

MAGAZINE

n. 51 - 31 agosto 2009

Italiaracing
.net



GLI INCREDIBILI

GP Belgio

**Raikkonen e Fisichella regalano
all'Italia da corsa
emozioni da tempo sconosciute.
Ora a Monza tutto può succedere...**

NG

La foto della settimana

Di Grassi chiede Spa...zio

La chicane di Spa è spesso teatro di sorpassi, manovre al limite, incidenti. Nei primi giri della seconda gara GP2, Di Grassi ha tentato di scavalcare in qualche maniera Mortara, ma è stato un po' troppo ottimista... e l'esito è quello che vedete nella sequenza fotografica di Pellegrini. Di Grassi è stato penalizzato e a Monza sconterà 10 posizioni sulla griglia di partenza di gara 1



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

Sicuri di non volerlo più?

Massimo Costa
foto Photo 4 e Mazzi

25 gare senza vittorie. Per un ex campione del mondo era quasi un record. Kimi Raikkonen in quel lungo lasso di tempo sul podio ci era salito di tanto in tanto quest'anno (Monte Carlo, Budapest e Valencia), ma l'ultimo gradino gli era stato sempre proibito. Non a Spa, però. Che è la sua pista, quella dove il suo talento innato respira l'aria dei boschi delle Ardenne e va a caccia. Sesto in qualifica, Raikkonen che di solito parla pochissimo ed è sempre

misurato, il sabato si era lasciato andare, dichiarando che aveva buone possibilità di vittoria. Benché la Ferrari F60 non sia più sottoposta a particolari sviluppi, come invece accaduto in casa McLaren con la MP4/24, Raikkonen ha fatto semplicemente due più due: a Spa sono il migliore deve avere pensato, e il Kers mi catapulterà davanti come un missile nel lunghissimo tratto che va dalla Source a Les Combes. Che poi in mezzo ci fosse la Eau Rouge da fare col cuore in gola era solo una formalità. ▶

segue a pag 6





La previsione di Raikkonen è stata perfettamente azzeccata, a dimostrazione che il finlandese raramente parla a vanvera. Da sesto che era, alla prima curva ha intelligentemente girato largo attraversando tutta la via di fuga della Source per prendere maggiore velocità in uscita. E come un assatanato si è buttato giù nella discesa che porta alla Eau Rouge premendo il bottone del Kers fino a Les Combes. Dove si è presentato secondo alle spalle di Gian-

carlo Fisichella. In quel tratto aveva “eliminato” le BMW di Nick Heidfeld e Robert Kubica oltre che la Toyota di Jarno Trulli. Riposatosi dietro la safety-car, Raikkonen ha poi compiuto la stessa manovra al 4° giro ai danni del romano della Force India. Quello che ha stupito però, è che la Ferrari non sia riuscita ad avvantaggiarsi ulteriormente su Fisichella, che è sempre rimasto ben vicino all’alettone del finlandese, mediamente tra i sette decimi e il

secondo. Raikkonen non si è sorpreso di questo, la F60 è quel che è, ma quando tutto funziona bene, dice lui, allora arrivano i risultati. Fondamentale il Kers, il tanto vituperato recupero di energia che l’ex iridato ha utilizzato in continuazione. Alla Ferrari va il merito di aver saputo interpretare al meglio il Kers, a differenza di quasi tutti i team del mondiale. Con questa vittoria, Raikkonen ha dimostrato una volta di più il suo valore, ma è innegabile che



**“La macchina non è veloce come vorremmo,
ma se puoi guidare come vuoi, tutto migliora”**

Kimi Raikkonen

Kimi in pillole

il rendimento offerto negli ultimi mesi è stato troppo altalenante. Si fa notare che da quando Felipe Massa è fuori dai giochi, quindi da Budapest, le sue prestazioni siano nettamente migliorate. Coincidenza senza dubbio curiosa, ma non va dimenticato che già a Monaco Raikkonen era stato più consistente di Massa, al Nurburgring si è ritirato quando spingeva forte, poi è iniziata la serie dei podi conclusi con la vittoria belga. Senza dubbio qualcosa è

comunque scattato nella testa di Raikkonen, e probabilmente sono più le voci di un suo allontanamento dal team per far posto a Fernando Alonso ad avergli fatto ritrovare il passo dei giorni migliori che non l'assenza di Massa e un presunto miglior trattamento tecnico. Cosa farà la Ferrari ora? Perseguirà la via dello spagnolo o bloccherà tutto per tenersi il lunatico finlandese fino alla scadenza del contratto, nel 2010?

25 gare senza vittorie

4 successi a Spa

Ultima vittoria Barcellona 2008

152 presenze in F.1

Totale vittorie 18

Totale pole 16



Ferrari, prendi Fisico!

Massimo Costa

Può la Ferrari presentarsi nella gara di casa a Monza, davanti al suo pubblico al quale, per inciso, poco interessa chi ci sia al volante ma vuole vedere solo le Rosse davanti a tutti, con una vettura potenzialmente schierata in ultima fila? Assolutamente no. Martedì 1 settembre, mentre questo numero del Magazine è già online, a Maranello si terrà una riunione per decidere se continuare a schierare il deludente Luca Badoer o portare sulla F60 Giancarlo Fisichella. Strappandolo amichevolmente alla Force India di Vijay Mallya. Sarebbe questa, una operazione di grande impatto mediatico, soprattutto alla luce del risultato del GP del Belgio. Fisichella è in questo particolare momento l'uomo giusto per affiancare Kimi Raikkonen. E' carico mentalmente, ispirato, piace al pubblico italiano. Mallya non sta vivendo un momento particolarmente

brillante dal punto di vista economico e in ogni caso un favore alla Ferrari potrebbe sempre metterlo in luce positiva per il futuro all'interno della FOTA. Molto dipenderà anche dall'esito della visita medica che, mentre scriviamo, Felipe Massa sta sostenendo negli Stati Uniti. Se è impossibile che il brasiliano sia abile per Monza, potrebbe esserlo però dopo poche settimane. Alla Ferrari conviene quindi spendere soldi per un Fisichella da utilizzare per uno o due GP? O è meglio proseguire con Badoer attendendo la sua crescita? Da sottolineare che l'eventuale passaggio di Fisichella alla Ferrari riporterebbe in F.1 Vitantonio Liuzzi, terzo pilota Force India. Il pescarese non affronta un vero test da novembre, come tutti del resto, ma guida la VJM02 in prove aerodinamiche e si tiene costantemente allenato con un simulatore affittato dal team in Gran Bretagna. Tornando a Badoer, il veneto a Spa ha delu-

so ogni aspettativa. Le sue baldanzose parole della vigilia si sono duramente scontrate con la realtà. Il veneto è risultato ultimo in qualifica commettendo anche un errore di guida, e strategico, che lo ha portato fuori pista. Nel suo ultimo giro veloce infatti, si è trovato davanti la Red Bull di Sebastian Vettel. Avrebbe dovuto saggiamente chiedere via radio se la pista davanti a lui fosse libera mentre percorreva il giro di lancio ed eventualmente rallentare. Cosa che non ha fatto. E così, arrivato a Les Combes, ha dovuto tirare la staccata per superare Vettel, sbagliando poi tutto. Ci si aspettava comunque una resurrezione in gara, mai avvenuta. Velocemente scivolato ultimo, ha costantemente girato, da metà corsa in poi 2" più alto di Raikkonen, nel finale addirittura 3" più lento. Può quindi la Ferrari schierare a Monza un pilota come Badoer e... il principale bersaglio della rubrica Gnock Calcio Show?



Largo ai vecchi!

Il caso Badoer fa ancora discutere. Al di là dell'aspetto tecnico c'è però anche quello anagrafico dei 38 anni del ferrartista, se consideriamo che in F.1 l'età media tende ad abbassarsi sempre più. Assistere al debutto o al ritorno di un pilota in età avanzata, non è comunque un caso rarissimo. Il caso più paradossale è sicuramente quello di Chanoch Nissany, 42enne israeliano residente a Budapest, che pagando profumati dollari a Paul Stoddart, poté guidare la Minardi nelle libere del venerdì del GP d'Ungheria nel 2005. Stessa età, ma tutt'altra storia per Mario Andretti, che dopo aver dato un primo addio al Circus nell'81, ritorna l'anno dopo per il GP di Long Beach sulla Williams e per il GP d'Italia sulla Ferrari. A richiamarlo è il Drake in persona, vista la perdita di Villeneuve (perito a Zolder) e Pironi, infortunatosi ad Hockenheim. Piedone risponde alla grande siglando la pole a Monza a 42 anni e poi chiudendo 3°. Sempre in quel periodo si riaffacciò un altro iridato, Alan Jones. Lasciata la F.1 sul finire dell'81, si ripresentò una prima volta nell'83 per correre il GP Usa Ovest con la Arrows. Seguì un altro anno sabbatico e poi l'australiano si rivide nel 1985, a 39 anni, al volante della Lola Haas Beatrice, con cui corse anche nell'86. Più recente invece, l'avventura di Giovanni Lavaggi, che debuttò a 37 anni sulla Pacific, per poi approdare in Minardi nel '96. Sorte infelice anche per Bruno Giacomelli, che 38enne rincorse la chimera Life nel 1990, a sette anni dopo la ultima stagione con la Toleman. Ritorno a scoppio ritardato pure per l'olandese Jan Lammers. Dopo il quadriennio '79/'82 con Shadow, ATS, Ensing e Theodore, nel 1992, a 36 anni e a 10 anni di distanza, disputò gli ultimi due round del mondiale F.1 sulla March. Altro esempio singolare, riguarda Jean-Louis Schlesser. Entrò 35enne in F.1 su una Ram al GP di Francia del 1983, ma senza qualificarsi. Privo di risorse economiche si allontanò dal circus per tornarvi nell'88 ingaggiato dalla Williams, come sostituto di Nigel Mansell. Il 40enne francese scese in pista a Monza, riuscendo involontariamente ad entrare nella storia. In una fase di doppiaggio da parte del leader Senna, urtò involontariamente il brasiliano, ponendo fine alla galoppata vincente della McLaren.

Carlo Baffi



UN CAPO



“Anche Monza è un tracciato favorevole a noi della Force India. Arrivare tra i primi dieci in qualifica e prendere punti nel GP d'Italia sarebbe fantastico”
Giancarlo Fisichella

OLAVORO

*Fisichella festeggia assieme a tutto il team
i primi punti iridati del team Force India*





“La Ferrari? Per ora non è arrivata nessuna chiamata, se dovesse arrivare mi complicherebbe le cose... Ma lasciamo che si complichino...”

Giancarlo Fisichella



La prestazione di Giancarlo Fisichella ha ricordato quella di Sebastian Vettel a Monza 2008, quando il tedesco sotto la pioggia siglò con la cenerentola Toro Rosso-Ferrari prima la pole, poi si aggiudicò il Gran Premio. Il pilota romano a Spa non ha trovato la pioggia, ma ha comunque saputo portare una rivitalizzata Force India-Mercedes in pole e al secondo posto in gara. E solo perché la Ferrari di Kimi Raikkonen ha potuto utilizzare quel diabolico Kers, altrimenti sul gradino più alto del podio ci sarebbe salito lui. Parola di Fisichella. E' un anno incredibile per la F.1, nel quale non ci si stanca di ritrovare nelle prime posizioni team che fino a pochi mesi fa erano costantemente nelle ultime file o a centro schieramento. E' il bello dello sport. Ed è curioso che prima ci si lamentava perché in F.1 vincevano sempre gli stessi team, ora che questo non si verifica più... ci si lamenta lo stesso ritenendo poco seria una F.1 nella quale si ritrovino davanti squadre minori. Curiosa bestia l'essere umano. Ma tant'è, Spa si è vissuta una bellissima pagina per il motorsport. Fisichella non si è trovato là davanti, a respirare aria fresca, per caso. La VJM02 è stata sottoposta a importanti step di sviluppo, ben quattro, ed ognuno si è rivelato azzeccato. Non capita tutti i giorni e, anzi, spesso abbiamo visto team che facevano marcia indietro, che bocciavano nuove soluzioni tecniche. Alla Force India questo non è accaduto. Tutte le volte che quest'anno hanno installato qualcosa di inedito, la VJM02 ha compiuto passi in avanti. L'equipe tecnica, dopo il licenziamento di

Mike Gascoyne operato nel 2008, è diretta da Mark Smith e funziona decisamente bene. Nelle precedenti gare, Fisichella e Adrian Sutil avevano iniziato ad avvicinare nei tempi le Toro Rosso, poi le hanno superate. A Monaco sia Fisichella sia Sutil sono entrati nel Q2 e l'italiano è giunto 9° sfiorando la zona punti. E' poi stato il tedesco a far meglio del nostro pilota in qualifica a Istanbul mentre al Nurburgring è arrivata la prima grande gioia per Mallya, con Sutil qualificatosi 7° in griglia. Ancora Sutil è entrato in Q2 a Valencia. Fisichella sembrava in difficoltà il sabato, anche se poi in gara la musica era diversa. Ma la zona punti rimaneva utopia per entrambi tra rotture e qualche errore. Poi, il capolavoro delle Ardenne. Tutto si poteva pensare, ma non di vedere Fisichella in pole con la Force India. E addirittura, vederlo tenere il passo di Raikkonen per tutto il GP. Spettacolare. Sutil in qualifica non è entrato nel finale Q3 e in gara ha danneggiato subito l'ala anteriore alla Source. Peccato, magari qualche punticino poteva prenderlo, ma spesso il tedesco sbaglia sul più bello. Fisichella invece è stato più che perfetto. Giancarlo è notoriamente un pilota altalenante. Capace di grandissime prestazioni, come quando era nel team Renault, e poi di qualche GP in ombra. Una sua caratteristica, il suo incancellabile punto debole. Ma quando, come dicono Ivan Capelli (commentatore RAI) e Vitantonio Liuzzi (tester Force India) è ispirato, c'è poco da fare. Tutto gli viene naturale. Come portare in pole una Force India e rischiare di vincere a Spa.

Fisichella in pillole

Penultima pole – Sepang 2006 con la Renault

226 presenze in F.1

3 vittorie

4 pole



Jenson Button lascia la sua Brawn danneggiata dopo il contatto con la Renault di Grosjean al primo giro



Button si è bloccato

Primo ritiro 2009, al primo giro, prima volta senza punti. Jenson Button sembra essere in caduta libera. Dal GP di Gran Bretagna di Silverstone non è riuscito a concludere una corsa in una posizione migliore della quinta, così aveva tagliato il traguardo al Nurburgring. Pare incredibile, ma è così. Button aveva conquistato quattro vittorie in fila (Bahrain, Spagna, Monte Carlo, Istanbul), poi tutto si è inceppato. Sesto a Silverstone, quinto al Nurburgring, settimo a Budapest e Valencia. La scorsa settimana aveva scritto: la paura di Button. Sì, sembra proprio che il terrore di vincere il mondiale sia entrato con decisione nel suo cervello. Non è la Brawn che non è più competitiva, lo dimostrano le prestazioni di Rubens Barrichello, vin-

citore a Valencia e brillante anche a Spa, con un gran recupero dalle retrovie dopo essersi quasi bloccato al momento del via, comunque dalla seconda fila. Con Button in crisi mistica e Barrichello solo 7°, a compiere un passo in avanti e a ritrovare il sorriso dopo la delusione in Spagna quando aveva rotto il motore è stato Sebastian Vettel. La sua Red Bull RB5-Renault sui veloci curvoni di Spa ha ritrovato la giusta via. Una buona strategia gli ha permesso di catturare il terzo posto finale. In crisi come Button sembra essere Mark Webber. Da quando era stato indicato come il possibile antagonista dell'inglese per la conquista del mondiale, l'australiano a Valencia e Spa è riuscito a concludere le gare fuori dalla zona punti.

1. Button 72
2. Barrichello 56
3. Vettel 53
4. Webber 51,5

Trulli che peccato

Al Via

Fisichella parte bene dalla pole, Barrichello rimane fermo poi si muove lentamente. Alla prima staccata, Fisichella passa "liscio", Heidfeld infila all'interno Trulli, ma lo porta largo e Kubica si inserisce all'interno passando entrambi. Sutil perde pezzi dal musetto dopo un semi testacoda e ad avere toccato Alonso. Raikkonen sfrutta tutta la via di fuga esterna per prendere velocità e utilizzare al meglio il Kers e difatti supera Trulli e Heidfeld poi anche Kubica. A Les Combes, Heidfeld taglia la variante, Grosjean tampona Button e nel rallentamento generale Alguersuari colpisce Hamilton. Trulli deve rientrare ai box col musetto danneggiato per avere urtato Heidfeld, si fermano rapidamente anche Barrichello e Sutil.

4° giro

Riprende la corsa, Raikkonen nel rettilineo che porta a Les Combes prende la scia di Fisichella e lo supera andando ad occupare il primo posto. Vettel va settimo passando Rosberg. Barrichello alla chicane sopravanza Badoer per il 13° posto.

6° giro

Raikkonen ha 1"4 su Fisichella, poi Kubica, Glock, Webber, Heidfeld, Vettel, Rosberg, Alonso, Kovalainen.

7° giro

Badoer affronta male la veloce curva del Puhon e rischia di essere tamponato da Sutil, costretto ad andare sulla via di fuga, ma lo passa. Sutil affronta veloce l'Eau Rouge e passa Nakajima in rettilineo. All'11° giro: Raikkonen, Fisichella, Kubica, Glock, Webber, Heidfeld, Vettel, Rosberg, Alonso, Kovalainen.

12° giro

Kubica va al pit e rientra davanti a Kovalainen.

14° giro

Gomme dure per Raikkonen al pit giro assieme a Fisichella che però monta pneumatici soft. Webber in corsia box rientra rischiando l'urto con Heidfeld, costretto a frenare. Il tedesco non perde tempo e supera all'esterno a Les Combes l'australiano che poi cede anche a Barrichello, coraggiosissimo all'esterno a Blanchimont. Webber deve scontare un drive through per la pericolosa manovra in pit-

lane. Fisichella non molla e segue a meno di un secondo Raikkonen.

21° giro

Trulli deve fermarsi ai box per motivi tecnici e Sutil va sull'erba nella curva di Fagne.

23° giro

Fisichella ha sempre nel mirino Raikkonen, a 0"7 da lui. Terzo è Alonso che ancora non ha fatto rifornimento, seguono Kubica, Kovalainen, Vettel, Heidfeld, Barrichello, Sutil, Rosberg, Glock, Webber, Buemi, Nakajima, Badoer.

24° giro

Pit-stop disastroso per Alonso la cui ruota anteriore sinistra ha un problema dopo il contatto alla prima curva con Sutil. Tornato in pista, Alonso rallenta sempre per noie seguenti la suddetta operazione. Kovalainen completa la girandola delle prime soste mentre Barrichello va per il secondo pit.

28° giro

Raikkonen, Fisichella, Kubica, Vettel, Heidfeld, Rosberg, Glock, Webber, Kovalainen, Buemi, Barrichello, Nakajima, Sutil, Badoer. Alonso si ritira.

30° giro

Raikkonen e Fisichella, che lo marca stretto, entrano ai box assieme e ne escono uno in coda all'altro. Dopo la tornata dei pit, Raikkonen ha 8 decimi su Fisichella

38° giro

Terzo è ora Vettel a 5"5 che grazie a una diversa strategia ha avuto la meglio su Kubica, quarto. Vettel gira mezzo secondo più rapido dei due piloti al comando. Sesto Heidfeld, poi Kovalainen, Barrichello, Rosberg, Webber, Glock e Sutil in lotta, Buemi, Nakajima, Badoer che gira un paio di secondi più alto degli altri piloti in pista. Barrichello (7°) ha il motore che fuma vistosamente a 2 giri dal traguardo per una perdita di olio. La rincorsa di Vettel, portatosi a 4"4 da Raikkonen, si ferma al giro 42 quando i due leader abbassano i loro tempi.

Ultimo giro

Raikkonen fa tutto bene e torna alla vittoria, Fisichella eccezionale è secondo davanti a Vettel.



Fisichella parte bene, ma Raikkonen sfrutta lo spazio all'esterno per prendere lo spunto giusto che lo porterà subito alle spalle del romano. Sotto, Trulli sfortunato una volta di più





L'ordine di arrivo, domenica 30 agosto 2009

- 1 - Kimi Raikkonen (Ferrari F60) - 44 giri 1.23'50"955
- 2 - Giancarlo Fisichella (Force India VJM02-Mercedes) - 0"939
- 3 - Sebastian Vettel (Red Bull RB5-Renault) - 3"875
- 4 - Robert Kubica (BMW F1.09) - 9"965
- 5 - Nick Heidfeld (BMW F1.09) - 11"276
- 6 - Heikki Kovalainen (McLaren MP4/24-Mercedes) - 32"763
- 7 - Rubens Barrichello (Brawn BGP001-Mercedes) - 35"461
- 8 - Nico Rosberg (Williams FW31-Toyota) - 36"208
- 9 - Mark Webber (Red Bull RB5-Renault) - 36"959
- 10 - Timo Glock (Toyota TF109) - 41"490
- 11 - Adrian Sutil (Force India VJM02-Mercedes) - 42"636
- 12 - Sebastien Buemi (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 46"106
- 13 - Kazuki Nakajima (Williams FW31-Toyota) - 54"241
- 14 - Luca Badoer (Ferrari F60) - 1'38"177

Giro più veloce: Sebastian Vettel 1'47"263

Ritirati

- 27° giro - Fernando Alonso
- 22° giro - Jarno Trulli
- 1° giro - Jenson Button
- 1° giro - Romain Grosjean
- 1° giro - Lewis Hamilton
- 1° giro - Jaime Alguersuari

Il campionato piloti

1.Button 72; 2.Barrichello 56; 3.Vettel 53; 4.Webber 51,5; 5.Raikkonen 34; 6.Rosberg 30,5; 7.Hamilton 27; 8.Trulli 22,5; 9.Massa 22; 10.Kovalainen 17; 11.Glock, Alonso 16; 13.Heidfeld 10; 14.Kubica, Fisichella 8; 16.Buemi 3; 17.Bourdais 2.

Il campionato team

1.Brawn-Mercedes 128; 2.Red Bull-Renault 104,5; 3.Ferrari 56; 4.McLaren-Mercedes 44; 5.Toyota 38,5; 6.Williams-Toyota 30,5; 7.BMW 18; 8.Renault 16; 9.Force India-Mercedes 8; 10.Toro Rosso-Ferrari 5.



Giancarlo Fisichella

Un weekend che rimarrà segnato nella storia della F.1. Segnare la pole con la Force India e conquistare in gara il secondo posto non capita tutti i giorni. E se la Ferrari non disponesse del Kers, forse il GP del Belgio poteva avere un diverso vincitore. Fisichella ha disputato una gara tutta all'attacco, braccando giro dopo giro Raikkonen. Bravissimo.

10
e lode

Kimi Raikkonen

Una gara semplicemente esemplare. Il finlandese non ha sbagliato nulla. Perfetto al via, perfetto nell'utilizzo del Kers, perfetto nei sorpassi effettuati, perfetto nella gestione del primo posto. Un Raikkonen formato 2007.

10

Sebastian Vettel

Un bel recupero per il tedesco che ritrova il podio e punti pesanti per la classifica generale. Vettel ha spinto forte rimediando con classe a una qualifica non troppo convincente e riportando il sorriso ai ragazzi della Red Bull.

8

Robert Kubica

Una corsa "massiccia". Furbo alla prima curva, spinge al massimo per tutta la corsa prendendosi il quarto posto e portando un po' di gloria ad un team che sta per lasciare la F.1.

8

Nick Heidfeld

Parte davanti a Kubica, ma si fa fregare subito alla prima curva arrivando un poco lungo. Tiene comunque il passo del polacco e completa la corsa al quinto posto dimostrando una buona verve.

8

Rubens Barrichello

Trionfatore a Valencia, il brasiliano ha quasi stallato al via, ma ha compiuto una bella rimonta, con coraggiosi sorpassi. Bravo Rubinho.

7

Heikki Kovalainen

La McLaren a Spa è tornata a far soffrire i suoi piloti, Kovalainen si è difeso concludendo al sesto posto e in zona punti, ma l'impressione è che lui possa sempre fare di più.

6,5

Fernando Alonso

La strategia pareva funzionare, lo spagnolo ai piedi del podio poteva finirci, ma un urto innescato da Sutil gli ha danneggiato la ruota anteriore sinistra e il suo generoso tentativo si è fermato ai box.

6,5

Nico Rosberg

Questa volta il tedesco della Williams è stato più comparsa che protagonista. Non si capisce mai se sia la Williams o lui che di tanto in tanto si appanna. Ha comunque intascato un punto.

6

Mark Webber

Deludente a Valencia, deludente sette giorni dopo. Commette una sciocchezza ai box ostacolando Nick Heidfeld e sconta un drive through. Non è poi in grado di recuperare, subisce anche sorpassi imbarazzanti.

5

Sebastien Buemi

Non si è visto molto, una corsa un po' troppo anonima.

5

Timo Glock

Schiacciato dal compagno nelle prove, il tedesco in gara non si è mai visto nelle posizioni nobili.

5



IL PAGELLONE



Kazuki Nakajima

Niente da fare, lui si impegna sicuramente al massimo, ma non si notano miglioramenti e la lontananza da Rosberg è sempre abissale.

4

Adrian Sutil

Considerando la prestazione del suo compagno Fisichella, il tedesco ha decisamente sbagliato tutto. La qualifica prima di tutto, poi la prima curva quando ha danneggiato il musetto. Un'altra occasione persa. Per lui stanno diventando un po' troppe.

4

Lewis Hamilton

Tre curve e la gara è finita, tamponato da Jaime Alguersuari. Ma come ha riconosciuto onestamente, ha pagato una brutta qualifica perché quando si parte dietro tutto può accadere. E nella fase dell'incidente a Les Combes, non è sembrato molto rapido nel togliersi d'impaccio.

4

Jaime Alguersuari

In qualifica ha compiuto un altro passo in avanti, segno di una costante e chiara crescita. Peccato per l'incidente al primo giro. Forse Hamilton ha frenato improvvisamente davanti a lui, ma l'impressione è che ha cercato comunque un varco all'interno dell'inglese finendogli contro.

4

Jenson Button

Incolpevole nell'incidente di Les Combes al primo giro, il 4 è per la qualifica e per questo periodo di crisi dal quale non sembra trovare una via di uscita.

4

Romain Grosjean

Lo abbiamo scritto e riscritto in questi 10 giorni, tra Valencia e Spa. Grosjean ci pare sopra le righe, fa errori in continuazione, come nelle prove libere, rischia troppo e ancora una volta al primo giro ha tamponato un altro pilota. Se a Valencia aveva mandato in testacoda Badoer, a Spa ha buttato fuori Button. Ci dica cosa intende fare a Monza. Se Briatore pensava di farsi un favore mandando via Piquet, ci pare che la cortesia l'abbia fatta al brasiliano...

4

Luca Badoer

Due è la somma dell'1 che si merita per il comportamento tenuto in pista, assolutamente non all'altezza della situazione, e dell'1 che gli affibbiamo per le dichiarazioni che paiono sempre fuori dalla realtà.

2

Jarno Trulli

Che voto dare a Trulli? Fantastico in qualifica, ma presto KO in gara quando alla prima frenata, Heidfeld lo ha fatto girare largo e ha avuto un tentennamento al quale Jarno non ha potuto replicare finendogli contro e rovinando il muso. La sua corsa è finita così, poi ci hanno pensato i freni a portarlo al ritiro.

n.g.



Caos al primo giro con Button, Grosjean, Hamilton e Alguersuari subito fuori gara. Entra così la Safety Car, sopra



IL PAGELLONE

Foto
Studio Mazzi





*Lorenzo davanti a Rossi.
Pochi giri e la scivolata
del campione di Tavullia
spianerà la strada allo spagnolo*

Una caduta a testa!





Mika Kallio

Antonio Caruccio

Strepitosa gara quella disputata sul tracciato americano di Indianapolis da Jorge Lorenzo. Il pilota spagnolo della Yamaha conquista la terza vittoria della stagione dopo Motegi e Le Mans riaprendo i giochi per il titolo della Moto GP 2009 proprio quando sembravano essere chiusi in favore di Valentino Rossi. Il tavulliese infatti è incappato in un errore mentre era all'inseguimento di Lorenzo per la prima posizione. Arrivato lungo alla prima curva nel corso del quindicesimo passaggio, Rossi ha raccolto lo sporco sulla sua gomma andando a frenare fuori traiettoria all'ingresso della prima chicane ed è caduto perdendo l'anteriore della sua M1 e danneggiando il manubrio, motivo per cui non è riuscito a terminare la gara. Lorenzo vince dopo aver messo sottopressione Rossi rendendogli pan per focaccia dopo la caduta di Brno e riaprendo il mondiale portandosi a soli 25 punti dalla vetta quando mancano ancora cinque gara al termine. Peccato per l'altro spagnolo, Dani Pedrosa, che dopo essere partito molto bene dalla pole è scivolato nel corso del quarto giro, finendo a fondo gruppo ma ha recuperato fino al decimo posto.

Sul podio conclude il sammarinese Alex De Angelis, autore di una prestazione veramente maiuscola considerando che non ha ancora un contratto per il 2010 e questo "promo" lo aiuterà di certo ad accasarsi. In cerca di un sellino ancora Nicky Hayden che ha concluso sul terzo gradino del podio che nella prossima settimana dovrebbe ricevere dalla Ducati la conferma per una terza moto ufficiale a sua disposizione qualora il costruttore bolognese riuscisse a strappare Dani Pedrosa alla Honda. Dall'Australia infatti arrivano voci contrastanti sulla salute di Stoner che si sta riposando ma ha raggiunto il limite di sopportazione morale ed intellettuale all'interno del paddock della Moto GP non ritrovando più la serenità e la voglia di un tempo. Andrea Dovizioso è tornato ad essere il pilota costante di inizio stagione con un altro quarto posto dopo quello di Brno. La vittoria di Donington resta un caso isolato ma il forlivese migliora ad ogni gara il proprio feeling con la RC212V e in America ha anche preceduto Pedrosa sotto la bandiera a scacchi, seppur a causa di una caduta dello spagnolo che era un secondo al giro più veloce di lui. Andrea occupa la quinta posizione in campionato con Colin

Edwards, distanziati ora di soli tre punti. Edwards è stato autore di una prestazione al di sotto delle aspettative nella sua gara di casa. Pur avendo avuto un ottimo spunto al via, si è lentamente fatto rimontare posizioni da De Angelis, Hayden e lo stesso Dovizioso, concludendo senza lode e senza infamia al quinto posto da cui era partito. Lui e i tifosi texani si aspettavano di più visto che Colin non ha ancora un sellino per la prossima stagione e sembra che i giovani arrembanti possano salire sulla Yamaha del Tech 3. Mika Kallio conclude la sua prima gara come ufficiale Ducati, dopo essersi steso a Brno all'ultima curva, restando però troppo distante da Hayden e mantenendo il suo passo di sempre, a dimostrazione che la casa emiliana per avere un pilota al vertice, deve tassativamente far affidamento su Stoner. Davanti al finlandese ha chiuso Loris Capirossi con una Suzuki che arranca a tenere il ritmo delle moto ufficialissime là davanti. Nota di merito per Aleix Espargaro che ha terminato al suo esordio in Moto GP col tredicesimo posto sulla Ducati del team Pramac, decisamente di Michel Fabrizio che a Brno si fermò dopo sole poche tornate per un problema al braccio.



Andrea Dovizioso



Jorge Lorenzo

L'ordine di arrivo, domenica 30 agosto 2009

- 1 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - 28 giri 47'13"592
- 2 - Alex De Angelis (Honda) - Gresini - 9"435
- 3 - Nicky Hayden (Ducati) - Ducati - 12"974
- 4 - Andrea Dovizioso (Honda) - Hrc - 13"478
- 5 - Colin Edwards (Yamaha) - Tech 3 - 26"254
- 6 - James Toseland (Yamaha) - Tech 3 - 32"408
- 7 - Loris Capirossi (Suzuki) - Suzuki - 34"400
- 8 - Mika Kallio (Ducati) - Ducati - 34"856
- 9 - Toni Elias (Honda) - Gresini - 45"005
- 10 - Dani Pedrosa (Honda) - Hrc - 45"377
- 11 - Chris Vermeulen (Suzuki) - Suzuki - 45"478
- 12 - Randy De Puniet (Honda) - LCR - 52"294
- 13 - Aleix Espargaro (Ducati) - Pramac - 1'03"552
- 14 - Gabor Talmasci (Honda) - Scot - 1'15"086

Ritirati

- 25° giro - Marco Melandri
- 23° giro - Niccolò Canepa
- 12° giro - Valentino Rossi

Giro più veloce: Jorge Lorenzo 1'40"152

Il campionato piloti

1. Rossi 212; 2. Lorenzo 187; 3. Stoner 150; 4. Pedrosa 141; 5. Edwards 123; 6. Dovizioso 120; 7. De Angelis 88; 8. Capirossi 86; 9. De Puniet 84; 10. Melandri 79.

Il campionato costruttori

1. Yamaha 280; 2. Honda 204; 3. Ducati 182; 4. Suzuki 109; 5. Kawasaki 79.

Un Briscoe... gi

Marco Cortesi

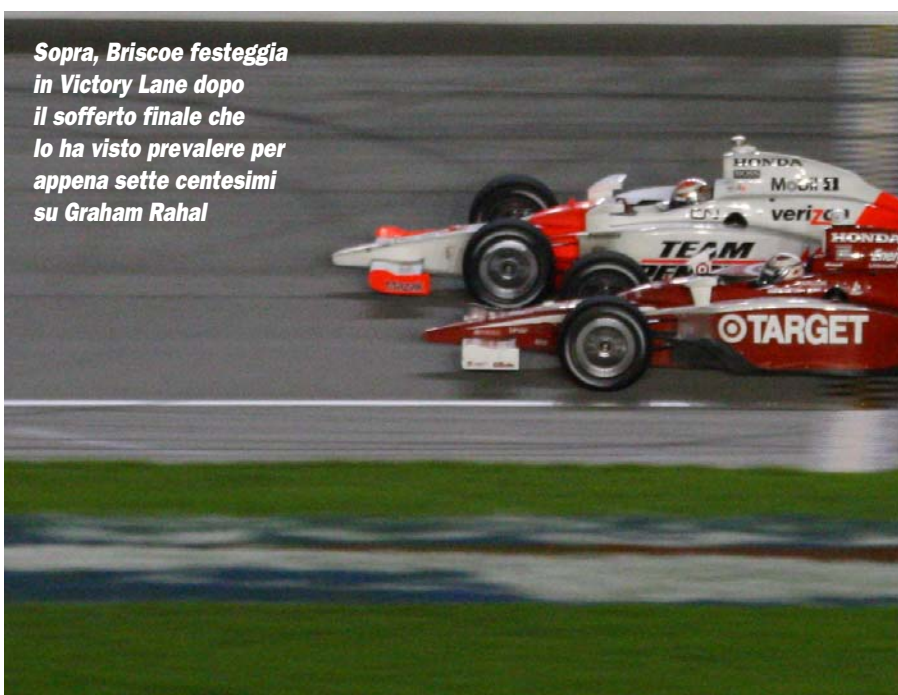
Mette una pietra importante Ryan Briscoe nella lotta per il titolo IndyCar 2009. L'australiano di casa Penske ha affrontato Scott Dixon in 10 ultimi giri d'inferno al Chicagoland Speedway, riuscendo a prevalere nonostante la differenza in termini di push-to-pass disponibili a favore del pilota Ganassi. Tenendo la linea esterna, e difendendosi a sua volta dall'attacco di Graham Rahal, Briscoe ha sfruttato la scia laterale prevalendo per soli sette centesimi di secondo, e facendo dimenticare l'errore commesso al primo pit, quando si era fermato troppo lontano dal muretto perdendo posizioni. Al termine di una gara incredibilmente spettacolare, che ha visto anche tre vetture affrontarsi affiancate per la leadership, Mario Moraes ha centrato il terzo posto finale, nonostante un problema di surriscaldamento incontrato nell'ultima fase di corsa, precedendo Dario Franchitti. Lo scozzese, vittima di un errore in corsia box nel recupero di un avvitatore, si è dovuto accontentare della linea interna, tenuta per non aiutare ulteriormente Briscoe. A monito per gli altri rimane la superiorità mostrata dal team Penske, in grado di battere e vincere pur a corto di push-to-pass, e con vetture montavano le componenti aerodinamiche opzionali introdotte a metà stagione. L'unico neo è stato la giornata di Helio Castroneves. Riuscito a prendere la testa al giro 75 sorpassando all'esterno (e in un colpo solo) il compagno di squadra, Dixon e quattro doppiati, il brasiliano ha terminato la propria gara contro le barriere al passaggio 185 a causa della rottura della sospensione anteriore destra.

Fuori dalla top-5, ma soddisfatto del risultato è stato Ed Carpenter, seguito da Oriol Servià e Tomas Scheckter. Non è sembrato felice Tony Kanaan, tredicesimo. Dopo aver duellato in testa per i primi giri, problemi di sottosterzo lo avevano relegato a centro gruppo. Nel finale poi, il campione IndyCar 2004 è stato aggredito senza troppi complimenti sia da Marco Andretti che da Danica Patrick, vedendosi relegato al quattordicesimo posto, mostrando dopo l'arrivo il suo disappunto a Michael Andretti. Una squadra con tre titoli negli ultimi 5 anni si ritrova sotto di un giro e fuori dalla top-10: per l'ex pilota, che si appresta a diventare esclusivo proprietario del team, il lavoro da fare sarà molto. Sempre in casa Andretti-Green, da segnalare i due contatti contro le barriere di Andretti, riuscito a continuare senza problemi, e di Mutoh, apparso zoppicante dopo un discreto impatto con il posteriore. Giornata ancora peggiore in casa HVM, con Doornbos e Viso costantemente lontani dalle prestazioni dei leader: il primo ha duellato con Milka Duno, apparsa in gran forma rispetto alle ultime prove, mentre è stata da dimenticare anche la gara di Dan Wheldon, andato a staccare un semiasse in uscita dal secondo pit-stop.

Con due gare al termine, Ryan Briscoe può contare su 25 punti di margine nei confronti di Franchitti e 33 lunghezze su Dixon. Un ottimo vantaggio, se la superiorità Penske si dovesse protrarre anche a Motegi ma, soprattutto, nel gran finale, sempre in notturna, di Homestead.



Sopra, Briscoe festeggia in Victory Lane dopo il sofferto finale che lo ha visto prevalere per appena sette centesimi su Graham Rahal



igante



L'ordine di arrivo sabato 29 agosto 2009

- 1 - Ryan Briscoe - Penske - 200 giri 1:42:34.3051
- 2 - Scott Dixon - Ganassi - 0.0077
- 3 - Mario Moraes - KV - 0.0699
- 4 - Dario Franchitti - Ganassi - 0.0997
- 5 - Graham Rahal - Newman-Haas-Lanigan - 0.1295
- 6 - Ed Carpenter - Vision - 0.1668
- 7 - Oriol Servia - Newman-Haas-Lanigan - 0.2612
- 8 - Tomas Scheckter - Dreyer&Reinbold - 0.2683
- 9 - Raphael Matos - Luczo Drago - 0.3356
- 10 - Justin Wilson - Coyne - 0.4344
- 11 - Marco Andretti - Andretti-Green - 1 giro
- 12 - Danica Patrick - Andretti-Green - 1 giro
- 13 - Tony Kanaan - Andretti-Green - 1 giro
- 14 - Sarah Fisher - Fisher - 2 giri
- 15 - Ryan Hunter-Reay - Foyt - 2 giri
- 16 - Mike Conway - Dreyer&Reinbold - 2 giri
- 17 - EJ Viso - HVM - 3 giri
- 18 - Robert Doornbos - HVM - 4 giri
- 19 - Jaques Lazier - Beck - 6 giri

Ritirati

- 185° giro - Helio Castroneves
- 156° giro - Milka Duno
- 96° giro - Dan Wheldon
- 91° giro - Hideki Mutoh

Il campionato

- 1. Briscoe 550; 2. Franchitti 525; 3. Dixon 517; 4. Castroneves 383; 5. Patrick 353.

MOMENTO CLOU

Poco dopo l'ultimo re-start inizia la battaglia Briscoe-Dixon. A sorpresa Rahal si infila all'esterno nel tentativo di passarli entrambi, facendo sobbalzare un po' tutti





MOMENTO CLOU

Una pole guadagnata all'ultimo secondo in qualifica e una partenza perfetta. Questi i due ingredienti che hanno permesso a Parente di tornare alla vittoria in GP2



Un unico Parente

Massimo Costa

Bella e netta vittoria di Alvaro Parente nella prima gara della GP2 a Spa. Una soddisfazione enorme per il pilota portoghese che ha portato al successo il team Ocean del pilota Tiago Monteiro, al primo anno di attività nella GP2. Parente ha avuto una leggera esitazione al via, ma si è ripreso velocemente infilando per primo il tornantino della Source. Poi ha tenuto un passo impossibile per tutti. Nico Hulkenberg, buon secondo, nulla ha potuto. Il tedesco ci ha provato quando è entrata la safety-car a una decina di giri dal termine, ma Parente è stato freddo e sicuro

nel ripartire con decisione e allungare nuovamente. Hulkenberg dal canto suo è stato intelligente a non cercare il sorpasso a tutti i costi limitandosi a conservare il secondo posto. Il ritiro di Vitaly Petrov nelle prime fasi per rottura del motore, gli spalanca definitivamente la porta verso il titolo. Lucas Di Grassi ha conquistato con il mestiere e grande abilità il terzo posto finale. La sua monoposto non era veloce eppure ha saputo tenersi alle spalle uno come Pastor Maldonado che, si sa, non concede sconti. Buona gara di Diego Nunes, meritatamente quinto dopo una bella qualifica. Punti importanti per Roldan Rodriguez e per il Piquet GP. Ancora otta-

vo Kamui Kobayashi che come a Valencia partirà dal palo in gara 2. Tantissimi i ritiri e purtroppo giornata triste per gli italiani. L'unico al traguardo Edoardo Mortara, nono dopo un drive through (sarebbe meglio che iniziasse a darsi una calmata il ginevrino) per avere buttato fuori pista l'ennesimo pilota. Questa volta a farne le spese al 1° giro è stato Alberto Valerio. Davide Rigon è stato colpito da Karun Chandhok in testacoda a Les Combes mentre Luca Filippi, che stava recuperando forte dalla nona fila, era 10° quando a Les Combes ha più o meno commesso lo stesso errore dell'indiano e scivolando in pista ha eliminato Davide Valsecchi.

La cronaca Giro dopo giro

Momenti di paura nella fase pre schieramento quando un meccanico della Trident viene colpito dal carrello delle pistole per il cambio gomme trascinato dalla vettura di Teixeira. Il meccanico è subito soccorso da un dottore del team McLaren. Poi è arrivato il servizio medico predisposto e successivamente la notizia che tutto è sotto controllo. La gara viene ritardata di 15 minuti. In griglia al via del giro di ricognizione non si muove Clos che viene spinto ai box. Quando tutte le vetture sono allineate per il via, si muove lentamente dalla quarta fila la vettura di Perez che supera a passo d'uomo le monoposto davanti a lui e lascia di stucco il direttore di gara. Intanto, Coletti, che la notte scorsa è finito all'ospedale per una colica, spegne il motore e si ritrova ai box con Perez che si ritira.

Parente scatta in testa seguito da Hulkenberg, Di Grassi, Nunes, Maldonado, Chandhok, Kobayashi, Van der Garde, Petrov e Rodriguez. Valerio sbatte contro le protezioni dopo essere stato tamponato. Al 1° giro, Petrov sbanda leggermente alla Eau Rouge e viene attaccato da chi lo segue, ovvero Rodriguez, Rigon molto aggressivo, Villa e D'Ambrosio. Valsecchi è 14°, Filippi 15°, Mortara 19°. Al 3° giro Parente ha 1"8 su Hulkenberg poi Di Grassi, Nunes e Maldonado. Petrov supera Kobayashi a Les Combes e va ottavo. Si fermano nel primo settore Herck e Teixeira. Bell'azione di Van der Garde su Chandhok per il 7° posto alla uscita della Source. Ne approfitta Petrov che infila a Les Combes Chandhok. Parente prende un certo vantaggio, 2"5 su Hulkenberg al 5° giro. Pit-stop per Mortara. Petrov deve ritirarsi al sesto giro per rottura del motore quando era 7°. La situazione: Parente, Hulkenberg, Di Grassi, Nunes, Maldonado, Van der Garde, Petrov, Kobayashi, Rodriguez,

D'Ambrosio. Pit per Chandhok, Rigon e Villa. All'8° giro, Chandhok in bagarre con Villa taglia la variante di Les Combes, rientra in pista malamente, si gira e colpisce l'incolpevole Rigon. Drive through per Mortara che ha causato una collisione nelle retrovie. Praticamente tutti affrontano il pit-stop. Parente fa gara a sè, Hulkenberg è a 4"2, Di Grassi, Maldonado salito quarto. Valsecchi è 10°, Filippi 11°, Coletti 15°, Mortara 16°. Villa (14°) è ai box con problemi tecnici.

Al 12° giro, Filippi supera alla chicane Valsecchi, che sembra essersi distratto, il quale tenta una replica ma esagera alla Eau Rouge e permette a Clos di attaccarlo. Filippi al 14° giro arriva a ruote bloccate a Les Combes, va sull'erba, si gira e Valsecchi non può evitarlo. Ritiro per entrambi. E' la fotocopia dell'incidente tra Chandhok e Rigon. Entra la safety-car. Parente si ritrova Hulkenberg alle spalle. Al restart al 16° giro, il portoghese rintuzza il tedesco che mette due ruote sull'erba e perde metri preziosi. Mortara compie un acrobatico sorpasso su Clos per il 13° posto mentre Coletti è 10° superando Panciatici. Il francese della Durango a La Source è chiuso da Clos e c'è un leggero contatto tra i due, ma proseguono. Coletti scavalca anche D'Ambrosio che riceve una bandiera nero-arancione. Van der Garde attacca Nunes alla chicane, ma il brasiliano la taglia. Maldonado raggiunge Di Grassi e inizia un duello avvincente mentre Rodriguez supera Van der Garde per il 6° posto. Sono rimasti soltanto in 13 in pista. Maldonado le prove tutte per passare Di Grassi, Coletti avvicina Kobayashi per l'ottava piazza che vale la pole in gara 2. Gran botto di Coletti a Eau Rouge al 23° giro, macchina semi distrutta dopo che è finito dritto contro le protezioni. Intervengono i medici in quanto il pilota monegasco non scende dall'abitacolo. Entra la safety-car e la gara praticamente finisce così. Per Coletti, tutto ok.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 29 agosto 2009

- 1 - Alvaro Parente - Ocean - 25 giri 54'12"997
- 2 - Nico Hulkenberg - ART - 0"943
- 3 - Lucas Di Grassi - Racing Engineering - 3"179
- 4 - Pastor Maldonado - ART - 3"458
- 5 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - 4"349
- 6 - Giedo Van der Garde - iSport - 4"687
- 7 - Kamui Kobayashi - Dams - 5"469
- 8 - Edoardo Mortara - Arden - 5"972
- 9 - Diego Nunes - iSport - 29"105 *
- 10 - Dani Clos - Racing Engineering - 32"315 *
- 11 - Nelson Panciatici - Durango - 10"474 *

* Penalizzati di 25"

Giro più veloce: Alvaro Parente 1'57"468

Ritirati

- 23° giro - Stefano Coletti
- 22° giro - Javier Villa
- 20° giro - Jerome D'Ambrosio
- 13° giro - Luca Filippi
- 13° giro - Davide Valsecchi
- 7° giro - Karun Chandhok
- 7° giro - Davide Rigon
- 6° giro - Vitaly Petrov
- 0 giri - Michael Herck
- 0 giri - Alberto Valerio
- 0 giri - Ricardo Teixeira
- 0 giri - Sergio Perez



Valsecchi e Filippi prima del contatto fatale

E se a farsi male è un meccanico?

Durante le procedure di partenza di gara 1, un meccanico della Trident (Vasco Rossi, sì, si chiama proprio così) è stato seriamente ferito dall'impianto del pit stop del team, trascinato da una vettura che aveva inavvertitamente agganziato una pistola per il cambio gomme. Può capitare, le corse sono pericolose anche per i meccanici. Quello che non deve capitare è che i soccorsi ufficiali siano arrivati dopo diversi minuti, mentre tutti i team (compresi quelli di F.1) si affannavano alla ricerca di un medico, di una ambulanza. La quale, una volta arrivata, aveva con sé un carico di persone incapaci e incompetenti, nel panico completo. La situazione è stata presa in mano dal medico della McLaren che si è dato da fare a calmare più i soccorritori che il ferito. Il massimo del ridicolo è stato l'incapacità dello staff nel caricare la barella, la quale (col ferito a bordo ovviamente) è stata tirata giù due volte, sotto gli occhi di tutti, col pubblico in tribuna che, accortosi della cosa, fischiava rumorosamente all'indirizzo dei cosiddetti soccorritori. Charlie Withing (che assisteva alla scena assieme a Gary Watkins, responsabile medico della FIA) ha dichiarato che la responsabilità per questo genere di interventi non è della FIA ma del circuito, la FIA risponde solo per gli interventi medici in pista. Però, assicurarsi che il circuito sia idoneo per ogni genere di intervento di emergenza a chi spetta? E come mai la stessa ambulanza la domenica mattina è stata parcheggiata all'inizio della pit lane, mentre i giorni precedenti era non si sa dove?

H. F.



Photo Pellegrini

L'olandese della domenica



MOMENTO CLOU

La gara si decide in partenza quando Van der Garde dalla seconda fila balza in testa approfittando di una indecisione del "poleman" Mortara

L'arrivo di Giedo Van der Garde

Massimo Costa

Vitaly Petrov guadagna un solo punto nel giorno in cui Nico Hulkenberg non passa la prima curva perché tamponato dalla folia di Dani Clos, non nuovo a episodi simili e che per questo pagherà 10 posizioni sullo schieramento di Monza (stessa penalità a Lucas Di Grassi per la manovra poco edificante compiuta su Edoardo Mortara). Il tedesco della ART tiene saldamente il comando della classifica e a Monza tra due settimane può laurearsi campione con una tappa di anticipo sul finale, previsto a Portimao il 20 settembre. A Spa si è sempre trovato bene Giedo Van der Garde, lo scorso anno aveva vinto in World Series Renault e si è ripetuto nella secon-

da gara della GP2 dopo il bel sesto posto della corsa lunga. L'olandese della iSport (che già a Budapest ha vinto gara 2 la domenica) ha avuto un avvio bruciante dalla seconda fila e alla prima curva era già al comando. Poi se ne è andato indisturbato tenendo sempre un paio di secondi su Roldan Rodriguez. Lo spagnolo ha vissuto un ottimo fine settimana in Belgio e il secondo posto suggella il buon lavoro svolto anche dal team veneto, il Piquet GP. Il team iSport ha festeggiato anche il terzo posto di Diego Nunes. Incredibile Davide Rigon che dalla nona fila ha recuperato fino al quinto posto.

Il veneto, assistito da una monoposto perfetta della Trident, ha compiuto un mezzo miracolo acchiappando con i denti due

punti. Non è partito Luca Filippi, subito bloccato dalla frizione, Edoardo Mortara ha (come al solito) affrontato durissimi duelli prima con Pastor Maldonado poi con Lucas Di Grassi. Ma il brasiliano lo ha "sportellato" ed entrambi si sono ritirati. Davide Valsecchi era quinto ed ha fatto di tutto per non lasciarsi superare dal compagno di squadra Vitaly Petrov. Dopo vari tentativi, rischiando, il russo è riuscito a passare Valsecchi che poi a Les Combes è finito nell'erba perdendo altre posizioni e uscendo dalla zona punti. Il comportamento di Valsecchi non è per nulla piaciuto al titolare del Barwa Addax, Alejandro Agag, che ha ritenuto inutile l'ostruzione compiuta a Petrov, in lotta per il campionato.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 30 agosto 2009

- 1 - Giedo Van der Garde - iSport - 18 giri 37'54"281
- 2 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - 3"102
- 3 - Diego Nunes - iSport - 4"998
- 4 - Sergio Perez - Arden - 5"292
- 5 - Davide Rigon - Trident - 13"809
- 6 - Vitaly Petrov - Barwa Addax - 17"459
- 7 - Karun Chandhok - Ocean - 18"800
- 8 - Davide Valsecchi - Barwa Addax - 20"039
- 9 - Michael Herck - DPR - 21"403
- 10 - Javier Villa - Super Nova - 22"860
- 11 - Kamui Kobayashi - Dams - 25"291
- 12 - Alberto Valerio - Piquet GP - 36"045
- 13 - Nelson Panciatici - Durango - 48"746
- 14 - Ricardo Teixeira - Trident - 54"779

Giro più veloce: Sergio Perez 1'56"731

Ritirati

- 4° giro - Edoardo Mortara
- 4° giro - Lucas Di Grassi
- 2° giro - Alvaro Parente
- 1° giro - Pastor Maldonado
- 0 giri - Nico Hulkenberg
- 0 giri - Dani Clos
- 0 giri - Jerome D'Ambrosio
- 0 giri - Luca Filippi

Il campionato

1. Hulkenberg 83; 2. Petrov 56; 3. Di Grassi 46; 4. Grosjean 45; 5. Maldonado 36; 6. Parente 27; 7. Filippi 24; 8. Van der Garde, Perez 22; 10. Rodriguez, D'Ambrosio 21.

La cronaca Giro dopo giro

Non parte bene Mortara dalla pole, dalla seconda fila scatta al comando Van der Garde. Filippi rimane fermo in partenza per problemi alla frizione. Caos alla prima curva con il solito Clos che causa un incidente alla prima curva: lo spagnolo arriva lungo in frenata e travolge Hulkenberg finendo poi addosso a Villa. Subito fermo anche D'Ambrosio. Maldonado supera Kobayashi nel rettilineo che porta a Les Combes e guadagna il terzo posto. Maldonado attacca Mortara a Les Combes all'esterno, nessuno dei due molla. Il venezuelano è costretto ad andare sull'erba, si urta e coinvolgono Kobayashi. Entra la safety-car e dopo poco si ritira Paren-

te per rottura del motore. La situazione al 2° giro: Van der Garde, Rodriguez, Mortara, Nunes, Di Grassi, Perez, Valsecchi, Rigon e Petrov. Si riparte al 4° passaggio e alla conclusione del giro, Di Grassi alla chicane si butta all'interno di Mortara e le due vetture entrano in contatto. Il brasiliano salta e tutti e due si ritirano. Van der Garde guida al comando con una certa tranquillità ed ha 1"7 su Rodriguez, poi Nunes, Perez, Valsecchi, Rigon, Petrov, Chandhok, Herck e Villa. Rigon si sbarazza di Valsecchi e va quinto, il lombardo deve ora difendersi dal compagno Petrov. Dopo un paio di giri, il russo supera a Les Combes Valsecchi che finisce anche sull'erba e scavalcato da Chandhok. La gara non ha altri sussulti e Van der Garde vince la seconda gara dell'anno.



Bel secondo posto per Roldan Rodriguez



Hulkenberg afflitto dopo il ritiro cui è stato costretto dall'incidente innescato da Clos, sopra



La F.1 conosce Leimer

Valerio Faccini

Fabio Leimer ha ripreso in mano il copione riservato all'attore protagonista, ruolo da lui sempre recitato, ad esclusione della scorsa gara di Budapest, in questa stagione nella F.Master.

Gara 1

Lo svizzero a Spa, al cospetto del paddock di F.1, ha ottenuto, al solito, pole, vittoria in gara 1 e giro più veloce, secondo posto in gara 2 e nuovamente il giro più veloce che significano punteggio pieno e deciso allungo in campionato. Leimer non ha condotto la gara 1 solo per alcune curve durante il primo giro, quando Alexander Sims, complice la partenza anticipata di Patrick Reiterer (che, rallentando per cercare di evitare la penalizzazione ha gettato scompiglio nelle prime quattro file) ha cer-

cato d'involarsi in testa. Del parapiglia creato da Reiterer ha fatto le spese anche Alexander Rossi, toccatosi al tornante della Source con Kral, scattato molto bene al via. Gran bella gara per Simon Trummer, che si schioda dallo zero in classifica detenuto fino alla scorsa gara acchiappando i sei punti del terzo posto. Nelle prime fasi è stato autore di due bei sorpassi ai danni di Sims alla chicane Bus Stop, lottando per la seconda posizione, ma in seguito ha subito il sorpasso definitivo di Sergey Afanasiev. Rossi intanto dava vita ad un duello vincente (ed avvincente) con Kral per la quinta piazza. Ai due si avvicinava anche Frankie Provenzano, cui riusciva un sorpasso momentaneo a Kral ma poi, una volta ritornato in settima posizione, era infilato anche da Vladimir Arabadzhiev. Nel tentativo di ritornare davanti, il ragazzo romano veniva in contatto col bulgaro ed entrambi finivano in testaco-

da precipitando nelle retrovie. A due terzi di gara, Kral e Sims davano vita ad un confronto ad alto tasso spettacolare per la sesta posizione, finita appannaggio dell'inglese. Arabadzhiev, a tre passaggi dal termine, era incolpevolmente coinvolto nel testacoda che causava il ritiro di Samuele Buttarelli.

Gara 2

Brivido al via nella corsa domenicale (disputata prestissimo, alle 8.15, con una temperatura dell'aria inferiore ai 10 gradi) quando Alexander Sims resta "piantato" nel suo stallo di partenza in seconda fila. Riescono a sfilare tutti tranne l'olandese Kelvin Snoeks (partiva 11°), che tenta una frenata disperata, ma tampona ugualmente con violenza il britannico. Si ritirano entrambi. Poco più avanti, alla Source, due auto entrano in contatto e la safety-car scende in pista per dare modo ai commis-

MOMENTO CLOU - Gara 1

Al via è Sims che si porta in testa, ma dopo poche curve Leimer lo passa facilmente andando a vincere con 4"3 su Afanasiev



MOMENTO CLOU - Gara 2

Alla ripartenza della safety-car, al 3° giro Rossi attacca il leader Varhaug nel rettilineo del Kummel e prima di Les Combes riesce a guadagnare la prima posizione

sari di liberare il rettilineo d'arrivo. Al restart, dopo tre giri, Varhaug è in testa seguito da Rossi, Janis, Trummer, Afanasiev e Leimer. Lanciatisi ottimamente nell'Eau Rouge, Rossi infila Varhaug lungo il rettilineo del Kummel passando in testa. Poco più indietro, Leimer, insolitamente molto pimpante in gara-2, ha ragione di Afanasiev, suo diretto rivale in campionato, durante il quinto passaggio. Al Bus Stop lo svizzero, che è lanciaatissimo, infila anche il connazionale Trummer, mentre al Kummel sorpassa in tromba Varhaug salendo virtualmente sul podio. Dalle retrovie (partiva 12°) è risalito forte Provenzano, che quasi a metà gara è già alle spalle di Afanasiev e tenta d'insidiargli la posizione. C'è movimento nelle posizioni a ridosso del podio, con Trummer che prova a sorpassare Varhaug al Bus Stop. I due si toccano e Afanasiev ne approfitta riuscendo ad infilarli entrambi. Poi,

però, Varhaug si riprende la posizione tornando quarto. Al nono giro Leimer scavalca anche Janis e si mette a caccia di Rossi senza però riuscire a raggiungerlo. Al passaggio seguente, con una staccata fuori misura alla Source, Maulini spinge in testacoda Reiterer causando il ritiro di entrambi, anche se lo svizzero, che rientrerà ai box riuscendo a completare il giro e risulterà ugualmente classificato. Nel finale Provenzano, che ha scavalcato Trummer, compie un errore in staccata e perde la posizione a vantaggio dello svizzero, ma con una manovra coraggiosa si riprende la sesta piazza all'ingresso dell'Eau Rouge. Trummer sfilava anche alle spalle di Arabadzhev. L'americano Rossi conquista in modo convincente la sua seconda vittoria stagionale, ma Leimer, che per la prima volta ha disputato gara-2 all'arrembaggio, e anche grazie al ritiro di Kral, "vede" ormai il titolo.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 29 agosto 2009

- 1 - Fabio Leimer - Jenzer - 12 giri 27'03"583
- 2 - Sergey Afanasiev - JD - 4"335
- 3 - Simon Trummer - Iris Project - 5"325
- 4 - Erik Janis - ISR - 7"572
- 5 - Alexander Rossi - ISR - 13"589
- 6 - Alexander Sims - TSP - 22"555
- 7 - Josef Kral - JD - 22"675
- 8 - Pal Varhaug - Jenzer - 23"558
- 9 - Nicolas Maulini - Jenzer - 33"445
- 10 - Tiago Petiz - Cram - 36"053
- 11 - Kelvin Snoeks - AR - 37"924
- 12 - Frankie Provenzano - Cram - 39"679
- 13 - Andrea Roda - TSP - 40"222
- 14 - Vladimir Arabadzhev - JD - 50"121
- 15 - Patrick Reiterer - Jenzer - 1'10"458

Giro più veloce: Fabio Leimer 2'13"820

Ritirati

Samuele Buttarelli
Edwin Jowsey

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 30 agosto 2009

- 1 - Alexander Rossi - ISR - 12 giri 30'52"767
- 2 - Fabio Leimer - Jenzer - 0"849
- 3 - Erik Janis - ISR - 3"295
- 4 - Sergey Afanasiev - JD - 14"351
- 5 - Pal Varhaug - Jenzer - 15"471
- 6 - Frankie Provenzano - Cram - 19"770
- 7 - Vladimir Arabadzhev - JD - 20"065
- 8 - Simon Trummer - Iris/Jenzer - 20"524
- 9 - Tiago Petiz - Cram - 21"053
- 10 - Samuele Buttarelli - TSP - 21"635
- 11 - Edwin Jowsey - TSP - 43"133
- 12 - Nicolas Maulini - Jenzer - 2 giri

Giro più veloce: Fabio Leimer 2'13"513

Ritirati

9° giro - Patrick Reiterer
5° giro - Andrea Roda
1° giro - Josef Kral
0 giri - Alexander Sims
0 giri - Kelvin Snoeks

Il campionato

1. Leimer 80 punti; 2. Afanasiev 45; 3. Kral 43; 4. Varhaug 40; 5. Rossi 37; 6. Arabadzhev 25; 7. Janis 30; 8. Kouzkin 18; 9. Andersen, Reiterer 11; 11. Meijer 10; 12. Reiterer e Trummer 6; 14. Kennard 4; 15. Schlegelmilch, Maulini e Provenzano 3; 17. Bamber 2; 19. Puglisi 1.



Il podio di gara 2 con Rossi circondato da Leimer e Janis

Nel segno di



Marco Zipoli

Dario Lucchese

Spregiudicato: Daniel Zampieri, quattro vittorie al suo attivo, velocissimo sia in qualifica sia in gara con tre pole ed altrettanti giri più veloci, nei test collettivi di Imola della scorsa settimana si è confermato ancora una volta il numero uno. Il romano, al primo anno nella categoria, si è rivelato un avversario ostico, ma forse pure un pizzico irruento. In gara 2 a Misano, gli è stata inflitta una penalizzazione per l'incidente che ha innescato al via, men-

tre a Varano un altro contatto lo ha obbligato a salutare prematuramente la compagnia. Per lui un errore anche a Magione in gara 1, dove ha sbagliato la partenza dalla pole compiendo in seguito una divagazione per i prati. Ma quando non sbaglia, ormai si sa, sono guai per tutti... Caparbio: Marco Zipoli, non un solo ritiro. Finora sempre a punti. Chi pensava che il divorzio con Ghinzani potesse giocare a suo sfavore è stato clamorosamente smentito e a inizio agosto, sull'autodromo parmense, è per-

sino riuscito a centrare un successo che inseguiva ormai dal 2008 portandosi a 16 lunghezze dal suo nuovo compagno di squadra. Per il binomio della BVM Target un finale di stagione che si preannuncia avvincente. Ma nella F.3 italiana, gli ultimi tre doppi round del calendario saranno caratterizzati da una volata a cinque. Con sei gare da disputare ed un bottino massimo di 108 punti in palio, sulla pista del Santerno il prossimo weekend la serie tricolore riaccenderà i motori dopo quasi un mese. Nella

“lista d’attesa” anche Sergio Campana, due vittorie, ma ultimamente anche parecchia sfortuna, tradottasi nei due stop consecutivi, entrambi per incidenti a lui non imputabili, a Misano e Varano. L'emiliano del team Lucidi paga un gap di sole cinque lunghezze dal secondo, ma deve a sua volta guardarsi le spalle dallo spagnolo Daniel Campos (Prema Powerteam), che lo segue ad un solo punto ed il quale è salito sul podio in tre occasioni finendo anche una volta sul gradino più alto.

Zampieri e Zipoli



Daniel Zampieri

Poi c'è la sorpresa di Pablo Sanchez. Non tanto per il valore del giovane pilota dell'Alan Racing, peraltro mai messo in dubbio, ma in virtù della scommessa indovinata che lui e la sua squadra hanno azzardato nei confronti della Mygale introducendo un nuovo tema tecnico. Il messicano ha conquistato un primo, un secondo e tre terzi posti, consolidandosi nella "zona titolo" da cui sembra invece ormai tagliato fuori Francesco Castellacci. Alla pari del monegasco Stéphane Richelmi, con la RC tra i più veloci in

assoluto nelle sessioni collettive di Imola, e Salvatore Cicatelli. Quest'ultimo penalizzato da un disastroso inizio di anno con la Corbetta Competizioni, squadra con cui sicuramente non ha instaurato un feeling ideale, e poi passato tra le fila di Ghinzani. Ma un altro dato importante in questo rush conclusivo del 2009 viene dal numero in salita delle vetture al via. Sempre nei test di Imola si è vista per la prima volta in azione l'altra Mygale del team Dueppi-Victoria World, che fa riferimento ai nomi dei

manager Paolo Perugini e Dario Caso e con il quale ha fatto il suo ritorno il francese Tom Dillmann che potrebbe essere presente già dal penultimo round di Vallelunga. Sempre in tema di Mygale, una terza monoposto della Casa d'oltralpe potrebbe essere schierata nell'ultimo appuntamento di Monza dall'Alan Racing, al momento in trattativa con un pilota canadese. Da Imola ci sarà infine anche una terza Dallara della BVM Target, per l'occasione affidata al faentino Nicolò Piancastelli.

Il campionato 2009

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

Mancinelli ritorno dall'inf

Daniel Mancinelli ha immediatamente fugato ogni dubbio riguardo alla sua ripresa, dopo l'incidente di cui era stato protagonista a Misano a fine luglio. Il pilota marchigiano, tornato in pista per la prima volta in occasione dei test di Imola che si sono svolti nella giornata di martedì 25 agosto, ha confermato di essere già al cento per cento della forma fisica facendo segnare immediatamente il miglior tempo con la vettura della One Racing completamente ricostruita. Nonostante l'obiettivo fosse quello di compiere uno shakedown per verificare che tutto fosse a posto, l'attuale leader del campionato ha infatti stabilito il miglior crono di 1'46"419. A meno di un decimo il suo ex compagno di squadra Federico Scionti, velocissimo alla sua prima uscita con il team Facondini by Draco Racing. Il romano con gomme usate si era attestato al top, ma a mezz'ora dalla conclusione delle prove,

quando aveva montato il treno di gomme nuove, ha lamentato un problema al semiasse che lo ha costretto a rientrare ai box, migliorandosi ulteriormente negli ultimi tre minuti disponibili. Terzo responso per lo spagnolo Genis Olivé, che ha preceduto gli altri due piloti della Jenzer Motorsport Zimih ed Amberg. Dietro di loro il comasco della BVM Minardi Andrea Roda, che non è riuscito però a sfruttare al meglio il treno di coperture nuove, mentre con quelle usate era andato sensibilmente meglio. A completare la classifica nell'ordine sono stati Eddie Cheever, Luca Mingotti e Leonardo Osmieri, con la giovane Vicky Piria a chiudere con il tempo di 1'49"19. Per l'italo-inglese della Tomcat Racing, che ha impiegato solamente gomme usate, si trattava tuttavia di una prima presa di contatto con il tracciato del Santerno su cui non aveva mai girato in precedenza.

erno

I tempi di Imola

- 1 - Daniel Mancinelli - One - 1'46"41
- 2 - Federico Scionti - Facondini by Draco - 1'46"50
- 3 - Genis Olivé - Jenzer - 1'46"52
- 4 - Maxim Zimih - Jenzer - 1'46"59
- 5 - Zoel Amberg - Jenzer - 1'46"80
- 6 - Andrea Roda - BVM Minardi - 1'47"39
- 7 - Eddie Cheever - Jenzer - 1'47"43
- 8 - Luca Mingotti - AP - 1'47"82
- 9 - Leonardo Osmieri - Dueppi - 1'48"19
- 10 - Vittoria Piria - Tomcat - 1'49"19



Caccia al Leon

Valerio Faccini
Photo 4

Vacanze e turismo sono finiti per piloti e squadre del Mondiale Turismo. Dopo ben sei domeniche di pausa (ultima prova disputata a Brands Hatch a metà luglio) il WTCC

riprenderà l'attività il prossimo fine settimana a Oschersleben. Tutti i protagonisti, con modalità differenti, hanno approfittato del lungo vuoto nel calendario per continuare a lavorare sulle vetture. Con l'esclusione della BMW, tutti hanno girato a lungo sia a Zolder sia a Magny-Cours. Vediamo, Casa per Casa, quale attività è stata svolta.



I vincitori 2009

Curitiba 1 – Yvan Muller (Seat)
Curitiba 2 – Gabriele Tarquini (Seat)
Puebla 1 – Rickard Rydell (Seat)
Puebla 2 – Yvan Muller (Seat)
Marrakesh 1 – Robert Huff (Chevrolet)
Marrakesh 2 – Nicola Larini (Chevrolet)
Pau 1 – Robert Huff (Chevrolet)
Pau 2 – Alain Menu (Chevrolet)
Valencia 1 – Yvan Muller (Seat)
Valencia 2 – Augusto Farfus (BMW)
Brno 1 – Alex Zanardi (BMW)
Brno 2 – Sergio Hernandez (BMW)
Porto 1 – Gabriele Tarquini (Seat)
Porto 2 – Augusto Farfus (BMW)
Brands Hatch 1 – Alain Menu (Chevrolet)
Brands Hatch 2 – Augusto Farfus (BMW)

Il campionato 2009

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



*Una muta di "turisti"
in caccia delle
Seat Leon di Rydell
e Tarquini*

SEAT – 6 vittorie Obiettivo qualifica

Iniziamo in ordine di classifica di campionato, dagli spagnoli. La squadra diretta da Jaime Puig ha svolto una giornata sulla pista belga (che sarà teatro di una tappa del WTCC 2010) e due in Francia con tutti e cinque i piloti. Le attenzioni, oltre al normale lavoro di sviluppo e test sui materiali quali freni e ammortizzatori, sono state concentrate alle qualifiche. I "gialli" hanno stabilito un piano: riuscire a piazzare Yvan Muller, Gabriele Tarquini, Rickard Rydell, Jordi Genè e Tiago Monteiro nelle prime dieci posizioni in qualifica in tutte e quattro le restanti tappe del campionato. Allo scopo, in Seat hanno lavorato su assetti specifici per rendere veloci le Leon sul giro singolo e sull'ulteriore affiatamento dei piloti. Con un buon piazzamento nelle prove ufficiali, in Seat (i cui obiettivi prevedono di puntare sia al titolo piloti, sia a quello costruttori) contano di portare a casa una buona messe di punti in gara-1, mentre sono consapevoli che in gara-2, con l'inversione delle prime otto posizioni della frazione precedente sulla griglia, ogni mossa strategica è molto più difficile da pianificare.



BMW – 5 vittorie Team liberi di agire

Libertà d'azione per le squadre nazionali affiliate al costruttore tedesco. Il team Schnitzer, ad esempio, ha effettuato un paio di giorni di test l'ultima settimana di agosto a Budapest. Augusto Farfus e Jorg Muller hanno girato per ottimizzare assetti e regolazioni in funzione delle alte temperature che verosimilmente si potranno trovare sia a Oschersleben sia a Imola il 20 settembre.

L'occasione ha anche consentito ai piloti di riprendere "in mano" la 320si dopo la lunga pausa. E' possibile che prima della trasferta nell'ex Germania dell'Est, il Bmw Team Germany svolga uno shake-down delle auto su una pista di prova di proprietà della Casa tedesca situata presso la fabbrica a Monaco. Il team Italy Spain ha ripreso l'attività il 31 agosto e quando questa edizione del Magazine di Italiaracing sarà appena stato rilasciato online, porterà Alex Zanardi e Sergio Hernandez a girare ad Adria. Non c'è niente di particolarmente nuovo da provare per la squadra di Ravaglia, ma piloti e meccanici riprenderanno dimestichezza con le vetture ed il lavoro su di esse.

CHEVROLET – 5 vittorie

Programmi differenziati

Nicola Larini a Zolder, Robert Huff a Magny-Cours. Alain Menu a riposo, anche se in realtà lo svizzero è volato in Argentina a metà agosto per correre la 200 km di Buenos Aires. Il lavoro sulle Cruze è stato portato avanti con una vettura per volta. Larini in Belgio ha svolto prove di messa a punto e di aerodinamica dedicandosi allo sviluppo della macchina, mentre Huff, che in Francia ha incontrato gran caldo, ha svolto prove specifiche di assetti su una pista dalle caratteristiche simili (con staccate a ruote sterzate “dentro” le curve e frequenti passaggi sui cordoli) a quelle che saranno affrontate dalle vetture del WTCC a Oschersleben e Imola.



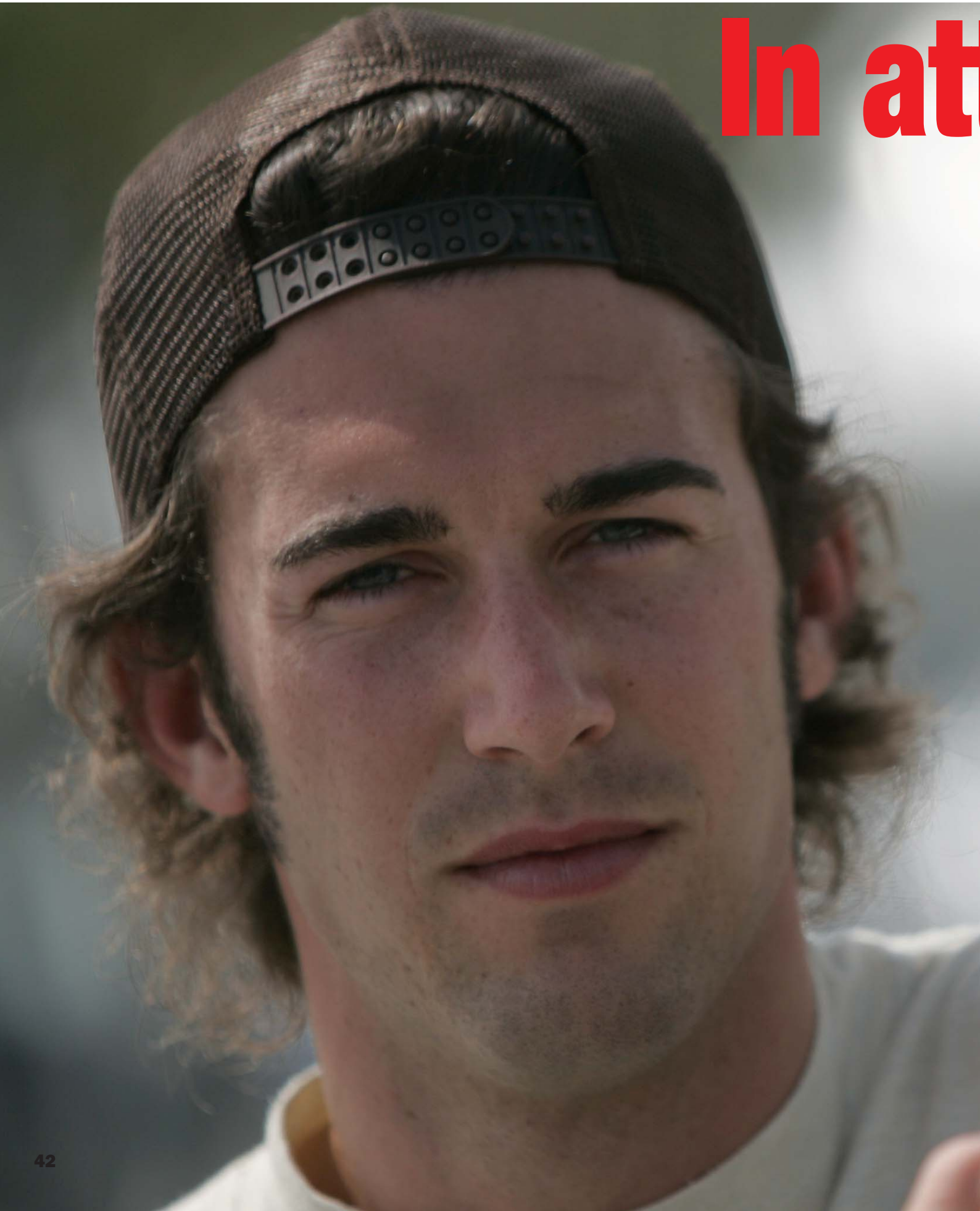
LADA – 0 vittorie

Spazio alla Priora

I russi si presenteranno nel nono appuntamento del WTCC con, per la prima volta, tre esemplari della Priora, mettendo conseguentemente “in pensione” la vecchia 110. Non ci sarà James Thompson (impegnato in Australia per svolgere dei test in vista del suo debutto nella serie V8), rimpiazzato da Viktor Shapovalov. Nei test di Zolder, svolti ad inizio agosto dal pilota inglese e dal compagno Jaap Van Lagen, sono state provate diverse soluzioni relative alle geometrie delle sospensioni. A Magny-Cours, invece, il lavoro è stato per lo più concentrato sullo sviluppo del motore e della relativa elettronica di gestione.



In at



tesa di chiamate

Antonio Caruccio

Giacomo Ricci è un pilota poliedrico. Guida di tutto. Quest'anno si è superato partecipando a diverse prove della GP2 Asia e Main Series, ora è nel GT Open. Ma chissà dove lo troveremo ancora...

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 avuto una lunga carriera in kart, i cui migliori risultati sono il quinto posto nel campionato europeo e ho raccolto la medaglia d'argento al Margutti correndo contro Hamilton e Kubica. A 16 anni ho fatto il mio esordio sulle monoposto nel F.BMW. All'epoca la categoria era divisa per cilindrata in 1000 e 1100, ma pur essendo alle prime armi ho preso il via nella classe superiore non avendo trovato posto in quella di apprendistato, lottando con piloti come Glock e Klien, arrivando ugualmente sesto in campionato nonché Rookie of the Year. Ho vinto dopo un cambio di casacca, i due appuntamenti di Hockenheim e conquistato il podio all'A1-Ring. L'anno successivo ho ritentato la fortuna nella medesima catego-

ria, ma dopo un paio di appuntamenti avevo finito il budget e ho ripiegato sul Renault Eurocup, addirittura come quarta macchina nel team SL. La stagione successiva, nel 2003, sono “sceso” di livello facendo il Renault 1.6 in Spagna con due vittorie a Valencia e Jarama completando la stagione al quarto posto col team CBM. Da lì ho fatto un grande salto arrivando subito su una monoposto di Formula 3000 avanzando nella mia carriera. Il 2004 invece è stato un anno di transizione improntato principalmente sul percorrere il maggior numero di chilometri possibili con monoposto molto differenti tra cui il vecchio Formula 3000 e il World Series quando ancora era motorizzato Nissan”.

Poi l'importante passo nel Formula 3000

“Il salto di qualità notevole è arrivato nel biennio 2005-2006 dove riuscii ad avere un budget importante che mi diede l'opportunità di alzare il mio livello. Il primo anno ero arrivato terzo in campionato con Astromega, avendo come compagno di squadra Vilander, ma il titolo lo vinse Filippi. La stagione successiva fu il mio turno col Fisichella Motorsport con il quale andò tutto molto bene e vinsi contro Bonanomi, Petrov e Caceres. A quel tempo avevo come mana-

ger Enrico Zanarini che mi ha aiutato a raccogliere questi successi, ma per provare a fare il salto di categoria decisi di lasciare l'Europa”.

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

“Sul finire del 2006 avevo preso contatti con Papis che in America mi ha aiutato tantissimo, mi aveva ospitato e mi ha indirizzato verso le persone giuste quindi lo ringrazio tanto e ancora adesso abbiamo un rapporto di amicizia. Ero giunto alla firma con Forsythe dopo un test che aveva dato ottimi esiti, ma per un loro accordo con Red Bull fecero solo due macchine ufficiali e mi ritrovai a un mese dall'inizio della stagione in Formula Atlantic senza nulla in mano. Presi allora contatti col team Conquest dove l'anno prima corse il figlio di Bobby Rahal, Graham, che fece molto bene. Il 'problema' fu che Rahal portò un suo ingegnere investendo molti soldi in quella stagione, mentre al mio arrivo trovai un organico differente dal suo. Inoltre cambiarono sia le coperture sia l'aerodinamica, la quale da regolamento dava il 20% in meno di downforce e quindi gli assetti dell'anno prima erano inutilizzabili.”

segue a pag 44



**Ricci guarda lontano.
In attesa della chiamata giusta
ora gareggia nel campionato GT Open
con una Ferrari F430
del team Advanced Engineering**

Abbiamo ugualmente lavorato sodo perché ad esempio nel primo test di Laguna Seca iniziammo col sedicesimo tempo, ma risalimmo la graduatoria sino al terzo posto. Ero quasi sempre nella top 6, ma facevamo degli sforzi enormi per raggiungere un buon risultato. Sui cittadini non riuscivamo a trovare l'assetto ideale mentre nelle piste normali o negli aeroporti davo il 110% grazie anche all'esperienza europea. Fu un campionato altalenante che conclusi al sesto posto, terzo degli esordienti.

Avevo preso dei buoni contatti in Champ Car, ma a inizio 2008 la categoria ha chiuso quindi mi sono ritrovato a dover ripensare ai miei sogni di gloria in formula. Negli States l'ambiente generale delle corse è molto più rilassato. È diverso il rapporto con il pubblico in quanto andare in pista costa poco perché vogliono gli spalti sempre gremiti. Vi racconto un aneddoto che ricorderò per sempre alla Autograph Session della prima gara di Las Vegas. Non mi ero nemmeno presentato perché pensavo che nessuno potesse essere interessato a me e in generale noi piloti della Atlantic, invece mi sono venuti a prendere i commissari in quanto non mi ero presentato alla sessione e siamo rimasti lì un'ora e mezza col pubblico. L'atmosfera era molto più rilassata e si viveva quasi in amicizia, come dovrebbe essere in tutti i paddock. C'è un costo basso per la gestione tecnica della monoposto mentre poi investono tanto sulla promozione dell'evento perché il tifoso medio americano vuole vedere spettacolo e divertirsi. In Europa invece il livello di professionalità è sempre altissimo a favore di chi vive all'interno del paddock, a discapito forse degli spettatori e degli appassionati".

Al tuo rientro in Europa però hai trovato una situazione molto difficile.

"Nel 2008 ho fatto 11 gare in nove categorie differenti tutte o quasi senza budget iniziando anche ad affacciarmi al mondo del Gran Turismo. Cercavo di trovarmi da solo un sedile per correre, ma è sempre stato molto difficile. Oltre al GP2, al Master e al F.3 Italia sono salito su un GT Open, sia con la Ferrari del GPC che con la Aston Martin del team Villois. Negli ultimi due anni per andare a correre il venerdì aspettavo la chiamata sul cellulare al mercoledì quindi vive-

vo sempre nell'insicurezza di cosa avrei potuto fare, ma le cose stanno migliorando".

Come mai la scelta fin da giovane di cor-



Giacomo Ricci con la monoposto GP2

rere sempre all'estero?

"Penso che all'estero il livello è molto alto, si cresce molto e più velocemente. In Italia il livello in kart è molto alto e tutti i piloti vengono a correre qui, ma per le formule è meglio andare all'estero perché inizi a vivere da solo e questo ti aiuta tanto a crescere. Forse soffri un po' la solitudine ma serve a costruirsi una grande esperienza. E ti confronti con un modo di vivere completamente diverso come quello americano".

Inoltre da due anni militi nel campionato GP2

"A inizio 2008 ho fatto un paio di gare con DPR grazie alla nuova gestione della famiglia Herck, dove André mi ha preso al posto del figlio Michael infortunatosi al polso. Sempre grazie a loro ho potuto fare il GP2 Asia 2008 e le prime gare di quest'anno nella Main Series. Mi sarebbe piaciuto poter continuare ora perché il team si è trasferito come sede in Italia a Padova e avrei potuto lavorare meglio sulla macchina. Ho un po' il rimpianto di non aver avuto molti soldi da investire per avere particolari freschi e nuovi sulla Dallara GP2, che pesano molto sui risultati perché quando sei al limite ogni dettaglio fa la differenza per recuperare pochi decimi. Ora mi trovo a prendere dei secondi dai piloti che battevo agevolmente nel Formula 3000, ma va bene così. Mi sento di dover ancora ringraziare Andre Herck per l'opportunità concessa e vedere

che il mio sostituto, Frank Perera, non va molto meglio di me mi rassicura sulle mie capacità. Sono inoltre certo che il team potrà ancora crescere e dimostrare la propria validità sulla scena internazionale".

Quali aspettative hai per la fine del campionato?

"La stagione GT Open sta andando molto bene. Abbiamo iniziato con una vittoria che ci aveva proiettato in vetta alla classifica, ma una foratura a Spa ci ha messo fuori gioco mentre i nostri avversari sono sempre riusciti a marcare dei punti importanti. Occupo il quinto posto in graduatoria ma sono fiducioso che dopo un test a Barcellona il 2 settembre riusciremo ad avere la giusta spinta per lottare per le prime tre posizioni in campionato, o almeno essere la prima Ferrari perché le Porsche 997 sembrano aver trovato una marcia in più rispetto al passato, ma noi siamo lì dietro".

Tra le monoposto e il GT il tuo fisico subisce sforzi differenti... che preparazione atletica apporti per i due differenti tipi di competizioni?

"Sono, non solo come pilota ma anche nella vita, molto versatile e riesco ad avvicinare il mio limite sia in Formula che GT abbastanza facilmente. La monoposto distrugge collo e spalle perché non hai il power steering e devi frenare più forte avendo bisogno di un buon allenamento alle gambe. Con le Turismo guidi sempre sulle uova una macchina poco stabile oltre al fatto che i riferimenti cambiano sempre e che in abitacolo c'è tanto caldo. Personalmente faccio un allenamento improntato sull'aerobica e sulla resistenza. Vado in canoa o sul kart mentre per la GP2 mi alleno il collo con delle bende elastiche perché se non sei ben preparato dopo pochi giri è la macchina a portare in giro te. Inoltre trovo appoggio sia da Formula Medicine che da Marco Rustichelli, ex preparatore di Fisichella che mi aiuta tanto a trovare i miei limiti".

Cosa fai nella tua vita oltre correre?

"Faccio l'istruttore col Driving Camp di Carlo Rossi, corro, mi alleno e cerco sponsor. Da quest'ultimo punto di vista lavoro come una segretaria: la mattina mi alleno e passo il pomeriggio al telefono portando avanti i contatti con gli sponsor. Vivo un po' di speranza, ma auspico che presto le cose possano andare meglio".

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



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

207





Titan



Dario Lucchese
Foto Dario Lucchese

Dalla via Emilia al Monte Titano. Come dire dalla “Terra dei motori” per eccellenza alla più piccola Repubblica da corsa. Una linea di demarcazione quasi inesistente, anche in termini di passione vera. Con i suoi trentamila abitanti, San Marino è il paese che in proporzione conta il più alto numero di licenziati per quanto riguarda l’automobilismo, che sono in tutto circa un centinaio. A un’invidiabile tradizione ralistica e motociclistica (Alex De Angelis e Manuel Poggiali sono i nomi più famosi nell’ambito delle due ruote), si è aggiunto anche il “fenomeno pista”. Ma in questo caso il riferimento non è al Gran Premio di F.1 che fino al 2006 si è disputato presso l’autodromo di Imola, bensì alle realtà dei vari team che proprio a San Marino hanno posto la loro sede: W&D, Habitat Racing e Zerocinque Motorsport, con una parentesi per la Stile F impegnata sino allo scorso anno nel Ferrari Challenge. Squadre, ma anche piloti del calibro di Christian Montanari che, quando lo scorso anno aveva debuttato con i colori azzurri nella A1GP, in occasione delle prove libere dell’appuntamento di Chengdu, aveva persino fatto parlare di un interessamento di San Marino ad entrare con il proprio nome nel campionato gestito dall’organizzazione che fa capo a Tony Texeira. Ipotesi certamente improbabile, ma che i vertici della Fams avevano ben valutato. Perché San Marino è anche la “repubblica della velocità”. Non è un caso che a dirigere la Federazione Auto Motoristica Sammarinese (di cui lo scorso marzo è stato nominato presidente onorario Jean Todt) dal 2000 al 2008 sia stato Stefano Valli, esperto pilota delle categorie Turismo. Mentre a raccoglierne il testimone è stato quest’anno Filippo Reggini, con precedenti esperienze in F.3 oltre che nei rally.

segue a pag 48

ni in pista

W&D RACING TEAM

Una famiglia al volante

Ad inaugurare la tradizione dei team sammarinesi impegnati nella pista è stata la W&D, fondata nel 1987 da Walter Meloni e Daniele Rosa, quest'ultimo tiratosi quasi subito fuori dalla società. Nel corso degli anni, i maggiori risultati ottenuti dalla squadra sono venuti dalle varie partecipazioni ai campionati Turismo. Con Alessandro Bernasconi, Stefano Valli e Francesco Iorio nel CIVT e con lo stesso Walter Meloni nelle serie di durata Touring Master Cup ed ETCS (in cui ha conquistato l'ultimo titolo nel 2004). Classe 1942, il pilota e team manager della Repubblica del Titano ha cominciato con i rally alla fine degli anni Sessanta, per poi cimentarsi nella Coppa Renault dal '75 fino al 1985 giungendo a quel punto ad un bivio: appendere il casco al chiodo o cominciare una nuova avventura. A prevalere è stata la seconda opzione e proprio grazie alla grande passione del suo attuale titolare è nata la W&D. Capostipite di una dinastia da corsa, l'esempio di Walter Meloni è stato seguito dai figli Marilena e Paolo. La prima ha corso in F.2000 e poi in F.3, prima di diventare mamma quasi a tempo pieno, sposandosi con il siciliano Vittorio Bagnasco, anche lui pilota e quest'anno impegnato nella Seat León Supercopa. Per Paolo, 38 anni, una carriera cominciata anche in questo caso con le monoposto: prima in Formula Ford, quindi in F.2000. Poi le vetture a ruote coperte ed una parentesi recente di due anni nella Formula Renault 2.0 Italia. Attualmente sia Walter sia Paolo partecipano al Campionato Italiano Turismo Endurance. L'obiettivo per il papà è quello di portare a casa con la BMW M3 E46 il successo nella Prima Divisione Benzina 3000 di cui comanda la classifica. In passato per i colori della W&D hanno corso anche Nicola Bianchet, Christian Montanari e Max Venturi, per citare alcuni tra i giovani più promettenti. Sempre nella W&D si sono formati Paolo Casadei, oggi valido direttore sportivo della Zerocinque Motorsport, ed i tecnici Davide Tura (ultimamente approdato alla GDL Racing) e Fabio Giancecchi, in forze alla Habitat Racing. A ricoprire attualmente un ruolo cruciale nella gestione in pista nell'ambito dei weekend sono Amedeo Mangione, "Geo" Mularoni e Pietro Pellicanò, con la supervisione di Gigliola Meloni, nipote di Walter.



Foto di gruppo per il team Habitat e Bollini in gara



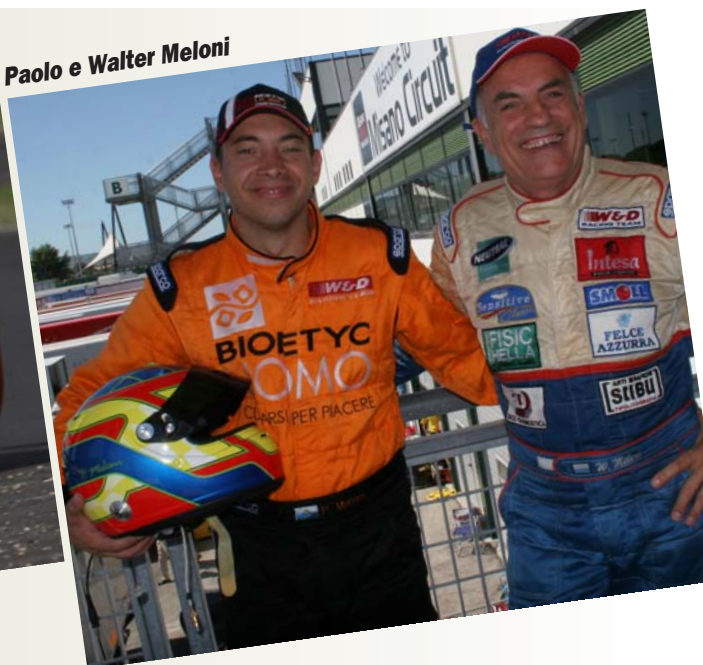
ZEROCINQUE MOTORSPORT

La BMW crede in loro

Il suo nome si ricollega all'anno in cui il team ha iniziato la propria attività. Nata da una "costola" della W&D per volontà di Paolo Casadei, il quale per diverso tempo aveva ricoperto il ruolo di direttore sportivo della squadra di Galazzano, la Zerocinque Motorsport vanta una storia ancora breve, ma già costellata da numerosi successi, cominciando dal titolo del Trofeo Nazionale CSAI Superproduzione conquistato con il ligure Marco Pasquinelli nella stagione dell'esordio. Da segnalare, sempre nel 2005, la partecipazione al Campionato Italiano Superturismo con Stefano Valli (in quella circostanza quinto in campionato), Giannantonio Pennino e lo stesso Pasquinelli. Un impegno fin dall'inizio legato a doppio filo al marchio BMW ed esteso immediatamente anche al Driver's Trophy e all'ETCS. È stato proprio nella serie "endurance" che la Zerocinque Motorsport ha messo a segno il maggior numero di successi: la vittoria della classe 2.0 con Mirko Venturi nel 2006 e con Ulisse Pesaresi l'anno successivo, quindi il primo posto nella classe 3.0 con l'equipaggio composto da "Jolly", Valli e Alex Canali nel 2008. Da segnalare che nel biennio 2007-2008 con i colori della squadra di Dogana ha corso anche l'ex iridato di sci Kristian Ghedina e sempre nel 2007 l'esperto Simone Iacone ha conquistato con la Zerocinque Motorsport un nono posto assoluto a Monza nel WTCC. Risultati che quest'anno hanno portato una realtà importante come la Roal Motorsport di Roberto Ravaglia a puntare sul team che fa riferimento a Casadei, affidandone la gestione tecnica della partecipazione alla Superstars Series con le M3 E40 di Gianni Morbidelli (primo a Magione e nel doppio round di Portimão, nonché attualmente secondo in classifica) e Francesco Ascani. Oggi la Zerocinque Motorsport consta di uno staff fisso in sede di cinque persone, che salgono a 12 in occasione dei weekend di gara. Vero "stratega" al muretto dei box è l'ingegnere Gaetano Ferri.



Paolo e Walter Meloni



HABITAT RACING

Dalle case alle auto

Pilota, ex consulente Ferrari nel settore clienti "racing" e commissario sportivo con 250 gare al proprio attivo con varie esperienze anche in F.1. Una figura poliedrica quella di Alberto Masi, imprenditore con nel sangue la passione per le corse, che alla fine degli anni Novanta ha fondato a San Marino la Habitat Racing. Il team, che lega il proprio nome all'omonimo gruppo che opera nel settore edile e nel campo della progettazione, ormai da due stagioni è presente nella Superstars Series. Ma il successo più importante fino ad ora ottenuto dalla squadra è datato 2007, anno della conquista del titolo tricolore Turismo con Alessandro Bernasconi, in quella circostanza ottavo al mondo nel Bmw Sportpokal Trophy. Prima del pilota milanese, a correre con i colori della squadra di Domagnano erano stati Marco Baroncini, Francesco Iorio ed il ralista Alex Broccoli, per citare alcuni dei più noti che completano una lista di venti nomi. Oggi la Habitat Racing conta su uno staff di otto persone, facendo sempre capo ad Alberto Masi e alla moglie Laura Bernardini. A coordinare tutto dai box è il neo-direttore sportivo Louis Guerra. Davide Foschi ricopre invece il ruolo di direttore tecnico, seguendo le vetture di Bernasconi e Bruno Bollini (anche lui sammarinese), mentre a Fabio Giancoghi è stata affidata recentemente la gestione della nuova M3.



Stefano Valli e Kristian Ghedina





Sorpasso com

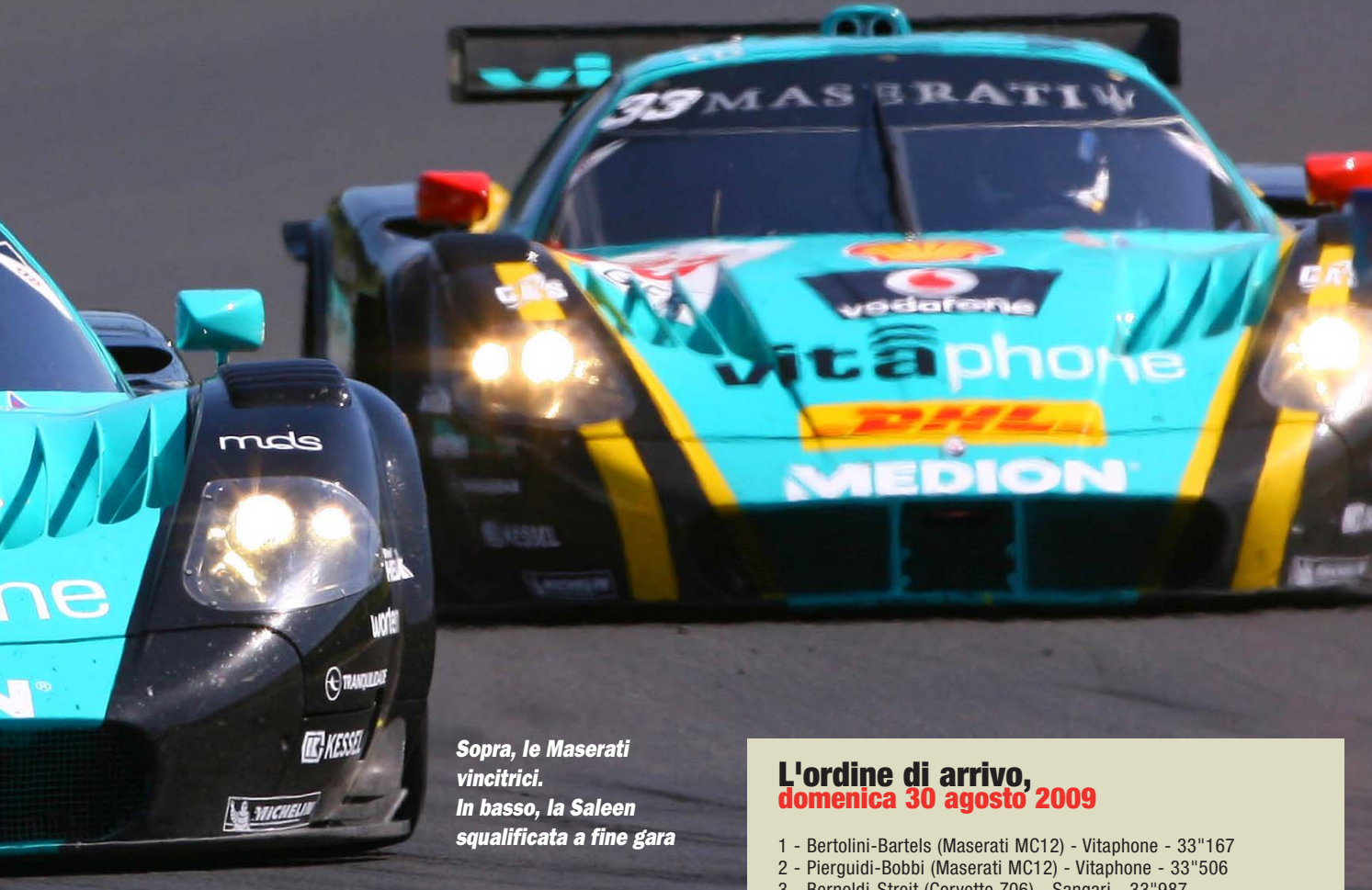
di Leopoldo Canetoli

Con un drammatico doppio sorpasso all'ultimo giro, nelle classi GT1 e GT2, si è definita la classifica di questa quinta prova del FIA GT. Un doppio sorpasso che ha lasciato in certi casi l'amaro in bocca, ma ha ristabilito che Maserati e Ferrari rimangono in testa alle due classifiche generali. In GT2 la beffa è stata per la fortissima coppia ferrarista Bruni-Vilander che sono stati rimontati da Westbrook e dalla sua Porsche. Ma d'altronde, con 100 kg di zavorra, hanno fatto anche troppo a resistere al forcing dei due piloti ufficiali della Casa tedesca. In GT1 la cosa è stata un

po' meno chiara, in quanto si è verificata in casa Maserati, con Bertolini e Bartels che hanno riaggantato la testa della classifica e della gara a spese dei compagni Bobbi e Pierguidi. Pare che questo sorpasso sia stato probabilmente "suggerito" dai box per un ovvio gioco di squadra...ma sembra che i commissari sportivi non abbiano gradito molto la "forma" e abbiano poi voluto controllare la telemetria per vedere se la Maserati n.33, quella di Pierguidi, fosse davvero in difficoltà. Doveva essere una vittoria di Wendlinger-Sharp e di una Saleen sul tracciato dell'Hungaroring, circuito scelto dopo i problemi che sono sorti sul trac-

ciato cittadino di Bucarest. Un primo posto che era sembrato netto, al termine di una lunga rimonta di Wendlinger che solo a dieci giri dalla fine è riuscito a prendere il comando della gara. Ma a motori spenti la beffa in verifica tecnica: il suo propulsore respirava troppo dai restrittori, e così è arrivata la squalifica! Bertolini-Bartels, al volante di una Maserati gravata di 80 kg di zavorra, si sono ritrovati in cima alla classifica e con questo risultato riaggantano la vittoria e la testa della classifica con 41 punti davanti alla coppia Hezemans-Kumpen, solo sesti in questa gara, che comunque raggiungono quota 37 punti. Poi l'altra

Maserati MC12, quella della nuova coppia Pierguidi-Bobbi, rallentata, secondo le informazioni della squadra, da fastidiose vibrazioni (o da un segnale dai box come detto sopra...), mentre la terza Maserati, che partiva dalla pole position era finita fuori gara dopo soli quattro passaggi per un brusco contatto nel quale aveva rimediato la rottura della sospensione anteriore sinistra. A lungo al comando la Corvette brasiliana del team Sangari condotta da Bernoldi, che alla fine si è dovuta accontentare del quarto posto, ma è risultata prima delle Corvettes. In GT2 dopo la bella partenza di Ragginger con la Porsche del-



*Sopra, le Maserati vincitrici.
In basso, la Saleen squalificata a fine gara*

L'ordine di arrivo, domenica 30 agosto 2009

- 1 - Bertolini-Bartels (Maserati MC12) - Vitaphone - 33"167
- 2 - Pierguidi-Bobbi (Maserati MC12) - Vitaphone - 33"506
- 3 - Bernoldi-Streit (Corvette Z06) - Sangari - 33"987
- 4 - Maassen-Biagi (Corvette Z06) - Alphand - 37"885
- 5 - Hezemans-Kumpen (Corvette Z06) - Pekka - 52"835
- 6 - Longin-Ruffier (Corvette Z06) - Selleslagh - 1 giro
- 7 - Westbrook-Collard (Porsche 997) - Prospeed - 2 giri
- 8 - Bruni-Vilander (Ferrari 430) - AF Corse - 2 giri
- 9 - Ruberti-Malucelli (Ferrari 430) - Scuderia Italia - 2 giri
- 10 - Kuppens-Leinders (Ford GT) - Marc VDS - 2 giri
- 11 - O'Young-Holzer (Porsche 997) - Prospeed - 2 giri
- 12 - Barba-Cadei (Ferrari 430) - AF Corse - 3 giri
- 13 - Bell-Kirkaldy (Ferrari 430) - CRS - 3 giri
- 14 - Russo-Compac (Ferrari 430) - Pecom - 3 giri

Squalificati

Wendlinger-Sharp (Saleen S7-R)

mandato

la Scuderia Italia, è iniziata la bagarre con le Ferrari, segnatamente quella di Bruni e Vilander che si portava a spasso 100 kg di zavorra. E per questo superati solo all'ultimo giro da un rampante Westbrook. Bruni comunque mantiene in primo posto in classifica con 36 punti davanti a Westbrook che ne ha 34. Campionato quindi ancora completamente aperto, con l'alternarsi al comando in GT1 di Maserati e Corvette, e in GT2 di Ferrari e Porsche. Ancora tre le prove in calendario, quella di Portimao il 20 settembre, poi in ottobre al Paul Ricard e infine a Zolder. C'è ancora il tempo per ridiscutere tutto quanto.



Edwards beffa Ambrose

Marco Cortesi

Una gara interminabile, complicata, dall'esito imprevedibile. L'appuntamento di Montreal della Nationwide Series ha visto prevalere Carl Edwards all'ultima curva, e al termine di un dominio in lungo e in largo da parte di Marcos Ambrose. La corsa, rallentata da ben 11 cautions (per 30 giri), e che ha visto la necessità per il gruppo di passare alle gomme rain a causa di un rovescio temporalesco, è stata per tutta la sua durata preda dell'australiano, che ha ceduto brevemente il comando solo nelle fasi successive al primo pit. Arrivato all'ultima chicane dell'ultimo giro, dopo quasi quattro ore perfette, il due volte campione V8 Supercar è entrato troppo veloce, saltando sul cordolo e vedendosi infilare dall'amico-rivale del Roush Racing, riscattatosi dopo l'incredibile botto pre-gara in Grand-Am. Giornata positiva per Andrew Ranger, terzo, seguito dal rientrante Jacques Villeneuve, passato anche a condurre pur a causa di un errore tattico da parte del team, che l'ha lasciato fuori dai box oltre il dovuto. A seguire hanno chiuso Brad Keselowski, Tony Raines, Jean Francois Dumoulin. Delusione per Max Papis, rimasto invischiato nella vera e propria isteria collettiva che ha colpito molti piloti nel finale. Dopo aver recuperato dal fondo della griglia al terzo posto, Max ha terminato la sua gara ventesimo, colpito da Keselowski. Guai anche per lo specialista Ron Fellows, bloccato da guai tecnici e contatti, ma soprattutto per l'idolo locale Patrick Carpentier, finito col motore a pezzi a causa di una cambiata sbagliata. Pessime fortune anche per Colin Braun, fermo in un lago d'olio nei primi giri, e Jeffrey Earnhardt. Figlio di Kerry Earnhardt e nipote del grande Dale, ha patito la rottura del cambio sulla sua Chevy. Da sottolineare le buone prove degli "ovalisti" Brendan Gaughan, già secondo nella gara Grand-Am del sabato, e Tony Raines.



L'ordine di arrivo, domenica 30 agosto 2009

- 1 - Carl Edwards (Ford) - 76
- 2 - Marcos Ambrose (Toyota) - 76
- 3 - Andrew Ranger (Toyota) - 76
- 4 - Jacques Villeneuve (Toyota) - 76
- 5 - Brad Keselowski (Chevrolet) - 76
- 6 - Tony Raines (Chevrolet) - 76
- 7 - Jean-Francois Dumoulin (Chevrolet) - 76
- 8 - Stephen Leicht (Chevrolet) - 76
- 9 - Brendan Gaughan (Chevrolet) - 76
- 10 - Kyle Busch (Toyota) - 76
- 11 - Michael McDowell (Dodge) - 76
- 12 - Erik Darnell (Ford) - 76
- 13 - Antonio Perez (Dodge) - 76
- 14 - Victor Gonzalez Jr. (Ford) - 76
- 15 - Paul Menard (Ford) - 76
- 16 - Steve Wallace (Chevrolet) - 76
- 17 - Kenny Wallace (Chevrolet) - 76
- 18 - Michael Annett (Toyota) - 76
- 19 - Mike Wallace (Chevrolet) - 76
- 20 - Max Papis (Chevrolet) - 76
- 21 - Brett Rowe (Chevrolet) - 76
- 22 - Eric McClure (Ford) - 76
- 23 - Jason Keller (Ford) - 76
- 24 - Stanton Barrett (Chevrolet) - 76
- 25 - Boris Said (Ford) - 76
- 26 - Alex Tagliani (Dodge) - 76
- 27 - J.R. Fitzpatrick (Chevrolet) - 75
- 28 - Brad Coleman (Toyota) - 72
- 29 - Jason Leffler (Toyota) - 70
- 30 - Justin Marks (Toyota) - 70
- 31 - Jeffrey Earnhardt (Chevrolet) - 67
- 32 - D.J. Kennington (Ford) - 57
- 33 - Mark Green (Chevrolet) - 39
- 34 - Mike Bliss (Chevrolet) - 30
- 35 - Ron Fellows (Chevrolet) - 26
- 36 - Justin Allgaier (Dodge) - 25
- 37 - Andy Lally (Chevrolet) - 17
- 38 - Patrick Carpentier (Toyota) - 15
- 39 - Tony Ave (Chevrolet) - 14
- 40 - Colin Braun (Ford) - 2
- 41 - Chris Cook (Chevrolet) - 1
- 42 - Brian Keselowski (Dodge) - 1
- 43 - Tom Hubert (Chevrolet) - 1



Sopra, Carl Edwards festeggia l'insperato successo in terra canadese.

A sinistra, Marcos Ambrose, dominatore della gara, si è invece visto beffare all'ultima curva

Angelelli -5 da



alla vetta

L'ordine di arrivo, sabato 29 agosto 2009

- 1 - Angelelli-Frisselle (Dallara-Ford) – SunTrust - 66 giri in 2:01:26
- 2 - Bernhard-Dumas (Riley-Porsche) – Penske - 1:06.713
- 3 - Fogarty-Gurney (Riley-Pontiac) – Stallings - 1:18.023
- 4 - Forest-Taylor (Riley-Pontiac) – Beyer - 1:27.465
- 5 - Donohue-Law (Riley-Porsche) – Brumos - 1 giro
- 6 - Frisselle-Wilkins (Riley-Ford) – AIM - 1 giro
- 7 - Dalziel-Lester (Riley-BMW) – Orbit - 1 giro
- 8 - Pew-Valiante (Riley-Ford) – Shank - 1 giro
- 9 - Bouchut-Tucker (Riley-BMW) – Level5 - 1 giro
- 10 - Pruett-Rojas (Riley-Lexus) – Ganassi - 1 giro
- 11 - Garcia-Rice (Coyote-Porsche) – Spirit Of Daytona - 2 giri
- 12 - Finlay-Wallace (Crawford-Pontiac) – Childress - 2 giri

Giro più veloce: Alex Gurney 1:32.795

Ritirati

- 62° giro - Negri-Patterson
- 15° giro - Barbosa-France
- 5° giro - Dumoulin-Farano

Non partiti

Ambrose-Edwards

Il campionato

- 1. Fogarty-Gurney 274; 3. Angelelli-Brian Frisselle, Pruett-Rojas 269; 7. Bernhard-Dumas 248; 9. Valiante 242; 10. Burt Frisselle 234



**Si è chiuso
nel migliore dei modi il
week-end canadese per
Angelelli e Frisselle:
vittoria e campionato
di nuovo apertissimo**

Marco Cortesi

Si chiude con un'inaspettata vittoria per Max Angelelli e Brian Frisselle l'appuntamento in terra canadese della Grand-Am Rolex Series. A condizionare, e decidere l'andamento della corsa è stata l'estrema variabilità delle condizioni meteo, con dei violenti acquazzoni che si sono alternati nel finale mandando all'aria buona parte delle strategie dei team. Decisivo il rovescio che, con poco più di mezz'ora dal termine, ha costretto tutto il gruppo a rientrare per montare gomme rain. Dopo una fase interlocutoria, in cui la pioggia sembrava sul punto di cessare, l'acqua è tornata a cadere copiosa, favorendo le due vetture che non si erano ancora fermate a rimettere le slick. Una mossa tattica rischiosa quella di attendere che le prestazioni in pista calassero visibilmente per riportare Angelelli al box, mossa però che ha consentito all'italiano di arrivare sul traguardo con un minuto di vantaggio sui principali inseguitori. In seconda posizione hanno concluso Dumas e

Bernhard, ancora alla ricerca della prima vittoria per Penske nella categoria. Il tedesco è riuscito nell'impresa di tenere alle spalle Fogarty, che più di una volta era riuscito a passarlo, anche grazie al lavoro del box, mentre in quarta piazza il diciannovenne Ricky Taylor ha sfiorato il podio utilizzando la stessa scelta tattica dei vincitori. Il tonfo più grande della giornata, a parte quello di Carl Edwards, a muro nei giri di formazione, è stato quello del Chip Ganassi Racing. Scott Pruett e Memo Rojas hanno pagato lo scotto di scelte strategiche sbagliate e di qualche uscita sull'erba di troppo, chiudendo decimi. Torna ad essere cortissima la classifica, con Fogarty e Gurney in vetta a quota 274 inseguiti da Angelelli, Frisselle e dal duo Ganassi a -5. In classe GT, i disastri combinati dalle tre Mazda di testa con pista umida hanno portato alla vittoria la Pontiac GXP di Davis-Liddell. Problemi per i leader di classifica Keen e Werner, fermati da problemi al rifornimento, che continuano però a condurre con un comodo margine di 35 lunghezze.

Brabham-Sharp, ragione e vittoria

Marco Cortesi

Si è rivelata una cavalcata relativamente tranquilla quella di David Brabham e Scott Sharp per il team Highcroft nell'ottavo round dell'American Le Mans a Mosport. Dopo aver perso la leadership derivante dalla pole a favore di Gil De Ferran e Jon Field, Scott Sharp ha recuperato il terreno perduto anche grazie ad un errore strategico del team Acura rivale, rallentato da diverse soste. Il brasiliano, rientrato ai box a causa di una perdita d'olio dal cambio, è sceso dalla vettura prima del dovuto, vedendosi costretto a risalire in macchina e finendo successivamente fuori pista, compromettendo le speranze di lotta al vertice. Finale tranquillo per David Brabham, che ha

potuto chiudere la gara con tutte le cautele.

In classe LMP2, Adrian Fernandez ha rimediato con un finale fulminante ad una penalità per un eccesso di velocità in pitlane, passando Butch Leitzinger nei minuti finali, poco prima che il motore Mazda della sua Lola Dyson esplodesse in pieno rettilineo. Da dimenticare anche la gara dei compagni di squadra, con Chris Dyson finito violentemente nelle barriere di curva 1. In quarta posizione assoluta si sono classificati Jon e Clint Field, sulla Lola Intersport. Finalmente competitiva, la vettura inglese di classe LMP1, è riuscita anche a lottare per la leadership prima di essere rallentata da problemi tecnici.

Tra le GT, la battaglia finale è stata epica tra la Corvette di Jan Magnussen e la Ferrari di Pierre Kaffer: il danese ha regalato alla nuova C6-R GT2 la prima vittoria in carriera, conducendo le ultime fasi con margini risicatissimi sulla vettura del team Risi, terminando con soli 3 decimi di vantaggio. Terzo ha chiuso Olivier Beretta, in coppia con Oliver Gavin, penalizzato da un testacoda subito da un prototipo. Quarto posto di classe per Henzler e Werner, davanti alla coppia Bergmeister-Long. Sfortuna per le due BMW, leader in qualifica: la M3 numero 90 è stata costretta ad una lunga sosta dopo un duro contatto con la Porsche leader in campionato, mentre Dirk Muller e Bill Auberlen sono stati fermati da una perdita d'olio.





MOMENTO CLOU

Il pasticcio commesso ai box De Ferran mette la parola fine in anticipo alla lotta per il successo assoluto nel primo quarto di gara

L'ordine di arrivo, domenica 30 agosto 2009

- 1 - Brabham/Sharp (Acura ARX-02a) – Highcroft - 131 giri 2:45:03.171
- 2 - De Ferran/Pagenaud (Acura ARX-02a) - De Ferran - 1 giro
- 3 - Fernandez/Diaz (Acura ARX-01b) – Fernandez - 4 giri
- 4 - Field/Field (Lola B06/10 AER) – Intersport - 6 giri
- 5 - Leitzinger/Franchitti (Mazda Lola B09 86) – Dyson - 13 giri
- 6 - O'Connell/Magnussen (Corvette C6.R) – Corvette - 14 giri
- 7 - Melo/Kaffer (Ferrari 430 GT) – Risi - 14 giri
- 8 - Gavin/Beretta (Corvette C6.R) – Corvette - 15 giri
- 9 - Henzler/Werner (Porsche 911 GT3 RSR) – Farnbacher - 15 giri
- 10 - Bergmeister/Long (Porsche 911 GT3 RSR) – Flying Liz. - 16 giri
- 11 - Farnbacher/James (Panoz Esperante) – Panoz - 16 giri
- 12 - Van Overbeek/Law (Porsche 911 GT3 RSR) – Flying Liz. - 16 giri
- 13 - Feingerg/Hall (Dodge Viper) – Primetime - 18 giri
- 14 - Auberlen/Hand (BMW M3 E92) – Rahal - 21 giri
- 15 - Robertson/Murry/Robertson (Doran Ford GT Mk 7) – Robertson - 26 giri
- 16 - Mueller/Milner (BMW M3 E92) – Rahal - 60 giri
- 17 - Burgess/McMurry (Lola B06/10 AER) – Autocon - 68 giri
- 18 - Dyson/Smith (Mazda Lola B09 86) – Dyson - 88 giri

Giro più veloce: Simon Pagenaud - 1:06.376

Squalificati

Van Der Steur/Pecorari



**A sinistra e in alto, i vincitori Sharp-Brabham.
Sopra, Fernandez-Diaz terzo al traguardo con la Acura**

Travaglia, la vittoria

Guido Rancati

UDINE - *Che ne sai di un ragazzo perbene - è roccia ormai - che mostrava tutte quante le sue pene. E sfida il tempo e sfida il vento e tu lo sai.* Sono pensieri e parole quelli che Renato Travaglia affida a taccuini e microfoni appena si affaccia ancora una volta in piazza 1° maggio. E sospira. Quelli di un uomo abituato a mettersi sempre in gioco, di sfidare gli anni e le intemperie. Quelli di uno che per essere pilota a tempo pieno aveva rinunciato al posto fisso e che adesso, a due passi dal taglio della torta con quarantaquattro candeline si ritrova davanti a tutti nella classifica tricolore, ma è obbligato a bussare a mille porte per garantirsi la possibilità di essere protagonista anche nelle tre manches tricolori che restano.

“Quando sono ripartito dall’ultimo controllo-stop, mi è venuto un nodo in gola”, confessa mentre ancora si sfilava dall’abitacolo della 207 rosso-bianca della Friulmotor. L’ennesima macchina da corsa che ha maneggiato in questa stagione. Ammette che l’incertezza sul suo domani agonistico rischiava di rovinargli la festa e allora s’è imposto di mettere da parte i dubbi per godersi il primo posto conquistato alla fine di una gara tosta come nel Bel Paese ormai se ne fanno poche.

Ripensa alla concorrenza che ha battuto, il trentino, e alle condizioni atmosferiche

decisamente difficili con le quali lui e gli altri si sono confrontati nel sabato friulano. Informa di considerare questa una delle più belle della sessanta vittorie che ha rastrellato in carriera: “Per la qualità degli avversari, posso dire di aver compiuto un’impresa”. Aggiunge: “Sono un privato e ho battuto gli ufficiali”. E la lingua torna a battere sul dente che duole. “Comunque - sussurra - penso che per il campionato non cambi niente”.

Renault è in ballo e vuole continuare a balzare. Sente intorno a lui parlare di scarti e non si scompone. Non lo fa neppure quando Paolo Andreucci e Luca Rossetti, i due che s’è messo dietro sull’asfalto del Friuli, osservano che loro, costretti dal gentlemen agreement fra Abarth e Peugeot a disertare due delle dieci gare in calendario, non possono rischiare più di tanto manco quando si tratta di scegliere gli pneumatici. Scuote la testa, però. Poi ricorda che la serie tricolore non era nei suoi programmi invernali: “Il mio obiettivo era il Campionato d’Europa ed è per questo che ho affrontato il 1000 Miglia. Mi sono trovato in testa quasi per caso e ho scelto di continuare, pur sapendo che tutto sarebbe stato

difficile, che ogni volta avrei dovuto ricominciare con un’auto o nel migliore dei casi con una squadra diversa”. Guarda avanti, l’uomo di Cavedine. Pensa al Costa Smeralda, al Sanremo e magari anche alla chiusura a Como. Non sono pensieri gioiosi, per lui. La caccia a un volante per quel che resta della stagione continua. “Spero - dice - che questo successo dia ulteriore entusiasmo a quelli che mi stanno appoggiando...”. Il ragazzo perbene è roccia ormai. Ma mostra sempre tutte le sue pene.



la più bella

L'ordine di arrivo, sabato 29 agosto 2009

1. Travaglia-Granai (Peugeot 207 S2000) in 2.12'16"7
2. Andreucci-Andreussi (Peugeot 207 S2000) a 14"6
3. Rossetti-Chiarcossi (Abarth Grande Punto S2000) a 1'03"1
4. Perico-Carrara (Peugeot 207 S2000) a 2'11"4
5. Medici-De Luis (Peugeot 207 S2000) a 2'28"7
6. Longhi-Imerito (Skoda Fabia S2000) a 2'32"2
7. Biasiotto-Tomasi (Peugeot 207 S2000) a 2'44"6
8. Gamba-Pollicino (Peugeot 207 S2000) a 2'50"9
9. Campedelli-Fappani (Mitsubishi Lancer) a 5'36"5
10. Gianfico-Tolino (Mitsubishi Lancer) a 5'39"0

Le classifiche del CIR

Piloti: 1. Travaglia 46; 2. Andreucci 44; 3. Rossetti 38 ; 4. Cavallini e Michelini 14; 6. Longhi 13; 7. Perico 11.

Costruttori: 1. Peugeot 102 punti; 2. Abarth 80; 3. Mitsubishi 20; 4. Skoda 18; 5. Subaru 8.

Trofeo Indipendenti: 1. Ceccoli punti 23; 2. Trentin 21; 3. Dati 18; 4. Campedelli 16; 5. Perego 15.



Un'organizzazione da applausi forse non basterà a garantire il futuro della gara

“Spero che il Rally del Friuli conservi la validità per il campionato italiano...”. Renato Travaglia, Paolo Andreucci e Luca Rossetti hanno già detto tutto il bene possibile dell'edizione numero quarantacinque del Rally del Friuli e Giorgio Croce chiude i ringraziamenti ai tre splendidi protagonisti e a quelli che in qualche modo hanno contribuito alla riuscita della manifestazione con una frase che fa sobbalzare tutti. Il tono chiarisce che l'omone-simbolo dell'appuntamento udinese è preoccupato sul serio. A chi gli chiede il perché dei suoi timori, risponde ricordando che non tutti lo amano, nelle stanze dei bottini. “Devo lottare sempre”, mormora. Aggiunge: “L'ho fatto in passato e mi sa che dovrò continuare a farlo anche dopo aver allestito una gara che non mi è parsa niente male”. E ci sta che abbia ragione. Anche se ha fatto tutto per bene, anche se ha fatto (bene) quello che altri manco riescono a pensare. Portare il rally in città, ad esempio. Allestendo il parco assistenza a due passi dal centro storico “per fare in modo che anche la signora Maria mentre va a fare la spesa con il bimbo in carrozzella veda le auto, i piloti, i meccanici e i van delle squadre”. Ha delle idee e ha voglia di sbattersi per affermarle, il dirigente sportivo fur-lan. Complicandosi la vita perché nel Bel Paese – oggi più di ieri e, forse, meno di domani – chi pensa e poi agisce dà fastidio agli inquilini dei palazzi dove si puote ciò che si vuole. Dove si fa (raramente) il bello e (quasi sempre) il brutto tempo. Dell'automobilismo da corsa e non solo.



Rudy Michelini

Michelini colpito dal fuoco... “amico”

“Signora maestra, il mio compagno di banco copia”. Non ha detto proprio così, Matteo Gamba ai commissari sportivi in servizio al Rally del Friuli. Ma il senso del reclamo presentato dal trentenne bergamasco dopo l'arrivo della quarantacinquesima edizione dell'appuntamento udinese è quello. Forte di una serie di foto scattate con il telefonino, ha informato l'autorità che Rudy Michelini era stato aiutato da persone estranee a sostituire – più verosimilmente a incrociare – gli pneumatici della sua Peugeot 207 Super2000. Fra la penultima e l'ultima prova speciale, quella che nessuno di loro ha poi affrontato in gara per via del busso di Umberto Scandola. I tre stewart ne hanno preso atto e hanno tolto di classifica Michelini, settimo al traguardo. Consentendo a Gamba di issarsi in ottava posizione. Quando si dice che lo sport affratella...



Luca Rossetti



Le pagelle di Rancati

9,5 Renato TRAVAGLIA

Grande, gradissimo. Praticamente perfetto. Il veterano trentino fiuta l'aria prima e meglio degli altri e sfrutta il mestiere per miscelare aggressività e cautela. Con bravura. Con successo.

8 Paolo ANDREUCCI

Un leone il primo giorno, quando le condizioni ambientali sono le peggiori per il pacchetto auto-pneumatici. Quando poi il cielo apre a intermittenza i rubinetti, i suoi ruggiti si affievoliscono e quando, d'orgoglio, prova a riprendersi il primo posto perso per scelta di gomme troppo conservative, rischia di perdere tutto.

7,5 Luca ROSSETTI

Comincia bene, molto bene. Ma non sempre chi lo fa è a metà dell'opera e difatti nella frazione conclusiva scivola al terzo posto. Un podio è sempre un podio, però il distacco dagli altri due pretendenti al titolo cresce.

7 Alessandro PERICO

Si becca due minuti e passa dal primo e non sono bruscolini. Ma impreziosisce la quarta moneta con diversi tempi di valore, a conferma che essere padrone di sé stesso – la PA Racing è sua – gli fa un gran bene.

6,5 Simone CAMPEDELLI

Come tutti quelli che devono arrangiarsi con le berlinone a quattro ruote motrici e il turbo, pure il ragazzo cesenate combatte una battaglia senza speranze. Comunque si sbatte quanto basta per vincere la sfida fra gli ennisti.

6 Piero LONGHI

I tre di testa galoppiano, lui trotta. Subito dietro, sfrutta il tanto che resta del fine settimana friulano per familiarizzare con la berlina ceca. Per fare esperimenti che lo aiuteranno ad essere protagonista a Sanremo.

5,5 Umberto SCANDOLA

Non è senza peccato, non può scagliare la prima pietra. Ma quello che lo posta a sbattacchiare a pochi chilometri dalla fine è soprattutto un peccato di generosità. Commesso cercando di conservare il quarto posto con un motore moribondo.

5 Luca CANTAMESSA

Parte con addosso due dita almeno di ruggine e un problema elettrico non lo aiuta a trovare il ritmo giusto. Però non è che ci metta molto di suo per farsi vedere.



L'importante è partecipare. E tutte le volte che gli impegni di lavoro glielo permettono, Alberto Pirelli partecipa. Preferibilmente quando c'è da smanettare sulla terra, ma senza disdegnare l'asfalto. Se è quello del Friuli. Pure Nicolò, suo figlio, partecipa volentieri e questa volta si sono trovati di fronte (sopra, nella foto). Non un contro l'altro armati, non è nello stile della famiglia, però tutti e due al via con altrettante Mitsus. A spuntarla è stato il capofamiglia, trentaquattresimo assoluto insieme a Jean Campeis

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
MotoGP a Misano

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

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

Ipse dixit

"Alla Ferrari pensa anche un bambino di due anni. Qualsiasi pilota vorrebbe andarci, soprattutto un italiano. Però considerato cosa ho fatto ora, se ci fosse una chiamata ci dovrei pensare bene. Ma per ora non c'è stato nessun contatto".

Giancarlo Fisichella

"Per me non cambia niente. Sono andato forte a Monaco, in Ungheria e a Valencia: dove l'auto va veloce, anche io vado bene, non è che ora faccio qualcosa di diverso. Da quando corro sento voci di

mercato, ma ho un contratto. Chiedete alla Ferrari se vogliono cambiare".

Kimi Raikkonen

"Colpa di Vettel che non ha aspettato il suo turno e mi ha superato mentre iniziavo il giro veloce. Così l'ho affiancato a Les Combes, gli ho tirato la staccata e sono finito fuori. Peccato: ero pronto per fare il mio giro perfetto: freni e gomme erano alla temperatura giusta e avrei potuto tentare l'assalto alla Q2".

Luca Badoer



Luca Badoer

"Le prestazioni migliorano di continuo. Vedrete che in gara il ritmo sarà superiore, se nessuno mi tamponerà, e la prossima volta andrò ancora meglio"

Luca Badoer



Foto
Mazzi

“Dal mio punto di vista sarebbe un peccato cambiare ora che arriva Monza, la pista dove ho guidato di più. Lì posso correre a occhi chiusi e sono sicuro che potrei fare un bel risultato, lottando in zona punti.

Se proprio bisogna dare un termine alla mia presenza, lo fisserei per dopo Monza. E magari sarei proprio io a dire, ragazzi, non va...”.
Luca Badoer

“Il 90 per cento scrive male di me, io non leggo i giornali, ma influenza chi è intorno. Io so quanto è difficile tutto questo, gli altri piloti sono venuti a dirmi che capiscono la situazione, ma per me è un bel

momento. Certo, è anche frustrante, era il mio sogno guidare la Ferrari e solo due anni fa la situazione sarebbe stata diversa. L'opportunità è arrivata nel momento peggiore”.
Luca Badoer

Il graffio di Baffi

BADOER DISPERSO IN BELGIO.

...alcuni l'han visto dormire
in un parco di Liegi...
altri causare un ingorgo
sulla statale per
Bruxelles.

Chi
l'ha
visto



BAFFI

Servizi editoriali
per tutte le esigenze

INPAGINA

ON-LINE publishing

InPagina crea e gestisce italiaracing.net, la testata on-line che ha cambiato le regole dell'informazione sullo sport motoristico

EDITORIAL services

InPagina è in grado di fornire una vasta gamma di servizi editoriali, dalla semplice redazione alla fornitura di prodotti finiti

RACING pr service

Pacchetti di gestione PR dedicati a piloti e team InPagina è in grado di offrire contenuti di alto livello a costi accessibili

STORIE di sport

Lo sport vero, quello che emoziona e fa battere il cuore, raccontato da chi della passione ha fatto una scelta di vita



www.inpagina-bo.com

info@inpagina-bo.it

Miss Italia racing

