



Anteprima GP Italia

L'ingaggio di Fisichella da parte della Ferrari renderà indimenticabile l'appuntamento di Monza per tutti i tifosi italiani

**Il sogno
di una vita**



La foto della settimana

Area di sosta

Al 5° giro di gara 1 del GT italiano a Imola, Mugelli è costretto al ritiro in seguito dello scoppio del pneumatico anteriore destro. La Ferrari 430 del Play Team termina la corsa nella ghiaia all'esterno del Tamburello



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



MONZA to

Dal 1980 in avanti erano due. Erano gli anni belli, in cui l'Italia poteva gonfiare il petto e, unica in Europa, presentare un doppio appuntamento fisso con la F.1: Imola in aprile o maggio, Monza in settembre. Poi tutto è cambiato. Il circuito romagnolo ha pianto Roland Ratzenberger e Ayrton Senna nel giro di 24 ore in quel maledetto 1994 e nulla è più stato come prima. Imola era divenuta un qualcosa da evitare, evocava ricordi drammatici e piano piano se ne è andata via travolta dai debiti, da un tracciato stravolto che non offriva più emozioni, un paddock stretto e divenuto inospitale per i nuovi canoni della F.1. Monza no, il tempio ha proseguito ad ospitare il mondiale. La pista lombarda è, come Silverstone e Monte Carlo, uno dei pochi appuntamenti ad essere quasi sempre stato inserito nel calendario dal 1950 a oggi. Una gestione più attenta, una maggiore serietà di chi si occupa dell'impianto, ha permesso a un circuito comunque non particolarmente esaltante, non fisicamente impegnativo, dalla breve durata per le

alte velocità, di rappresentare la storia della F.1. Con i suoi momenti belli e le sue tragedie, che a Monza non sono mancate. Il GP d'Italia 2009 offrirà al pubblico un duello inedito da queste parti. Abituati a questo punto della stagione ad assistere alle battaglie tra titani tra Ferrari e McLaren, Renault e Ferrari, McLaren e Williams eccetera, ora il menu offre Brawn contro Red Bull. Poco male, lo spettacolo è comunque assicurato e a Monza hanno avuto un gustoso antipasto di questa F.1 che è cambiata 12 mesi fa, quando a ottenere pole e vittoria fu una Toro Rosso con il bimbo Sebastian Vettel. Ma non va sottovalutata la Ferrari rivitalizzata da Kimi Raikkonen, e ancora la novità di Giancarlo Fisichella in Rosso, un Jarno Trulli che vuole regalare alla Toyota la gioia della prima vittoria e il ritorno in pianta stabile nel campionato di Vitantonio Liuzzi con la Force India. Una volta tanto, non guardate il GP in TV, prendete l'ombrello (non si sa mai), e raggiungete Monza. Lo spettacolo della F.1 è sempre ineguagliabile.

ccca a te



*L'arrivo vittorioso
di Vettel nel 2008*

Quel 9 che ricorre

80° Gran Premio d'Italia, un anniversario sicuramente suggestivo, quello in programma il prossimo 13 settembre a Monza. Ma l'edizione 2009, ci suggerisce un salto nei decenni precedenti, divenuti celebri per episodi che hanno scritto la storia della F.1. Partiamo dal lontano 1949, per la precisione l'11 settembre, quando il mondiale di F.1 non è ancora nato. Una data storica che segna il ritorno del GP d'Italia a Monza, ripristinato grazie alla tenacia del presidente dell'ACI Milano, Luigi Bertetti. Una corsa che saluta il trionfo, di Alberto Ascari, 25 anni dopo il padre Antonio. Altro GP da ricordare, quello del 7 settembre 1969, che vive un finale al cardiopalma nella lotta a tre, fra Stewart, Beltoise e Rindt. All'ultimo giro, Beltoise esce dalla Parabolica leggermente in vantaggio sui rivali, ma il gioco delle scie favorisce Stewart, che al volante della Matra firma il suo secondo successo a Monza. Dieci anni dopo il Cavallino vive una giornata trionfale. E' il 9 settembre 1979 e sulla pista di casa conquista il titolo mondiale piloti e costruttori. Un'apoteosi che celebra il sudafricano Jody Scheckter nuovo iridato, che in coppia con Gilles Villeneuve, sigla una magica doppietta con le 312 T4. Passa un altro decennio e la rossa è ancora protagonista, seppur indirettamente. Nei giorni che precedono la corsa,

Prost prossimo iridato, annuncia il suo passaggio a Maranello per circa 8 milioni di dollari. Lascia la McLaren, stanco di convivere con l'odiato rivale, Senna. L'11 settembre 1979, il Professore ha comunque modo di togliersi la soddisfazione di tagliare vittorioso il traguardo, venendo acclamato come se fosse già ferrarista. In segno di riconoscenza, con un'abile mossa politica, il francese dona il trofeo ai tifosi festanti sotto il podio. Una gesto che manda Dennis su tutte le furie. E il team boss McLaren, dovrà bere l'amaro calice anche nel 1999, insieme al suo pilota Hakkinen. Dopo aver dominato le qualifiche e 30 giri della gara, lo strapotere del campione finnico sfuma in un istante all'ingresso della prima variante. Complice un errore nell'inserimento della marcia, la sua Freccia d'argento finisce fuori pista e con essa anche la possibilità di chiudere in anticipo il discorso mondiale. Una delusione cocente, che manda in tilt il freddo Hakkinen. Uscito dalla monoposto, si precipita verso il bosco circostante e una volta toltosi il casco, si abbandona ad una crisi di pianto. Una scena intensa, che viene ripresa dalle telecamere dell'elicottero. L'ennesima emozione regalata dal Tempio della Velocità.

Carlo Baffi



Memo

Tutti gli orari

VENERDI' 11 SETTEMBRE

FORMULA BMW PROVE LIBERE 08.45 - 09.15

FORMULA 1 1a SESSIONE DI PROVE 10.00 - 11.30

GP2 PROVE LIBERE 11.55 - 12.25

FORMULA BMW PROVE QUALIFICAZIONE 12.50 - 13.10

FORMULA 1 2a SESSIONE DI PROVE 14.00 - 15.30

GP2 PROVE DI QUALIFICAZIONE 16.00 - 16.30

PORSCHE SUPERCUP PROVE LIBERE 17.00 - 17.45

SABATO 12 SETTEMBRE

FORMULA 1 3a SESSIONE DI PROVE 11.00 - 12.00

PORSCHE SUPERCUP PROVE DI QUALIFICAZIONE 12.25 - 13.10

FORMULA 1 PROVE DI QUALIFICAZIONE 14.00 - 15.00

GP2 GARA 1 (32 GIRI) 16.00 - 17.20

FORMULA BMW GARA 1 (12 GIRI) 17.40 - 18.10

DOMENICA 13 SETTEMBRE

FORMULA BMW GARA 2 (12 GIRI) 08.45 - 09.15

GP2 GARA 2 (21 GIRI) 10.30 - 11.20

PORSCHE SUPERCUP GARA (14 GIRI) 11.45 - 12.20

PROCEDURA DI PARTENZA 12.45 - 13.15

FORMULA 1 PARTENZA 14.00 (53 GIRI)

COSTO BIGLIETTI

http://www.monzanet.it/ita/eshop_tickets.aspx#

BIGLIETTI TRIBUNA

I posti sono numerati il sabato e la domenica. Il venerdì con il biglietto d'ingresso è possibile accedere al prato e alle tribune ad eccezione della Tribuna Centrale e di altre tribune riservate. Tutte le tribune sono dotate di maxischermo. I biglietti sono in vendita in forma di abbonamento tre giorni. Dal 01.08.09 i biglietti sono acquistabili anche per le singole giornate di venerdì, sabato e domenica solo in caso di disponibilità posti.

BIGLIETTI PRATO

E' possibile acquistare i biglietti "prato" durante i tre giorni della manifestazione, direttamente dal personale autorizzato presso le biglietterie situate agli ingressi dell'autodromo. I biglietti prato permettono di sedersi in tribuna nella giornata di venerdì; il sabato e la domenica permettono di sedersi sulle gradinate poste lungo il perimetro del circuito o di stazionare nelle zone prato lungo le reti.

DIFFERENZE

Nelle giornate di sabato e domenica si possono acquistare biglietti per accedere alle tribune che non siano esaurite, pagando una differenza, in vendita presso le tribune stesse.

BAMBINI

Ingresso al prato libero per bambini fino agli 11 anni compiuti; chiunque voglia accedere ad una tribuna con posto numerato, anche se con età inferiore a 12 anni, dovrà essere in possesso di regolare biglietto a prezzo pieno.

PORTATORI DI HANDICAP

Ingresso gratuito mentre l'accompagnatore paga il biglietto prato intero. E' disponibile una tribuna (n° 25 - posto per 120 carrozzelle) vicino alla tribuna Vedano, con parcheggio e WC retrostanti la tribuna stessa.

Sconti per Soci ACI

Abbonamento 3 giorni: Tribuna Laterale Parabolica settore D, € 70 (anziché 130); Tribuna parabolica Inter-

na settore A, € 100 (anziché 190). Ulteriore sconto su ogni tipo di biglietto: € 8 sui biglietti di ingresso, € 15 sui biglietti di tribuna. Max 2 biglietti. Prenotazioni entro il 25 luglio. (Tel. 02 77.45.266/209 acitravel@acitourmi.it o rivolgersi alle sedi di Automobile Club)

Sconti Studenti

Gli studenti potranno usufruire della speciale tariffa di € 100 per l'acquisto di un biglietto in abbonamento tre giorni (da venerdì a domenica) per la tribuna n. 5 Piscina. L'abbonamento comprende accesso libero a tutte le tribune nella giornata di venerdì e posti numerati le giornate di sabato e domenica oltre che una sessione gratuita di walk-about giovedì 10 Settembre dalle h.15.15 alle 18.00. I posti a disposizione a questa tariffa sono 400 e i biglietti potranno essere acquistati esclusivamente tramite il portale monzanet.it previa registrazione. Sarà altresì necessario che lo studente indichi nello spazio dedicato alle note il numero di matricola e il nome dell'ateneo.

PASS PADDOCK

Non sono in vendita. I pass per entrare al Paddock sono riservati al personale in servizio, ai team di F.1 e a tutto il personale della Federazione Internazionale Automobilismo (FIA).

CENTRO ACCREDITI

C/o Concessionaria Autopisani Via Cesare Battisti, 20057 Vedano al Lambro (MI)

WALK ABOUT E AUTOGRAFI

GIOVEDÌ 10 SETTEMBRE 2009

Giovedì 10 Settembre 2009 walk-about, la cosiddetta passeggiata in pit lane, dalle h.15.15 alle 18.00 e sessione di autografi dei piloti di Formula Uno in pit-lane dalle 17.00 alle 18.00. Il costo del biglietto è di € 35 e dà titolo di accesso anche per la giornata di Venerdì 11 Settembre 2009. L'ingresso è gratuito per tutti i possessori di un biglietto in abbonamento.

La Ferrari si è accorta di Fisichella





Massimo Costa

Giancarlo Fisichella a Monza, nel suo amato GP di casa, con la Ferrari. Se glielo avessero detto a Melbourne a inizio stagione, "Fisico" avrebbe guardato il suo interlocutore negli occhi per capire quali sostanze stupefacenti avesse inalato. E invece è tutto vero. A dimostrazione che la vita è piena di sorprese belle per chi non si arrende. Per chi, contro ogni pronostico e logica, ha voluto perseguire dal 2008 una via, quella della Force India, che stava per rappresentare l'imbocco definitivo verso l'uscita

dalla F1. Un addio senza acuti, senza applausi. Ma il team di Vijay Mallya ha saputo, pur con un budget ridottissimo, cambiare la storia finale di Fisichella ribaltando il proprio status tra l'incredulità generale. Ed ecco che il romano mettendo in pista tutta la sua esperienza, togliendo dalle ragnatele il suo talento purissimo ma un po' invecchiato, ha riassaporato l'odore dei fumi usciti dagli scarichi di monoposto nobili. Come ai vecchi tempi. Ormai di Fisichella si è detto tutto in questi giorni di passione vissuti tra Spa e Monza. ▶

segue a pag 10

Quei talenti italiani sfuggiti alla Ferrari

Giancarlo Fisichella
Jarno Trulli
Gianmaria Bruni
Giorgio Pantano
Vitantonio Liuzzi
Enrico Toccacelo
Luca Filippi
Davide Rigon
Davide Valsecchi





Piuttosto, parliamo della Ferrari e dei suoi rapporti con i piloti italiani. Parliamo delle parole di circostanza del presidente Luca di Montezemolo, che hanno fatto sorridere: “Ho preso Fisichella perché è un pilota veloce ed esperto”. Fateci capire... Giancarlo è in F.1 dal 1996, ha più volte mostrato tutto il suo immenso talento, la sua genuina velocità, la sua esperienza. Ma la Ferrari gli ha preferito, a suo tempo, Rubens Barrichello tenendoselo stretto per diversi anni, poi addirittura Felipe Massa. Così, dopo 13 anni, dopo il no di Michael Schumacher, dopo essersi resi conto che Luca Badoer non ce la poteva fare, si è arrivati a quello che è stato uno dei migliori piloti italiani della F.1 dell'ultimo decennio. Quasi perché non si sapeva più come fare, insomma. Non ci resta che scuotere la testa. Fisichella doveva essere la prima scelta dopo l'infortunio di Massa, altro che Schumacher... L'Italia ha espresso tantissimi piloti negli ultimi anni, ma dopo Gianni Morbidelli e Nicola Larini, nessuno dal 1994 è mai stato preso in considerazione dal presidente e da Jean Todt. Solo il tester Badoer ha sventolato il tricolore a Maranello, poi umiliato nel 1999 quando il timoniere francese, per sostituire l'infortunato Schumacher, arrivò a comporre il numero di telefono di Mika Salo. Nel frattempo Fisichella cresceva vistosamente e si metteva in luce l'altro nostro grande talento, Jarno Trulli che a momenti vinceva un GP con la Prost nel 1997. Ma niente da fare, meglio prendere Massa, gestito da Nicolas Todt, figlio di Jean. Strani e incomprendibili giri. Il tanto bistrattato mondo del calcio ha messo alla gogna il commissario tecnico Marcello Lippi perché il figlio procuratore prometteva la nazionale ai suoi affiliati.

Dalle parti delle quattro ruote è parso tutto normale.

Todt ha sempre evitato di portare a Maranello Fisichella e Trulli, e ogni giovane pilota tricolore che mostrava le proprie capacità. Abbiamo avuto un campione della F.3000 internazionale, seppur già targato Red Bull, che si chiamava Vitantonio Liuzzi: ignorato. Un vice campione come Enrico Toccacelo: ignorato. Due piloti di notevole talento come Gianmaria Bruni e Giorgio Pantano, che hanno corso per 12 mesi in F.1. Ignorati. Nuovi volti affacciatisi in GP2 dal 2005 a oggi, da Luca Filippi a Davide Valsecchi: tutti ignorati. Il top dell'assurdo lo si raggiunse quando si rese necessario l'utilizzo di un secondo collaudatore. Era il momento di aprire ai giovani italiani, per permettergli di maturare al fianco di un uomo esperto come Badoer. Invece no, venne scelto un pilota ancora più lento del veneto, per nulla giovane, per nulla nostro conterraneo: lo spagnolo Marc Gené. Sembrava un affare personale tra Todt e gli italiani. Ma ci si salvava l'onore con lo specchietto per le allodole, Badoer. Ora c'è Stefano Domenicali, c'è il bel premio per i piloti della F.3 Italia, c'è l'idea di creare (da buoni ultimi) un programma junior per costruirsi in casa nuovi piloti, ma in questo caso sarà giusto non guardare per forza la carta d'identità ma prendere il meglio che c'è. Concludendo, dopo tanta indifferenza, la Ferrari è arrivata a Fisichella. Il romano rimarrà nel 2010 come terzo pilota e allora ecco che si presenta l'occasione giusta: Badoer dopo 10 anni di Ferrari potrebbe ricevere il ben servito per dare spazio a un giovane italiano in grado di ricoprire il ruolo di secondo tester e nel frattempo correre in altri campionati. O adesso o mai più.

“Quando mi hanno chiamato da Maranello non ho dormito tutta la notte per l'emozione”

Giancarlo Fisichella

“Ho subito chiamato mio padre. Si è realizzato il sogno della mia vita”

Giancarlo Fisichella

“A Monza avrò tanta pressione addosso, ma il fatto di conoscere bene il circuito mi dà fiducia”

Giancarlo Fisichella

Quanti pensieri per Trulli

Sono giorni di pensieri per Jarno Trulli. La Toyota gioca al ribasso, lui vuole vederci chiaro soprattutto per i piani futuri. Il team con base a Colonia ha annunciato che non si ritirerà dalla F.1, ma lo diceva anche Mario Theissen della BMW qualche mese fa... Il budget Toyota dovrebbe anche essere notevolmente ridimensionato, ma questo significa poco se guardiamo al lavoro fatto dalla Force India con pochi soldi. Se gli ingegneri sono capaci, non c'è limite ai sogni, come visto a Spa col team di Vijay Mallya. Trulli arriva a Monza un po' confuso e perplesso. Le sue dichiarazioni recenti, il non capire perché la sua monoposto un giorno si ritrova in prima fila e il giorno dopo in ultima, confermano la confusione tecnica che si deve vivere in Toyota. Squadra che ha un bisogno maledetto di una vittoria che la possa far uscire dal vortice della paura dell'abbandono. Trulli ci prova, si impegna allo spasimo tra alti e bassi. E intanto si guarda attorno, alla squadra che eventualmente potrebbe ospitarlo il prossimo anno. Il mercato piloti è tuttora in evoluzione, difficile dire cosa farà Jarno nel 2010. L'opzione di appendere il casco al chiodo non è presa in considerazione, ma tutto può accadere. In fondo Trulli non è più un ragazzino, è in F.1 dal 1996. Una vita.

214 presenze in F.1

1 vittoria

4 pole

I migliori risultati 2009

3° a Melbourne

3° a Al Sakhir

Pole a Al Sakhir





TOYOTA

painting





Liuzzi ci mette la firma

Si sa, quando si esce dal mondiale F.1, è poi difficilissimo rientrarvi. L'impresa è riuscita a pochissimi. Vitantonio Liuzzi è uno di questi. Egli temeva che la sua bella avventura, la sua brillante carriera nel cui palmares c'è la vittoria nell'ultimo campionato di F.3000 internazionale nel 2004, si fosse chiusa con la Toro Rosso nel GP finale della stagione 2007, a San Paolo. Liuzzi ha sempre considerato una ingiustizia l'essere rimasto fuori dal circus. E ha lavorato sodo per rimanervi. Scaricato dalla Red Bull che lo aveva appoggiato fin dagli inizi della carriera, il 29enne di Pescara ha proseguito il rapporto con il manager di sempre, Peter Collins. E' così entrato alla Force India, e la sua presenza ha messo il "pepe" a Giancarlo Fisichella e Adrian Sutil. Ma nel 2008 non si è mai verificata la possibilità di entrare nella squadra di Mallya come titolare. Ora, la grande opportunità: Liuzzi torna sullo schieramento di partenza di un GP di F.1 e lo farà proprio nella gara di casa, a Monza. Una serie di coincidenze incredibili hanno aperto la porta a Liuzzi: tutto è partito dall'incidente di Felipe Massa, poi la non perfetta forma fisica di Michael Schumacher, il deludente rendimento di Luca Badoer, la chiamata Ferrari a Giancarlo Fisichella. Mettendo insieme tutti questi pezzi di una lunga storia estiva, alla fine si arriva a Liuzzi. In bocca al lupo, Tonio.

Debutto in F.1

Imola 2005 con la Red Bull

4 i GP disputati nel 2005

2006-2007 stagione completa con Toro Rosso

Miglior risultato — 6° Shanghai 2007

Miglior qualifica — 11° Barcellona 2005,

11° Shanghai 2007

Hirvonen primo a

Mzungo Mzee

E' contento da morire, ma gli dispiace. Un po', non proprio da morire, ma abbastanza da evitare ogni eccesso nei festeggiamenti. "Anche me è capitato di perdere dei punti per una decisione dei commissari sportivi e non faccio fatica a immaginarmi come possa sentirsi Sébastien Loeb", fa Mikko Hirvonen quando incontra i cronisti a bocce più che ferme. Dopo che la classifica è stata manipolata a tavolino, dopo che i responsabili della Citroen hanno fatto sapere di non voler presentare appello. Già, il Pallido sa cosa si prova ad essere puniti per una faccenda che non può

essere addebitata a chi, per mestiere o per passione, maneggia il volante di una macchina da corsa. A lui, buon ragazzo del profondo nord, era successo un paio di anni fa, in Portogallo. Alla fine di un rally nel quale aveva coperto le spalle a Marcus Gronholm fin sul podio, s'era ritrovato con cinque minuti sul groppone inflittigli – e inflitti al suo capitano – dopo che i tecnici avevano appurato che i vetri laterali delle Focus erano un pelo più sottili di quanto avrebbero dovuto essere. Allora, gli "stewarts of the meeting" ci erano andati pesanti. E di minuti, ai due finlandesi alla corte di Malcolm Wilson, ne avevano appioppati cinque. ►

segue a pag 18

La gara vera l'aveva persa di una dozzina di secondi da uno scatenato Loeb. I commissari hanno ribaltato il risultato ma Mikko Hirvonen non ruba nulla: la prestazione del finlandese della Ford è stata ancora una volta da applausi



n tavolino



NUMERI AUSTRALIANI

1 decimo di secondo appena a separare i tre meglio piazzati al via dell'ultima tappa.

2 prove speciali annullate il primo giorno di gara vera per la contestazione degli ambientalisti. Il metodo usato dai verdi australiani sarà anche discutibile, ma conferma che certi problemi non si possono risolvere nelle aule dei tribunali.

7,6 secondi presi da Loeb a Hirvonen nelle sei prove spettacolo in programma.

9 tratti cronometrati vinti da Sébastien Loeb in Australia. A spartirsi gli altri ventiquattro, Ogier con otto centri, Latvala con sette, Hirvonen con cinque e Sordo con quattro.

13 punti a separare, dopo la decisione dei commissari, Citroen e Ford nella classifica del mondiale costruttori prima dei due ultimi appuntamenti della stagione.

39 podi conquistati in carriera da Mikko Hirvonen.

60 secondi di penalità inflitti dai commissari sportivi a fine gara a Loeb, Sordo e Ogier a causa di un particolare non conforme — l'attacco della barra antirullo, pare — trovato sulle loro C4.

All'Extraterrestre è andata un tantino meglio. Se l'è cavata con sessanta secondi, quelli necessari a costringerlo a consegnare al rivale la coppa destinata al vincitore. Ma che lo tengono comunque in gioco nella corsa al titolo. Anche se da qui a qualche settimana, sull'asfalto catalano, dovrà vincere e sperare che Dani Sordo sia anche più ispirato di quanto è stato in Australia. Insomma, che tenga dietro Hirvonen. Che non lancia proclami, non è nel suo stile. Però osserva che tornare a casa con cinque punti in classifica più del rivale era sì quello che sperava, ma senza farsene un'ossessio-

ne. "E la decisione dei commissari - aggiunge - rischia di avere un impatto molto forte sulle sorti del campionato". Tornato Extraterrestre, l'alsaziano non può che dargli ragione: "E' chiaro - dice - che se fossimo arrivati a Salou separati da un punto, la musica sarebbe stata diversa. Con cinque da recuperare tutto diventa estremamente più difficile...". E' deluso e manco prova a nascondere. La doccia ricevuta dopo tre giorni di battaglia sugli sterrati del Nuovo Galles è stata ghiacciata e lo riconosce. Ascolta i suoi capi affermare che le bielle della barra antirollio incriminate non hanno

migliorato in nessun modo le prestazioni della sua astronave e avalla la tesi di un "errore amministrativo" commesso nel redigere la fiche d'omologazione. Pur se non è che la spiegazione lo faccia star meglio: "Il fatto è - sentenza - che i regolamenti vanno rispettati e quindi si deve accettare la sentenza". Eh sì, la legge può anche essere dura, ma è pur sempre legge. Ma neppure Hirvonen riesce ad essere contento. Non almeno da morire. "E' proprio un peccato - riconosce - che l'esito di una fantastica battaglia durata più di tre giorni sia stato deciso a tavolino...".

"A titolo personale e a nome della squadra, tengo a scusarmi con Sébastien Loeb e Daniel Elena che questo fine settimana, sulla strada, avevano conquistato una magnifica vittoria".

Olivier Quesnel annunciando la decisione di non presentare appello contro la penalità inflitta ai suoi piloti



L'ordine di arrivo, domenica 6 settembre 2009

1. Hirvonen-Lehtinen (Ford Focus Wrc) in 2'53'06"5
2. Loeb-Elena (Citroen C4 Wrc) a 47"5
3. Sordo-Marti (Citroen C4 Wrc) a 1'04"6
4. Latvala-Anttila (Ford Focus Wrc) a 1'52"0
5. Ogier-Ingrassia (Citroen C4 Wrc) a 2'23"3
6. Wilson-Martin (Ford Focus Wrc) a 5'25"3
7. H. Solberg-Menkerud (Ford Focus Wrc) a 7'17"8
8. Villagra-Perez Companc (Ford Focus Wrc) a 7'39"4
9. Paddon-Kennard (Mitsubishi Lancer) a 15'36"1
10. Prokop-Tomanek (Mitsubishi Lancer) a 15'44"7

Le classifiche iridate

Mondiale Piloti

1. Mikko Hirvonen - 78 punti
2. Sebastien Loeb - 73
3. Daniel Sordo - 50
4. Jari-Matti Latvala - 36
5. Henning Solberg - 29
6. Petter Solberg - 25
7. Matthew Wilson - 23
8. Sebastien Ogier - 20

Mondiale Costruttori

1. Citroen - 133 punti
2. Ford - 120
3. Stobart Ford - 69
4. Citroen Junior - 37
5. Munchi's Ford - 21

5 DOMANDE PER CAPIRE

1 – Dopo qualche intoppo di troppo Sébastien Loeb sembra aver ritrovato il passo giusto. La punizione inflitta dai commissari nel dopo gara lo spinge, invece, ancora più lontano da Hirvonen. Troppo per sperare ancora nel titolo?

Essere dietro al finlandese alla fine dell'appuntamento australiano era una possibilità che Loeb – e soprattutto Daniel Elena – avevano messo in conto e quindi non avrà conseguenze almeno nel morale della coppia franco-monegasca. A maggior ragione per come è maturata la sconfitta. Certo, i cinque punti che ora li separano non sono pochi. Ma ne restano da assegnare ancora venti e sono abbastanza da tenere aperta la partita.

2 – A questo punto della stagione, prima delle due sfide decisive per la lotta al titolo, si può ipotizzare che sarà decisivo il contributo delle "seconde guide" di Ford e Citroen. Alla luce di questo, chi può dormire sonni più tranquilli fra il finlandese e l'alsaziano?

I precedenti dicono che Sordo – e forse Ogier – hanno concrete possibilità di togliere punti a Hirvonen sull'asfalto catalano. Se almeno uno dei due lo farà, i due mattatori della stagione arriveranno in Galles separate da un punto e a quel punto le loro "spalle" non avranno che da pulire le strade.

3 – La gara agli antipodi è stata davvero per uomini forti e duri. Peccato che per due giorni si sia giocato soprattutto di fioretto in cerca della migliore posizione di partenza possibile in vista dell'ultima tappa...

Non è la prima volta che succede e non sarà l'ultima. E' la regola, reintrodotta qualche tempo fa da federali di poca memoria, a costringere gli assi veri a trasformarsi in ragionieri: chi è dietro e vuole restarci per la tappa successiva, non ha che da tenere d'occhio gli intertempi e rallentare quanto basta come ha fatto Loeb sul finire del sabato. Ed è ridicolo. Stabilito che qualcuno dovrà sempre pulire le strade agli altri, la soluzione migliore resta, forse, quella proposta tanti anni fa da Garry Connelly: dopo ogni frazione, il meglio piazzato sceglieva la posizio-

ne di partenza, poi toccava al secondo e via a scalare. Era un'idea sensata e difatti fu scartata in fretta.

4 – In Produzione ha detto bene ad Armindo Arajuo che può per il momento festeggiare il titolo ed assieme a lui può stappare la bottiglia buona anche RalliArt Italy. Finalmente uno spicchio di tricolore...

Sì, ma a scapito di un copilota italiano. La struttura lombarda che fa capo a Mario Stagni ha fornito al pilota lusitano il materiale che gli ha permesso di mettere – quasi: manca ancora il risultato dell'appello di Nasser Al-Attiyah contro l'esclusione dell'Acropoli e non è un dettaglio – le mani sul titolo destinato al miglior ennista e ha tutte le ragioni di festeggiare. E Giovanni Bernacchini, che ha diviso con il qatariiano l'abitacolo dell'Impreza, ha ragione a masticare amaro.

5 – Forse la sorpresa più grande è stata la prova di maturità fornita da Sébastien Ogier. La federazione francese continua a sfornare piloti veri, quella di casa nostra si mette in mostra per plaudire la scelta di un pilota trentottenne che sale sulla Rossa nazionale...

È così, purtroppo. E il problema ha radici profonde che affondano in un provincialismo di fondo da cui, nel Bel Paese, non ci si vuole staccare. Certo, la (sub)federazione nostrana ha molte colpe: per dire, quella di navigare a vista, senza un vero progetto e senza credere davvero nemmeno nei migliori allievi della scuola federale ai quali, ben che vada, viene offerto uno stage da Tommi Makinen. È tutto il sistema che andrebbe riformato, a cominciare dalla comunicazione per così dire "ufficiale" che ignora sistematicamente chi corre all'estero. Ma i federalotti italici non sono i soli che dovrebbero fare un serio esame di coscienza: dopo l'esito della votazione friulana che ha assegnato per il Sanremo la Peugeot 207 offerta dalla BFGoodrich a Luca Cantamessa, anche molti addetti ai lavori avrebbero di che riflettere. Seriamente.

a cura di
Guido Rancati



PRODUZIONE**Araujo festeggia, per ora**

Vabbé, ride bene chi ride ultimo. Ma per ora a ridere è Armindo Araujo. Lo fa alla fine di un week-end sofferto, nel quale ha penato assai per restare in qualche modo aggrappato al trenino con destinazione la zona-punti. C'è riuscito, con la Mitsu della RalliArt Italy s'è messo in tasca i cinque punti di un quarto posto che per lui vale (quasi) il titolo. Non s'è fatto prendere dal panico, il solido lusitano. Non ha esagerato. Ha fatto quello che poteva e l'ha fatto bene. Il resto l'hanno fatto quelli che, viste le circostanze, avrebbero potuto rendere inutile sua trasferta agli antipodi. Al mai fortunato Eyvind Bryndelsen, subito tradito da una Lancer non proprio in forma. A Toshi Arai che s'è fermato con la trasmissione rotta nell'ultimo tratto cronometrato del Nuovo Galles del Sud, spianandogli la strada verso il titolo. Adesso il pallino passa ai federali che prima o poi dovranno pure trovare il tempo di discutere l'appello subarista contro l'esclusione di Nasser Al-Attiyah dalla classifica dell'Acropoli. Se lo respingeranno, la partita sarà chiusa.



Armindo Araujo



Le pagelle di Rancati

9 Mikko HIRVONEN

Non può evitare di trovarsi in testa nel momento sbagliato e tocca a lui pulire le strade dell'ultima tappa. Ma il Pallido non getta la spugna: si batte, non sbatte e tiene l'Extraterrestre sotto pressione. Insomma, non ruba proprio niente.

9 Sébastien LOEB

Quando il gioco si fa duro, i duri cominciano a giocare. E l'alsaziano lo fa alla grande. Sfruttando tutto quello che c'è da sfruttare, anche un regolamento sciocco che agli antipodi penalizza il suo avversario nella corsa al titolo.

8,5 Sébastien OGIER

Imbattibile nella serie interminabile di kermesse, ma non solo. Il ragazzo transalpino si mette tutti dietro anche in paio di prove vere. Sfrutta bene il vantaggio di partire dietro e se la cava bene quando quando invece gli tocca di mettere le ruote su strade ancora sporche.

8 Dani SORDO

Viaggia a fari spenti per un pò, il cantabrico. Li accende al momento giusto, quando la battaglia si infiamma davvero. Vincesse almeno sulla strada anche il duello con il più esperto dei due finlandesi fordisti compierebbe un'impresa, ma quel che fa è comunque notevole.

7,5 Jari-Matti LATVALA

Ha già in tasca il contratto per l'anno che verrà, però non può più sbagliare. Non sbaglia e si conferma pilota di razza, pur se solo l'intervento dei federali gli evita di chiudere in coda al gruppetto di quelli veri.

5,5 Matthew WILSON

Sta davanti a quelli che il sedilo se lo pagano ed è già qualcosa. Ma il distacco che si becca dai piloti veri è comunque imbarazzante.

4,5 Henning SOLBERG

Non è un missile, non lo è mai stato e mai lo sarà. Riesce a farsi vedere solo a Murwillumban ed è decisamente poco.

4 Federico VILLAGRA

Con la faccia che si ritrova, l'argentino potrebbe fare l'attore drammatico. O almeno essere protagonista in qualche thriller. Invece i fratelli Perez-Companc si ostinano a fargli fare il pilota.

3 Conrad RAUTENBACH

Gli altri corrono, lui vaga. E a metà della seconda tappa non trova di meglio che andare a sbattere più o meno rovinosamente. Ha tanta passione, il ragazzo, ma per maneggiare un'auto da corsa ci vorrebbe anche altro. Per dire, un minimo di talento.

2 Khalid AL QASSIMI

L'emiro gioca perché porta il pallone e paga pure le maglie a molti di quelli che vanno regolarmente in campo. Bene, non fosse che il mondiale non è un torneo parrocchiale...

*A sinistra,
la folla assiste
alle evoluzioni di
Sébastien Ogier.
A destra, Henning
Solberg prova
l'imitazione
del canguro*





FASTWEB

YAMAHA

McKard bell

THE DOCTOR
WWW.VALENTINOROSSI.COM

YAMAHA

VR46

Un as



ino che vola



Antonio Caruccio

Sono sei. Dopo Jerez, Barcellona, Assen, Sachsenring e Brno anche Misano entra a far parte della collezione privata dei trofei d'oro del Dottore versione 2009. Valentino Rossi ha infatti ottenuto la vittoria nel GP di San Marino disputatosi davanti al suo pubblico di casa che ha acclamato con gioia il ritorno sul gradino più alto del podio del proprio beniamino dopo lo scivolone di Indianapolis. Rossi ha ottenuto il miglior tempo sia nelle sessioni di prove libere che in qualifica, dimostrando a tutti che non c'era storia, questa vittoria sarebbe stata la sua. Il tavulliese ha prima superato Jorge Lorenzo nelle prime fasi di gara portandosi poi all'inseguimento di Toni Elias e Dani Pedrosa che erano al comando della gara. Solo un errore dello spagnolo della Honda, che ha da poche ore rinnovato il proprio contratto col costruttore giapponese, rifiutando le lusinghe della Ducati, ha aperto uno spiraglio per la prima posizione che sarebbe altrimenti stata più ostica all'italiano.

Sempre un errore di valutazione di Pedrosa regala il secondo posto a Lorenzo, che riesce così a ridurre al minimo i danni e ha ora -30 punti dalla vetta della classifica, dove si appollia Rossi a quota 237. Un fine settimana da

onesto operaio quello di Lorenzo, da qui a fine mondiale farà fare il lavoro sporco a Rossi. Il majorchino infatti ha dato per perse le speranze iridate a Brno e d'ora in poi starà a Rossi cercare di stargli davanti, anche a costo di cadere come a Indianapolis. Tutto quello che arriverà a fine stagione sarà buono per entrambi.

Pedrosa si riconferma la terza forza del mondiale e ora lo confermano anche i punti vista l'assenza di Casey Stoner, annunciato al rientro nella prossima gara di Estoril. La Honda ha fatto bene a rinnovare con Dani perché è un pilota che porta sempre a casa il risultato. Certo poi magari sbaglia come ad Indianapolis quando ha tra le mani una facile vittoria, ma se nel 2010 riuscirà a partire senza i soliti problemi fisici che lo attanagliano, potrà tornare ad essere il pilota predestinato a vincere il titolo d'esordio che era nel 2006.

Seppur il GP è di San Marino, sono gli italiani ad animare le tribune. Loris Capirossi e Andrea Dovizioso lottano per tutta la gara al fine di ottenere la medaglia di legno del quarto posto, col forlivese che batte Capirossi in volata, dove la potenza l'ha aggiunta probabilmente il cuore del bolognese più che il motore della sua Suzuki.

Elias nel corso del primo giro era addirittura

riuscito ad andare al comando della corsa per qualche curva, ma ha chiesto troppo a sé stesso ed alle sue gomme, e si è dovuto accontentare sotto la bandiera a scacchi del sesto posto che non lo soddisfa pienamente. Ottima gara di Mika Kallio, con l'unica Ducati ufficiale al traguardo visto che Niky Hayden è stato atterrato alla prima curva da Alex De Angelis e Colin Edwards. In questo contatto la Yamaha del Texano ha addirittura impattato col posteriore di Lorenzo, rischiando di stendere la M1 ufficiale. Il finlandese saluta col settimo tempo il team interno Ducati per fare rientro in Portogallo col Pramac Racing, rimandando in panchina Aleix Espargaro, undicesimo, che potrebbe aver sottoscritto un'opzione per il 2010 al posto del genovese Niccolò Canepa che per ora non entusiasma. Marco Melandri, ravennate in sella alla Kawasaki, lotta con Kallio per il settimo posto ma è ormai con la mente già alla Honda che guiderà da Gresini nel 2010. Come già detto, deludente Canepa, tredicesimo al traguardo, davanti al solo Gabor Talmacsi. Prossimo appuntamento per la Moto GP il 4 ottobre ad Estoril; la lunga pausa di quasi un mese è dovuta al vuoto lasciato dal GP d'Ungheria che ha rimandato al prossimo anno l'ingresso nel Motomondiale.



Jorge Lorenzo



Andrea Dovizioso

L'ordine di arrivo, domenica 6 settembre 2009

- 1 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 28 giri 44'32"882
- 2 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - 2"416
- 3 - Dani Pedrosa (Honda) - Hrc - 12"400
- 4 - Andrea Dovizioso (Honda) - Hrc - 26"330
- 5 - Loris Capirossi (Suzuki) - Suzuki - 36"539
- 6 - Toni Elias (Honda) - Gresini - 28"286
- 7 - Mika Kallio (Ducati) - Ducati - 30"184
- 8 - Marco Melandri (Kawasaki) - Hayate - 31"757
- 9 - Chris Vermeulen (Suzuki) - Suzuki - 31"909
- 10 - James Toseland (Yamaha) - Tech 3 - 38"347
- 11 - Aleix Espargaro (Ducati) - Pramac - 46"673
- 12 - Randy De Puniet (Honda) - LCR - 52"041
- 13 - Niccolò Canepa (Ducati) - Pramac - 1'03"198
- 14 - Gabor Talmasci (Honda) - Scot - 1'22"347

Ritirati

- 0 giri - Colin Edwards
- 0 giri - Nicky Hayden
- 0 giri - Alex De Angelis

Giro più veloce: Valentino Rossi 1'34"746

Il campionato piloti

1. Rossi 237; 2. Lorenzo 207; 3. Pedrosa 157; 4. Stoner 150; 5. Dovizioso 133; 6. Edwards 123; 7. Capirossi 97; 8. De Angelis & De Puniet 88; 10. Melandri 87.

Il campionato costruttori

1. Yamaha 305; 2. Honda 220; 3. Ducati 191; 4. Suzuki 120; 5. Kawasaki 87.

Forza Azz

Esattamente 12 mesi fa, Monza festeggiava il primo pilota italiano a vincere il titolo della GP2: Giorgio Pantano. Questo fine settimana, tutto lascia indicare che, con una prova di anticipo sulla tappa finale di Portimao il 20 settembre, Nico Hulkenberg possa laurearsi campione 2009. Per la GP2, la doppia corsa di Monza rap-

presenta l'unica possibilità per il pubblico italiano di vedere all'opera le future promesse dell'automobilismo e i nostri quattro rappresentanti: Luca Filippi, Edoardo Mortara, Davide Rigon e Davide Valsecchi. Solo una volta ha risuonato l'inno di Mameli, nell'appuntamento di Barcellona quando Mortara ha vinto gara 2. Poi,

qualche podio, qualche piazzamento. A Monza, potrebbe esserci qualche bella sorpresa, Filippi è sempre stato particolarmente veloce da quelle parti, Valsecchi è salito sul gradino più alto del podio di gara 2 2008. Sognare, e sperare, di vedere qualcosa di simile anche quest'anno non è poi tanto sbagliato.



zurri

Il ricordo 10 anni senza Gonzalo

11 settembre 1999, sul circuito americano di Laguna Seca, le prove libere del 17° round del Campionato Cart, sono funestate da un drammatico incidente. La Lola Mercedes del 27enne uruguayano Gonzalo Rodriguez, entra nella temibile curva del Cavatappi a ruote bloccate, forse per via di un guasto all'acceleratore. A circa 260 km/h, la monoposto esce di pista puntando dritta contro il muro di protezione, s'impenna per 10 metri e atterra capovolta tra gli alberi di un bosco circostante. Uno schianto fatale per il giovane pilota, che spirò all'ospedale di Monterey, a causa della frattura delle vertebre cervicali. Rodriguez, nato a Montevideo il 22 gennaio del 1972, era alla sua seconda gara in Cart, dopo aver conquistato 1 punto nel debutto a Detroit. Sempre nella stessa stagione, era stato impegnato con il Team Astromega anche in Formula 3000 Internazionale, dove era 2° in classifica. In questa categoria era alla sua terza partecipazione e aveva conseguito tre successi. Due nel '98 (Spa e Nurburgring) ed uno proprio nel '99 sul prestigioso palcoscenico di Monte Carlo. Era considerato da molti addetti ai lavori una promessa. In sua memoria, da anni la GP2 Series organizza a fine campionato la serata di consegna degli awards, a piloti, tecnici e squadre che si sono distinti nel corso della stagione. L'evento benefico è realizzato dalla Gonzalo Rodriguez Foundation, organizzazione senza scopo di lucro, avente il fine di migliorare le condizioni di vita dei bambini e dei giovani uruguayani.

Carlo Baffi





Luca Filippi

“Questa sarà l’ultima volta che sarò a Monza con la GP2. Dopo quattro anni che ho combattuto in questa categoria è giunto il momento di tentare di fare nuove esperienze. La F.1 è una possibilità. Ci sono delle nuove squadre per il mondiale 2010, chiedono un certo budget, e con il mio management sto lavorando per raccogliere i fondi necessari. In Piemonte, la mia regione, ho trovato interesse nei miei confronti, non è facile però ci provo”

I risultati 2009

Barcellona – 4° e 7°

Monte Carlo – Ritirato e Ritirato

Istanbul – 2° e Ritirato

Silverstone – 14° e 16°

Nurburgring – Ritirato e Ritirato

Budapest – 6° e 2°

Valencia – 7° e Ritirato

Spa – Ritirato e Ritirato



Edoardo Mortara

“Sto vivendo una stagione d’inferno. Era cominciata in maniera eccezionale, con la vittoria a Barcellona in gara 2 e la base della macchina era abbastanza promettente, poi è calata la notte, non ci sono stati miglioramenti nel corso della stagione. Purtroppo vedo che non c’è dialogo con gli ingegneri e nella squadra si sono create praticamente due squadre: una per il mio compagno Perez e una per me, con tutte le difficoltà del caso. Non penso che non si siano fatti progressi in avanti perché io e Perez siamo rookie. I motivi sono ben altri”.

I risultati 2009

Barcellona – 6° e 1°
Monte Carlo – Ritirato e 13°
Istanbul – Ritirato e 9°
Silverstone – Ritirato e Ritirato
Nurburgring – 17° e Ritirato
Budapest – 12° e 14°
Valencia – 6° e 12°
Spa – 8° e Ritirato





Davide Rigón

I risultati 2009

Barcellona – 17° e 21°

Monte Carlo – 9° e 7°

Istanbul – 10 e 8°

Silverstone – 16° e 20°

Nurburgring – Non partecipato

Budapest – 8° e Ritirato

Valencia – 12° e 7°

Spa – Ritirato e 5°

“Dopo Spa, non sapevo ancora se sarei stato a Monza. Quest’anno si va avanti così, gara dopo gara. Ma per fortuna tutto si è sistemato e sarò al GP italiano e a Portimao. Monza la conosco bene e finalmente correrò con la GP2 su un tracciato sul quale ho percorso tanti chilometri. Per assurdo penso che non avrò tanta pressione addosso, benché sia la gara di casa. Anzi, sapere che sarò circondato da tante persone che mi vogliono bene, che mi aiutano, mi dà solo carica in più. Sono curioso di vedere come si comporterà la macchina su un circuito dove occorre essere aerodinamicamente scarichi. Sarà importante la sensibilità del pilota in frenata perché immagino che la monoposto si muoverà parecchio”.

Da Davide Valsecchi

I risultati 2009

Barcellona – Ritirato e 16°

Monte Carlo – Ritirato e 18°

Istanbul – 3° e Ritirato

Silverstone – 10° e 14°

Nurburgring – 13° e 10°

Budapest – 5° e 9°

Valencia – 10° e Ritirato

Spa – Ritirato e 8°

“Non sono contento della mia stagione, da questo non si sfugge. Spero che Monza, rappresenti per me la svolta, ho bisogno di cambiare la musica di questo campionato deludente sotto diversi aspetti. Quella vittoria del 2008 mi ha stravolto la carriera in positivo, permettendomi di entrare nel Renault Drivers Developments. Monza è la mia pista, pensate che vivo a 18 minuti dai cancelli!”



The voice

È il telecronista di Sky per la GP2, una voce alla quale non si può più fare a meno. Qualifiche e gare da tre anni passano da lui, che con umorismo e professionalità racconta le vicende dei futuri piloti di F.1. Da qualche tappa affiancato dal collega Paolo Ciccarone, scopriamo come Lucio Rizzica vive le vicende della GP2 dalle piste di tutta Europa

Lucio Rizzica

Da quasi tre stagioni seguo le gare di supporto del mondiale F.1 e la GP2, che personalmente reputo assai più spettacolare e divertente di altre più celebrate e desiderate categorie che ho tutt'altro che abbandonato. Immane ogni anno arriva puntuale anche il momento di affrontare la gara di casa ed ogni volta è un'emozione diversa. Antica e nuova. So che starete sorridendo, ma è la verità. Anche i telecronisti hanno un'anima. E un cuore. Oggi posso dire che di strada ne ho fatta parecchia, rispetto a quando sognavo di essere ciò che sono. Posso ritenermi fortunato, in fondo faccio il mestiere che amo. Ho avuto ed ho intorno un sacco di gente che parla mille lingue diverse e mi sento cittadino del mondo. Ma la gara di casa resta la gara di casa. Specie quando è a Monza, il tempio dei motori, la storia, la leggenda. Mitica e tragica al tempo stesso. L'adrenalina, all'avvicinarsi dei cancelli dell'autodromo, schizza verso l'alto. Le pulsazioni accelerano. E' bello sentirsi riconosciuti, ancor più bello è vedere la gente che mi sorride e che mi dimostra affetto. Qualcuno mi stringe la mano, qualcuno mi chiede la foto, qualcuno un autografo. L'imbarazzo cresce col passare dei minuti... anche perché i veri eroi dello sport sono all'interno del paddock. E' bello raccontarne le gesta, ma confesso che è anche piacevole per un attimo vivere di luce riflessa solo perché ne canti le imprese. Per una volta sentirsi parte del tutto. Invidiato (è la cosa che odio di più) nella parte di co-protagonista di un evento. Amato (ma anche odiato) per aver cercato di

umanizzare un elettrodomestico quale è il televisore che - per quanto sofisticato possa essere - resta pur sempre un elettrodomestico...

La gara di casa ristabilisce il contatto col mondo. Prima la telecronaca è niente di più che il susseguirsi di emozioni raccontate attraverso un microfono, rinchiusi in una cabina. A Monza diventa l'abbraccio più bello con la mia gente. E i colori sembrano altri, l'entusiasmo diverso. Il cauto distacco con il popolo del forum e di facebook diventa incontro. Alcuni mi danno appuntamento. Guai a disertarlo. I piloti italiani sentono la gara di casa, vogliono far bene davanti al pubblico che accorre a vederli. A tifare per loro. Ma per chi racconta la corsa è diverso: se la gente è in pista non può essere a casa... Allora il contatto ripaga degli sforzi. E si moltiplica l'impegno per quanti non possono essere sul posto, si prepara meglio l'evento, si studiano ancora di più statistiche e dati, si cerca la concentrazione come prima di entrare in campo. A Monza non si può sbagliare. Bisogna fare bene, il meglio possibile, perché sulla gara di casa puntano tutti: chi corre, ma anche la televisione per la quale lavori. Che prepara palinsesti più ricchi, più corposi, speciali. Perché non è una gara qualunque ma è la gara dell'anno. Quella che decide una stagione: scalette, ascolti, gradimento. La tensione cresce fino al momento di entrare in cabina. A mezz'ora dalla telecronaca si ripassa tutto mentalmente: "il pc ce l'ho, il notes con gli appunti pure, gli ospiti sono arrivati, lo scorso anno avevo in cabina Eros Ramazzotti e Giorgio Pantano, due grandi e impagabili amici. Poi, vediamo, l'acqua minerale da portare su ce l'ho, il

pass è al collo, i comunicati e i tempi in borsa, al bagno ci sono andato... Vediamo: come apro? Fammi vedere chi c'è? Ehi, ciao, sì certo che mi ricordo... dopo ci vediamo?..." . Arriva quindi il momento di salire le scale. Una stretta di mano, un sorriso, una pacca sulle spalle. Il tuo mondo è attorno a te, lo vedi, lo senti, ti sfiora, ti tocca... Poi il silenzio del corridoio. La porta del "commentary booth". Una sistematina alla camicia ché c'è la webcam e non si sa mai, un'aggiustatina alla sedia, la prova del microfono. La presa del pc dov'è? E il cavo internet? Ecco, la bottiglia della minerale a sinistra, il notes a destra. C'è da schiarire la voce, sistemare il monitor dei tempi, dare retta alla regia che ti chiede una prova. Giusto il tempo di raccogliere le idee, poi inizia il conto alla rovescia, la sigla, un urlo in cuffia: "Tua!". Inizio tutto d'un fiato, la grande apnea mentre davanti agli occhi scorrono le immagini del tuo sogno di bambino che si è realizzato, forse spunta anche una lacrima, mentre le frecce tricolori disegnano l'ultima bandiera di fumo in cielo. Un pensiero attraversa veloce la mente, stasera niente stanze vuote e desolate di anonimi alberghi, stasera a casa con la moglie e i bambini, il mio gatto, il mio letto. E' anche per questo che è bella la gara di casa. Perché sei a casa per davvero. E tutto assume una dimensione irrealistica. Col mondo in tasca... argent de poche da spendere in pochi chilometri e fiumi di parole.



Dalla radio alla TV senza mai fermarsi

Ho cominciato ad occuparmi di radio e televisione all'età di tredici anni. Era l'epoca delle radio pirata, fra dediche, richieste e programmi di musica colta e impegnata, trovavano spazio anche le trasmissioni per bambini. E io, secondo i miei mentori di allora, ero sveglio abbastanza e adatto a stare dietro ad un microfono. Sufficientemente spigliato e naturale, dicevano. Del resto parlavo un buon italiano e soprattutto non stavo mai zitto. Cosa importantissima a quei tempi, quando non esistevano le regie e a volte la puntina si incantava sul piatto mandando in onda un raschio sordo e inquietante. A sedici anni feci il "grande salto" in TV e a diciotto presi ad occuparmi di notiziari. Da allora sono trascorsi ventotto anni. Tutti vissuti in TV. Dalle private ai circuiti, dalle regionali alla RAI, da Tele+ a Sky. Gli ultimi venti di questi ventotto li ho attraversati saltando da un aeroporto all'altro, rincorrendo ora il calcio, ora i motori, ora la serie A, ora la Superbike, poi il MotoGP, la Formula uno... Venti anni in giro per il mondo, viaggiando per più di cinquanta paesi, visitando culture e tradizioni, sottraendo al sonno le ore necessarie a imparare qualcosa e non perdersi come tanti nello sterile e vizioso circuito aeroporto-pista-ristorante-hotel... Cinquantatré nazioni, cinquantatré popoli, cinquantatré modi diversi di vivere la vita, cinquantatré culture e altrettante cucine. Gli effetti si vedono nei chili in più accumulati vivendo da zingaro. I colleghi portavano via souvenir, io portavo via ricordi ed esperienze, amorazzi e una famiglia.



Guerrieri cambia e vince



Esteban Guerrieri passa sotto il traguardo di Gara 1

Massimo Costa

Esteban Guerrieri diviene il primo pilota della stagione 2009 della Superleague ad avere vinto due gare di campionato con due diversi club. A Zolder, gara 2, aveva portato al primo posto la vettura con i colori dell'Al Ain, poi uscito dalla Superleague, mentre nella prima corsa di Estoril il pilota argentino ha compiuto un vero capolavoro tagliando per primo il traguardo con la monoposto dell'Olympiacos. Preso il posto di Davide Rigon (Guerrieri dopo l'Al Ain aveva corso per il Siviglia, che ora ha Sebastien Bourdais), Esteban al via lanciato è scattato meglio del poleman Antonio Pizzonia portandosi al comando.

La corsa è proseguita con Guerrieri, Pizzonia, Valles, Martin e Buurman (Pantano intanto è sfilato 7° dietro a Parente), finché non è arrivato il momento del pit-stop. Guerrieri non è stato aiutato dal suo team e quando è tornato in pista si è addirittura ritrovato terzo. In testa, Valles, poi Pizzonia. L'argentino, che meriterebbe un volante in una serie di maggior respiro, ha dapprima superato Pizzonia, poi si è lanciato su Valles. Lo spagnolo del Liverpool, leader del campionato, ha commesso a tre giri dal traguardo un piccolo errore, girando largo sul cordolo alla seconda curva. Valles ha dichiarato che aveva

problemi ai freni. Guerrieri, rapace come non mai, si è allora avventato al suo interno sfruttando al meglio il push to pass e infilando Valles.

Regolari le posizioni oltre il terzo posto. L'Anderlecht di Yelmer Buurman ha concluso quarto davanti al Glasgow Rangers di John Martin e a un Giorgio Pantano (Milan) solo sesto con una vettura che mancava di velocità. Dietro il padovano, la Roma con Franck Perera e il Tottenham, secondo in campionato. Un vero pericolo per i piloti in pista è risultata la debuttante Maria De Villota, cui non si capisce come mai le sia stato concesso di guidare una monoposto così impegnativa.

Con i colori dell'Atletico Madrid, la De Villota (3" al giro più lenta) ha dapprima commesso un errore che l'ha mandata in quasi testacoda urtando Alvaro Parente che sopraggiungeva ad alta velocità. Il pilota della GP2, che debuttava col team Porto, è stato spedito violentemente contro le barriere mentre era quinto. Poi, non contenta, non ha controllato gli specchietti mentre i primi la stavano doppiando causando una situazione complicata per Valles e Pizzonia, che si è visto avvicinare da Guerrieri, che poi lo ha superato. Max Wissel (Basilea) per problemi al cambio non ha effettuato neanche un giro. Ari ha comunque concluso buon quarto.



L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 6 settembre 2009

- 1 - Olympiacos - Esteban Guerrieri - 30 giri 45'47"271
- 2 - Liverpool - Adrian Valles - 2"166
- 3 - Corinthians - Antonio Pizzonia - 3"010
- 4 - Anderlecht - Yelmer Buurman - 13"980
- 5 - Glasgow Rangers - John Martin - 18"200
- 6 - Milan - Giorgio Pantano - 28"787
- 7 - Roma - Franck Perera - 31"158
- 8 - Tottenham - Craig Dolby - 35"764
- 9 - Sporting Lisbona - Tiago Petiz - 1'00"995
- 10 - PSV Eindhoven - Carlo Van Dam - 1'21"104
- 11 - Siviglia - Sebastien Bourdais - 1'22"390
- 12 - Lione - Nelson Panciatici - 1'25"470
- 13 - Flamengo - Enrique Bernoldi - 1 giro
- 14 - Atletico Madrid - Maria De Villota - 1 giro

Giro più veloce: Antonio Pizzonia 1'29"162

Ritirati

- 28° giro - Midtjylland - Kasper Andersen
- 11° giro - Porto - Alvaro Parente
- 8° giro - Galatasaray - Ho Pin Tung
- 0 giri - Basilea - Max Wissel

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 6 settembre 2009

- 1 - Porto - Alvaro Parente - 30 giri 46'07"422
- 2 - Siviglia - Sebastien Bourdais - 1"065
- 3 - Flamengo - Enrique Bernoldi - 19"892
- 4 - Anderlecht - Yelmer Buurman - 20"373
- 5 - Corinthians - Antonio Pizzonia - 20"747
- 6 - Milan - Giorgio Pantano - 28"774
- 7 - Galatasaray - Ho Pin Tung - 34"531
- 8 - Glasgow Rangers - John Martin - 35"266
- 9 - Liverpool - Adrian Valles - 38"677
- 10 - PSV Eindhoven - Carlo Van Dam - 45"032
- 11 - Basilea - Max Wissel - 1'00"641
- 12 - Roma - Franck Perera - 1'35"981
- 13 - Atletico Madrid - Maria De Villota - 1 giro
- 14 - Olympiacos - Esteban Guerrieri - 2 giri
- 15 - Lione - Nelson Panciatici - 2 giri

Ritirati

- 6° giro - Midtjylland - Kasper Andersen
- 3° giro - Sporting Lisbona - Tiago Petiz
- 1° giro - Tottenham - Craig Dolby

Il campionato

- 1.Liverpool 282; 2.Tottenham 224; 3.Basilea 223; 4.Milan 212; 5.Corinthians 211; 6.Porto 203; 7.Anderlecht 189; 8.Olympiacos 178; 9.Rangers Glasgow 173; 10.Roma, Flamengo 150.



Gara 2

Nella seconda manche ancora una volta è stata la fase del pit-stop a dare una svolta decisiva alla classifica. Enrique Bernoldi conduceva il gruppo davanti ad Alvaro Parente (gara 2 prevede lo schieramento completamente invertito rispetto all'ordine di arrivo di gara 1), ma dopo il cambio pneumatici è stato il pilota di GP2 a ritrovarsi in testa. Parente, portacolori del Porto, tra l'altro la sua città, ha spinto forte portando a 5" il vantaggio su Sebastien Bourdais, salito secondo con la monoposto del Siviglia. Bernoldi, terzo, si è difeso alla grande dagli attacchi di Antonio Pizzonia e poi di Yelmer Buurman riuscendo a salire sul terzo gradino del podio.

Davanti, Parente ha contenuto la rimonta di Bourdais, arrivato fino a 1" di distacco. Fresco vincitore della gara 1 di Spa con la GP2, Parente ha così collezionato un'altro successo nella prova del debutto in Superleague. Il Porto continua la sua marcia vincente: nella precedente tappa infatti, aveva vinto sempre gara 2 con Tristan Gommendy. Il Milan con Giorgio Pantano si è piazzato sesto, ma il padovano nel finale ha dovuto rallentare e perdere la scia Bernoldi. Nona piazza per il Liverpool di Adrian Valles, che mantiene la leadership in campionato considerando anche il ritiro del Tottenham e la giornata storta del Basilea. Un contatto al primo giro ha rovinato la corsa del vincitore di gara 1, Esteban Guerrieri.

Enrique Bernoldi, in testa nelle prime fasi di Gara 1 prima di perdere posizioni ai box



Andy Soucek vede il titolo

Marco Cortesi

Continua ad avvicinarsi il sogno di conquista del titolo per Andy Soucek. Nella prima gara del weekend Formula 2 ad Oschersleben, il pilota spagnolo ha mantenuto la leadership alla prima curva, per poi aumentare progressivamente il distacco con il resto del gruppo. Dopo aver messo a segno l'allungo, Soucek è poi arrivato a gestire nelle fasi finali la corsa, chiusa con un giro di anticipo a causa di un testacoda del nuovo ingresso nella categoria, Ollie Hancock, rimasto bloccato in mezzo alla pista al giro 25. Come l'arrivo, la partenza della corsa si è rivelata decisiva per Soucek: un contatto tra Tobias Hegewald e Robert Wickens ha spedito in testacoda quest'ultimo, eliminando l'altro rivale nella corsa al titolo Julien Jousse, oltre a Jens Hoing, Philipp Eng, e al povero Milos Pavlovic, indiscusso recordman 2009 quanto a malasorte.

In seconda posizione ha concluso un ottimo Mirko Bortolotti. Partito dal lato più sporco della pista, il pilota trentino ha respinto l'attacco iniziale del canadese e ha gestito il secondo posto fino al traguardo, chiudendo davanti a Kazimieras Vasiliauskas (terzo podio stagionale per lui) e al brasiliano Carlos Iaconelli. In quinta posizione si è portato Mikhail Aleshin che, coinvolto nel contatto iniziale, ha recuperato un valido piazzamento. Apparso in gran forma, Nicola De Marco è tornato ad occupare le posizioni che contano. Per lui il sesto posto è una performance personale estremamente positiva, sottolineata dal un bel sorpasso messo a segno nei confronti di Jack Clarke. A conquistare l'ultimo punto disponibile è stato Wickens con una prova volitiva, ma che l'ha visto perdere nonostante la matematica, una buona parte delle speranze di successo assoluto.

Edoardo Piscopo, ancora una volta partito dalla pit-lane per un problema tecnico, ha completato una delle solite rimonte, della quale avrebbe potuto e voluto fare volentieri a meno, duellando con Natacha Gachnang alle spalle di Ollie Hancock (salvato dalla bandiera rossa). Fermato da un problema tecnico German Sanchez, mentre Alex Brundle, è finito in testacoda nel corso dell'undicesimo passaggio.



Andy Soucek festeggia il successo in gara 1 assieme a Bortolotti





Wickens in testacoda al via di Gara 1



Manca ormai poco ad Andy Soucek per conquistare matematicamente il titolo 2009

GARA 2

Ottiene la prima vittoria nella categoria il russo Mikhail Aleshin, 22 anni e tre stagioni trascorse in World Series Renault in gara 2. Medaglia d'argento per il vincitore di gara 1, Soucek che aggiunge due lunghezze al corposo vantaggio di cui può contare in classifica. Dopo un'iniziale superiorità di Aleshin, che aveva fatto segnare più volte il giro più veloce, Soucek ha iniziato un lento ma costante recupero, abortendo poi l'attacco finale per qualche piccola imperfezione.

Nulla di drammatico, considerando la superiorità nei confronti di Julien Jousse e Robert Wickens, che hanno concluso al terzo e quarto posto. Il tracciato tedesco ha regalato un Nicola De Marco in grado di tener testa ai nomi di punta del campionato. Il suo quinto posto va oltre i punti conquistati: ad impressionare positivamente il riuscito aggancio ai mattatori della stagione Wickens e Jousse nel corso della gara. Poco dietro ha concluso Edoardo Piscopo, andato a completare il lavoro

iniziato in gara 1, piazzandosi sorpasso dopo sorpasso in ottava piazza, alle spalle di Hegewald e Vasiliasukas, che ha aggiunto al suo tabellone un nuovo piazzamento a punti.

Sempre per quanto riguarda la pattuglia italiana, la prestazione di Mirko Bortolotti è stata condizionata da una partenza al rallentatore che l'ha spedito in fondo al gruppo causa di un problema alla frizione, solo un anticipo dell'arresto definitivo a due tornate dalla conclusione. Da segnalare uno spaventoso incidente, anche se senza conseguenze, capitato a Philipp Eng dopo un contatto con Jack Clarke al primo passaggio. Il diciannovenne salisburghese è letteralmente decollato sul rivale, prima di riatterrare violentemente sulle quattro ruote ed uscire indenne dalla sua Williams JPH01. In classifica, grazie al successo tedesco, Aleshin diventa il primo degli inseguitori di Soucek, staccato però di oltre 32 punti, e con sole quattro manche al termine del campionato..

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 5 settembre 2009

- 1 - Andy Soucek - 24 giri 38"15"756
- 2 - Mirko Bortolotti - 6"446
- 3 - Kazimieras Vasiliasukas - 11"169
- 4 - Carlos Iaconelli - 17"794
- 5 - Mikhail Aleshin - 18"747
- 6 - Nicola De Marco - 19"217
- 7 - Jack Clarke - 28"770
- 8 - Robert Wickens - 29"351
- 9 - Armaan Ebrahim - 34"990
- 10 - Ollie Hancock - 37"245
- 11 - Natacha Gachnang - 37"626
- 12 - Edoardo Piscopo - 38"238
- 13 - Henri Karjalainen - 40"863
- 14 - Jason Moore - 45"933
- 15 - Jolyon Palmer - 46"433
- 16 - Tom Gladdis - 48"289
- 17 - Sebastian Hohenthal - 2 giri

Giro più veloce - Andy Soucek 1:21.449

Ritirati

- 21° giro - Pietro Gandolfi
- 11° giro - Alex Brundle
- 5° giro - German Sanchez
- 1° giro - Julien Jousse
- 1° giro - Tobias Hegewald
- 1° giro - Jens Hoing
- 1° giro - Milos Pavlovic
- 1° giro - Philipp Eng

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 6 settembre 2009

- 1 - Mikhail Alesin - 18 giri
- 2 - Andy Soucek - 0"479
- 3 - Julien Jousse - 1"061
- 4 - Robert Wickens - 2"914
- 5 - Nicola De Marco - 3"642
- 6 - Tobias Hegewald - 4"427
- 7 - Kazimieras Vasiliasukas - 5"381
- 8 - Edoardo Piscopo - 13"290
- 9 - Sebastian Hohenthal - 15"193
- 10 - Carlos Iaconelli - 17"116
- 11 - Alex Brundle - 21"277
- 12 - Natacha Gachnang - 22"307
- 13 - Armaan Ebrahim - 23"396
- 14 - Jens Hoing - 31"229
- 15 - Henri Karjalainen - 31"860
- 16 - German Sanchez - 32"808
- 17 - Tom Gladdis - 33"227
- 18 - Ollie Hancock - 34"128
- 19 - Jolyon Palmer - 34"739
- 20 - Jason Moore - 35"142
- 21 - Milos Pavlovic - 41"805
- 22 - Pietro Gandolfi - 53"269

Giro più veloce: Milos Pavlovic 1:21.731

Ritirati

- 16° giro - Mirko Bortolotti
- 1° giro - Jack Clarke
- 1° giro - Philipp Eng

Il campionato

1. Soucek 79; 2. Aleshin 47; 3. Wickens 45; 4. Jousse 43; 5. Bortolotti 39.

Scacco matto di



Antonio Caruccio

Fabio Leimer è il campione della Formula Master 2009. Successore di Jerome D'Ambrosio e Chris Van der Drift, lo svizzero di casa Jenzer ha vinto il titolo dopo la prima gara in cui una volta di più ha dimostrato a tutti la propria superiorità, partendo dalla pole, dominando tutti e 28 i giri, segnando anche il giro più veloce. Leimer nasce il 17 aprile del 1989 ed è cresciuto agonisticamente in Formula BMW e Formula Renault. Lo svizzero è al suo secondo anno di Formula Master e dopo aver colto la medaglia d'argento nel 2008, quest'anno arriva la corona di alloro che sancisce la netta superiorità dell'elvetico sulla concorrenza, con ben sei vittorie conquistate. Secondo, in campionato e in gara, è Sergey Afanasiev. Il russo del team JD Motorsport ha provato a mettere nel corso del campionato le proprie ruote davanti a Leimer, ma l'elvetico ha decisamente tenuto un altro passo. Il rus-

so in partenza di gara 1 è stato autore di una pericolosa manovra di chiusura nei confronti di Pal Varhaug che lo aveva affiancato dopo una brillante partenza. Il norvegese del Jenzer Motorsport è stato stretto sull'erba, sfiorando il muretto, e perdendo due posizioni a favore della coppia ISR, che ha visto Erik Janis conquistare il terzo posto ai danni anche del compagno statunitense Alexander Rossi. Gara tranquilla, che ha visto anche l'ingresso della safety car per rimuovere la monoposto di Patrick Reiterer ritiratosi perchè un pezzo dell'ala anteriore rotta aveva bloccato la gomma. Ma nemmeno la pace car mandata in pista per rimuovere la Tatuus dell'italiano ha fermato Leimer che ha dato un ritmo indiatolato alla corsa. Bel duello per il terzo posto tra Janis e Rossi, col ceco che è riuscito a contenere Rossi che gli è terminato in scia a soli 353 millesimi sotto la bandiera a scacchi. È stato bravo a difendersi dagli attacchi di Josef Kral anche Varhaug, quinto seppur for-

temente penalizzato dalla manovra di Afanasiev in partenza. Chiudono la zona punti Simon Trummer e Vladimir Arabadzhiev che nella manche domenicale occuperanno la prima fila in virtù del ribaltamento delle prime posizioni.

Gara 2

Doppietta per il team JD Motorsport. Josef Kral ha ottenuto, dopo la gara di Budapest, il suo secondo successo nella Formula Master consolidando così la sua terza posizione in campionato, precedendo sotto la bandiera a scacchi il compagno di squadra Vladimir Arabadzhiev. Non prende punti, se non quello del giro veloce, Fabio Leimer, laureatosi campione nella manche di sabato, ma protagonista di un contatto alla prima curva che ha compromesso la sua gara. Al via parte bene Vladimir Arabadzhiev dalla pole, mentre Simon Trummer ha a suo sfavore il lato sporco della pista. Ottimo scatto invece per Kral dalla seconda fila che

Leimer

MOMENTO CLOU - Gara 1

Partito bene dalla pole Leimer non ha avuto avversari per tutti i 28 giri in programma



Fabio Leimer in testa al gruppo della F.Master

affianca il compagno bulgaro in rettilineo e sfilata in testa alla prima chicane. Lottano per il secondo posto Arabadzhiev e Pal Varhaug col norvegese che ha una migliore traiettoria in uscita dalla prima chicane, ma il bulgaro gode di una migliore accelerazione e precede la vettura del Jenzer Motorsport. Trummer sfilata così in quarta posizione mentre Leimer colpisce nel posteriore Erik Janis e rompe l'ala anteriore dovendo rientrare a cambiare il musetto alla fine del primo giro. Alexander Rossi, apparso un po' sottotono rispetto alla gara di Spa-Francorchamps, tiene la ruota del compagno in seno al team ISR, Janis, concludendo la gara in settima posizione. Ottima prestazione per un altro pilota del team JD Motorsport, Sergey Afanasiev. Il russo dopo il podio della prima corsa con la conseguente settima piazza di partenza ha coronato una bella rimonta fino al quarto posto, ottenuto ai danni dello svizzero Trummer al ventesimo giro. Seppur fuori dai giochi per la

vittoria, Leimer non ha perso l'opportunità di ribadire la sua superiorità. Rientrato in pit lane alla fine del primo passaggio, il neocampione della categoria ha fatto segnare il giro più veloce in corsa, con un passo gara di circa mezzo secondo più rapido di tutti i suoi avversari. Da segnalare il ritiro dell'italiano Patrick Reiterer al decimo giro insabbiatosi a causa di un testacoda, mentre Frankie Provenzano ha ottenuto il nono posto in scia a Kelvin Snoeks. Prossimo appuntamento per la Formula Master il 20 settembre a Imola, dove non solo si assegnerà il titolo del vicecampione, ma verrà consegnata anche la coppa per il vincitore della classifica rookie.

MOMENTO CLOU - Gara 2

Arabadzhiev scatta bene e si porta in testa, ma Kral dalla seconda fila è rapidissimo e lesto a infilare alla prima chicane il bulgaro e a prendere il comando che terrà fino al traguardo

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 5 settembre 2009

- 1 - Fabio Leimer - Jenzer - 28 giri 40'33"575
- 2 - Sergey Afanasiev - JD - 2"497
- 3 - Erik Janis - ISR - 5"488
- 4 - Alexander Rossi - ISR - 5"841
- 5 - Pal Varhaug - Jenzer - 11"922
- 6 - Josef Kral - JD - 12"401
- 7 - Simon Trummer - Iris/Jenzer - 21"733
- 8 - Vladimir Arabadzhiev - JD - 24"073
- 9 - Kelvin Snoeks - AR - 24"515
- 10 - Frankie Provenzano - Cram - 25"352
- 11 - Tiago Petiz - Cram - 26"795

Ritirato

10° giro - Patrick Reiterer

Giro più veloce: Fabio Leimer 1'21"947

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 6 settembre 2009

- 1 - Josef Kral - JD - 21 giri 29'10"001
- 2 - Vladimir Arabadzhiev - JD - 4"798
- 3 - Pal Varhaug - Jenzer - 5"684
- 4 - Sergey Afanasiev - JD - 10"559
- 5 - Simon Trummer - Iris/Jenzer - 13"476
- 6 - Erik Janis - ISR - 13"970
- 7 - Alexander Rossi - ISR - 14"562
- 8 - Kelvin Snoeks - AR - 15"939
- 9 - Frankie Provenzano - Cram - 16"280
- 10 - Tiago Petiz - Cram - 19"173
- 11 - Fabio Leimer - Jenzer - 43"327

Ritirato

10° giro - Patrick Reiterer

Giro più veloce: Fabio Leimer 1'21"812

Il Campionato

1. Leimer 93; 2. Afanasiev 56; 3. Kral 52; 4. Varhaug 48; 5. Rossi 42; 6. Janis 37; 7. Arabadzhiev 31; 8. Kouzkin 18; 9. Reiterer & Andresen 11.



Josef Kral

Il cammino di Fabio

6 vittorie

5 pole

8 podi

11 giri veloci



Leimer il tritattutto



Valerio Faccini

Sulla coscienza ha la fine della carriera di Michael Ammermuller. Il terzo campione della breve storia dell'International Formula Master, Fabio Leimer, vent'anni, da Rothrist, Svizzera tedesca, con le sue prestazioni al debutto nella serie nel 2008 causò dapprima il clamoroso divorzio prima dell'ultima gara tra l'ex-compagno in carriera ed il team Iris-Jenzer, poi la sparizione dalle scene dell'occhialuto tedesco. Ma più che un peso sulla coscienza, l'aver battuto sonoramente un collega sulla carta quotato e molto più esperto, è un fiore da portare all'occhiello. Un altro retaggio della passata stagione, per Leimer, è l'accoppiatura, col caschetto mesciato ("per-

so" all'Estoril quale "sacrificio", obbligatorio nel team Jenzer in occasione della prima vittoria) che ha lasciato il posto ad una capigliatura da marine tutt'altro che modaiola ma quantomeno comoda. Nel 2009, nella serie animata dalle monoposto N Technology costruite dalla Tatuus e motorizzate Honda-Lrm Motors, il pilota dell'auto bianca e azzurra col numero sei sul muso non ha praticamente avuto rivali. Sei vittorie, otto podi, undici giri veloci (sulle quattordici gare sin qui disputate), cinque pole position (su sette qualifiche) danno la misura del suo dominio, più ancora del fatto di aver vinto il titolo con tre manche d'anticipo sulla conclusione dell'annata. A onor del vero c'è da dire che la F. Master di quest'anno è stata tutt'al-



tro che affollata, ma Leimer ha messo in mostra su tutte le piste (tranne che a Budapest) un passo imprendibile per tutti i rivali. Anzi, ad inizio stagione ha più volte dato l'impressione di non spingere a fondo per rimontare in gara-2, quando la regola della griglia invertita lo ha collocato in ottava piazza e più volte fuori dai punti. Il futuro di Fabio è tutto da scrivere, nel 2010, in GP2 (già assaggiata nei test a fine 2008 quale premio per il secondo posto conquistato nella serie organizzata dalla Msc) dove, fermo restando il possesso della copertura economica necessaria, la vittoria del titolo di F. Master gli garantirà la possibilità di essere preso in considerazione dalle squadre di vertice.

La novità 2010-2012

Preparato il futuro

Conferma e rilancia la Formula Master. Per il triennio 2010-2012, la serie organizzata dalla MSC Organization è pronta ad introdurre grandi novità. La prima e la più visibile, l'aggiunta di una seconda classe, che vedrà al via le Formula Renault 2.0 dell'attuale generazione equipaggiate con pneumatici della dimensione utilizzata in Formula 3. Una scelta nel senso della continuità nella collaborazione con Tatuus, e nel solco di una netta riduzione di budget che porterà una stagione su livelli più abbordabili di quelli della Formula 2. Per una stagione nella classe maggiore, inclusiva di quattordici gare e due giornate di test, l'investimento sarà previsto intorno ai 200.000€, mentre per quanto riguarda le Formula Renault "evolute" si scenderà a quota 150.000. A sottolineare il rapporto qualità/prezzo del pacchetto, la conferma delle caratteristiche che hanno reso interessante il concept della Formula Master. E' confermata la concomitanza con il Mondiale Turismo, che vedrà la serie debuttare a Zolder e Portimao (sedi dei due giorni di test ufficiali), ma soprattutto verrà portata avanti la copertura televisiva live in collaborazione con Eurosport. Per il vincitore assoluto, è confermato il test in GP2 Series quale premio top, mentre il miglior rookie ed i primi classificati della classe Light si vedranno dare la possibilità di affrontare la stagione successiva nella serie maggiore. Da sottolineare l'assenza di restrizioni ai test privati, in controtendenza con quanto avvenuto di recente nel panorama delle ruote scoperte.

Il calendario 2010

29-30 Maggio - Italia

19-20 Giugno - Zolder

3-4 Luglio - Portimao

17-18 Luglio - Brands Hatch

31 Luglio-1 Agosto - Brno

4-5 Settembre - Oschersleben

18-19 Settembre - Valencia*

* Da confermare accordi con l'autorità nazionale

Giornate di test

16 Giugno - Zolder

30 Giugno - Portimao

Programma-tipo

Venerdì

Libere (45 minuti)

Sabato

Qualifica (30 minuti)

Gara 1 (100km o 45 minuti)

Domenica

Gara 2 (75km o 35 minuti)

Maki, Hartley e un giorno di paura

Massimo Costa

Mika Maki ha potuto festeggiare la prima vittoria stagionale nella F.3 Euro Series in Gara 1 a Brands Hatch. A caratterizzare la giornata è però stato un brutto incidente che ha coinvolto Jules Bianchi e Tiago Geronimi, con la gara spezzata in due tronconi e conclusa dopo le qualifiche del DTM. Che Brands Hatch fosse un circuito inadatto ad ospitare monoposto di alto livello l'avevamo già detto in occasione della drammatica gara di F.2 dove ha trovato la morte Henry Surtees. Troppo vicine le barriere, troppo brevi le vie di fuga. Nonostante ciò, la F.3 Euro Series vi ha fatto tappa questo fine settimana, addirittura sul tracciato breve, che non si percorre neanche in un minuto. Il francese, 12° dopo l'uscita in qualifica, stava risalendo e alla Paddock Hill, nel ten-

tativo di superare Thiago Geronimi, si è verificato un contatto tra le due monoposto. Senza controllo le macchine hanno urtato le barriere. Bianchi è uscito da solo dalla sua Dallara, poi si è accasciato nella ghiaia. Geronimi è rimasto per qualche tempo all'interno della vettura ed è stato necessario l'intervento dei medici per estrarlo dall'abitacolo. Entrambi sono stati portati al centro medico e non sembrano presentare serie ferite. La seconda parte di gara, ripresa per i 18 minuti finali non ha cambiato le carte in tavola. Maki ha preceduto il connazionale Valtteri Bottas andato a tentare il sorpasso sull'amico rivale, ma senza successo. Nel finale si è dovuto guardare da Christian Vietoris, terzo, e che ha incamerato punti importanti considerando l'inatteso zero in classifica di Bianchi. Continua a sorprendere il rookie Alexander

Sims, quarto al traguardo davanti a Christopher Zanella, anch'egli debuttante nella categoria e che ha potuto festeggiare il miglior piazzamento dell'anno. Dietro di lui, Sam Bird ed Esteban Gutierrez, poi Brendon Hartley che grazie all'ottava piazza partirà dalla pole per gara 2. Da rilevare che Roberto Merhi continua il momento non positivo dopo il bell'avvio di stagione e non ha conquistato punti. In crescita Cesar Ramos, buon 11° mentre Andrea Caldarelli si è dovuto accontentare di un non positivo 18° posto. Da segnalare il rientro di Adrien Tambay, 12°.

In Gara 2 si è confermata la superiorità dei propulsori VW sul tracciato a sud di Londra, con il primo successo nella categoria di Brendon Hartley e del team Carlin. Partito dalla posizione del poleman grazie



all'ottavo posto della corsa del sabato, Hartley ha sempre tenuto la testa davanti a Sam Bird ed Alexander Sims. Quest'ultimo, sempre più rivelazione dell'anno, è salito al secondo posto quando il suo compagno di squadra Bird è andato fuori dalla traiettoria alla Druids. Le posizioni non sono cambiate fin sul traguardo con Hartley primo davanti a Sims e Bird. Quarta piazza per Christian Vietoris che ha ulteriormente avvicinato nella classifica generale Jules Bianchi, ritiratosi nei primi giri dopo il duro incidente di gara 1. Vietoris ha superato Esteban Gutierrez, quinto alla fine dopo un errore. L'ultimo punto lo ha ottenuto Maki. La safety-car è dovuta intervenire per due volte: la prima per l'uscita di Basil Shaaban, la seconda per un contatto tra Jake Rosenzweig, Cesar Ramos e Adrien Tambay.

**Mika Maki,
sopra
vincitore
di gara 1**

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 5 settembre 2009

- 1 - Mika Maki (Dallara-Volkswagen) - Signature - 39 giri 43'59"183
- 2 - Valtteri Bottas (Dallara-Mercedes) - ART - 0"549
- 3 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1"844
- 4 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Mucke - 5"150
- 5 - Christopher Zanella (Dallara-Mercedes) - Mucke - 5"870
- 6 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Mucke - 6"674
- 7 - Esteban Gutierrez (Dallara-Mercedes) - ART - 7"089
- 8 - Brendon Hartley (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 10"216
- 9 - Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Manor - 10"942
- 10 - Jake Rosenzweig (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 13"074
- 11 - Cesar Ramos (Dallara-Mercedes) - Manor - 14"498
- 12 - Adrien Tambay (Dallara-Mercedes) - ART - 15"014
- 13 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 16"197
- 14 - Marco Wittmann (Dallara-Mercedes) - Mucke - 16"922
- 15 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 17"552
- 16 - Tim Sandtler (Dallara-Mercedes) - Prema - 20"179
- 17 - Pedro Enrique (Dallara-Mercedes) - Manor - 21"190
- 18 - Andrea Caldarelli (Dallara-Mercedes) - SG - 21"654
- 19 - Johan Jokinen (Dallara-Volkswagen) - Kolles Heinz - 22"530
- 20 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - Prema - 26"108

Giro più veloce: Christian Vietoris 42"183

Ritirati

- 22° giro - Nick Tandy
- 10° giro - Thiago Geronimi
- 10° giro - Jules Bianchi
- 3° giro - Atte Mustonen

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 6 settembre 2009

- 1 - Brendon Hartley (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 52 giri 40'23"598
- 2 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Mucke - 0"359
- 3 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Mucke - 0"922
- 4 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1"692
- 5 - Esteban Gutierrez (Dallara-Mercedes) - ART - 3"414
- 6 - Mika Maki (Dallara-Volkswagen) - Signature - 5"288
- 7 - Christopher Zanella (Dallara-Mercedes) - Motopark - 6"154
- 8 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 8"526
- 9 - Tim Sandtler (Dallara-Mercedes) - Prema - 13"171
- 10 - Marco Wittmann (Dallara-Mercedes) - Mucke - 13"670
- 11 - Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Manor - 13"994
- 12 - Nick Tandy (Dallara-Volkswagen) - Kolles Heinz - 16"466
- 13 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 16"968
- 14 - Andrea Caldarelli (Dallara-Mercedes) - SG - 17"240
- 15 - Valtteri Bottas (Dallara-Mercedes) - ART - 17"800
- 16 - Jake Rosenzweig (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 21"750
- 17 - Pedro Enrique (Dallara-Mercedes) - Manor - 22"663
- 18 - Johan Jokinen (Dallara-Volkswagen) - Kolles Heinz - 1 giro

Giro più veloce: Sam Bird 42"087

Ritirati

- 25° giro - Cesar Ramos
- 25° giro - Adrien Tambay
- 17° giro - Basil Shaaban
- 6° giro - Jules Bianchi
- 2° giro - Atte Mustonen

Non partito

Thiago Geronimi

Il campionato

1. Bianchi 74; 2. Vietoris 58; 3. Bottas 45; 4. Vernay, Bird 35; 6. Sims 34; 7. Maki 33; 8. Merhi 28; 9. Gutierrez 20; 10. Coletti 19.

Sanchez esalta la



Dario Lucchese

La Mygale continua a volare. Dopo la vittoria di Misano, per la vettura della Casa francese è infatti arrivato il secondo successo nella F.3 tricolore. Merito dell'Alan Racing, che ha investito al meglio tutte le sue risorse sul programma 2009, ed ovviamente del giovane Pablo Sanchez. Il messicano fino ad ora ha dimostrato di essere veloce ed immune da errori. Sul circuito del Santerno ancora una volta non ha sbagliato niente, conquistando la vittoria in gara 1 dopo essere partito dalla prima fila. Un inizio di weekend che ha visto anche salire le

quotazioni di Daniel Campos, poleman con la Prema e secondo alla bandiera a scacchi.

Un risultato che ha consentito allo spagnolo di scavalcare Zipoli nella classifica del campionato, portandosi alle spalle del leader Daniel Zampieri. Per quest'ultimo ancora tante vicissitudini: nella qualifica aveva lamentato un problema al cambio ed in seguito è rimasto invischiato nel gruppo. Il romano della BVM Target alla fine si è dovuto accontentare di un sesto posto ottenuto in extremis dopo che Edoardo Liberati, sempre a contatto con i primi, è incappato in uno svarione proprio nelle fasi

conclusive. Nei suoi confronti ha recuperato due "punticini" anche lo stesso Zipoli, già in evidenza fin dal sabato. Bene Salvatore Cicatelli, tornato nuovamente sul podio con il team Ghinzani e per l'occasione primo degli italiani, con il monegasco Richelmi subito alle sue spalle. Positiva anche la condotta di Sergio Campana, che ha chiuso quinto guadagnando una posizione rispetto allo schieramento di partenza: per il pilota emiliano del team Lucidi serve comunque un risultato più importante e non soltanto in ottica campionato, ma anche e soprattutto per tenere più alto il proprio morale.

a Mygale



Daniel Campos si porta al vertice allo start di Gara 1

La cronaca Giro dopo giro

Allo start Campos mantiene il comando, ma Sanchez è bravo ad affiancarlo al Tamburello. Il messicano balza immediatamente in testa, mentre alle sue spalle si porta Ciatelli che ha lo spunto migliore al semaforo verde e scavalca Richelmi, a sua volta tallonato da Campana. Non è brillante l'inizio di Zampieri, che deve cedere strada a Fumanelli. Dopo un paio di tornate il romano si riprende l'ottava posizione, ma tra i due la lotta continua ad essere serrata. Zipoli (sesto) mantiene Liberati a

debita distanza. La situazione a metà gara sembra stabilizzarsi: unica nota un'escursione di Fumanelli, il quale retrocede dodicesimo.

Subito dopo però è il turno di Bulnes, in testacoda all'uscita delle Acque Minerali, dove sbaglia anche Zampieri, che arriva largo, ma rientra in pista conservando senza perdere nulla. A catalizzare l'attenzione negli ultimi secondi è invece l'attacco che Liberati porta con insistenza a Zipoli e che il ligure è comunque abile a respingere. Per il romano, viceversa, c'è l'amara sorpresa di dovere cedere strada a Zampieri e Cinti come conseguenza di un piccolo errore. Per Sanchez il coronamento di una

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 6 settembre 2009

- 1 - Pablo Sanchez - Alan* - 15 giri
- 2 - Daniel Campos - Prema - 0"841
- 3 - Salvatore Ciatelli - Ghinzani - 5"840
- 4 - Stéphane Richelmi - RC Motorsport - 11"202
- 5 - Sergio Campana - Lucidi - 16"103
- 6 - Marco Zipoli - BVM Target - 16"771
- 7 - Daniel Zampieri - BVM Target - 19"561
- 8 - Riccardo Cinti - Corbetta - 26"312
- 9 - Edoardo Liberati - Lucidi - 27"208
- 10 - Angelo Fabrizio Comi - Alan* - 39"444
- 11 - David Fumanelli - RP Motorsport - 42"798
- 12 - Alessandro Cicognani - Ghinzani - 43"854
- 13 - Francesco Castellacci - Prema - 45"029
- 14 - Francesco Prandi - Lucidi - 45"545
- 15 - Federico Glorioso - Gloria - 47"532
- 16 - Giulio Glorioso - Gloria - 48"021
- 17 - Biagio Bulnes - RP Motorsport (Dallara F305) - 1'02"893
- 18 - Nicolò Piancastelli - BVM Target - 1'04"039
- 19 - Samuele Buttarelli - RC Motorsport - 2 giri

* Mygale-FPT

Tutti gli altri in pista su Dallara F309 FPT

prima parte di weekend quasi perfetta (dopo il secondo tempo ottenuto nelle prove di qualifica) mentre Campos, secondo alla bandiera a scacchi, si conferma protagonista.

Torna super Zipoli



Zipoli davanti a tutti in gara e a far festa sul podio, a destra

Dario Lucchese

Il weekend di Imola non si è rivelato particolarmente positivo per Daniel Zampieri. Il pilota romano è riuscito a mantenere il comando della classifica del Campionato Italiano di F.3, portando a casa un settimo ed un quarto posto. Ma nel complesso ad uscire a testa alta dal sesto appuntamento della serie tricolore è stato il suo compagno di squadra Marco Zipoli, adesso sempre più vicino grazie a un distacco di sole otto lunghezze. Il ligure ha conquistato la sua seconda vittoria dopo quella di Varano, ma soprattutto ha continuato ad andare a punti, come già avviene dall'inizio della stagione. Nonostante abbia dovuto

lasciare per ragioni di budget il team Ghinzani dopo le prime tre corse, disputando le due gare di Misano con Lucidi e quindi passando alla BVM Target in occasione del doppio round di Varano, la tenacia e la costanza di risultati lo hanno premiato facendogli focalizzare meglio l'obiettivo titolo. Ma le incognite che si potrebbero presentare sulla sua strada e su quella di Zampieri a Vallelunga e Monza sono ancora diverse. La prima si chiama infatti Mygale, che con Pablo Sanchez è tornata al successo. Il messicano non solo ha dominato gara 1 dopo essersi avviato dalla prima fila, ma sempre in gara 2 è rimasto incollato agli scarichi della monoposto di Zipoli fino alla bandiera a scacchi chiudendo secondo e portandosi

terzo nella classifica generale insieme a Daniel Campos. Altro capitolo per lo spagnolo della Prema, sempre veloce nelle qualifiche e nuovamente in pole e poi secondo in gara 1. Un segno "più" lo ha comunque meritato anche Stéphane Richelmi, particolarmente in crescendo da Misano in poi, come ha dimostrato anche nelle libere di venerdì in cui si è piazzato terzo e quarto, nonché nuovamente con il terzo responso ottenuto nella sessione cronometrata di sabato. Scivola invece dietro Sergio Campana, una volta di più sfortunato visto che dopo il quinto posto di gara 1, al secondo start è stato coinvolto in un contatto che lo ha costretto a rientrare ai box con un problema ad una ruota posteriore.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 6 settembre 2009

- 1 - Marco Zipoli - BVM Target - 15 giri
- 2 - Pablo Sanchez - Alan* - 0"412
- 3 - Stéphane Richelmi - RC Motorsport - 3"550
- 4 - Daniel Zampieri - BVM Target - 6"523
- 5 - Salvatore Ciatelli - Ghinzani - 10"190
- 6 - Daniel Campos - Prema - 10"575
- 7 - Riccardo Cinti - Corbetta - 15"097
- 8 - Edoardo Liberati - Lucidi - 16"168
- 9 - Alessandro Cicognani - Ghinzani - 30"203
- 10 - Federico Glorioso - Gloria - 33"498
- 11 - Biagio Bulnes - RP Motorsport (Dallara F305) - 42"457
- 12 - Francesco Castellacci - Prema - 42"705
- 13 - Francesco Prandi - Lucidi - 44"308
- 14 - Nicolò Piancastelli - BVM Target - 46"610
- 15 - Giulio Glorioso - Gloria - 52"277
- 16 - Sergio Campana - Lucidi - 1'32"926
- 17 - Samuele Buttarelli - RC Motorsport - 3 giri
- 18 - David Fumanelli - RP Motorsport - 5 giri

Ritirati

6° giro - Angelo Fabrizio Comi

* Mygale-FPT

Tutti gli altri in pista su Dallara F309 FPT

Il Campionato

1. Zampieri 127; 2. Zipoli 119; 3. Pablo Sanchez & Campos 114; 5. Campana 102; 6. Castellacci & Richelmi 60; 8. Ciatelli 51; 9. Cinti 36; 10. Kamitsakis 23.

La cronaca Giro dopo giro

L'inversione delle prime sei posizioni di gara 1 permette a Zipoli di avviarsi dalla pole. Il ligure si porta al comando mentre Campana, che lo affianca in prima fila, si fa sfilare subito da Richelmi. Il monegasco cerca di mantenere la posizione ma esce largo alla Villenuve e Ciatelli ne approfitta per passarlo. Il monegasco sempre nel corso del primo giro si deve arrendere anche a Sanchez, mentre Campana è costretto a prendere la via dei box per un contatto iniziale in cui aveva danneggiato la sua ruota posteriore destra. Al secondo giro Sanchez passa Ciatelli e si lancia all'inseguimento del battistrada.

Zampieri e Campos lottano per la quinta posizione e lo spagnolo sembra riuscire ad avere la meglio, ma all'inizio della quinta tornata il romano infila l'avversario in fondo al rettilineo e porta a termine con successo la manovra. Sanchez continua nel frattempo a pressare Zipoli provando in ogni modo a trovare il varco giusto. Al nono giro fa invece un errore Ciatelli, permettendo a Richelmi di tornare terzo e cedendo il passo allo stesso Zampieri. Con le altre posizioni ormai cristallizzate è sempre il duello - peraltro molto corretto - per il primo posto a tenere banco. Zipoli comunque non molla e alla fine taglia il traguardo con soli quattro decimi di vantaggio sul suo diretto rivale. Richelmi è sul gradino più basso del podio.

to Italiano F3 - Porsche Carrera Cup Italia





Falci e Fontana sugli scudi

Dopo aver rotto il ghiaccio con la vittoria in gara due a Varano de Melegari, il 17enne svizzero della MG Motorsport si ripropone nuovamente vincitore sotto la bandiera a scacchi nel primo impegno della tappa imolese per il Campionato Italiano Formula Azzurra, Trofeo Michele Alboreto. Fontana ha vinto una gara decisamente appassionante e ricca di colpi di scena, dove è emerso per la freddezza e la voglia di vincere. “In partenza ho mantenuto la calma e non ho guardato quelli davanti che scattavano prima dello start. Poi alla staccata della Rivazza mi sono toccato con Cerqui. E’ stata una gara combattuta. Nei primi giri ho duellato con tanti avversari, poi però sono riuscito a riprendere Falci, superarlo nonostante avessi una baffo piegato ed allungare verso la fine.” Alle spalle del vincitore torna sul podio ed è secondo il fiorentino Marco Falci, Nannini Racing, dopo aver condotto la gara dal quarto al settimo giro arrivando in fondo quasi senza gomme

“Sono partito bene ed ho atteso che Defendi e Cerqui si fermassero, e quando ho duellato con Fontana non ho voluto prendere eccessivi rischi accontentandomi del secondo posto”.

Terzo, con una prova tutta di grinta e sorpassi, conquista l’ennesimo podio il siciliano Eugenio Palmeri, Line Race, dopo aver risolto i problemi di assetto che lo hanno tenuto lontano dai migliori durante le prove. Partito dalla quarta fila, Palmeri, è risalito duellando con il suo compagno di squadra laquinta, riuscendo a rimontare sui battistrada. Il poleman Luca Defendi, Fog Competition, ha pagato con Drive Trough l’irruenza in partenza, imitato da Alberto Cerqui, MG Motorsport, che hanno terminato in ottava e nona posizione.

Al primo giro di gara 2 viene invece decisa la leadership della corsa. Partono bene Cerqui e Falci dalla prima fila, con Defendi che si inserisce rischiando al Tamburello, dove infatti arriva lungo e fa perder tem-

po anche a Cerqui che viene poi superato alla Tosa da Falci. Il fiorentino si invola verso la bandiera a scacchi con Cerqui, Fontana, Torsellini e Defendi, che però non si da per vinto. In tre giri infatti riesce a superare Torsellini alla Variante Alta e Fontana alla Villeneuve installandosi in terza posizione. Si compone un trenino di quattro piloti ai ferri corti ai piedi del podio composto da Fontana, Palmeri, Torsellini e Silvestri. Nella sfida si scambiano diverse volte le posizioni, mentre laquinta va largo alla Tosa. Al settimo passaggio Palmeri supera Torsellini e Fontana alla Villeneuve. Con Pellitteri che è il più veloce in pista, Fontana commette un errore alla Rivazza e finisce sull’erba. Si avvicina la bandiera a scacchi e Cerqui sferra l’attacco, neppure in modo troppo convinto, a Falci che resiste e mantiene la leadership sino al traguardo firmando la seconda affermazione stagionale, dopo quella di Adria in apertura 2009.



Sopra, Fontana
e sotto, Falci



L'ordine di arrivo di gara 1,

1. Fontana (MG Motorsport) 13 giri in 25'04"434 alla media 152,71 Km/h; 2. Falci (Nannini Racing) a 2"041; 3. Palmeri (Line Race) a 3"246; 4. Valori (BVE Racing T) a 10"555; 5. Taloni (Winner Motorsport) a 14"891; 6. Iaquinta (Line Race) a 24"140; 7. Silvestri (MG Motorsport) a 28"183; 8. Defendi (Team Fog Competition) a 30"494; 9. Cerqui (Mg Motorsport) a 36"604; 10. Pellitteri (Nannini Racing) a 44"760; 11. Perini (BVE Racing T) a 1 giro; 12. Moscato (Mac Competition) a 3 giri.

Giro più veloce: Luca Defendi in 1'53"386 alla media di 155,861 Km/h.

L'ordine di arrivo di gara 2,

1. Falci (Nannini Racing) 13 giri in 2'56"366; 2. Cerqui (Mg Motorsport) a 0"2; 3. Defendi (Team Fog Competition) a 4"774; 4. Moscato (Mac Competition) a 10"707; 5. Torsellini (Minardi Corbetta) a 12"780; 6. Silvestri (Mg Motorsport) a 13"031; 7. Palmeri (Line Race) a 14"797; 8. Taloni (Winner Motorsport) a 16"693; 9. Valori (BVE Racing T) a 17"008; 10. Iaquinta (Line Race) a 41"684; 11. Pellitteri (Nannini Racing) a 41"684; 12. Perini (BVE Racing T) a 42"376; 13. Fontana (MG Motorsport) a 2 giri.

Giro più veloce: Antonio Pellitteri in 1'53"798 alla media 155,296 km/h.

Campionato Italiano Trofeo Michele Alboreto: 1. Alberto Cerqui punti 61; 2. Falci 49; 3. Palmeri 46; 4. Fontana 45; 5. Defendi 41; 6. Silvestri e Moscato 39; 8. Iaquinta e Taloni 31; 10. Torsellini 27.; 11. Valori 24; 12. Bacci 16; 13. Pellitteri 15; 14. Marino 3; 15. Perini 1
Edwin Jowsey

Crescita costante

Matteo Davenia, nato a Milano il 7 gennaio 1993, è uno tra i più giovani piloti italiani sulla scena internazionale dell'automobilismo. Dopo una vittoriosa carriera in kart, Matteo ha esordito nel Campionato Italiano Formula Renault 2000 quest'anno, per poi proseguire col team Cram nella categoria elvetica al fine di aumentare la propria esperienza per puntare in alto nel 2010.

Come ti sei avvicinato al mondo delle corse?

“Ho iniziato col kart nel 2002 facendo per tre anni la categoria 60, concludendo terzo nel campionato italiano 2004 e quinto al mondiale. Ho poi esordito a 12 anni nella 100 Junior e in 125 Rotax conquistando la medaglia d'argento. Mi sono laureato bicampione italiano vincendo il campionato Rotax junior l'anno successivo. Nel 2007 ho vinto il Rotax Grand Challenge e come rappresentante dell'Italia sono andato a Dubai, dove pur essendo molto veloce ha abbandonato per la rottura del motore. A 15 anni ero pilota ufficiale PCR con cui avrei

dovuto continuare in kart, ma ci sono stati dei problemi con le licenze a causa della mia giovane età e quindi ho optato per un programma alternativo. Ho deciso di intraprendere una serie di test preparatori alle monoposto con RP Motorsport che mi ha portato poi a scendere in pista nella gara di Valledlunga di F.3 a fine stagione. L'idea era portare sempre la macchina al traguardo accumulando chilometri importanti per fare esperienza, obiettivo completato con un tredicesimo e decimo posto”.

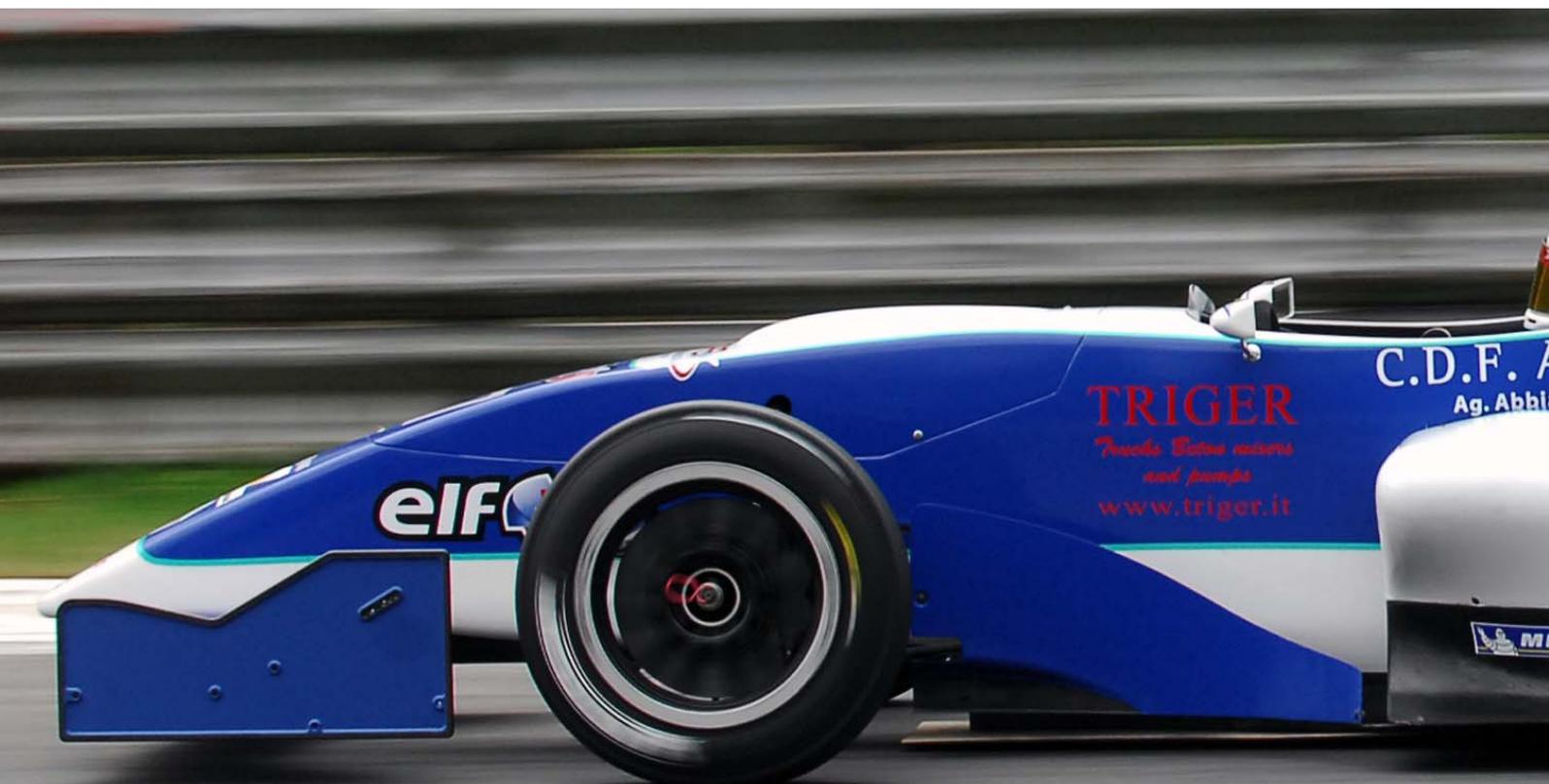
Il tuo esordio in Formula Renault è arrivato a Monza nell'apertura del campionato Italiano. Com'è andata?

“Col team Cram, con cui attualmente disputo la serie elvetica, abbiamo deciso di prendere parte a quell'evento per macinare dei chilometri e confrontarmi da subito con piloti di grande talento ed esperienza. Nella categoria italiana i primi cinque piloti sono di un passo nettamente superiore agli altri, ma dopo la giusta gavetta spero di poter raggiungere quel traguardo. Grazie anche al

format degli eventi si possono percorrere molti chilometri e già in qualifica con le gomme nuove ho potuto ottenere il quindicesimo tempo, seppur staccato di 1"5 dalla pole position. Nella prima manche sono stato a dir poco sfortunato quando all'Ascari sono stato coinvolto in un brutto incidente riportando danni alla monoposto che però i miei meccanici hanno saputo abilmente rimettere in sesto. In gara 2 avevo un buon passo e quando occupavo la nona piazza, sono finito in testacoda, transitando poi sotto la bandiera a scacchi col dodicesimo posto”.

Come sta andando questa stagione 2009 di Renault 2000?

“Molto bene considerando che è la mia prima annata. Cerco di abbassare ad ogni gara il mio limite per avvicinarmi ai primi ed i risultati sino a qui conquistati ci danno morale e fiducia per poter completare al meglio il campionato svizzero. Sono tra i migliori debuttanti e a parte qualche problemino nelle ultime due corse, nei primi tre



appuntamenti sono andati forte”.

Come ti trovi col team Cram?

“Sono molto a mio agio con loro. Abbiamo firmato insieme ad inizio 2009 e sino ad ora mi hanno molto aiutato a crescere e ad ogni gara miglioriamo, quindi sono contento. Cram mi ha insegnato come si lavora su una monoposto visto che arrivando dal kart non avevo alcuna esperienza sulla messa a punto. Adesso qualcosa ho imparato e per questo li ringrazio”.

Che differenze hai trovato tra le monoposto di Formula 3 e Renault 2000?

“La Dallara mi è parsa più semplice da guidare perché c'è più carico aerodinamico e si avvicina tanto al kart, ha molto inserimento all'anteriore e senti lo sterzo molto duro. Ha anche molta potenza, ma è difficile andare forte rispetto alla Tatuus perché devi trovare un set-up particolare dovendo lavorare molto sulla macchina, un impegno che richiede tanta esperienza. Il Renault è più difficile da guidare perché tende a scivolare e avendo un motore meno potente devi arrivare in curva con maggior velocità dovendo controllare il minor grip”.

Inoltre quest'anno hai esordito nel Formula Master...

“Ero andato a Brno solo per vedere la gara, avevo finito la scuola e volevo rilassarmi un po'. Mancava in Repubblica Ceca Frankie Provenzano e Marcello Rosei della Cram mi ha offerto l'opportunità di correre. Non me



lo sono fatto ripetere due volte e ho accettato esordendo in uno scenario veramente eccezionale. Rimane per ora una parentesi chiusa e fine a sé stessa, ma sono rimasto impressionato dai risultati visto che ho anche dovuto gestire una monoposto così potente sul bagnato”.

Quali sono le tue ambizioni per il prosieguo della tua carriera?

“Spero di poter arrivare un giorno in F.1. Ho iniziato a correre presto, sono giovane e sto ottenendo dei risultati di cui non mi lamento. Ovviamente poi come tutti i piloti ambisco a raggiungere campionati di alto livello come possono essere il Mondiale Turismo o la Indycar”.

Come valuti il livello del campionato svizzero?

“Rispetto all'italiano la situazione è differente perché se da noi ci sono solo cinque piloti davanti, molto veloci, e dietro c'è un po' il vuoto, nello svizzero i piloti che lottano per la top ten sono molto vicini, anche se a vincere sono stati solo in due quest'anno. C'è molta battaglia e questo per me è molto importante”.

Come è nata la tua passione per i motori?

“È stato mio papà che mi ha trasmesso la passione. Lui già negli anni passati ha sponsorizzato RP Motorsport in F.Renault, oltre a diversi piloti tra cui il velocissimo Toni Vilander che si è poi laureato campione del mondo nel FIA GT, e adesso ovviamente supporta me”.

Cosa fai nella tua vita oltre correre?

Studio, sono iscritto a ragioneria devo fare il terzo anno, e poi faccio sport oltre a divertirmi.

Come ti prepari athleticamente per il motorsport?

“Faccio palestra tutti i giorni per cercare di arrivare preparato ai weekend di gara. Prima di avvicinarmi ai circuiti faccio un massaggio che mi aiuta a rilassarmi quando sono in macchina. Faccio riscaldamento prima di entrare nell'abitacolo e quando sono in trasferta mi alzo presto la mattina in modo da stimolare al massimo il mio metabolismo”.



Nessuno come la Eurointernational

Antonio Caruccio

La Eurointernational di Antonio Ferrari ha vinto nel 2009 il quarto campionato di Formula BMW Americas consecutivo, per team e per piloti, con Gabby Chaves, e per la prima volta il titolo Rookie con l'americano Michael Lewis. Un record! E ha intascato la vittoria anche nel più difficile campionato di Europa con il brasiliano Felipe Nasr. Un 2009 di grandi successi.

“Nel 2009 abbiamo vinto 12 gare su 14 arrivando secondi in quelle non vinte, con 12 pole su 14. In 78 gare disputate dal 2005 ad oggi in Formula BMW Americas abbiamo vinto 42 volte, di cui 26 nelle ultime 30 gare delle stagioni 2008 e 2009. Abbiamo i record sul giro in Formula BMW Americas di tutti i circuiti. Pertanto direi che abbiamo dominato non solo questo campionato, ma gli ultimi quattro disputati. Forse avremmo vinto anche nel 2005 al nostro primo anno di F.BMW americana con Edoardo Piscopo se avessimo disputato le prime due gare di Laguna Seca”.

Come gestite un team in America e uno in Europa?

“La Eurointernational Group ha due distinti team in Italia, a San Pietro Mosezzo di Novara dal 2002 ed in USA ad Indianapolis, dal 1989 con strutture e personale totalmente indipendenti. Solo la gestione manageriale e tecnica è unica in F.BMW Americas ed Europe. Abbiamo in totale dieci vetture di F.BMW di cui quattro in Europa e sei in USA con quattro transporters ed uno staff fisso di quattordici persone oltre a quattro part time. Nicola Sgotto è il direttore tecnico del team sia in Italia sia in USA e l'artefice numero uno dei nostri successi. Con lui la Eurointernational ha vinto 10 Campionati in nove anni tra USA ed Europa....”.

Come avete combattuto la crisi economica?

“Nonostante la crisi il 2009 si è rivelato un anno molto buono per la mia organizzazio-

ne, non solo per i risultati, ma anche finanziariamente, perché ho rinunciato ai programmi di Formula Atlantic in USA e di Superleague in Europa concentrandomi totalmente sulla F.BMW. In USA la crisi economica è più forte che in Europa e tutte le categorie ne stanno risentendo, compresa la Nascar. Ho scelto i risultati e la qualità e questo ci ha premiato schierando sempre tre vetture come Eurointernational e due vetture con il team satellite Euro Junior Team ed una sesta a Road America per il guest driver Olivier Lombard. Le due macchine di Formula Atlantic, con tutto quello che serve per disputare un intero campionato, sono pronte in officina per il 2010 se la categoria dimostrerà credibilità finanziaria. Era troppo rischioso partecipare ad un campionato che si correva dalle ceneri della Champ Car (e difatti questa stagione vi sono tra i 10 e i 12 iscritti, ndr)”.

Dalla Eurointernational sono passati piloti che poi hanno fatto una buona carriera. Qual è la ricetta?

“Edoardo Piscopo, Robert Wickens, Simona De Silversto, Stefano Coletti, Sebastian Saveedra, Daniel Morad, Alexander Rossi, Daniel Juncadella, Giancarlo Vilariño, Gabby Chaves, Felipe Nasr hanno conquistato per Eurointernational dal 2005 ad oggi 50 gare di F.BMW e cinque campionati, continuando a vincere in giro nel mondo. Sicuramente hanno imparato qualcosa da me e dal mio team. Penso di aver aiutato molti di questi piloti, anche finanziariamente, e forse non sarebbero dove sono ora senza il mio aiuto. Con 30 anni di corse alle spalle di cui 25 tra IndyCar, Sportcar, F.3000, World Series, Superleague, Renault V6, F.3, penso di aver insegnato a loro nei cinque anni di F.BMW quello che serve per diventare piloti professionisti aiutandoli a crescere più in fretta all'inizio della loro carriera. Gli ho detto quello che serve e cosa non devono fare, togliendo false illusioni e dicendogli sempre la verità in faccia, anche quando loro stessi ed i loro genitori non

volevano sentirla. Ho cercato di essere non solo un team manager, ma anche un padre e capire i loro problemi”.

Dagli USA all'Europa, arriva anche qui il primo trionfo in BMW...

“La Eurointernational ha vinto nel 2009 il campionato piloti con Felipe Nasr e quello team, matematicamente prima di Monza, con 4 vittorie e 8 secondi posti ed 8 pole. Senza la squalifica di Silverstone per la retromarcia che non entrava, i motori irregolari montati dal team Mucke e le bandiere gialle all'ultimo giro della gara di Zandvoort, sono certo che Nasr e Juncadella avrebbe vinto almeno altre 4 gare, pertanto sono veramente soddisfatto, ma si può sempre migliorare. Juncadella è ora terzo in campionato e se fa bene a Monza potrebbe finire secondo; come in USA con Chaves-Vilariño 1-2”.

Ci aspettavamo di vedere Juncadella al vertice e invece è esploso Nasr? Difficile gestire due giovani del genere, entrambi Red Bull?

“Daniel Juncadella avrebbe dovuto vincere il campionato di Formula BMW Europe 2009 visto i risultati del 2008. Ha fatto troppi errori e non è stato veloce come Felipe Nasr, ma è stato anche sfortunato, come a Zandvoort. Daniel guida molto bene ma non ha la cattiveria di un pilota vincente. Spero che a Monza mi faccia ricredere, quando sei pilota Red Bull il secondo è il primo dei perdenti ed avere Nasr come compagno ha amplificato i suoi problemi. A Spa, Daniel è salito sul podio, ma in Belgio non c'ero perché impegnato a Mosport nello stesso weekend con la F.BMW Americas: merito di Nicola Sgotto nel dare una gran macchina a Juncadella, Lombard e Nasr. Juncadella senza gli errori dell'ultimo giro a Valencia sarebbe salito sul podio anche in Spagna ed ora Frijns sarebbe dietro di lui nel campionato”.

segue a pag 58



*Antonio Ferrari
con Felipe Nasr*

Photo
Pellegrini

Pla sembra imprevedibile ultimamente. Come reagirete?

“Dalla gara di Valencia Jim Pla ed il suo motore sono risultati imprevedibili sui rettilinei pertanto a Novara stiamo lavorando per trovare 2-3 km di velocità per prendere il francese della Dams. Nasr dovrà scontare la penalizzazione di cinque posizioni in griglia ma a Monza con le scie non è un problema recuperare: solo le chicanes nei primi giri col traffico mi preoccupano. Sono convinto che senza più la pressione del titolo già vinto, Felipe vuole far bene a Monza e noi faremo di tutto per celebrare il nostro titolo di team campione europeo di FBMW”.

Come mai non hai proseguito nella Superleague?

“La Superleague Formula è stato un bel campionato nel 2008, nel quale gestivamo il Corinthians con Antonio Pizzonia e l'Atletico di Madrid con Andy Soucek. Abbiamo sempre avuto vetture velocissime, ma non abbiamo mai ricevuto sponsorizzazioni dalla Superleague o dai club di calcio, ad eccezione dei premi gara che sono stati pagati

con sei mesi di ritardo, a marzo 2009. Senza garanzie economiche stabili e con troppi punti interrogativi, ho deciso di rinunciare al programma 2009 restituendo le macchine agli organizzatori”.

Come vedi il futuro della categoria della F.BMW?

“Dopo la cancellazione del programma di F.1, la BMW ha confermato i campionati di Formula BMW Europe e Pacific per il 2010, ma ha annullato per il 2009 la World Final ed il campionato Americas. La decisione BMW è dettata dalla crisi di vendite sul mercato americano e dalla diminuzione di vetture presenti. Il campionato di Formula BMW Europe è tra i più interessanti del 2009, con 24-26 macchine a gara e vi è già tanto interesse per il 2010 quando avremo 30 vetture alla partenza. Inoltre entro la fine del 2009 la BMW dovrebbe annunciare il programma 2011-2013, forse con una nuova vettura più performante e sempre rimanendo con il calendario della F.1, pertanto il futuro è roseo”.

“Siamo il team campione del mondo in carica avendo vinto la finale 2008, il team campione 2009 di F.BMW Europe ed Americas, pertanto ci rimane solo da vincere in Asia/Pacifico e perciò saremo con quattro vetture a Singapore con la F.1, a Okayama e Macau col WTCC per le ultime gare del campionato di Formula BMW Pacific del 2009, utilizzando le vetture del team USA, mentre in Europa, subito dopo Monza inizieremo i test con i nuovi piloti della FBMW Europe. Nel 2010 la Eurointernational schiererà in F.BMW Europe due piloti rookie del Red Bull Junior Team ed un pilota con esperienza in FBMW Europe, e parteciperà con tre o quattro monoposto all'intero campionato di FBMW Pacific. In USA aspetto l'evolversi della Formula Atlantic e potremmo rientrare con le nostre due vetture nel campionato se vi saranno certezze finanziarie e gestionali, mentre abbiamo la possibilità di avere la monogestione di un intero campionato di formula addestrativa con un doppio progetto che sto valutando per il prossimo triennio. Ovvero...il lavoro non manca!”.



Felipe Nasr, sopra, e Daniel Juncadella, sotto



Il caso “La frode del team Mucke”

Sulla squalifica dei piloti del team Mucke a Budapest, Antonio Ferrari dice che: “Ci tengo a precisare e chiarire una volta per tutte che le tre vetture del team Mucke sono state trovate irregolari nel motore ad Hungaroring per una modifica illegale fatta intenzionalmente per aumentare la potenza del motore. Christensen, come gli altri due compagni di squadra, ha chiaramente beneficiato del vantaggio già prima di Hungaroring anche se forse senza saperlo e sono stati squalificati per Hungaroring, Valencia e Spa. Solo la possibilità di correre sub judice facendo appello ha permesso a Christensen e gli altri piloti di Mucke di correre e ritengo che mai potranno vincere in appello davanti a tanta evidenza di dolo. Christensen poteva correre a Spa con un altro team e non avrebbe avuto alcun problema a prendere i punti, ma non lo ha fatto... Mi dispiace per lui. E comunque, se dovessero vincere in appello sarebbe uno scandalo tanto che si dice che nessun team, se ciò accadrà, si iscriverà al prossimo campionato”.

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



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

207





Di Resta fa festa

Antonio Caruccio

Dominio di Paul Di Resta nella gara inglese del DTM sul breve tracciato di Brands Hatch. Il pilota anglosassone dopo aver conquistato la pole position nelle qualifiche, la prima della Mercedes per il 2009, ha portato la sua C Klasse alla quarta vittoria dell'anno contro le tre dell'Audi. Di Resta ha dimostrato di avere da subito un ritmo decisamente superiore alla concorrenza, accumulando, prima dell'ingresso della safety car, una decina di secondi di

vantaggio su Timo Scheider. Il leader di campionato nella fase centrale della gara ha subito il recupero della Mercedes di Bruno Spengler che dopo il primo pit stop aveva conquistato la seconda posizione.

Il via della corsa è regolare al vertice con Di Resta a precedere Scheider mentre Spengler riesce a bruciare Tom Kristensen. Falsa partenza per Alexandre Premat che rientrerà poi per un Drive Through penalty, compromettendo le sue chance di entrare in zona punti. Kristensen al decimo giro subisce anche il sorpasso di Martin Tom-

czyk per la quarta piazza. Il campione danese abituato alla lunga distanza della 24 Ore di Le Mans in una pista stretta e angusta come la configurazione Indy di Brands Hatch non è a suo agio e non riesce a contenere l'attacco di Gary Paffett che lo scalza dalla quinta piazza.

Il danese non è in palla, tant'è vero che nel finale terminerà la sua gara contro le barriere costringendo la direzione corsa a mandare in pista la safety car. Eccellente invece la strategia della Mercedes che riesce nel primo pit stop a far compiere il sorpas-



Paul Di Resta domintore a Brands Hatch



L'ordine di arrivo, domenica 6 settembre 2009

- 1 - Paul Di Resta (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 90 giri
1:10'31"345
- 2 - Timo Scheider (Audi A4 09) - Abt - 0"896
- 3 - Martin Tomczyk (Audi A4 09) - Abt - 1"422
- 4 - Gary Paffett (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 1"880
- 5 - Mattias Ekstrom (Audi A4 09) - Abt - 2"264
- 6 - Bruno Spengler (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 5"048
- 7 - Mike Rockenfeller (Audi A4 08) - Rosberg - 6"646
- 8 - Oliver Jarvis (Audi A4 08) - Phoenix - 7"197
- 9 - Ralf Schumacher (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 7"733
- 10 - Maro Engel (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 10"622
- 11 - Alexandre Prémat (Audi A4 08) - Phoenix - 1 giro
- 12 - Jamie Green (Mercedes C Klasse 08) - AMG - 1 giro
- 13 - Susie Stoddart (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 1 giro
- 14 - Tomas Kostka (Audi A4 07) - Kolles - 1 giro
- 15 - Katherine Legge (Audi A4 09) - Abt - 1 giro
- 16 - Christian Bakkerud (Audi A4 07) - Kolles - 2 giri
- 17 - Johannes Seidlitz (Audi A4 07) - Kolles - 4 giri

Ritirati

- 81° giro - Markus Winkelhock
- 80° giro - Tom Kristensen
- 72° giro - Mathias Lauda

Giro più veloce: Paul Di Resta 42"387

Il campionato

1. Scheider 43; 2. Ekstrom 38; 3. Paffett 34; 4. Di Resta & Spengler 29; 6. Tomczyk 27; 7. Green 18; 8. Jarvis 15; 9. Kristensen 13; 10. Winkelhock 10.

MOMENTO CLOU

Al 72esimo giro Mathias Lauda rompe i freni e finisce contro le barriere costringendo la dirazione gara a mandare in pista la Safety Car

so per il secondo posto a Spengler ai danni di Scheider, rallentato dal box Audi e passato anche da Tomczyk. Il canadese farà da tappo facendo sia allontanare Di Resta, sempre più solitario in vetta, che avvicinare Paffett, uomo classifica della Mercedes che giunge in scia a Scheider.

Tomczyk speronerà Spengler provocandogli la foratura di un pneumatico mandando in fumo una possibile doppietta Mercedes. Senza il canadese, al cinquantesimo giro, Scheider occupa la seconda posizione virtuale, mentre Di Resta in vetta è ormai

irraggiungibile. Ottima gara quella di Mattias Ekstrom che dopo aver preso il via dalla settima posizione ha ritardato entrambi i pit stop al fine di recuperare punti per il campionato.

Brutto incidente di Mathias Lauda al settantatreesimo giro che alla prima staccata rompe i freni e finisce dritto contro le barriere. Safety car per rimuovere la Mercedes che rientrerà in pit lane sette tornate dopo. Nello stesso giro della bandiera verde avviene però il simultaneo incidente di Kristensen e Marcus Winkelhock,

oltre ad un testacoda di Maro Engel che costringe la pace car a ricompattare il gruppo.

La gara termina sul limite orario dei settanta minuti e non dei 93 giri previsti, ma regala un importante successo alla Mercedes, che resta però amareggiata per aver perso l'opportunità di colorare d'argento tutto il podio se non si fosse verificata una foratura sulla macchina di Spengler. Prossimo appuntamento per il turismo tedesco il 20 settembre sul tracciato spagnolo di Barcellona.



La BMW rialza la testa

di Claudio Pilia

E' stato un weekend sempre al top quello di Oschersleben per le BMW, che sulla pista di casa hanno rispolverato l'antica superiorità grazie ai successi di Andy Priaulx ed Augusto Farfus. In gara 1. il successo è andato ad Andy Priaulx, che conferma la leadership mostrata già dal warm-up della mattina. L'alfiere di BMW UK è stato autore di una gara perfetta, senza sbavature e condita da una lunga serie di sorpassi. Il successo tuttavia non cambia il divario in campionato tra BMW e Seat, separate ancora da 10 lunghezze in virtù dei 14 punti conquistati entrambe Gara 1. Highlight della corsa è stato dato della Lada e da Jaap Van Lagen. L'olandese, scattato da una sorprenden-

te quarta posizione dopo la clamorosa qualifica di ieri, ha condotto una gara di alto livello, sfruttando appieno la vettura russa prima di essere costretto, causa un errore di Larini, ad un'escursione fuori pista, scivolando da una quinta posizione ampiamente meritata fino all'undicesimo posto.

La cronaca Giro dopo giro

La partenza è concitata, con il gruppo che si apre a ventaglio e Larini che si allarga sull'erba, mentre la Lada di Van Lagen viene infilata da varie vetture. Pochi metri più avanti, alla prima chicane un incidente

coinvolge la BMW di Jorg Muller, la Seat di Jordi Gene e la Chevrolet di Robert Huff, già penalizzato per aver cambiato il motore stamani. Dietro si sportellano Boardman e Colak per la sesta posizione. Andy Priaulx supera Van Lagen - che cerca di galleggiare in zona punti - all'inizio del secondo giro, prima di ripetersi ai danni dell'indipendente Tom Coronel. Alla quarta tornata è poi Rydell a regalare al pilota di BMW UK un'altra posizione, arrivando oltre il cordolo e perdendo del tempo. Nel frattempo, Yvan Muller dechappa una gomma ed è costretto al ritiro. Marin Colak al quinto giro la fa grossa. In evidente affanno, si fa infilare con facilità all'ingresso della prima chicane da Farfus e Engstler, sorpassato anche dal danese Nykjaer in uscita.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 6 settembre 2009

- 1 - Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM - 22'52"547
- 2 - Gabriele Tarquini (Seat Leon Tdi) - Seat - 3"939
- 3 - Rickard Rydell (Seat Leon Tdi) - Seat - 6"350
- 4 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 15"398
- 5 - Augusto Farfus (BMW 320si) - Schnitzer - 22"553
- 6 - Stefano d'Aste (BMW 320si) - Wiechers - 22"749
- 7 - Franz Engstler (BMW 320si) - Engstler - 23"044
- 8 - Sergio Hernandez (BMW 320si) - Roal - 23"392
- 9 - Tom Boardman (Seat Leon) - Sunred - 31"979
- 10 - Jaap van Lagen (Lada Priora) - Lada - 32"059
- 11 - Marin Colak (Seat Leon) - Colak - 33"376
- 12 - Kristian Poulsen (BMW 320si) - Engstler - 33"596
- 13 - Philip Geipel (BMW 320si) - Engstler - 36"101
- 14 - Jean-Marie Clairet (Seat Leon) - Sunred - 36"557
- 15 - Nicola Larini (Chevrolet Cruze) - RML - 52"502 *
- 16 - Kirill Ladygin (Lada Priora) - Lada - 1'19"407
- 17 - Alessandro Zanardi (BMW 320si) - Roal - 1 giro
- 18 - Alain Menu (Chevrolet Cruze) - RML - 2 giri
- 19 - Tiago Monteiro (Seat Leon Tdi) - Seat - 3 giri

Giro più veloce: Andy Priaulx (BMW) 1'36"754

* indica la penalizzazione di 30"

Ritirati

Michel Nykjaer
Yvan Muller
Viktor Shapolavov
Jordi Gene
Jorg Muller
Robert Huff



**Al Via Priaulx è imbottigliato
ma andrà poi a vincere con autorità.
A destra il podio, e sotto, la Lada Priora
protagonista cobn Van Lagen**



Al giro di boa Priaulx completa la rimonta infilando Gabriele Tarquini, prendendo la leadership di gara, e riuscendo a neutralizzare ogni risposta da parte dell'italiano, il quale, con un occhio al campionato, tiene saldo il secondo posto fino alla bandiera a scacchi. L'attenzione al nono giro si sposta sulla lunga battaglia per il sesto posto, con Larini, D'Aste, Farfus ed Engstler. Il pilota brianzolo sbaglia alla penultima curva e permette al brasiliano della BMW di lanciarsi all'inseguimento del pilota Chevrolet. Nel corso dell'ultima tornata la Lada è braccata dal trenino capitanato da Larini, che mette pressione nei confronti dell'olandese Van Lagen. Fa due giri oltre il limite, ma l'italiano della Chevrolet sbaglia la frenata e lo butta fuori pista.



Farfus quasi in vetta

Claudio Pilia

È un Augusto Farfus a trazione anteriore quello che ha vinto Gara 2 dell'appuntamento tedesco del Mondiale Turismo a Oschersleben. La BMW conquista quindi una pesante doppietta, che permette alla Casa bavarese di rilanciarsi nel campionato Costruttori e Piloti. Sono solo 2 infatti i punti che separano il brasiliano da Gabriele Tarquini con Yvan Muller bloccato al terzo posto da un deludente weekend. Tra i costruttori, Seat conduce con un solo punto di scarto, anticipando un finale che si prepara accessissimo.

Tra gli Indipendenti, Tom Coronel ottiene il secondo successo di giornata, "costretto" a mettersi in evidenza per cercare di trovare nuovi sponsor per non concludere la sua stagione dopo il prossimo round di Imola. La sua partecipazione agli appuntamenti asiatici di Okayama e Macao, infatti, al momento non sono assicurati dopo l'uscita dell'importatore olandese della Seat.

Da sottolineare la sorpresa del dopo-gara: è stato inflitto infatti a Nicola Larini un drive-through supplementare (che equivale a 30 secondi di penalità) nella classifica di gara 1 e una retrocessione di 10 posizioni in griglia, 'sospesa' però sino a fine stagione. L'alfiere della Chevrolet è stato causa dell'uscita di pista di Jaap Van Lagen, sorprendentemente in corsa per la zona punti con la Lada Priora. Reclamo anche di Yvan Muller contro Augusto Farfus, reo, a suo dire, di diverse 'toccate' durante la prima gara. Dopo aver sentito le parti in causa ed aver analizzato la telemetria di entrambe le vetture, i

commissari in questo caso hanno imposto una reprimenda al brasiliano del Team Germany. Un cartellino giallo, in spiccioli.

La cronaca Giro dopo giro

Al pronti-via, Engstler e D'Aste difendono bene la leadership alla prima curva. Colak e Zanardi arrivano lunghi, con Rydell che perde varie posizioni a causa di un'escursione fuori pista. Al secondo giro il brasiliano della BMW inizia a costruire la vittoria, infilando Stefano d'Aste alla prima chicane, mentre appena più indietro si fa vedere Andy Priaulx, che cerca il sorpasso su Larini e lo trova dopo averlo affiancato alla terza curva. Al terzo giro Jorg Muller supera la Seat di Tom Coronel, il quale però sfrutta una sbavatura del tedesco della BMW per sorpassarlo nuovamente. Dura poco: Muller lo ripassa poche curve più tardi, sopravanzando anche la Lada di un comunque veloce Jaap Van Lagen. A dieci giri dalla fine, Farfus passa Engstler e si porta in testa alla gara, dopo aver preso la scia del tedesco nel rettilineo box.

Alla "esse", Priaulx guadagna un'altra posizione - la seconda - ai danni dell'Indipendente tedesco, lanciandosi all'inseguimento di un martellante Farfus, che al vertice continua a mantenere un ritmo molto elevato. La gara prosegue concitata. I protagonisti, al sesto giro, diventano i commissari, penalizzando sia Stefano d'Aste, i cui meccanici hanno lavorato in griglia 'fuori tempo massimo', sia Kristian Poulsen, per partenza anticipata. Engstler, alla nona tornata,

rallenta vistosamente ed è costretto ad alzare bandiera bianca, cedendo il passo a Tarquini prima di rientrare ai box e ritirarsi. Ne approfitta Coronel, sopravanzando un Boardman infilato anche dall'iridato in carica Yvan Muller.

Sergio Hernandez, dopo aver provato ogni mossa per tre giri, riesce nell'intento di sopravanzare la Cruze di Larini, permettendo di approfittare della situazione anche a Jorg Muller, che guadagna la quinta posizione. Muller poche curve più tardi, esce veloce all'ingresso del rettilineo e supera il compagno di marca spagnolo alla prima staccata. Siamo al penultimo giro. Robert Huff si fa vedere negli specchietti della Seat di Rydell, passandolo alla terza curva, seppure in maniera un po' rocambolesca, sfruttando anche il cordolo interno. Alla fine vince Farfus, davanti a Priaulx e Tarquini, firmando un weekend all'insegna della BMW.





L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 6 settembre 2009

- 1 - Augusto Farfus (BMW 320si) - Schnitzer - 22'58"530
- 2 - Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM - 0"644
- 3 - Gabriele Tarquini (Seat Leon Tdi) - Seat - 5"177
- 4 - Jorg Muller (BMW 320si) - Schnitzer - 7"976
- 5 - Sergio Hernandez (BMW 320si) - Roal - 8"661
- 6 - Nicola Larini (Chevrolet Cruze) - RML - 13"596
- 7 - Yvan Muller (Seat Leon Tdi) - Seat - 18"835
- 8 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 19"170
- 9 - Robert Huff (Chevrolet Cruze) - RML - 25"377
- 10 - Alain Menu (Chevrolet Cruze) - RML - 26"383
- 11 - Rickard Rydell (Seat Leon Tdi) - Seat - 26"787
- 12 - Tiago Monteiro (Seat Leon Tdi) - Seat - 29"148
- 13 - Tom Boardman (Seat Leon) - Sunred - 29"413
- 14 - Philip Geipel (BMW 320si) - Engstler - 29"957
- 15 - Felix Porteiro (BMW 320si) - Proteam - 33"380
- 16 - Stefano d'Aste (BMW 320si) - Wiechers - 33"518
- 17 - Jean-Marie Clairet (Seat Leon) - Sunred - 33"609
- 18 - Michel Nykjaer (Chevrolet Lacetti) - Perfection - 35"008
- 19 - Jason Watt (Seat Leon) - Bygma - 35"321
- 20 - Jaap van Lagen (Lada Priora) - Lada - 36"193
- 21 - Marin Colak (Seat Leon) - Colak - 40"624
- 22 - Kristian Poulsen (BMW 320si) - Engstler - 55"944
- 23 - Kirill Ladygin (Lada Priora) - Lada - 2 giri
- 24 - Viktor Shapolavov (Lada Priora) - Lada - 4 giri

Giro più veloce: Andy Priaulx (BMW) 1'37"350

Ritirati

Franz Engstler
Jordi Gene
Alessandro Zanardi

Il campionato piloti

1. Gabriele Tarquini 91 punti; 2. Augusto Farfus 89; 3. Yvan Muller 84; 4. Andy Priaulx 66; 5. Rickard Rydell 61; 6. Jorg Muller 58; 7. Robert Huff 54; 8. Tiago Monteiro 34; 9. Sergio Hernandez 34; 10. Jordi Gene 32.

Il campionato costruttori

1. Seat 235 punti; 2. BMW 234; 3. Chevrolet 159; 4. Lada 68

Sotto, Farfus si fa largo ai danni della Seat di Muller. Sopra, il brasiliano fa festa con Priaulx e Tarquini





Ferrari imbattibili

Apertura alla grande per il 5° appuntamento del Campionato Italiano Gran Turismo presso l'autodromo di Imola. In gara-1 il gradino più alto del podio per la categoria GT2 è andato all'equipaggio Giammaria-Bonetti (Ferrari 430-Edilcris), davanti a Monfardini-Frezza (Ferrari 430-Vittoria Competizioni) e Perazzini-Cioci (Ferrari 430-Megadrive). Nella classe GT3 si sono imposti Livio-Bontempelli (Ferrari 430-Kessel Racing) che hanno avuto la meglio su Cressoni-Berton (Lamborghini Gallardo-Mik Corse) e Capello-Sanna (Audi R8-Audi Sport Italia). Nella gara riservata alle vetture della classe GT Cup Fabio Stefano Villa (Porsche 997-GDL Racing) ha colto la sua

seconda vittoria della stagione precedendo sul traguardo l'equipaggio Cerruti-Ferraris (Ferrari F 430-Aeffem) e Maestri-Zabotti (Porsche 997).

Dominio Ferrari ad Imola nella seconda gara che ha registrato la quarta vittoria stagionale dell'equipaggio Cioci-Perazzini (Ferrari F 430). I portacolori della Megadrive hanno concluso davanti a Mugelli-Palma (Ferrari F 430-Playteam) e Cerrai-Cirò (Ferrari F 430-Advanced Engineering), ma il successo è arrivato nel post gara in seguito alla decisione dei commissari sportivi che hanno penalizzato i portacolori del Playteam, vincitori sul traguardo, per un contatto tra Mugelli e Cioci durante l'ultimo giro. Nel-

la classe GT3 il successo è andato a Livio-Bontempelli (Ferrari F 430-Kessel Racing), che hanno bissato la vittoria della prima manche precedendo De Lorenzi-Borghi (Porsche 997-GDL Racing) e Berton-Cressoni (Lamborghini Gallardo-Mik Corse). Dominio per la casa di Maranello anche nella classe GT Cup con i primi due posti per la Ferrari F 430 di Ferraris-Cerruti (Aeffem) e Bocellari-Goldstein (Kessel Racing) che hanno concluso davanti alla Porsche 997 di Bellini-Baccani (Rangoni Motorsport). Le classifiche generali delle tre classi vedono la leadership di Cruz Martin e Maassen (GT2), De Lorenzi e Borghi (GT3), Sbirrazzuoli e Brambati (GT Cup).



Cioci-Perazzini

Classifica gara-1 (GT2-GT3)

1. Giammaria-Bonetti (Ferrari F 430) 50'02.502; 2. Frezza-Monfardini (Ferrari F 430) a 0.296; 3. Cioci-Perazzini (Ferrari F 430) a 10.772; 4. Garofano-Aguas (Ferrari F 430) a 11.720; 5. Livio-Bontempelli (Ferrari F 430) a 43.982; 6. Fratti-Caffi (Porsche 997) a 45.681; 7. Cerrai-Cirò (Ferrari F 430) a 52.543; 8. Berton-Cressoni (Lamborghini Gallardo) a 54.804; 9. Formilli Fendi-Castellaneta (Porsche 997) a 1'18.649; 10. Capello-Sanna (Audi R8) a 1'24.647

Classifica gara-1 (GT Cup)

1. Fabio Villa (Porsche 997) 52'03.894; 2. Ferraris-Cerruti (Ferrari F 430) a 33.010; 3. Maestri-Zabotti (Porsche 997) a 42.870; 4. Brambati-Sbirrazzuoli (Porsche 997) a 46.349; 5. Di Fant-Lancellotti (Porsche 997) a 47.905; 6. Fornaroli-Negrone (Porsche 997) a 1'00.803; 7. Pozzi-Piodi (Porsche 997) a 1'06.308; 8. Bellini-Baccani (Porsche 997) a 1'17.343; 9. Amaduzzi-Trentin (Ferrari F 430) a 1'38.048; 10. Bianco-Meneghello (Porsche 997) a 1'49.400

Classifica gara-2 (GT2-GT3)

1. Cioci-Perazzini (Ferrari F 430) 50'27.925; 2. Mugelli-Palma (Ferrari F 430) a 1.803; 3. Cerrai-Cirò (Ferrari F 430) a 19.717; 4. Cruz Martins-Maassen (Porsche 997) a 34.350; 5. Garofano-Aguas (Ferrari F 430) a 34.697; 6. Livio-Bontempelli (Ferrari F 430) a 53.124; 7. Formilli Fendi-Castellaneta (Porsche 997) a 56.962; 8. De Lorenzi-Borghi (Porsche 997) a 1'03.705; 9. Berton-Cressoni (Lamborghini Gallardo) a 1'14.344; 10. Capello-Sanna (Audi R8) a 1'21.359

Classifica Campionato Italiano GT2: 1. Cruz Martins e Maassen 108 punti; 3. Perazzini e Cioci 90; 5. Mugelli 85; 6. Aguas e Garofano 83; 8. Kemener 73; 9. Cerrai e Cirò 69

Classifica Campionato Italiano GT3: 1. Borghi e De Lorenzi 104 punti; 3. Livio e Bontempelli 95; 5. Capello e Sanna 85; 7. Grassotto e Baso 80; 9. Earle e La Mazza 52

Classifica Trofeo Nazionale GT Cup: 1. Sbirrazzuoli e Brambati 97; 3. Ferraris e Cerruti 91; 5. Lancellotti 87; 6. Villa 77; 7. Bellini e Baccani 70; 9. Negrone e Fornaroli 40



Livio-Bontempelli

Un Kahne... rabbioso

Marco Cortesi

Nonostante una stagione decisamente altalenante da parte del Richard Petty Motorsports, Kasey Kahne, che ha conquistato la seconda vittoria stagionale in Sprint Cup 2009 ad Atlanta. Il pilota dell'ex Evernham Motorsports ha conquistato la leadership in occasione dell'ultimo re-start, al culmine di una bella battaglia con Kevin Harvick e, a tratti, con un sempre più convincente Juan Pablo Montoya. Nel finale la leadership è cambiata più di una volta, evidenziando il ritorno del pilota di casa Childress in particolare nella

seconda parte di corsa. Montoya ha poi chiuso al terzo posto, precedendo David Reutimann e Mark Martin, anch'essi emersi nel finale. In un'altalena prestazione, più sfortunato è stato Denny Hamlin, spesso in lotta diretta per la prima posizione e sesto sotto la bandiera a scacchi. Peggio è andata a Martin Truex, partito in pole ed arrivato a comandare per lunghi tratti, che ha chiuso ventiseiesimo e a Kyle Busch, passato in testa due volte ma caduto nel finale al tredicesimo posto. Per un posto in Chase For The Cup, il pilota di Las Vegas è stato sopravanzato da Brian Vickers, e si trova in serio pericolo

fuori dalla zona calda. All'altro capo, Tony Stewart ha capitalizzato la giornata con un undicesimo posto dopo aver patito un problema in corsia box. Problemi tecnici hanno fatto capolino anche altri due nomi top come Jimmie Johnson e Carl Edwards, fermati rispettivamente da cambio e motore. Alle sue spalle, Jeff Gordon ha conquistato l'ottavo posto in gara dietro a Vickers, mentre Greg Biffle ha agganciato una meritata top-10 dopo un contatto con le barriere. Meno fortunati sia Kurt Busch, violentemente a muro causa un forte sovrasterzo e per Max Papis, spedito nelle barriere da una foratura.



Kasey Kahne ha fatto la differenza, riportando in vetta il Richard Petty Motorsports

L'ordine di arrivo, domenica 6 settembre 2009

- 1 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 325
- 2 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 325
- 3 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 325
- 4 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 325
- 5 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 325
- 6 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 325
- 7 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 325
- 8 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 325
- 9 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart-Haas - 325
- 10 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 325
- 11 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart-Haas - 325
- 12 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 325
- 13 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 325
- 14 - David Stremme (Dodge) - Penske - 325
- 15 - Paul Menard (Ford) - Yates - 325
- 16 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 325
- 17 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 325
- 18 - Bobby Labonte (Chevrolet) - TRG - 325
- 19 - David Gilliland (Ford) - Wood - 325
- 20 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 325
- 21 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 325
- 22 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 324
- 23 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 324
- 24 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 324
- 25 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 324
- 26 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 324
- 27 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 324
- 28 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 323
- 29 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 323
- 30 - Erik Darnell (Ford) - Hall Of Fame - 323
- 31 - John Andretti (Chevrolet) - Front Row - 323
- 32 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 323
- 33 - David Ragan (Ford) - Roush - 322
- 34 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 322
- 35 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 320
- 36 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 303
- 37 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 302
- 38 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 244
- 39 - Terry Labonte (Toyota) - Carter/Simo - 148
- 40 - Max Papis (Toyota) - Germain - 100
- 41 - Mike Bliss (Dodge) - Phoenix - 38
- 42 - Joe Nemecek (Toyota) - Nemco - 25
- 43 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 19

La classifica

1. Stewart 3694; 2. Jeff Gordon 3457; 3. Johnson 3404; 4. Hamlin 3296; 5. Edwards 3162; 6. Kahne 3153; 7. Kurt Busch 3152; 8. Montoya 3145; 9. Newman 3138; 10. Martin 3126.

MOMENTO CLOU

Nel finale la battaglia a tre Harvick-Montoya-Kahne è infuocata. Il sorpasso al giro 315 regala al pilota Dodge il successo



Pochi

Dario Lucchese

Continua il nostro viaggio nella "repubblica dei motori". Nel magazine di Italiaring della scorsa settimana ci eravamo soffermati sul fenomeno dei team presenti nella pista. Questa volta tocca ai protagonisti... Vi proponiamo pertanto una rassegna dei piloti sammarinesi oggi in attività.

Dalle due ruote ai rally, fino alla pista. Nomi più o meno noti, come quello di Danilo Tomassini, che forse non in molti ricordano essersi laureato campione della Formula Europa Boxer nel 1993 prima di tentare invano il successo in F.3, categoria in cui rimase "parcheggiato" per un paio di stagioni ottenendo anche un lusinghiero decimo posto nel Grand Prix de Monaco: una carriera che ebbe il suo giusto proseguimento nelle gare su strada. Diverse sono invece le figure di piloti in attività che oggi rendono onore al Titano. Classe 1981, Christian Montanari è probabilmente uno dei talenti più concreti. Nel kart ha ottenuto tanti successi correndo nella

125cc. Campione italiano della categoria nel '99 e nel 2001, è transitato con disinvoltura dalle monoposto alle vetture a ruote coperte. Il suo migliore risultato è stato indubbiamente nel 2003 il secondo piazzamento nella F.3 tricolore al volante della Lola-Dome della Coloni Motorsport, a soli tre punti dal romano Fausto Ippoliti. Una scommessa quasi vinta nel confronto con le Dallara e coronata da tre affermazioni sui circuiti di Mugello, Monza e Vallelunga. Quindi il passaggio alla World Series by Renault, in cui si è immediatamente distinto salendo sul gradino più alto del podio in un paio di occasioni durante il biennio 2005-2006. La disponibilità di un budget non illimitato e l'allettante offerta della Vitaphone lo ha tuttavia portato a guardare al Granturismo FIA nel 2007, poi al GT2 con la Ferrari nel 2008 e quest'anno alla Le Mans Series a cui partecipa con la 430 del team Farnbacher. Nel suo palmares anche un sesto piazzamento alla 24 Ore di Daytona del 2007, mentre nell'edizione seguente, a dimostrazione della sua estrema versatilità, aveva conquistato in

prova la prima fila, sebbene in gara si sia dovuto ritirare per un errore dell'allora suo compagno Matthew Marsh.

Analogamente la scalata al vertice di Andrea Belluzzi, 22 anni di corse, che dopo avere esordito nella F.Fiat Abarth e diverse stagioni di militanza nella F.3 italiana si è messo in luce nella Superformula, il Trofeo Fisa che a metà degli anni Novanta vide transitare diverse giovani promesse. Tant'è che nel 1996 il sammarinese vi colse un secondo posto assoluto, concludendo alle spalle dello spagnolo Marc Genè. Poi la decisione di voltare pagina, seguendo la propria vocazione di avvocato e debuttando contemporaneamente nel Ferrari Challenge in cui si è confermato nel tempo uno dei protagonisti più assidui anche grazie al successo nel monomarca nazionale nel 2006 ed alle due vittorie ottenute nelle finali mondiali sempre nel 2006 e nel 2001. Pronto a raccogliere il testimone è il più giovane Andrea Crescentini, 23 anni appena compiuti. La sua scelta è caduta subito sulle categorie Turismo, presentando come biglietto da visita il quarto posto ►

segue a pag 72



*Christian Montanari
sfreccia nella notte
di Le Mans*

, ma Titanici

assoluto messo a segno nel 2007 con la W&D nell'EtcS. Ancora quarto nell'Endurance tricolore lo scorso anno, ha cominciato sempre nel Cite il 2009 prima di accordarsi con la Af Corse per prendere parte anche lui al Ferrari Challenge. A fare scuola tra i piloti sammarinesi c'è sicuramente Stefano Valli. Il suo esordio agonistico nel 2000 ha coinciso con la conquista del titolo assoluto e della Classe N3 del CIVT. L'anno seguente ancora un successo nella N1, contornato dalla vittoria ottenuta nella 6 Ore di Misano. Ma nel suo curriculum, oltre ad un terzo posto nel Campionato Italiano Superproduzione nel 2002 e diverse partecipazioni alle varie serie Gt e Superturismo,

ci sono anche due quadrienni di presidenza Fams. Per Alberto Masi, titolare della Habitat Racing, le prime esperienze come commissario sportivo internazionale e la consulenza svolta nel settore clienti "racing" per la Ferrari. Inevitabile la tentazione di mettersi al volante, sebbene il suo impegno al di là del muretto del box abbia alla fine prevalso. Con la sua squadra, quest'anno impegnata nella Superstars Series, nel 2008 ha fatto il debutto Bruno Bollini, anche lui sammarinese, che dopo alcune apparizioni nel CIT partecipa in pianta stabile al campionato della Fg Group alternandosi al volante con il milanese Alessandro Bernasconi.



Sopra, Andrea Belluzzi una vita trascorsa nel mondo dei motori. A destra, Bruno Bollini quest'anno in coppia con Bernasconi





A fianco, Stefano Valli uno dei volti storici dell'automobilismo da corsa made in San Marino. A sinistra, il giovane Andrea Crescentini. Sotto, Paolo Meloni l'ultimo nato ddi una famiglia tutta a quattro ruote



La Meloni Dynasty

Quella della "Meloni dynasty" merita un capitolo a parte. Walter, il capostipite della famiglia da corsa, ha 66 anni ed ha iniziato a correre nei rally quando ne aveva 25. Un impegno esteso poi a 360 gradi nella pista, sebbene il suo primo titolo assoluto lo abbia conquistato solamente nel 2004, vincendo il campionato EtcS proprio nell'ultima gara della stagione. La sua filosofia è sempre stata quella di correre per il piacere di farlo e questo ha rappresentato il motivo per cui ci abbia messo tanto tempo prima di suggellare la propria carriera con un trionfo assoluto. Dalle vetture Turismo alle

Autostoriche, il paddock rappresenta la sua seconda casa e la sua attività dal 1987 si è estesa anche a quella di team manager della W&D. Oggi lotta per portare a casa la vittoria nel CITE, dal momento che è attualmente al comando della classe benzina 3000, ma un ventennio fa si cimentava anche in monoposto facendo a ruotate (si fa per dire) con la figlia Marilena. È stata lei a seguire per prima l'esempio del padre, non appena maggiorenne. Negli ultimi tempi ha preso parte anche ad alcune gare della Fun Cup in coppia con il marito Vittorio Bagnasco, ma in passato ha tentato digni-

tosamente la strada del successo, correndo anche nella F.3 tricolore. Classe 1969, suo fratello Marco è stato l'unico del "clan" a cimentarsi quasi unicamente nei rally. Seguito a ruota anche da Paolo, il più piccolo, che ha iniziato nel 1989 con la F.Ford approdando in seguito anche lui nella F.2000, per ritornare in piena attività negli ultimi anni partecipando a due stagioni di F.Renault e ad alcune gare del Campionato Italiano di F.3, ma ottenendo maggiore fortuna con le vetture a ruote coperte fino a confermarsi nel 2009 tra i protagonisti del Cite.

911 CLASSIC A TIRATURA LIM



Porsche 911 Sport Classic



MITATA



di Marco Marelli

Sarà realizzata in tiratura limitata, soltanto 250 esemplari, e farà il suo debutto al Salone di Francoforte, per poi essere consegnata dal prossimo gennaio. Il suo nome? Porsche 911 Sport Classic: un omaggio ai clienti più affezionati del marchio tedesco. Ma anche una sorpresa per tutti gli appassionati di questa automobile culto che da più di quarant'anni continua a rinnovarsi per non vedere mai il tramonto. Sviluppata sulla base Carrera S, si differenzia per il tetto attraversato al centro da un'evidente bombatura che forma una doppia gobba, per i fianchi posteriori allargati (più 4,4 cm rispetto a una normale 911) e per lo spoiler fisso a "becco d'anatra". Una caratteristica che fece la sua comparsa sulla 911 Carrera RS del 1973 che all'epoca era la 911 più potente con 210 cavalli sprigionati da un sei cilindri con una cilindrata di poco inferiore ai 3 litri. La Sport Classic ha invece sempre il boxer, sempre a sei pistoni ma di 3.8 litri, spremuto per fornire ben 408 CV. Per quanto riguarda l'assetto le sospensioni sono state irrigidite e abbassate di 20 mm. I cerchi da 19 pollici sono verniciati in nero lucido e mettono in evidenza le pinze gialle dell'impianto frenante con dischi carboniferi. Gli interni hanno subito un trattamento particolare con rivestimenti e sedili in pelle marrone come moda impone. Aggressiva, potente, curata nel dettaglio la 911 Sport Classic ha nel prezzo il suo vero Tallone d'Achille: 204.312 euro compresa l'iva è una cifra importante che la metta in concorrenza con mostri sacri come Lamborghini LP e Ferrari 430 e la nuova 458. In poche parole vetture molto più potenti, emozionali e con prestazioni decisamente superiori. Ma bisogna anche non sottovalutare la tiratura limitata e il nutrito e ricco parco clienti Porsche che vede in questa serie la degna erede della mitica RS degli anni settanta. Per tanti il migliore capolavoro da strada del Cavallino di Stoccarda.

408 CV

302 km/h

0/100 km/h in 4"6

204.312 euro



DI PIÙ A MENO



di Marco Marelli

Prima si chiamava Grande Punto. Ora si chiama Punto Evo. La piccola, grande Fiat cambia look, migliora nei contenuti e cambia pure il nome. Inoltre guadagna ben 3 centimetri in lunghezza, da 403 a 406, e un nuovo interessantissimo motore 1.3 turbodiesel con sistema common-rail evoluto da 95 cavalli. In vendita da ottobre, i prezzi oscilleranno tra i 11.800 euro e i 20.450, valore simili se non inferiori a quelli del modello attualmente in vendita. La gamma motori prevede l'1.2 65 Cv, l'1.4 77 Cv e l'1.4 Natural Power da 70 Cv oltre ai diesel 1.3 Multijet da 75, 90 e 1.6 da 120 Cv, cui si aggiunge l'inedito 1.3 da 95 cavalli. Grande attenzione meriterà poi il nuovo motore Multiair, che nel corso del 2010 arriverà con cilindrata di 1,4 litri e turbocompressore da circa 135 cavalli.

Una delle novità più importanti riguarda l'adozione del sistema Start&Stop di serie su tutti i motori a benzina e diesel Euro 5, con esclusione dell'1.6 Multijet 120 Cv, con il Gear Shift Indicator (GSI) che suggerisce al guidatore il momento migliore in cui cambiare marcia attraverso il display sulla plancia dove compare quale rapporto del cambio utilizzare per contenere i consumi. Esteriormente si distingue il frontale con un paraurti più pronunciato e teso a proteggere maggiormente dai piccoli urti. Il logo Fiat è ora alloggiato nella parte alta del frontale, all'inizio del cofano motore, e da questo separato da un lungo "baffo cromato" che ricorda il "volto" simpatico della Fiat 500. All'interno sono tante le modifiche. Si notano materiali rinnovati, tutte le versioni dispongono dell'airbag per le ginocchia del guidatore, posizionato sotto il volante e studiato per proteggere dal

piantone di sterzo in caso di urto frontale, una cura maggiore nelle finiture e una plancia completamente rivisitata con una maggiore distinzione tra aerea climatizzazione e impianto audio racchiusa in un involucro di plastica morbida e leggermente lavorata. Tra le chicche tecnologiche più intriganti si segnala l'ESP abbinato all'Hill Holder che non fa arretrare la vettura durante le fasi di partenza in salita; i fari a luce diurna (DRL), obbligatorie sulle auto nuove dal 2010 per rendere visibile il veicolo anche di giorno. A richiesta è possibile installare i fendinebbia "cornering" che, a seguito dell'accensione degli anabbaglianti, illuminano automaticamente il lato interno della curva quando si gira lo sterzo e il sistema info-tainment integrato che permette di gestire su touch-screen a colori il telefono, la navigazione e tutte le informazioni necessarie alla guida.



**Migliora fuori, dentro e sotto per continuare a piacere.
Dal 2010 il nuovo Multiair
da subito un diesel common-rail evoluto**

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

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

Il graffio di Baffi

BRIEFING PER MONZA.

Allora Fisico,
quando sali sulla F60 di Badoer,
occhio che non ci sia ancora
il freno a mano tirato...



BAFF.1