Giappone fino alle scuole medie, già ad otto anni ha preso il primo contatto con i kart grazie al padre che da sempre è stato un appassionato di motori. A quattordici anni si trasferisce in Italia dove a Firenze studia in una scuola internazionale. Kei ora corre nel Formula 3 giapponese con nazionalità italiana e ha conquistato una pole position ed il podio nella scorsa gara di Suzuka.

## Com'è stato il tuo approccio con l'Italia?

“Mi sono trovato subito abbastanza bene. Il motivo per cui sono tornato è stato riscoprire le mie origini italiane, e imparare la lingua. Frequentando una scuola internazionale parlavo inglese e interagivo con tutti, iniziando anche ad apprendere l'italiano che mi piace molto. Poi, con mio papà abbiamo deciso di correre in kart quasi per divertimento, ma ho ottenuto buoni risultati gareggiando con piloti di grande livello internazionale come Jules Bianchi che ora corre in F3 Euroseries o Carlo Van Dam che ho poi incontrato nel F.3 giapponese l'anno scorso. E quindi ho proseguito”.

## Come hai iniziato a correre in monoposto?

“È stato merito di mio padre; lui lavora come cuoco e nel 1994 si è trovato a Le Mans per gestire il catering alla 24 ore per la

Toyota, il cui pilota ora è divenuto direttore del team Tom's. Nel 2006, dall'Italia sono tornato in Giappone entrando entrato a far parte, grazie ai contatti con Toyota, del Driver Program. Ho quindi corso e vinto il monomarca della casa nipponica nel 2007. Con me ha gareggiato in Formula Toyota, che è una categoria propedeutica giapponese, anche Keisuke Kunimoto (che ha vinto a Macao F.3 lo scorso anno, ndr) che è arrivato secondo in campionato alle mie spalle. In base agli accordi, nel 2008 avrei dovuto correre con Tom's in F.3, ma sono stato scartato a favore di Kunimoto e Takuto Iguchi. Mi hanno quindi girato al team Now Motorsport dove nel 2008 il mio miglior risultato-

## Come si è evoluta allora la tua carriera?

“Sono stato scaricato da Toyota e mi sono legato al team Toda, che non è però ufficiale. Stiamo combattendo contro le tre Tom's che sono veramente su un altro pianeta. A Suzuka, nella scorsa gara, ho registrato la pole position, e spero che questo mi abbia messo in buona luce nei confronti di Honda. Sono fiducioso infatti di poter entrare a far parte del loro programma ufficiale e di tornare a correre a Macao”.

## Cosa fai nella tua vita oltre correre?

“Oltre a gareggiare mi alleno tantissimo. Mi sono anche trasferito vicino al mio team per aumentare la conoscenza

## Parlaci della tua esperienza in Formula 3

“È stato un campionato molto difficile quello del 2008. Ero molto vicino ai Tom's e potevo guardare i dati della loro telemetria e questo mi ha aiutato a trovare buona confidenza con la macchina, ma dovevo percorrere tanti chilometri per conoscere meglio i tracciati e la monoposto. Quest'anno sono l'unico pilota a montare un propulsore Honda e in forma non ufficiale per giunta; Toyota ha creato un motore molto veloce e leggero, mentre il nostro Honda è decisamente più pesante. Nella fabbrica del team Toda, che è anche un preparatore di motori e un'azienda che produce ammortizzatori con una sede in America, lavoriamo sul motore per cercare di limare ogni elemento al massimo riducendone la pesantezza, oltre al lavoro di messa a punto che facciamo in pista. Come potenza però, siamo molto vicini, ma possiamo contare solo sulle nostre forze e non su altri team che ci aiutino nello sviluppo. Per questo i nostri risultati acquistano un valore maggiore”.

## Come giudichi i tuoi rivali?

“È un ambiente piccolo e ci troviamo molto bene tra di noi. Quest'anno la crisi economica si è fatta sentire, ma credo che in Giappone l'ambiente sia interessante. Purtroppo mancano un po' gli spettatori in pista per le formule, presenti in gran numero per le gare del Gran Turismo. Personalmente ritengo che le monoposto non siano molto belle per il pubbli-



to è stato un secondo posto, concludendo la stagione in sesta posizione. Ho disputato anche la gara di Macao a fine stagione dove sono arrivato solo quindicesimo a causa di un incidente, prima del quale occupavo stabilmente la quarta piazza”.

za reciproca e lavorare meglio accanto alla macchina. Prima di tanto in tanto aiutavo mio padre, che ha due ristoranti di cucina italiana a Tokyo. Adesso però, ho deciso di concentrarmi al 100% sulla mia carriera e spero si evolva al meglio”.



co perché non riesce a coglierne appieno lo splendore che invece affascina noi piloti”.

#### **Come sono le piste in Giappone?**

“Tra i tracciati europei e quelli giapponesi non c'è grande differenza come invece si può riscontrare negli autodromi americani. Gli standard di sicurezza da noi sono molto alti, anche se tutti i piloti che arrivano dall'Europa come Van Dam o Ericsson dicono ci sia tanto grip. Come layout ci sono poi dei tracciati strepitosi, ad esempio Suzuka che è appena stato riasfaltato e dove ho ottenuto la pole position. Addirittura con la nuova riasfaltatura per il ritorno della Formula 1 non hanno terminato il terzo settore. Con le gomme da bagnato ho riscontrato un sottosterzo pauroso, con gli

pneumatici che una volta rientrati ai box erano praticamente consumati in pochi giri. C'è un'altra pista che a me piace molto e si tratta di Autopolis. È un impianto nuovo situato a 1000 metri d'altitudine che presenta dei saliscendi paragonabili ai più bei tracciati inglesi.

#### **Il motorsport giapponese è lontano come mentalità e concezione da quello europeo?**

“In questi ultimi anni ci si sta uniformando al format europeo per quanto riguarda il motorsport. I piloti giapponesi fanno una carriera da dipendenti, sono pagati, vengono tenuti sotto contratto e devono mantenere un alto livello, altrimenti vengono allontanati. In quest'anno corro senza spendere un soldo, ma sono comun-

que un professionista. Purtroppo in alcuni casi vediamo che arrivano piloti con del budget e portano via il posto a quelli meritevoli senza sponsor, come avviene da decenni in Europa e come ha iniziato ad accadere negli ultimi anni anche in America”.

#### **Verrai a correre in Europa?**

“Vorrei fare ancora un anno di Formula 3 o Formula Nippon, e sto cercando di organizzarmi per tentare di trovare il budget necessario. Il problema però è che se vai via dal Giappone e magari non ottieni buoni risultati in Europa, tornare a correre nel mio Paese sarebbe molto difficile. Non mi dispiacerebbe poter fare una carriera come quella di Ronnie Quintarelli che in Giappone è veramente molto famoso”.

Il fine settimana sul circuito parmense Riccardo Paletti è di quelli decisivi, ad aprire la seconda fase della stagione. A Varano de Melegari, infatti, le giovani leve dell'automobilismo tricolore si sono apertamente sfidate nelle due gare che segnano il giro di boa del Campionato Italiano Formula Azzurra. Due round accesi, affrontati sui duemila e trecento metri del tracciato dove l'agonismo ha trovato il contesto più adatto ad esaltarsi e esaltare i piloti che non hanno lesinato a confrontarsi. Al termine delle due gare, round nove e dieci del calendario, Alberto Cerqui è sempre leader ma cambiano le posizioni alle sue spalle con Eugenio Palmeri secondo e terzo Alex Fontana.

#### Gara 1

Lo schieramento della prima gara vede piazzati in prima fila due piloti della MG Motorsport: il leader di campionato, Alberto Cerqui, affiancato da Alex Fontana, seguiti in seconda dalla rivelazione della gara di Misano Luca Defendi (Team Fog Competition) e da Alessandro Silvestri (MG Motorsport). La bagarre dello start non coinvolge il poleman Cerqui che non sbaglia lo scatto e si prende il primato, l'errore lo commette invece Fontana che si fa sorprendere da Luca Defendi che lo affianca all'esterno della prima curva e lo passa all'interno della seconda della Nuova Variante. Si riprende lo svizzero che alla lckx attacca il bergamasco e lo supera. Il primo giro si chiude con Cerqui e Fontana al primo e secondo posto ed un secondo a separarli, defendi è terzo ma ha il baffo anteriore sinistro piegato che gli fa perdere terreno. Dietro si lotta ancora con Silvestri che perde due posizioni a favore di Palmeri quarto e la quinta quinto. Il riminese Silvestri ha la vettura a posto e non si fa sfuggire l'occasione di inserirsi in mezzo alla coppia Line Race, superando un la quinta in difficoltà dal motore non performante per problemi elettrici. Non offre molti spunti di cronaca la competizione, Ronnie Valori duella e supera alla parabolica nel cor-



# CERQUI vittoria

so del quarto giro Marco Moscato, che lamenta problemi di cambio, contemporaneamente Lorenzo Marino è lungo ed esce alla Nuova Variante, mentre si mette in luce Mirko Torsellini che si migliora di due posizioni ed è ottavo alle spalle di Valori. Defendi perde preziosi decimi ogni giro e viene avvicinato da Palmeri, ma il lombardo della Fog Competition riesce a tenere la posizione, cosa che non fa Silvestri che all'at-

tacco del siciliano sbaglia la staccata alla Nuova Variante, non svolta lasciando la quinta piazza ad un tenace la quinta. Moscato si ferma definitivamente al terzultimo giro per una rottura, Cerqui taglia per primo il traguardo con buon margine su Fontana e su Defendi.

#### Gara2

Come nella gara precedente, Cerqui si porta al comando partendo dalla prima posizione del-

lo schieramento. Defendi duella con Fontana e, incrociando diverse volte le traiettorie Defendi supera lo svizzero nei primi giri. Dopo tre giri Cerqui conduce su un aggressivo Defendi, staccato di poco ma deve guardarsi da Fontana e Palmeri che formano con il bresciano leader il poker di piloti in lotta tra loro. Il quarto giro vede Silvestri intraversarsi alla Parabolica e toccarsi con Moscato. In questo modo Tor-



**Alberto Cerqui vincitore  
di gara 1 a Varano**

# da leader

sellini è quinto, seguito da un Taloni molto veloce e in piena rimonta. Iaquinta, con ancora problemi elettrici è in lotta con Valori per la settima e ottava piazza. Proseguono i tentativi d'attacco di Defendi che si trova ad esser sensibilmente più veloce con le gomme più fresche di Cerqui. Prova sull'erba all'esterno della parabolica, e riprova con più decisione alla staccata della lckx. La manovra non gli riesce al punto che toc-

ca con la ruota anteriore destra la posteriore di Cerqui, nella carambola il bresciano finisce subito nell'erba riuscendo a riprendere poi sesto, mentre il quindicenne bergamasco si ritira poco più avanti. La gara vive ancora alcuni spettacolari momenti con la rimonta ed i sorpassi di Taloni, che riesce a riportarsi sul terzo gradino del podio, dietro a Torsellini secondo ed al vincitore Fontana.

## L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 2 agosto 2009

1. Cerqui (Mg Motorsport) 21 giri in 24'23"869 alla media di 122,654 Km/h; 2. Fontana (MG Motorsport) a 0"8; 3. Defendi (Team Fog Competition) a 8"124; 4. Palmeri (Line Race) a 9"6; 5. Iaquinta (Line Race) a 13"286; 6. Valori (BVE Racing T) a 14"030; 7. Silvestri (MG Motorsport) a 14"913; 8. Torsellini (Minardi - Corbetta) a 22"395; 9. Taloni (Winner Motorsport) a 29"832; 10. Falci (Nannini Racing) a 32"422; 11. Torta (ARM Competition) a 46"855; 12. Basso (Line Race) a 1 giro; 13. Moscato (Mac Competition) a 5 giri; 14. Pellitteri (Nannini Racing) a 5 giri.

**Giro più veloce:** (9°) Cerqui in 1'09"292 alla media di 123.408 km/h.

## L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 2 agosto 2009

1. Fontana (MG Motorsport) 21 giri in 24'51"026 alla media di 120.420 Km/h; 2. Torsellini (Minardi - Corbetta) a 3"541; 3. Taloni (Winner Motorsport) a 5"138; 4. Palmeri (Line Race) a 5"661; 5. Falci (Nannini Racing) a 7"346; 6. Cerqui (Mg Motorsport) a 8"633; 7. Valori (BVE Racing) a 14"295; 8. Pellitteri (Nannini Racing) a 32"712; 9. Torta (ARM Competition) a 37"137.

**Giro più veloce:** (14°) Cerqui in 1'10"111 alla media di 121.949 Km/h.

**Campionato Italiano Trofeo Michele Alboreto.** 1. Cerqui punti53; 2. Palmeri 38; 3. Fontana 35; 4. Defendi, Moscato e Silvestri 34; 7. Falci 31; 8. Iaquinta 28; 9. Taloni 26; 10. Torsellini 23.

# La notte d'Algarve



# premia la Pescarolo

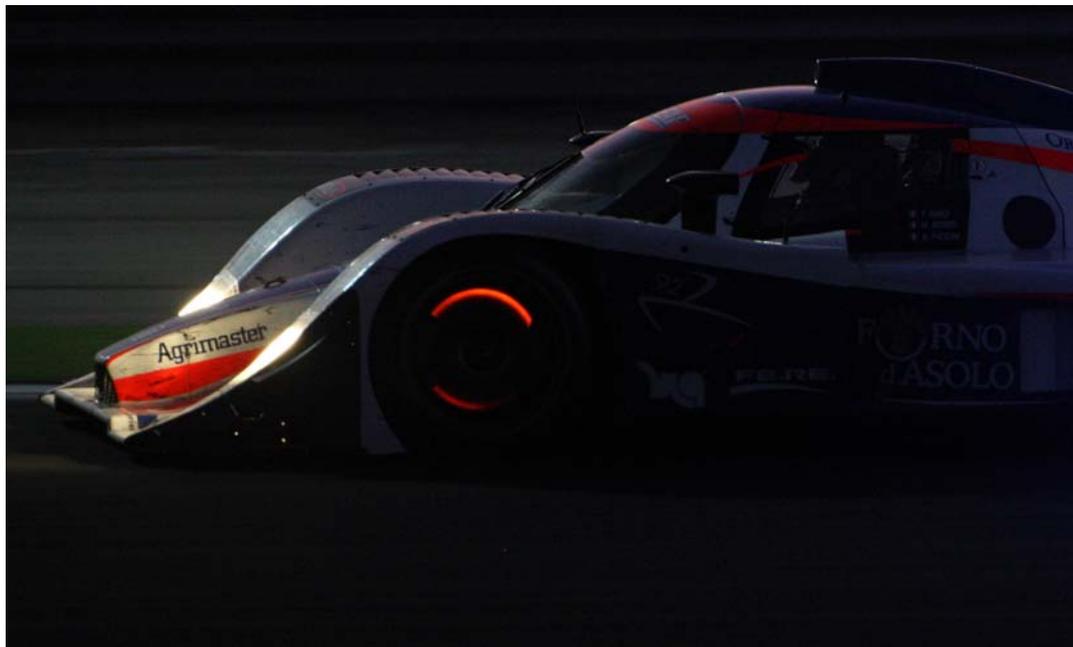
Marco Cortesi

Torna alla vittoria dopo un digiuno iniziato nel 2006 il team Pescarolo, che con Jean Christophe Boullion e Christophe Tinseau ha conquistato una netta affermazione nella 1000 chilometri dell'Algarve. Con il limite chilometrico arrivato prima dello scadere delle 6 ore, la squadra del sette volte campione di Le Mans ha adottato una strategia orientata al finale, riducendo lo stint dello svizzero per affidare al francese le ultime fasi affrontate con grande aggressività contando su un veloce splash finale. A propiziare il ritorno al top della vettura francese sono state la perdita di carburante occorsa alla Oreca di Panis e Lapierre, leader delle prime fasi, e un'uscita in via di fuga di Stefan Mucke, che con l'Aston Martin 007 era riuscito a portarsi davanti a tutti.

segue a pag 56



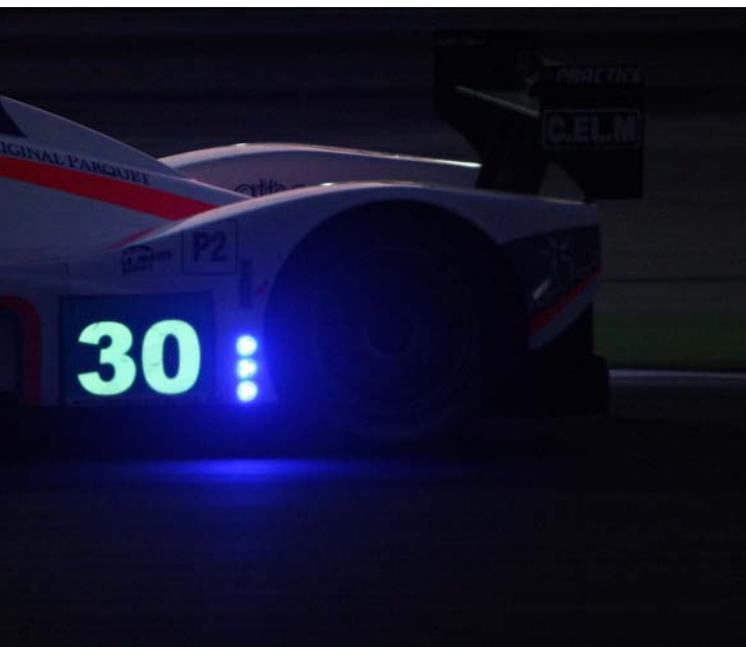
Il trio Prodrive, con Charouz ed Enge andati ad alternarsi al volante dell'esemplare numero 007, ha pagato un passo inferiore in particolare nel secondo e terzo stint, restando stroncato dalla buona prova di squadra di Boullion e soprattutto di Tinseau, rivelazione nelle prime fasi di buio. Le due Oreca hanno chiuso rispettivamente al quarto e quinto posto, ancora lontane, con il progredire della gara, da una forma vincente. Da sottolineare, una bella prestazione di Bruno Senna, riportandosi in lotta per il podio dopo un errore che, nella prima ora, gli era costato diverse posizioni. Sfortunata e particolare la prova della Ginetta-Zytek di Watts e Leventis. In britannico, autore di un incredibile testacoda all'avvio del giro di lancio, si era mantenuto in lotta per un posto sul podio prima di essere fermato da noie elettriche. Tanta sfortuna anche per Andrea Belicchi, ritirato per un guaio alla frizione, e per il team Kolles: causa un problema con la seconda marcia in scalata, Andy Meyrick ha perso il posteriore dopo pochi giri, centrando la R10 gemella di Bakkerud che non è riuscita a completare il 70% dei giri. In LMP2, Oliver Pla e Miguel Amaral si sono divisi il comando per tutto il tempo, mostrando in casa una velocità inedita nelle prime prove 2009. In casa Racing Box, bella prova per Francioni, Ceccato e Giacomo Piccini, con quest'ultimo che ha recuperato nel finale il secondo posto ai danni del trio Ojeh-Gosselin-Peter. Staccato di 2 posizioni l'equipaggio composto da Andrea Piccini, Bobbi e Biagi, rallentato da noie all'idraulica del cambio, mentre è da segnalare, dopo diverse stagioni nei monomarca Radical, l'esordio di Francesco Sini sulla vettura ufficiale Bruichladdich in coppia con Pierre Bruneau ed il patron Tim Greaves. Con una GT1 rivelatasi, grazie ai problemi della Saleen Larbre, un monologo per la Corvette di Julien Jousse, Yann Clairay e Patrice Gueslard, la GT2 ha regalato spettacolo fin dall'inizio. Protagonisti in negativo i due equipaggi Felbermayr, entrati in contatto al pronti-via in una clamorosa doppia autoeliminazione. Recuperando un testacoda iniziale di Bell, Bruni ha poi regolato la Ferrari di Mansell, Melo e Garcia, e la 997 di Pilet e Narac, iniziali dominatori ma fermati da un dechappamento.



**Sopra, la Lola tutta italiana di Bobbi-Biagi-Piccini.**

**Sotto, la Oreca di Panis-Lapierre davanti alla Lola Aston Martin di Charouz-Enge-Mucke seconda al traguardo**





## L'ordine di arrivo, domenica 2 agosto 2009

- 1 - Bouillon-Tinseau (Pescarolo Judd) - Pescarolo - 215 giri
- 2 - Charouz-Enge-Mucke (Lola Aston Martin) - Aston Martin - 1:25.548
- 3 - Monteiro-Senna (Oreca AIM) - Oreca - 1 giro
- 4 - Panis-Lapierre (Oreca AIM) - Oreca - 3 giri
- 5 - Primat-Ramos-Turner (Lola Aston Martin) - Aston Martin - 4 giri
- 6 - Pla-Amaral (Ginetta Zytek) - ASM - 8 giri
- 7 - Ceccato-Francioni-Piccini G. (Lola Judd) - Racing Box - 10 giri
- 8 - Ojeh-Gosselin-Peter (Zytek) - GAC - 10 giri
- 9 - Biagi-Bobbi-Piccini A. (Lola Judd) - Racing Box - 12 giri
- 10 - Ragues-Mailleux (Oreca Judd) - Signature - 13 giri
- 11 - Kane-Leuenberger-Pompidou (Lola Judd) - Speedy - 17 giri
- 12 - Lahaye-Ajlani (Pescarolo Mazda) - Oak - 20 giri
- 13 - Erdos-Newton (Lola Mazda) - RML - 20 giri
- 14 - Clairay-Jousse-Goueslard (Corvette C6.R) - Alphand - 21 giri
- 15 - Bell-Bruni (Ferrari F430) - JMW - 25 giri
- 16 - Pilet-Narac (Porsche 997 ) - IMSA - 25 giri
- 17 - Garcia-Mansell-Melo (Ferrari F430) - Modena - 26 giri
- 18 - Ehret-Fanbacher-Beltoise (Ferrari F430) - Farnbacher - 27 giri
- 19 - Simonsen-Kaffer (Ferrari F430) - Farnbacher - 28 giri
- 20 - Campanico-Hartstorne-V.Thurnd Und Taxis (Ferrari F430) - JMB - 33 giri
- 21 - Albers-Bakkerud-Mondini (Audi R10 TDI) - Kolles - 35 giri
- 22 - Hein-Nicolet (Pescarolo Mazda) - Oak - 36 giri
- 23 - Tenchini-Basso-Plati (Ferrari F430) - EasyRace - 36 giri
- 24 - Berville-Dumez-Lemeret (Saleen S7R) - Larbre - 43 giri
- 25 - Salini-Salini-Jouanny (WR Zytek) - WR - 44 giri
- 26 - Bruneau-Greaves-Sini (Radical AER) - Radical - 50 giri



# Scheider torna numero 1

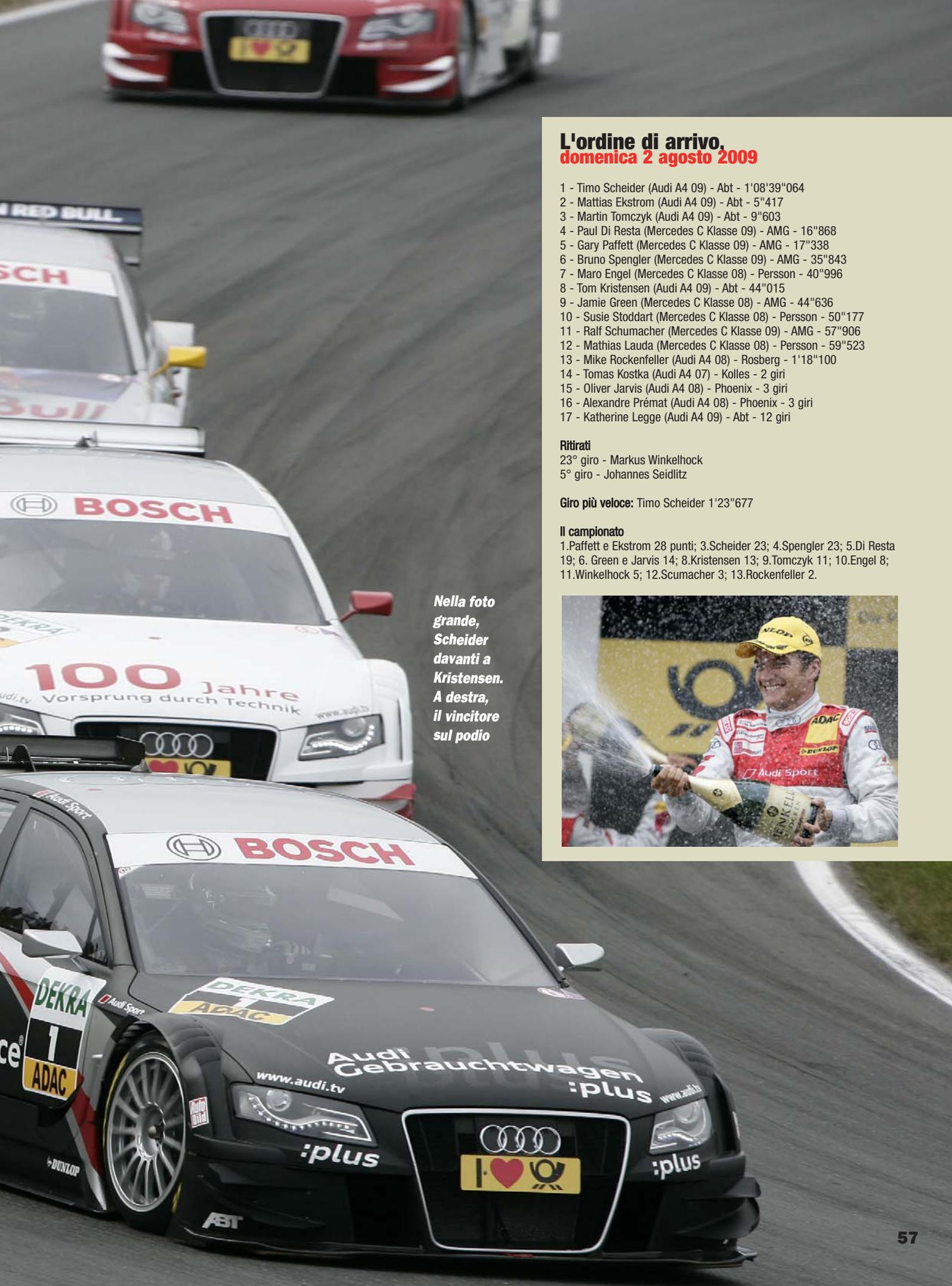
Claudio Pilia

"Corsi e ricorsi storici", filosofava Giambattista Vico, qualche secolo fa. Timo Scheider, questo weekend, ci si è ritrovato faccia a faccia con il passato. Sullo stesso circuito di Oschersleben in cui lo scorso anno conquistò la prima vittoria in carriera nel DTM, che poi lo lanciò verso il titolo, il tedesco del team Abt ha ottenuto la sua prima vittoria stagionale, dettando il passo fin dallo spegnimento dei semafori. Ha voluto mettere subito le cose in chiaro, già al pronti-via, portandosi in vetta alla prima secca curva a sinistra e mettendo la sua Audi A4 versione 2009 davanti a quella del compagno Tom Kristensen. A differenza del compagno vincitore, per lui rimane ben poca trippa: si fa infilare alla prima curva e viene penalizzato con un passaggio in corsia box per essersi piazzato male in griglia. Taglia il traguardo rimediando un ottavo posto, al centro di un sandwich di Mercedes, che in parte recuperano la disastrosa prova di ieri in qualifica. A fare compagnia a Scheider, quindi, sul podio ci sono saliti Mattias Ekstrom e Martin Tomczyk, autori di una gara costante e senza particolari errori. Poco più indietro, come detto, le Mercedes hanno provato a mettere una pezza a un fine settimana che, man mano, diventava tanto nero quanto la china. Paul Di Resta, scattato dalla griglia di partenza al nono posto, riesce a risa-

lire fino ai margini del podio, al quarto posto. Medaglia di legno, davanti ai compagni Gary Paffett - anch'esso autore di un buon recupero dalla 12esima piazzola iniziale - e Bruno Spengler, più arretrato rispetto ai due britannici. Sfortunato Oliver Jarvis, vittima a due giri dal traguardo di una foratura, dalla quale trae vantaggio Maro Engel, mentre poche curve più tardi Mike Rockenfeller è kamikaze contro il compagno di marca Alexandre Premat. I due vanno entrambi in testacoda all'ultima curva che immette nel rettilineo box, regalando a Jamie Green un facile ottavo posto.

Che dura poco, visto che all'ultimo giro Kristensen conquista l'ultimo posto della zona punti. Discorso a parte - e lavata di capo - merita Ralf Schumacher, che proprio ai danni di Green è protagonista, in negativo, di una scorrettezza gratuita ad essere gentili. Il fratello del rientrante pilota Ferrari in F.1 si fa sorprendere dal vincitore al Norisring. Sino al rettilineo successivo i due restano appaiati, con Schumacher che alla staccata allarga la curva e costringe l'avversario a mettere le ruote fuori pista, perdendo del tempo, ma non abbastanza da farsi soffiare la posizione da Kristensen. L'altro "Schummy", poco dopo essere stato messo sotto inchiesta dai commissari, si vede esporre la bandiera bianco/nera. Ammonito, ça va sans dire, ma un drive-through sarebbe stato più consono...





*Nella foto grande, Scheider davanti a Kristensen. A destra, il vincitore sul podio*

## L'ordine di arrivo, domenica 2 agosto 2009

- 1 - Timo Scheider (Audi A4 09) - Abt - 1'08"39"064
- 2 - Mattias Ekstrom (Audi A4 09) - Abt - 5"417
- 3 - Martin Tomczyk (Audi A4 09) - Abt - 9"603
- 4 - Paul Di Resta (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 16"868
- 5 - Gary Paffett (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 17"338
- 6 - Bruno Spengler (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 35"843
- 7 - Maro Engel (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 40"996
- 8 - Tom Kristensen (Audi A4 09) - Abt - 44"015
- 9 - Jamie Green (Mercedes C Klasse 08) - AMG - 44"636
- 10 - Susie Stoddart (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 50"177
- 11 - Ralf Schumacher (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 57"906
- 12 - Mathias Lauda (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 59"523
- 13 - Mike Rockenfeller (Audi A4 08) - Rosberg - 1'18"100
- 14 - Tomas Kostka (Audi A4 07) - Kolles - 2 giri
- 15 - Oliver Jarvis (Audi A4 08) - Phoenix - 3 giri
- 16 - Alexandre Prémat (Audi A4 08) - Phoenix - 3 giri
- 17 - Katherine Legge (Audi A4 09) - Abt - 12 giri

### Ritirati

- 23° giro - Markus Winkelhock
- 5° giro - Johannes Seidlitz

**Giro più veloce:** Timo Scheider 1'23"677

### Il campionato

- 1. Paffett e Ekstrom 28 punti; 3. Scheider 23; 4. Spengler 23; 5. Di Resta 19; 6. Green e Jarvis 14; 8. Kristensen 13; 9. Tomczyk 11; 10. Engel 8; 11. Winkelhock 5; 12. Schumacher 3; 13. Rockenfeller 2.



# L'Italia s'è desta

Marco Marelli

Nei due numeri iniziali ricorda la cilindrata del motore: 4,5 litri, contro i 4,3 del V8 della 430; nel nome, "Italia", spiega il presidente della Ferrari Luca di Montezemolo "Rappresenta un tributo all'Italia e alle sue caratteristiche uniche che rendono il lavoro, i pro-

dotti e l'intero Paese sinonimo di eccellenza, creatività e qualità nel mondo".

Sempre il Presidente: "Abbiamo voluto dedicare all'Italia una vettura bella, dalle prestazioni straordinarie. Con un livello di innovazione mai raggiunto da nessuna Ferrari prima d'ora" ▶

segue a pag 62



# Ferrari 458 Italia



**570 CV**

**325 km/h di velocità massima  
accelerazione da 0 a 100 in 3"4**





## Rivoluzionaria

**Prima Ferrari della storia ad avere tre scarichi centrali,  
prima Ferrari della storia a due posti ad avere un cambio a doppia frizione,  
prima con motore posteriore ad avere l'iniezione diretta**

L'erede della F430 è una sport car spinta, sempre firmata Pininfarina, che segna il ritorno sul frontale di immense prese d'aria quasi a ricordare la 360 ma propone elementi ultramoderni, come i fari anteriori a led a forma di scimitarra, la calandra divisa a metà da due grandi prese d'aria, la linea del tetto arcuata e molto schiacciata nella parte posteriore riprendendo concetti espressi nella massima formula. Al di là dello stile e dei fari a Led colpisce molto la forma aerodinamica che ricorda pure non poco

il super progetto 1000 chili. E a proposito di peso, l'Italia, non la ex villa di Umberto a Cascais, pesa 1380kg.

Rispetto alla F430 la meccanica è stata radicalmente modificata: il V8 è a iniezione diretta, la potenza è di 570 CV, 80 in più del precedente modello, con una coppia massima di 540 Nm a 6.000 giri al minuto; il cambio è un doppia frizione a sette marce. Sì, avete letto bene: un piccolo tributo all'industria tedesca che per prima ha recentemente introdotto questa innovazio-

ne però già nota dagli anni settanta nelle competizioni. Il cambio robotizzato, fino ad oggi un vanto della Ferrari, sembra essere andato in pensione sulla 458 Italia!

325 km/h di velocità massima, accelerazione da 0 a 100 in 3,4 secondi, le prestazioni non le mancano.

Lo schema delle sospensioni sia quelle anteriori a triangoli sovrapposti sia quelle posteriori multilink sono state ridisegnate per rispondere alle più elevate prestazioni e altri interventi si sono concentrati sullo



sterzo per renderlo più rapido e diretto, sul controllo della trazione F1-Trac e sul differenziale elettronico E-Diff. Prima Ferrari della storia ad avere tre scarichi centrali, prima Ferrari della storia a due posti ad avere un cambio a doppia frizione, prima con motore posteriore ad avere l'iniezione diretta, in attesa del debutto ufficiale al Salone di Francoforte, il prossimo settembre, la sua presentazione fotografica ha creato anche un piccolo giallo com-

plice l'ufficio stampa di Maranello. Dalla comunicazione della Ferrari è infatti uscita un'indiscrezione su un nuovo modello denominato 600 GTB. Da qui è partita in tutto il mondo, la caccia all'erede della 599 che ricordiamo essere un modello ancora "fresco". Tanti sostengono che arriverà presto questa 600 GTB, altrettanti affermano che se di errore si è trattato qualcuno dovrà rispondere. Non pochi, e soprattutto alcuni addetti ai lavori del mondo

automotive internazionale, riflettono sul fatto che mai era capitato in una Casa così piccola una svista così grave. Azzardano nell'affermare che Ferrari soffre le rivali che prima non c'erano, la crisi del mercato... Tante cattive voci che era meglio evitare perché a creare i miti ci vogliono decenni a rovinarli bastano pochi lustri. Aggressiva, innovativa, rivoluzionaria la Ferrari Italia dovrebbe venire consegnata ai primi clienti entro Natale.

# Quattro, la leggenda dei rally

Michèle Mouton  
al RAC Rally del 1983



## di Riccardo Poli

Nell'olimpo delle auto che hanno fatto la storia del rally sicuramente un posto va riservato all'Audi Quattro.

La presentazione ufficiale al pubblico avvenne al salone di Ginevra del 1980, fin da subito venne accolta con grande interesse, poiché rappresentava la prima vettura europea, prodotta in serie, a trazione integrale.

Per lo sviluppo del nuovo modello si scelse di sfruttare la base dell'Audi 80 coupé, su cui venne montato il motore dell'Audi 200, mentre per il sistema di trazione integrale i tecnici decisero di sfruttare la meccanica della Volkswagen Itis. Fin dai primi test l'auto si comportò molto bene sui fondi a bassa aderenza. Ma sull'asfalto la vettura era pressoché inguidabile, a causa della mancanza del differenziale centrale.

La trasmissione della Itis prevedeva, infatti, un collegamento diretto tra l'asse

anteriore e quello posteriore, problema che venne risolto brillantemente mediante l'adozione del differenziale "mancante".

La presentazione ufficiale della vettura avvenne al salone di Ginevra del 1980; la linea aggressiva, le prestazioni esaltanti garantite dal 2100 cm3 e l'innovativo sistema di trasmissione Quattro, ne fecero fin da subito un successo di pubblico e di critica.

La nuova sportiva era dotata di elevate potenzialità, e proprio per questo l'Audi decise di partecipare al campionato mondiale rally del 1981, con una vettura derivata dalla Quattro di serie.

L'esordio avvenne al Rally di Montecarlo del 1981, dove, pilotata da Hannu Mikkola, dopo una gara in testa, la vittoria sfuggì all'Audi a causa di una rottura meccanica.

Il successo arrivò in Svezia, e poi e al RAC. Nonostante alcuni problemi di affidabilità la vettura permise al pilota finlandese

di concludere il campionato con un terzo posto nella classifica piloti. La Quattro era destinata a passare alla storia anche per motivi di...pari opportunità. Infatti, oltre alle gare vinte da Mikkola, Michèle Mouton vinse il Rallye di San Remo, diventando la prima donna a vincere una gara del campionato mondiale della specialità.

Per i campionati successivi Audi introdusse, al fine di uniformarsi alle specifiche del gruppo B, la Quattro A1 e, una successiva evoluzione, chiamata Quattro A2. La vettura, nelle sue successive evoluzioni, divenne estremamente competitiva e i risultati non tardarono ad arrivare; già nel campionato 1982 il team di Ingolstadt si aggiudicò il campionato costruttori, mentre, Michèle Mouton si posizionò nella classifica piloti al secondo posto.

L'anno successivo, con l'esordio ufficiale della nuova Lancia 037, la battaglia tra il team italiano e quello tedesco fu estre-

# che fece felici anche le donne



## Pikes peak la corsa verso le nuvole

Fra le corse più famose, che si disputano negli Stati Uniti, un posto importante viene occupato sicuramente dalla cronoscalata di Pikes Peak, gara a cui partecipò, l'Audi Quattro, nel 1985 e 1987.

L'inizio ufficiale della competizione avvenne nel 1916, e prosegue ancora oggi, sempre sullo stesso tracciato formato da 156 curve, su circa 19 km, che si svolgono con una pendenza del 7% e circa 1440 m di dislivello, concludendosi a circa 4300 m di altitudine.

A rendere ancora di più entusiasmante la gara ci pensano la mancanza totale di guard rail e protezioni nei

confronti dei precipizi presenti lungo il tracciato; a questo bisogna aggiungere un fondo della pista che passa velocemente dall'asfalto al selciato, mettendo a dura prova

le abilità di guida dei piloti. Il luogo dove si corre, le montagne del Colorado, la durezza della pista, hanno affibbiato alla gara, il soprannome di corsa verso le nuvole.



mamente aspra. Dalla squadra tedesca il titolo costruttori passò agli italiani della Lancia, ma Mikkola riuscì, a bordo della Quattro A1, a conquistare il titolo piloti.

Al campionato 1984 Audi si presentò con la Quattro A2, pilotata da Mikkola, dalla stella emergente Blomqvist, e da Walter Rorhrl, strappato alla scuderia Martini Racing.

La nuova stagione coincise con la tanto agognata doppietta, infatti il team tedesco, per la prima volta, raggiunse il titolo iridato costruttori e quello piloti grazie alle performance di Mikkola. Nel finale di stagione la Quattro A2 venne sostituita dalla nuova sport Quattro S1: la nuova vettura si differenziava rispetto alla precedente per il passo accorciato, per l'incremento di potenza, che permetteva di

passare dai 331 a 350 kw, e per i miglioramenti nella trasmissione.

Pur essendo sempre più performante, la nuova Audi però nella stagione 1985 si trovò in difficoltà

nel fronteggiare la esordiente Peugeot 205 T16, che, con il pilota Timo Salonen, si aggiudicò campionato costruttori e piloti.

L'incidente mortale di Attilio Bettega, gli spettatori morti al rally del Portogallo, la scomparsa di Toivonen e Cresto al Tour de Corse del 1986, fecero calare il sipario sulle vetture di gruppo B.

Audi, dopo una stagione non esaltante, in cui stette ai margini della battaglia Peugeot-Lancia, decise di non investire più sul rally, e sebbene la Sport Quattro S1 avesse tutte le carte in regola i risultati sportivi non furono altrettanto degni. Ma la carriera sportiva della Quattro non terminò con i rally, infatti nel 1985 e 1987, pilotata rispettivamente da Michèle Mouton e Walter Rorhrl, vinse la cronoscalata di Pikes Peak in Colorado.

### L'AUDI QUATTRO IN NUMERI

Esemplari costruiti dal 1981 al 1991 = 11452

Potenza massima raggiunta dalla Quattro "stradale" = 225 kw

Prezzo di vendita = 49900 marchi (1981)

### 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  
 F.3 Euro Series a Oschersleben  
 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  
 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  
 Euroseries 3000 a Zolder  
 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  
 Euroseries 3000 a Valencia  
 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 Vallelunga  
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 Vallelunga  
F.Azzurra a Vallelunga  
Superstars a Vallelunga  
CITE a Vallelunga  
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 Vallelunga  
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 Vallelunga

## 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 Vallelunga  
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

**“Se dovessi morire in pista, non direi di no. Non ho paura, tutti noi piloti corriamo dei rischi, chi non li accetta non è un pilota”**

Jaime Alguersari

**“Schumi è un grande campione, sa guidare, sa vincere. Non ha bisogno dei consigli di nessuno”**

Felipe Massa

**“Sono vivo per miracolo, ma tornerò a correre in F.1”**

Felipe Massa

**“Dipendesse da me, Schumacher potrebbe provare due settimane**

**e mezzo, non solo un giorno”**

Norberg Haug

**“Michael è forte e vincerà”**

Titolo del Bild am Sonntag

**“Sarebbe ingiusto nei confronti di Schumi chiedergli di vincere, perché la Ferrari al momento non è nelle condizioni farlo”**

Bernie Ecclestone

**“Provando in pista ho risentito dolore a dei muscoli che non mi ricordavo più di avere”**

Michael Schumacher



**“Fra Raikkonen e Valentino Rossi, come rallista, scelgo Kimi, anche se Valentino è forte”**  
Sebastien Loeb



Jaime Alguersuari

# 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>

