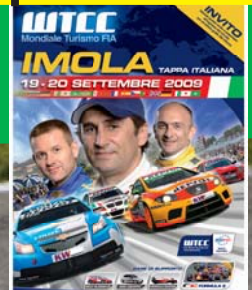


Italiaracing  
.net

n. 53 - 14 settembre 2009

# MAGAZINE

Speciale Imola



## Affari loro

### GP Italia

**La doppietta Brawn ottenuta a Monza chiude di fatto la lotta al titolo piloti. Ora solo Barrichello può insidiare il leader Button nella graduatoria iridata**

# La foto della settimana

## Decollo in variante

Mortara e Van der Garde in lotta in gara 2 vanno lunghi alla prima variante. A rimetterci è l'italiano di Ginevra che viene tradito da uno di quei "diffusori" che si incontrano anche nelle strade di tutti i giorni e spacca quasi tutto



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:**

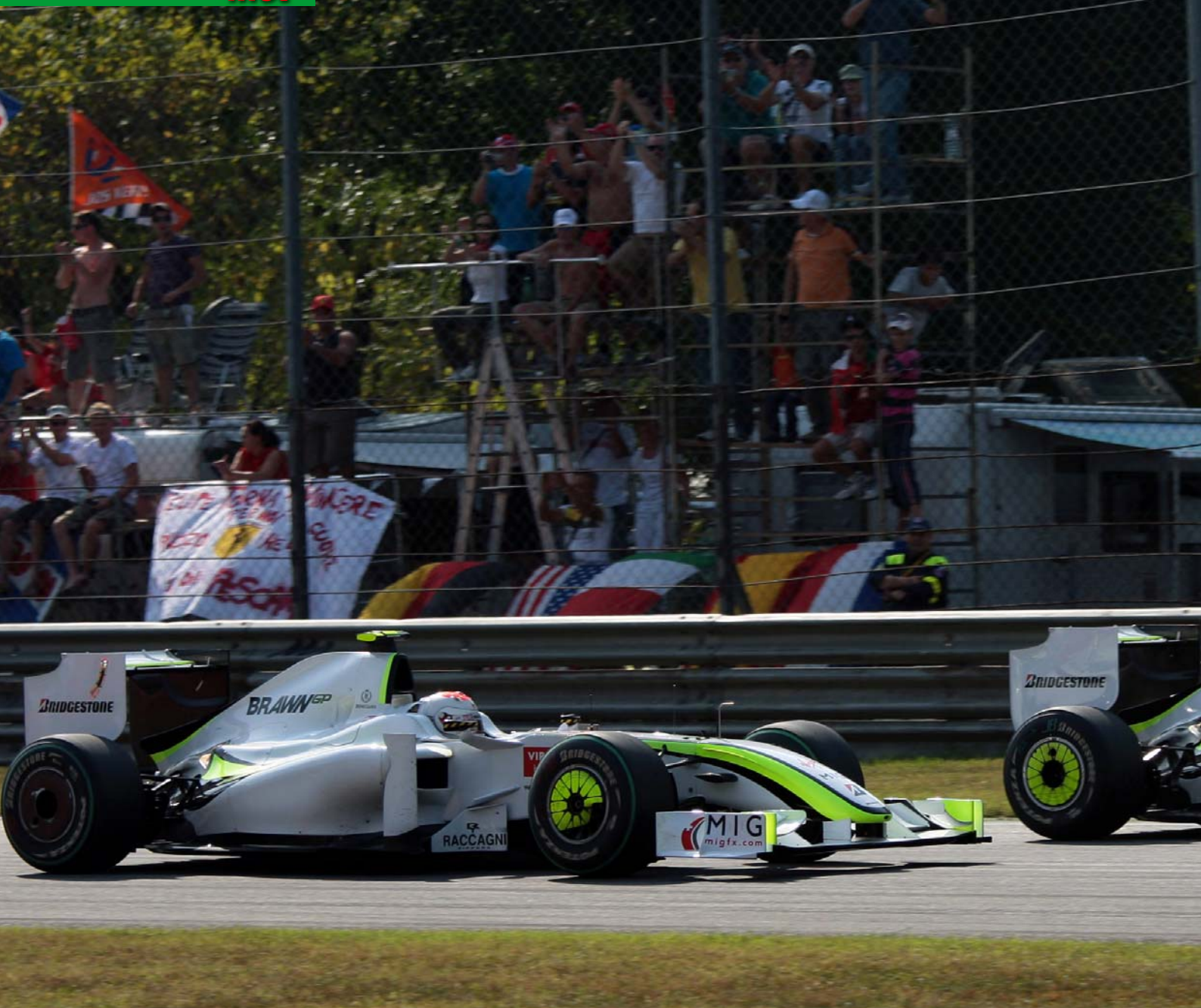
Inpagina srl  
Via Giambologna, 2  
40138 Bologna

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





# La coppia non scoppia



**Massimo Costa**  
foto Photo 4 e Mazzi

Eccoli là, di nuovo loro. I ragazzi di mister Brawn sono tornati in doppietta sul podio. A ruoli invertiti però. Primo Rubens Barrichello, secondo Jenson Button. Le BGP001 a motore Mercedes non avevano più chiuso con un uno-due travolgente dal GP di Monaco, quando Button parcheggiò ai box e si dovette fare 400 metri di corsa, a piedi. Poi, l'inglese tornò sul gradino più alto a Istanbul, dopo di che, il nulla. Per cinque GP, Button ha respirato gli odori di benzina

degli scarichi di tutti. Un po' ragioniere, un po' impaurito. E intanto, Barrichello si era messo a volare, dice per via di un diverso impianto frenante, della Brembo, che gli fornisce maggiore sicurezza. Brawn ritrova il pacioso sorriso dei giorni belli, torna in alto quando gli altri (Red Bull) sprofondano sempre più. La capacità di reazione c'è stata e Monza può avere deciso una volta per tutte che l'affare per il titolo iridato è ristretto a quella strana coppia messa insieme da Brawn dopo un inverno in apnea. A Button basterebbe arrivare sempre dietro a Barrichello per vincere il mondiale, e non è det-

to che lo faccia. Ormai il suo obiettivo è esclusivamente quello di mettere il proprio nome a fianco dei grandi per sempre. Qualche tappa la lascia volentieri al vecchietto Rubens, che da un bel po' non ci fa più sorridere per le sue sciocchezze, ma fa tutto perfettamente. La BGP001 a Monza è stata parecchio competitiva. Si è nascosta in qualifica, ha scelto di effettuare un solo pit-stop, ed ha spiazzato McLaren, Ferrari e Force India. Ma l'impressione è che se Barrichello e Button avessero affrontato la qualifica leggeri, la prima fila sarebbe stata la loro.



## A Monza il decimo sigillo verde-oro


“Obrigado Rubinho!” Grida in coro tutto il Brasile allo sventolare della bandiera a scacchi calata sull’80° Gran Premio d’Italia. Con la sua terza vittoria a Monza, Barrichello ha portato a dieci i successi verde oro nel round tricolore del Circus. Dopo i trionfi targati 2002 e 2004 con la Ferrari, il paulista s’è imposto anche con la Brawn GP, divenendo il secondo pilota brasiliano con più vittorie alle spalle di Nelson Piquet a quota quattro. A rompere il ghiaccio fu Emerson Fittipaldi nel 1972 al volante della Lotus JPS 72D, che partito 6°, trasse vantaggio dai ritiri di Stewart al via, di Ickx e Regazzoni. Un’affermazione che al “Rato” valse il primo titolo mondiale. Dovettero passare 8 anni per rivedere un altro brasiliano sul gradino più alto del podio tricolore: per l’esattezza il 14 settembre 1980, sul circuito di Imola. Nelson Piquet ebbe la meglio su Alan Jones, diretto concorrente nel mondiale e sulle Renault di Jabouille e Arnoux, finite ko per noie al turbo. Due stagioni più tardi, il carioca si ripeté a Monza, sempre al volante di una Brabham, ma spinta dal potente turbo BMW. Nel biennio ‘86-’87, lo “zingaro” completò il suo poker, grazie ai due trionfi con la Williams-Honda, prima davanti a Mansell e poi davanti all’accerrimo rivale Senna. Per quest’ultimo la gloria arrivò nel decennio successivo. Il 9 settembre 1990, Ayrton precedette il compagno-nemico Alain Prost, dopo un duello a colpi di giri veloci tutto targato McLaren-Honda. Un copione che andò in scena anche nel 1992, quando il paulista tagliò il traguardo davanti alle Benetton-Ford di Brundle e Schumacher, dopo che i problemi tecnici misero fuori gioco le Williams Renault del pole-man Mansell e di Riccardo Patrese. Per riascoltare l’inno brasiliano sul podio brianzolo, trascorse un altro decennio e ad esultare fu appunto Barrichello. Il 15 settembre 2002, il paulista chiuse davanti a “Kaiser” Schumi, suo capitano, firmando una splendida doppietta per il Cavallino. Impresa che i due bisarono il 14 settembre 2004, quando precedettero Jensen Button, 3° sulla BAR-Honda, ante-nata dell’attuale Brawn GP.

Carlo Baffi



# La lattina schiacciata





**Solo un misero punticino:  
questo il bottino di Vettel a Monza  
che proprio sul circuito brianzolo,  
la passata stagione,  
si era fatto conoscere  
dal mondo intero**

**Massimo Costa**

La Red Bull se la sono bevuta. Non c'è più. Qualcuno ha schiacciato la lattina e l'ha buttata nel bidone dei rifiuti. In questa F.1 finalmente avvincente, dove una Force India da catorcio si trasforma in bolide nel giro di un mese, dove un top team come la Ferrari stenta per una stagione intera, proprio come accadeva 20 o 30 anni fa (ma qualcuno continua a dire che la F.1 è noiosa...), ci può stare che le creature di Adrian Newey prese dall'euforia per la gloria improvvisa risultino ubriache e non presenti. Queste macchine sono talmente sensibili che basta qualche grado in più, o in meno, di temperatura per farle perdere qualche fila sullo schieramento. Oppure, un tracciato con più o meno grip, o qualche cordolo più alto del normale, scombussolano giorni e giorni di programmazione tecnica. Difficile capirci qualcosa. Anche per quelle menti di Newey o Ross Brawn. Fatto sta, che Sebastian Vettel non guida più come sa, preso dal nervoso per un mondiale che gli sfugge sempre più via mentre Mark Webber si è completamente eclissato dal giorno che gli hanno detto: ehi, guarda che puoi vincere il titolo. Timido, ha lasciato che a giocarsela fossero gli altri. Sette punti in quattro GP sono troppo pochi per chi aveva ambizioni iridate come il talentuoso Vettel, Webber ha infilato invece un tris di zeri da incubo. A Milton Keynes c'è poco tempo per pensare a come reagire per Singapore. Come un po' tutti, nella notte asiatica, ci si affiderà al caso

# Buona la



# in seconda



Massimo Costa

Una cosa è certa. Guidare una monoposto di F.1 non è cosa facile. Lo ha dimostrato Luca Badoer, lo ha confermato Giancarlo Fisichella. Spostarsi dalla Force India che pare divenuta la macchina più veloce del pianeta, alla Ferrari non è come scendere da una Fiat Punto e salire su una Renault Clio. Ci sono tante cose nuove da apprendere e anche un pilota con 14 anni di F.1 e 227 presenze nei GP, deve aprire il libretto delle istruzioni. Fisichella si è ben comportato nelle libere del venerdì, svolgendo a dovere tutto il lavoro programmato. Poi, l'errore che non ci voleva nella terza sessione, prima della qualifica. Un bel botto alla Parabolica; una reazione della F60 non capita, non prevista ed ecco il quasi frontale contro le barriere. I meccanici si sono fatti in quattro per riparare la vettura in tempo per le ore 14, Fisichella ha superato il Q1, ma si è are-

nato nel Q2. In gara, in mezzo al gruppone, Giancarlo ha tentato di uscire indenne dalla prima variante, riuscendovi. Si è preso un brutto spavento quando Sebastian Vettel a momenti lo spediva contro il muro che porta alla Ascari, infine ha navigato alle soglie della zona punti. E' veramente curioso notare come solo 15 giorni fa Fisichella con la Force India, a Spa, sia rimasto per tutto il GP alle spalle della Ferrari di Raikkonen. Mentre ora, con la stessa monoposto del finlandese, abbia faticato più di quanto previsto. Un po' tutti ci aspettavamo Fisichella facilmente a ridosso di Raikkonen, proprio per quanto visto in Belgio. Ma, come detto sopra, il cambio di vettura non è cosa facile. Un po' ha deluso, non c'è dubbio, ci si aspettava un apprendimento più veloce. Aspettiamo Singapore allora, pista estremamente tecnica essendo un tracciato cittadino, con fiducia. Fisichella non può fallire.

**Continua il momento magico di Raikkonen, che grazie al 3° posto di Monza incamera il quarto podio consecutivo. Da Budapest in avanti è anche il pilota che ha ottenuto il maggior numero di punti: 30. Dopo di lui Barrichello, con 22**



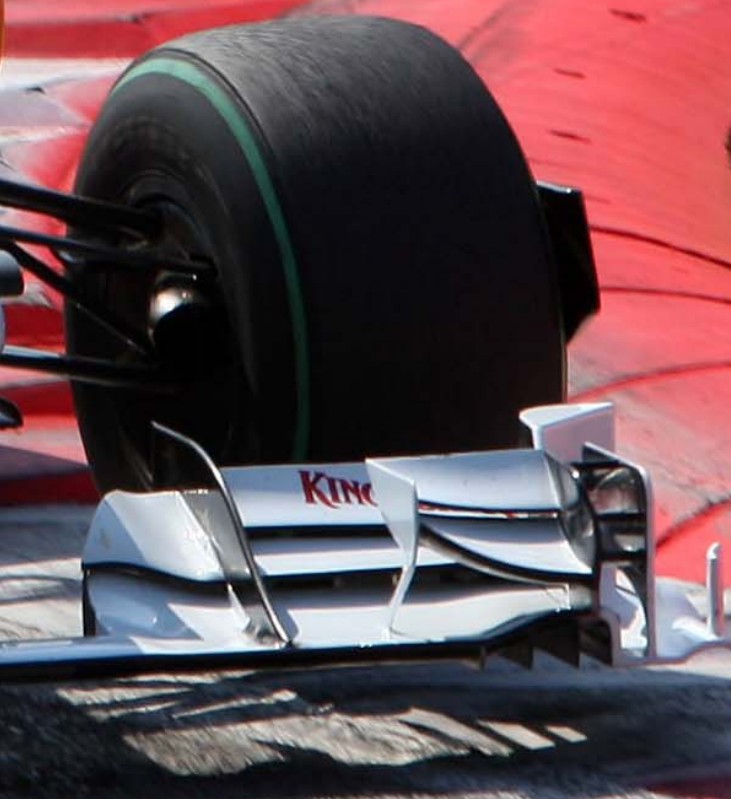


# LIUZZI è travolgente

Massimo Costa

Un po' tutti temevamo che su Vitantonio Liuzzi si abbattesse l'effetto Badoer... Ma non è stato così. Il pescarese della Force India, cui il destino ha concesso la possibilità di rientrare in F.1, cosa capitata a pochissimi, è stato semplicemente eccezionale. Uscito dal mondiale alla fine del 2007, scaricato da Gerhard Berger e dal gruppo Red Bull - Toro Rosso, Liuzzi dopo quasi 2 anni si è rituffato in mezzo ad uno schieramento di partenza di F.1. In questo periodo ha avuto modo di riflettere. Di errori ne ha fatti in passato, l'importante è stato ripulirsi e mantenere intatto il talento. Cosa perfettamente riuscita. Un po' di allenamento con le bestie della Speedcar lo aveva fatto, in seguito anche un paio di prove della A1 Grand Prix, ma la macchina del team Italia di Ghinzani non la farebbero funzionare a dovere neanche Fernando Alonso e Lewis Hamilton messi assieme. Qualcuno ha

anche avuto l'ardire di raccontare in giro che Liuzzi a Brands Hatch, in A1 GP, non aveva lavorato a dovere. Robe da matti. C'era molta curiosità per il rientro di Tonio. Capitato tra l'altro nel momento migliore della Force India. Un po' di fortuna da questo punto di vista ci voleva. Liuzzi in qualifica è arrivato fino al Q3, una vera impresa. Al via non ha avuto remore, come se avesse sempre corso in F.1 in questi ultime due stagioni. Bravissimo nella prima variante a tenere a bada uno come Alonso, il suo GP è iniziato a ritmi elevatissimi. Liuzzi aveva raggiunto addirittura la quarta posizione, ma un problema tecnico lo ha fregato. La scelta di Vijay Mallya, che non ha ceduto alle sirene di piloti tipo Karun Chandhok, è stata coraggiosa e giusta. Il mondo della F.1 ha scoperto che Liuzzi può stare nella top ten. Ci era già riuscito, ma da quelle parti si dimentica in fretta. Il suo manager, Peter Collins, potrà ora lavorare con maggiore facilità.





# PIQUET fa tremare la F.1



Massimo Costa

E' il caso che sta facendo impallidire Bernie Ecclestone. Il solo accenno che vi possano essere delle combine segrete, dei risultati finali decisi a tavolino, potrebbe sgretolare la credibilità della F.1. La denuncia alla FIA, estremamente dettagliata, resa da Nelson Piquet sulla sua presunta volontaria e ordinata uscita nel GP di Singapore 2008, potrebbe avere pesanti conseguenze sul team Renault, su Flavio Briatore, su Pat Symonds. Non su Piquet, la cui FIA potrebbe anche ringraziarlo. Disturba il fatto che il pilota brasiliano, spinto dal padre, abbia deciso di parlare solo dopo il licenziamento ricevuto dalla Renault. Piquet fa sorridere quando spiega tutta la sua fragilità di quel periodo, mette in evidenza ancora di più quanto sia un ragazzo viziato e coccolato dalla famiglia, un pilota la cui carriera si è dipanata sempre all'interno di team costituiti appositamente per lui. Piquet fa capire che non aveva scelta, che non poteva non accettare la richiesta di sbattere apposta-

mente per provocare l'ingresso in pista della safety-car subito dopo il rifornimento del compagno Fernando Alonso. Pat Symonds, interrogato dalla FIA, ha confermato la riunione affermando che l'idea era venuta a Piquet, forse per dimostrare il suo attaccamento alla Renault e non venire messo a piedi in quanto il suo contratto scadeva dopo pochi giorni. Ma che poi l'argomento era terminato subito. Poi, Symonds si trincerava dietro una serie di no comment che non gli fanno onore e rendono la vicenda ancora più misteriosa. Briatore, attaccato, ha risposto mettendo in piazza tutti i difetti di Piquet. Ma non chiarisce molto. Anzi, c'è un passaggio nel quale il proprietario del Billionaire inciampa. Alla domanda: Piquet dice che vi chiedeva ripetutamente in quale giro dovesse provocare l'incidente, nella curva scelta appositamente e priva di gru, Briatore risponde: "Falso, l'ha fatto solo all'ottavo giro". Poi aggiunge, quasi per riparare alla svista, che avevano cambiato strategia per Piquet e che quindi la domanda riguardava il momento del pit. E' una storia brutta e ingarbugliata. Comunque finirà, lascerà feriti sul campo.

# Alonso salva Renault

Valerio Faccini

In base al peso denunciato sulla bilancia al termine delle qualifiche si capisce che Kovalainen, Barrichello, Button e Liuzzi sono carichi di benzina per effettuare una sola sosta. Gli altri, nelle prime file, sono molto più leggeri, con una strategia basata su due fermate al pit. Al via Raikkonen passa sull'erba per cercare di superare Hamilton ma non ci riesce, guadagnando comunque la seconda posizione ai danni di Sutil. Glock salta la prima chicane, Fisichella resta imbottigliato nel gruppo ma riesce a scalare un paio di posizioni. Dopo la prima variante Hamilton guida la corsa davanti a Raikkonen, Sutil, Barrichello e Kovalainen, poi Button e Liuzzi. Button passa Kovalainen a tesmo sfilando in quinta piazza, mentre Webber è fermo nella ghiaia all'uscita della roggia, toccato da Kubica. Liuzzi passa a sua volta Kovalainen all'ingresso della variante Ascari. Fisichella intanto è undicesimo. Alonso passa usando il kers Vettel al Curvone. Il tedesco prova a resistere, ma poi subisce alla Roggia anche il sorpasso di Kubica. Fisichella prova a passare Vettel al Serraglio ma viene stretto contro il muro e il romano è costretto ad alzare il piede. Il romano a fine gara si lamenta, a ragione, ai microfoni della Rai per la manovra scorretta del tedesco.

All'inizio del terzo giro Heidfeld riesce a scavalcare Fisichella alla prima variante. Al quarto passaggio Alonso sorpassa alla prima variante Kovalainen raggiungendo la settima posizione. Alla quinta tornata Hamilton precede Raikkonen, Sutil, Barrichello, Button, Liuzzi, Alonso, Kovalainen, Kubica, Vettel, Heidfeld, con Fisichella dodicesimo. Trulli è quattordicesimo. Rosberg si ferma ai box al quinto giro e gli cambiano l'ala anteriore. A Kubica è esposta la bandiera nera col bollo arancione: è obbligato a fermarsi per sostituire l'ala anteriore danneggiata. Il polacco si ferma al nono giro per compiere l'operazione, ma pochi passaggi più tardi sarà costretto al ritiro per una perdita d'olio. Grosjean ha noie al cambio. Dai box Renault gli chiedono di affrontare la prima e la seconda variante in seconda marcia anziché in prima. 14. giro: Hamilton segna un giro veloce dopo l'altro, mentre Raikkonen, seguito dappresso da Sutil, non pare avere il passo per stare davanti a Barrichello che corre sulla strategia di una sola sosta. 15. giro: si ferma Hamilton per il primo rifornimento, monta gomme dure. Rientra in pista in

quinta posizione davanti a Liuzzi. 17. giro. Si ferma Sutil e monta gomme dure. Rientra davanti a Kovalainen in 7. posizione. Raikkonen si ferma al 19. giro. Rientra alle spalle di Liuzzi, davanti ad Alonso in quinta posizione.

20. giro: Alguersuari si arresta ai box coi meccanici che lo trainano dentro il garage. 22. giro: Barrichello ha un paio di secondi di vantaggio su Button, poi Hamilton, Liuzzi, Raikkonen, Alonso, Sutil, Kovalainen, Vettel, Heidfeld, Fisichella, Nakajima. Nello stesso giro si ferma Liuzzi all'uscita della Roggia per un problema al cambio. 27. giro: Alonso va ai box, rientra decimo. Il giro dopo si fermano sia Kovalainen sia Vettel per il rifornimento. 28. giro: si ferma Button. Riguadagna la pista in quinta posizione. Barrichello si ferma durante il giro successivo e rientra in pista quarto. Fisichella si arresta ai box al 30° giro. Quanto rientra in gara è 13°, alle spalle di Vettel. In uscita da Lesmo, Buemi riesce a prendere la scia e a sorpassare Fisichella al Serraglio. Il romano è quindi quattordicesimo. 34. giro: si ferma Hamilton per la seconda sosta. Rientra in pista in quinta posizione, alle spalle delle due Brawn. 35. giro: Si fermano Nakajima e Trulli per la loro prima sosta. Erano 7. e 10. Sutil compie il giro più veloce della gara. 37. giro: Raikkonen va per la seconda sosta, seguita come un'ombra da Sutil. Il tedesco arriva leggermente lungo e causa la caduta di un meccanico. Perde così qualche decimo. Brevissima impasse anche ai box Ferrari al momento di staccare il tubo del rifornimento. Questione di centesimi. Rientrano in pista alle spalle di Barrichello, Button e Hamilton.

Trulli passa Glock e guadagna l'undicesima piazza. Sutil si avvicina a Raikkonen: sono staccati di meno di un secondo. Al quarantaduesimo passaggio Vettel compie una digressione sulla ghiaia in uscita dalla seconda curva di Lesmo. Trulli si tocca con Nakajima durante un tentativo di sorpasso. Arriva lungo, Nakajima lo chiude, Trulli salta sui dissuasori di velocità e perde molto tempo. Glock lo affianca i due lottano appaiati scordandosi di essere compagni di squadra, sino alla prima di Lesmo. Trulli all'esterno va sulla polvere, allarga e allarga sulla ghiaia: Glock è definitivamente davanti. All'ultimo giro Hamilton picchia duro in uscita dalla prima di Lesmo, il resto del giro viene percorso in regime di safety car anche se la vettura di sicurezza non fa in tempo ad uscire. Tutti i piloti che lo seguivano, dal quarto posto in poi, guadagnano pertanto una posizione.



*Al via Hamilton e Raikkonen  
lesti a prendere le prime posizioni.  
Sotto, Alonso precede Kovalainen*







## L'ordine di arrivo, domenica 13 settembre 2009

- 1 - Rubens Barrichello (Brawn BGP001-Mercedes) - 53 giri  
1.16'21"706
- 2 - Jenson Button (Brawn BGP001-Mercedes) - 2"866
- 3 - Kimi Raikkonen (Ferrari F60) - 30"664
- 4 - Adrian Sutil (Force India VJM02-Mercedes) - 31"131
- 5 - Fernando Alonso (Renault R29) - 59"182
- 6 - Heikki Kovalainen (McLaren MP4/24-Mercedes) - 1'00"693
- 7 - Nick Heidfeld (BMW F1.09) - 1'22"412
- 8 - Sebastian Vettel (Red Bull RB5-Renault) - 1'25"427
- 9 - Giancarlo Fisichella (Ferrari F60) - 1'26"856
- 10 - Kazuki Nakajima (Williams FW31-Toyota) - 2'00"000
- 11 - Timo Glock (Toyota TF109) - 2'43"925
- 12 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/24-Mercedes) - 1 giro
- 13 - Sebastien Buemi (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 1 giro
- 14 - Jarno Trulli (Toyota TF109) - 1 giro
- 15 - Romain Grosjean (Renault R29) - 1 giro
- 16 - Nico Rosberg (Williams FW31-Toyota) - 2 giri

**Giro più veloce:** Adrian Sutil 1'24"739

### Ritirati

- 23° giro - Vitantonio Liuzzi
- 21° giro - Jaime Alguersuari
- 17° giro - Robert Kubica
- 1° giro - Mark Webber

### Il campionato piloti

1. Button 80; 2. Barrichello 66; 3. Vettel 54; 4. Webber 51,5; 5. Raikkonen 40; 6. Rosberg 30,5; 7. Hamilton 27; 8. Trulli 22,5; 9. Massa 22; 10. Kovalainen, Alonso 20; 12. Glock 16; 13. Heidfeld 12; 14. Kubica, Fisichella 8; 16. Sutil 5; 17. Buemi 3; 18. Bourdais 2.

### Il campionato team

1. Brawn-Mercedes 146; 2. Red Bull-Renault 105,5; 3. Ferrari 62; 4. McLaren-Mercedes 47; 5. Toyota 38,5; 6. Williams-Toyota 30,5; 7. Renault 20; 8. BMW 18; 9. Force India-Mercedes 13; 10. Toro Rosso-Ferrari 5.



## Nelson Piquet

Se il brasiliano con la sua tardiva e vendicativa testimonianza shock riesce a spedire fuori dalla F.1 Flavio Briatore ci saranno molti festeggiamenti. Immaginiamo le risatine di Ron Dennis quando ha letto la vicenda dell'incidente di Singapore che potrebbe essere stato deliberatamente causato dalla Renault. Briatore è sempre il primo a ergersi quale moralista doc. Negli ultimi tempi non ha perso tempo per criticare Dennis per la Spy Story, la Brawn per il diffusore e via dicendo. Dimenticando che una volta la Benetton che lui dirigeva non era sempre lo specchio migliore per la F.1. Ora gli tocca sbrogliare una sporca storia. Auguri...

**10**

## Brawn

In questo pazzo mondiale, dove i team sembrano essere su un ascensore, la Brawn è ora tornata ai piani alti. Merito della strategia di una sosta, ma merito evidentemente della BGP che a Monza era veloce quanto bastava. La stessa mossa, un solo pit, l'ha fatta anche la McLaren con Kovalainen, ma non ha funzionato.

**10**

## Rubens Barrichello

A sentire lui, da quando gli hanno cambiato l'impianto frenante, il suo feeling con la Brawn è totalmente cambiato. Si è sentito più sicuro e si sa, per un pilota fragile come è Rubens i piccoli particolari possono rappresentare passi decisivi. Ancora una volta velocissimo e perfetto in gara. Tanto di cappello

**10**

## Jenson Button

Viaggia di conserva, non vuole rischiare e non ci pensa neanche un millesimo di secondo di provare ad attaccare Barrichello. Da un paio di mesi sta pensando a come vincere la guerra, non le battaglie.

**9**

## Kimi Raikkonen

Un leone, un missile. Fate voi. La Ferrari a Monza non era competitiva come a Spa, ma il finlandese si è spremuto all'inverosimile, come gli accade spesso da Budapest in avanti e come non gli accadeva prima.

**9**

## Adrian Sutil

Per un pelo non si prende la pole. Circondato da monoposto col Kers, può solo pensare di salire sul terzo gradino del podio. La tattica Brawn sorprende anche lui, che comunque arriva quarto. Bravo.

**9**

## Vitantonio Liuzzi

Ritornare in F.1 dopo una lunga pausa, buttarsi in mezzo alla mischia, non è facile. Badoer può confermarlo... Liuzzi lo ha fatto dopo un paio di anni e dopo una eccezionale qualifica nella quale è riuscito a entrare nel Q3, in gara ha corso bene, reagendo da duro in partenza alla prima variante all'attacco di Alonso e acchiappando il quarto posto. Ma un guasto tecnico lo ha fermato. Ora rimanga concentrato e sereno per continuare così.

**9**

## Fernando Alonso

Una gara tosta, un quinto posto positivo per uno che non si arrende mai.

**8**

## Lewis Hamilton

Va bene, d'accordo, ha sbattuto all'ultimo giro buttando via il terzo posto. Ma è partito dalla pole, ha tirato come un pazzo per tutto il GP. Lui è così, combatte sempre, anche per il 15° posto. Ce ne fossero...

**8**

## Nick Heidfeld

Punti importanti per la BMW e per lui che dimostra di essere un pilota adeguato per questa F.1

**6,5**



# IL PAGELLONE



## Giancarlo Fisichella

A Spa, con la Force India, è rimasto incollato alla Ferrari di Raikkonen per tutta la gara. A Monza non è riuscito a tenere il passo del finlandese con la stessa vettura, la F60. Segnale inequivocabile che cambiare monoposto non è poi cosa così semplice. Il romano si è impegnato, ha commesso un errore evitabile nel terzo turno di prove libere che ha compromesso la qualifica. In gara si è battuto ed ha sfiorato la zona punti. Ci si aspettava qualcosa di più, aspettiamo Singapore.

6

## Heikki Kovalainen

La sua gara era improntata su una sola sosta. Ha subito sorpassi "oltraggiosi", ma non è riuscito a fare una corsa come quella delle due Brawn, che avevano la medesima strategia. Probabilmente la McLaren con il pieno non era efficace quanto le Brawn oppure Kovalainen ha fatto il Kovalainen...

6

## Kazuki Nakajima

Si batte, lotta, non si arrende. Vuole rimanere in F.1, ma sarà dura per lui.

6

## Sebastien Buemi

Ha fatto la sua corsa, senza infamia e senza lode.

6

## Romain Grosjean

Dopo essersi messo in luce nei primi due GP per le tamponate a Badoer (Valencia) e Button (Spa), a Monza il cambio (prima marcia che non si inseriva nelle varianti) ha deciso di tenerlo lontano dai guai per la fortuna di tutti. L'impressione è che si sia fatto troppo suggestionare da tale problema. Bravo in qualifica dove è arrivato a cogliere il 12° tempo.

5

## Robert Kubica

Si tocca alla Roggia con Webber. Ci rimette il musetto che deve cambiare e quindi addio possibilità di entrare in zona punti. Poi il ritiro per noie tecniche.

5

## Sebastian Vettel

Va in confusione, come la Red Bull. Errori e una manovra da brutto, sporco e cattivo nei confronti di Fisichella. E proprio sulla pista che lo ha consacrato fenomeno 12 mesi fa.

5

## Mark Webber

Concorso di colpa con Kubica. Poteva girare un po' largo. Lo ripetiamo ancora: da quando Webber era divenuto il candidato numero uno a inseguire Button è letteralmente sparito.

5

## Timo Glock

Questo era uno di quei GP in cui i tecnici Toyota non ci capiscono nulla. E i piloti vanno in crisi.

5

## Jarno Trulli

Vedi sopra.

5

## Nico Rosberg

Affondato con la Williams, prova a fare la differenza, ma non fa meglio di Nakajima.

5

## Red Bull

Due mesi fa eravamo qui a urlare quanto era veloce e bella la RB5. Come cambiano in fretta le cose in F.1.

2

## Jaime Alguersuari

Problemi al cambio nelle libere, penalizzato per la sostituzione, ritiro in gara sempre per il cambio. E' un periodo nero per lo spagnolo che non riesce più a girare con continuità.

ng



Sopra, Webber finisce la gara contro le barriere.  
Sotto, Trulli in volo sui cordoli della prima variante



# IL PAGELLONE





# Van der Garde frega tutti

**Antonio Caruccio**

Sfugge negli ultimi giri la vittoria a Vitaly Petrov mentre, reduce dal successo in gara 2 a Spa-Francorchamps, Giedo Van Der Garde festeggia per la seconda volta consecutiva mettendo a segno il successo che tanto cercava nella main race. Il russo del team Barwa Addax aveva iniziato un weekend perfetto ottenendo la pole position, e relegando il leader di campionato Nico Hulkenberg in seconda fila. Anche con la pioggia, arrivata a scombicare i piani, non si era fatto prendere in contropiede, mantenendo agevolmente il comando della corsa per i primi venti giri. Contenuto Van Der Garde nelle fasi iniziali, Petrov ha visto l'olandese approfittare dei primi doppiaggi, affrontati con più aggressività, vedendosi attaccare in più di un'occasione. Tutto è però stato deciso in occasione dei pit-stop: Van der Garde, che è rientrato un giro prima di Petrov, ha preso la leadership dopo che il rivale è stato letteralmente costretto a fermarsi per non impattare contro Michael Herck, uscito di pista in uscita dalla Lesmo 1. Sul podio è salito Lucas Di Grassi, autore di un'ottima rimonta dopo essere stato penalizzato in griglia per il contatto con Edoardo Morta-

ra in terra belga. Il brasiliano ha lottato con Alvaro Parente nella parte centrale della gara, avendo la meglio anche grazie alla penalità comminata al portoghese per taglio di chicane.

Autore di una bella rimonta, Edoardo Mortara ha chiuso quinto, dietro a Jerome D'Ambrosio: l'italiano ha vinto il duello finale con Hulkenberg, che giungendo sesto posto ha preso punti importanti per il campionato. Parente, settimo al traguardo, ha incassato la prima fila per gara 2. Si affiancherà a Javier Villa, ottavo sul traguardo. Opaca prestazione per gli italiani. Eccezione fatta per Edoardo Mortara che ha realizzato una bellissima rimonta dalla ventiduesima posizione in griglia, gli altri piloti di casa hanno disilluso le aspettative createsi alla vigilia. Davide Rigon ha effettuato nel secondo giro lanciato il suo pit stop, compromesso forse una volta di troppo da una strategia che se, come a Montecarlo, aves-

se previsto un altro ingresso della pace car, sarebbe stata quella vincente, portando comunque la Trident al decimo posto. Davide Valsecchi ha invece sfoderato una doppia personalità che gli ha impedito di raggiungere la zona alta della classifica. Ha commesso due errori, uno perdonabile quando ha cercato di superare all'esterno Hulkenberg in ingresso di Parabolica, l'altro pacchiano quando in regime di safety car è finito in ghiaia perdendo due posizioni. Poi una stupenda rimonta, che lo ha portato ad un bel sorpasso su Rodriguez e una battaglia adrenalinica con Herck quando ha persino frenato sull'erba alla Roggia. Purtroppo però l'irruenza del lombardo gli è costata un drive through per aver tagliato tre volte le chicane, terminando così la gara in quattordicesima posizione. Ritirato invece Luca Filippi per problemi tecnici alla sua Supernova mentre conduceva una discreta gara a cavallo della top 10.

## MOMENTO CLOU

**Herck si gira a Lesmo e Petrov deve bloccarsi per evitare l'impatto. Van der Garde, che aveva fatto il pit-stop un giro prima del russo, si è trovato in testa vincendo la sua prima gara 1**



**Approfitando di un pit stop che lo ha favorito, sotto, l'olandese Van der Garde ha "scippato" la vittoria al russo Petrov**



## L'ordine di arrivo, sabato 12 settembre 2009

- 1 - Giedo Van der Garde - iSport - 32 giri
- 2 - Vitaly Petrov - Barwa Addax - 2.320
- 3 - Lucas Di Grassi - Racing Engineering - 13.281
- 4 - Jerome d'Ambrosio - DAMS - 14.370
- 5 - Edoardo Mortara - Arden - 24.668
- 6 - Nico Hulkenberg - ART - 24.967
- 7 - Alvaro Parente - Ocean - 30.785
- 8 - Javier Villa - Super Nova - 34.057
- 9 - Luiz Razia - Coloni - 40.584
- 10 - Davide Rigon - Trident Racing - 43.870
- 11 - Diego Nunes - iSport - 47.665
- 12 - Andreas Zuber - Coloni - 1:09.511
- 13 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - 1:11.089
- 14 - Davide Valsecchi - Barwa Addax - 1:11.994
- 15 - Dani Clos - Racing Engineering - 1:48.139

### Ritirati

- 32° giro - Ricardo Teixeira
- 32° giro - Kamui Kobayashi
- 31° giro - Johnny Cecotto
- 30° giro - Karun Chandhok
- 29° giro - Michael Herck
- 19° giro - Luca Filippi
- 7° giro - Sergio Perez
- 7° giro - Pastor Maldonado
- 1° giro - Alberto Valerio



**Davide Valsecchi**

# Razia nel giorno di Hulkenberg

Massimo Costa

La consacrazione è arrivata a Monza, ormai abituale appuntamento per decidere i campioni della GP2. Nico Hulkenberg ha vinto il titolo al primo anno, come Lewis Hamilton nel 2006. Una vera impresa per il tedesco che nel 2008 aveva vinto la F3 Euro Series e prima ancora aveva portato al successo il team Germania nella A1 Grand Prix. Una maturazione avvenuta gara dopo gara quella di Hulkenberg nella GP2. Qualcuno sostiene che il passaggio di Romain Grosjean in F.1 lo ha favorito, ma è un dato di fatto che lo svizzero nelle ultime gare aveva fatto di tutto per perdere punti. Hulkenberg è il campione giusto, ha ampiamente meritato di vedere il pro-

prio nome iscritto nell'albo d'oro della categoria e nel 2010 lo vedremo in F.1 con la Williams. Onore al merito a Vitaly Petrov che non si è mai arreso contendendo fino all'ultimo il passo al tedesco. La seconda corsa ha segnato il primo trionfo di Luiz Razia. Il brasiliano non ha ancora la velocità giusta in qualifica, ma ha un buon passo di gara. Ritrovatosi in pole grazie all'ottavo posto della prima prova (tra l'altro maturato dopo la penalità ad Alvaro Parente), il brasiliano ha disputato una gara perfetta. Nonostante fosse "spinto" dal connazionale e ben più esperto Lucas Di Grassi, Razia non si è fatto trasportare dall'emozione ed ha reagito freddamente ad ogni attacco del pilota della Racing Engineering. Aiutato da una monoposto assetta-

ta perfettamente, imprevedibile sui rettili, Razia ha regalato una magica vittoria al team di Paolo Coloni. La vita è incredibile. Solo 15 giorni fa, la squadra italiana viveva un momento terribile, con la polizia belga di Spa che aveva sequestrato camion e vetture per l'ingiunzione presentata da Andy Soucek per vicende del 2008. Una mossa frettolosa quella delle istituzioni belghe che poi, dopo aver esaminato attentamente le carte, hanno dato ragione al team Coloni. Ma il danno era stato fatto. Il team manager umbro non si è dato per vinto, con poche ore di sonno ha superato quella vicenda, riorganizzato la squadra e alla fine è finito sotto il podio a festeggiare il suo pilota Razia. Meglio di così...







Razia in lotta con Di Grassi

Photo  
Pellegrini

## L'ordine di arrivo, domenica 13 settembre 2009

- 1 - Luiz Razia - PartyPoker Coloni - 21 giri  
35"12"921
- 2 - Lucas Di Grassi - Racing Engineering - 2"576
- 3 - Nico Hulkenberg - ART - 4"955
- 4 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 7"374
- 5 - Vitaly Petrov - Barwa Addax - 7"920
- 6 - Giedo Van der Garde - iSport - 8"687
- 7 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - 9"133
- 8 - Davide Rigon - Trident - 13"395
- 9 - Davide Valsecchi - Barwa Addax - 24"809
- 10 - Javier Villa - Super Nova - 25"492
- 11 - Alberto Valerio - Piquet GP - 26"254
- 12 - Karun Chandhok - Ocean - 33"526
- 13 - Michael Herck - DPR - 35"320
- 14 - Ricardo Teixeira - Trident - 59"622

**Giro più veloce:** Luca Filippi 1'32"553

### Ritirati

- 19° giro - Pastor Maldonado
- 18° giro - Johnny Cecotto
- 18° giro - Kamui Kobayashi
- 15° giro - Luca Filippi
- 11° giro - Andreas Zuber
- 6° giro - Alvaro Parente
- 6° giro - Edoardo Mortara
- 1° giro - Sergio Perez
- 0 giri - Diego Nunes
- 0 giri - Dani Clos

### Il campionato

1. Hulkenberg 90 (matematicamente campione);
2. Petrov 66; 3. Di Grassi 57; 4. Grosjean 45; 5. Maldonado 36; 6. Van der Garde 33; 7. D'Ambrosio 29; 8. Parente 27; 9. Filippi 24; 10. Perez, Villa 22.

## MOMENTO CLOU

La penalizzazione di Parente ha deciso gara 2. Può apparire cervellotico ma è così. Il portoghese, ottavo in gara 1, si era guadagnato l'accesso alla posizione del poleman per la corsa sprint, ma il suo declassamento ha aperto le porte del paradiso a Razia. Il brasiliano è poi stato perfetto compiendo una partenza senza esitazioni supportato da una Dallara velocissima



## Pericoli d'Oriente

Plamen Kralev ha firmato con la Trident per il Campionato asiatico. Chi è costui? È un pilota bulgaro con esperienze nel GT, una promessa di 36 anni! Una serie nata per riciclare il vecchio materiale GP2 e per avvicinare giovani piloti alla serie maggiore, al suo terzo anno vede le squadre costrette a ricorrere a qualsiasi pilota pur di riempire i ranghi e non pagare profumate penali in caso di assenza. Il management della Trident non ha colpe, ha fatto semplicemente il suo lavoro. La crisi, certo, ma anche la prova di una politica non azzeccata. Perché costringere i team a svenarsi per partecipare a una serie che fin dal primo anno ha palesato limiti notevoli e il fallimento di una idea (avvicinare sponsor e piloti orientali alla GP2)? Non aveva più senso, come da noi segnalato in un recente passato, una Winter Series su circuiti in Spagna e Portogallo, dove l'inverno è mite? I costi sarebbero stati minori, e forse i ricavi maggiori. Per tutti.

H.F.



# E ora la V



Debutterà con la Williams in F.1 nel 2010. Non c'è ancora una ufficializzazione, lui dice che ci spera. Ma da più parti si sostiene che l'accordo è già concluso. Terzo pilota del team di Frank Williams, Nico Hulkenberg ha vinto la GP2 con una costanza di rendimento che da Monte Carlo in poi ha tritato tutti i favoriti della vigilia. Pochi errori, una certa intelligenza tattica, una monoposto vincente quale è quella della ART. Ecco che Hulkenberg si è ritrovato nella posizione di vincere il campionato nell'anno del debutto. Un onore che fino ad ora è stato riservato a Lewis Hamilton (ovviamente non va preso in considerazione il primo anno della categoria nel 2005, con Nico Rosberg campione). Hulkenberg arriverà alla F.1 senza quella fretta maniacale che la Red Bull mette ai suoi piloti. Il suo è stato un percorso lungo, ma che gli ha permesso di essere subito preparato e vincente in GP2. Ha iniziato con la F.BMW tedesca nel 2005, poi F.3 tedesca nel 2006, F.3 Euro Series nel 2007 con appendice nella A1 Grand Prix vinta per il team Germania, nuovamente F.3 Euro Series nel 2008 con conquista finale del titolo e ingresso nella Williams come tester, infine il passaggio GP2 col primo posto acchiappato subito. Tanti chilometri percorsi, tanta gavetta, ma che gli permetteranno sicuramente di poter stare nel gruppo che conta della F.1.

**Nato il 19 agosto 1987**

- 2009 - Campione GP2**
- 2008 - Campione F.3 Euro Series**
- 2007 - 3° F.3 Euro Series**
- 2006/2007 - Campione A1 GP per Team Germany**
- 2006 - 5° F.3 tedesca**
- 2005 - Campione F.BMW tedesca**



# Williams!

# Bratt è una minaccia

Sono state tre le gare che la Euroseries 3000 ha disputato a Valencia. Due vittorie per Will Bratt, una per Marco Bonanomi. La classifica si accorcia. Fabio Onidi è il leader ed ha due punti di vantaggio su Bonanomi, ma Bratt e Crestani non mollano.

## Gara 1

Dopo la vittoria di Zolder e la pole, Will Bratt il britannico si è tenuto tutti dietro con una condotta di gara magistrale. Una vittoria autorevole, costruita giro dopo giro in una lotta strenua con Fabio Onidi. Il pilota del team FMSI, autore di una partenza strepitosa che lo ha visto guadagnare due posizioni, si è infatti messo immediatamente sulla coda di Bratt per non lasciarla più. I due hanno iniziato a girare su un ritmo di 1'25"5, circa mezzo secondo più veloce del resto del gruppo, e pur rallentando un po' dopo metà gara sono risultati imprevedibili per tutti. Onidi ha tentato di mettere pressione su Bratt per spingerlo all'errore, mantenendo il distacco sempre nell'ordine del mezzo secondo, ma alla fine ha dovuto arrendersi. Un bell'accontentarsi quello del milanese, che col secondo posto è diventato il nuovo leader del campionato, anche grazie alla sfortuna di Marco Bonanomi. Il lecchese ha infatti accusato problemi alla frizione che lo hanno prima lasciato quasi fermo in partenza per poi costringerlo al ritiro all'inizio del secondo giro. Questo ha lasciato via libera a Fabrizio Crestani ed Edoardo Piscopo, in lotta dal primo all'ultimo giro per la terza piazza. Anche in questo caso, però, Crestani ha saputo resistere alla pressione davvero elevata del romano senza commettere neppure un errore. Alle loro spalle Rodolfo Gonzalez, autore di una gara limitata dai problemi che già lo avevano fatto soffrire in qualifica, e Juan Carlos Sistos. Si è invece fermato ai box a otto giri dalla fine Francesco Dracone, per problemi che il team Emmebi Motorsport sta ancora cercando di individuare.

## Gara 2

Dopo il ritiro di gara 1, Bonanomi, ha letteralmente trionfato nella seconda gara in terra spagnola, ringraziando così al meglio i meccanici del team FMS che nella notte hanno lavorato a lungo per riparare la sua vettura sostituendo il motore. Bonanomi è partito bene dalla pole e poi ha preso il largo forzando nei primi giri. Alle sue spalle, il via è stato ravvivato dalla consueta gran partenza di Onidi, che dalla quarta piazza si è infilato tra Crestani e Bratt, partito al rallentatore. Onidi ha toccato leggermente l'inglese che è finito sull'erba scivolando al sesto posto, senza più riuscire a recuperare anche a causa di uno scarso feeling con i freni della sua

monoposto. Dietro di loro, Gonzalez riusciva a sopravanzare Piscopo, seguito da Dracone e Sistos, partito ultimo dopo aver fatto spegnere il motore al via del giro di ricognizione. Davanti la gara si è stabilizzata in fretta, con Bonanomi in fuga forte di un passo martellante sull'1'25" basso, impossibile per tutti gli altri, Onidi staccato di circa 4" e Crestani in terza piazza, ma a distanza di sicurezza. Alle loro spalle la bella lotta tra Gonzalez e Piscopo, che vedeva il romano a solo mezzo secondo dal pilota di Caracas, è stata interrotta dall'improvviso rientro ai box di Edoardo, rallentato dal sovrasterzo a causa del distacco della barra antirollio. Piscopo è poi rientrato in pista con due giri di ritardo, per accumulare chilometri sulla vettura. Bello anche il duello per il settimo posto, che ha visto Sistos avvicinarsi più volte a Dracone, ma senza mai essere in condizione di provare l'attacco. La corsa si è così conclusa con Bonanomi sul gradino più alto del podio davanti a Onidi e Crestani, un risultato che rende di nuovo incandescente la lotta per il titolo, che vede i tre racchiusi in soli cinque punti.

## Gara 3

Partendo dalla quarta posizione in griglia Bratt poteva sperare di vincere solo azzeccando una grande partenza e così ha fatto, passando immediatamente dal quarto al secondo posto e sfruttando un errore in frenata di Piscopo per passare in testa già alla prima curva. Da lì in poi Bratt e il romano hanno viaggiato vicinissimi per tutta la gara, ma senza che Piscopo fosse mai in condizione di attaccare. Il romano da una parte ha da recriminare, perché coi tempi segnati in gara ha dimostrato che avrebbe potuto vincere, ma dall'altra può essere felice di essere già al livello dei migliori dopo solo un fine settimana di corse con la Lola B05/52. Il duo di testa è riuscito a tenere a distanza di sicurezza un buon Onidi, autore come al solito di un ottimo avvio che lo ha visto recuperare quattro posizioni ed è stato fondamentale per permettergli di conquistare il terzo podio consecutivo. Alle spalle di Onidi due coppie hanno animato la gara con una bella lotta: Gonzalez, nonostante una spalla dolorante, è riuscito a tenersi dietro un Bonanomi arretrante. Il pilota lecchese è arrivato a mezzo secondo al compagno di squadra, ma su una pista dove sorpassare è quasi impossibile si è dovuto accontentare di chiudere alle spalle del venezuelano. Dietro di loro Crestani, Sistos e Dracone. Mentre quest'ultimo è uscito di pista, fortunatamente senza danni, al 10° giro, Crestani e Sistos sono stati vicini per una lunga parte di gara, a conferma dei continui miglioramenti del giovane messicano.





## L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 12 settembre 2009

- 1 - Will Bratt - De Villota - 23 giri 33'12"171
- 2 - Fabio Onidi - FMSI - 1"548
- 3 - Fabrizio Crestani - De Villota - 10"011
- 4 - Edoardo Piscopo - Emmebi - 10"629
- 5 - Rodolfo Gonzalez - FMSI - 22"237
- 6 - Juan Carlos Sistos - Costa Rica - 43"896

**Giro più veloce:** Fabio Onidi 1'25"388

## L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 13 settembre 2009

- 1 - Marco Bonanomi - FMSI - 18 giri 25'48"900
- 2 - Fabio Onidi - FMSI - 6"196
- 3 - Fabrizio Crestani - De Villota - 11"675
- 4 - Rodolfo Gonzalez - FMSI - 20"840
- 5 - Will Bratt - De Villota - 30"788
- 6 - Francesco Dracone - Emmebi - 48"640
- 7 - Juan Carlos Sistos - Costa Rica - 49"051

**Giro più veloce:** Marco Bonanomi 1'24"868

## L'ordine di arrivo di gara 3, domenica 13 settembre 2009

- 1 - Will Bratt - De Villota - 23 giri 33'25"517
- 2 - Edoardo Piscopo - Emmebi - 1"083
- 3 - Fabio Onidi - FMSI - 2"086
- 4 - Rodolfo Gonzalez - FMSI - 9"279
- 5 - Marco Bonanomi - FMSI - 9"678
- 6 - Fabrizio Crestani - De Villota - 25"908
- 7 - Juan Carlos Sistos - Costa Rica - 28"109

### Ritirato

10° giro - Francesco Dracone

**Giro più veloce:** Marco Bonanomi 1'24"868

### Il campionato

1. Onidi 49 punti; 2. Bonanomi 47; 3. Bratt 41; 4. Crestani 41; 5. Gonzalez 25; 6. Hanley 18; 7. Piscopo 11; 8. Maldonado 10; 9. Sistos, Piccione, Bamber 8.

*Sopra, il podio di gara 3 con Edoardo Piscopo e Fabio Onidi a fare compagnia a Will Bratt. Sotto, il vincitore di gara 2 Marco Bonanomi*



# Il pendolare che fa paura

**Dario Lucchese**

Pendolare quasi per "professione". Ha cambiato ben tre team nei primi cinque appuntamenti della stagione. Ciò nonostante è stato l'unico pilota della F.3 tricolore ad essere andato a punti in tutte e dodici le gare fino ad ora disputate, salendo sei volte sul podio e centrando due vittorie a Varano e Imola. Un'impressionante sequenza di risultati che ha permesso al 19enne pilota ligure di portarsi a ridosso del leader del campionato Daniel Zampieri. Il 2009 per Marco Zipoli si è rivelato un anno particolarmente travagliato. Lo scorso inverno aveva annunciato che avrebbe preso parte alla neonata Formula 2, forte del supporto di un "fantomatico" sponsor poi venuto meno. In seguito, la decisione in extremis di ripiegare sul campionato italiano e l'accordo con Ghinzani: budget ridotto e pochissimi test.

Quindi lo "stop" dopo la terza doppia gara del Mugello. A Misano la parentesi (aperta ed immediatamente chiusa) di Lucidi. Poi l'accordo con la BVM-Target per tirare avanti fino all'ultimo round di Monza con l'obiettivo di conquistare il titolo. L'importante è crederci, più che mai adesso che ha cominciato ad instaurare un buon feeling con la sua nuova squadra. "La cosa più difficile - confida - è stata quella di dovermi ambientare ogni volta, cambiando continuamente la metodologia del lavoro da svolgere in pista e nei box. Tuttavia sono convinto di avere finalmente trovato la strada giusta e credo che vincere il campionato non sia un'impresa impossibile. Lotterò fino all'ultimo per riuscirci, anche se un grosso risultato di per sé potrebbe essere quello di arrivare nelle prime tre posizioni per partecipare al test-premio con la Ferrari di F.1". Vincitore del Supercorso Federale CSAI e

secondo nel campionato di F.Azzurra nel 2007, dopo un anno di militanza nella F.3 italiana con Corbetta-Minardi la scorsa stagione, nonostante le limitate possibilità economiche Zipoli sa bene che quella che gli si sta presentando è l'occasione giusta da prendere al volo. Appena iscritto in Economia Aziendale dopo avere preso la maturità scientifica, la sua mente per il momento è altrove. Perché le ultime quattro gare di Vallelunga e Monza in programma il prossimo fine settimana e a metà ottobre, potrebbero cambiare il corso della sua carriera. La sfida a Zampieri, compagno di squadra, Pablo Sanchez e Daniel Campos è già lanciata...

## Zipoli in cifre

**2 vittorie**

**6 podi**

**3 team cambiati**

**2° in campionato**

**12 gare e 12 volte a punti**

## Così nel 2009

**Adria: 4° - 2° Ghinzani**

**Magione: 5° - 3° Ghinzani**

**Mugello: 2° - 4° Ghinzani**

**Misano: 5° - 2° Lucidi**

**Varano: 6° - 1° BVM Target**

**Imola: 6° - 1° BVM Target**



Zipoli con BVM Target



Zipoli con Lucidi



Zipoli con Ghinzani



MICHELIN

ROMO ENZO E

San

Sabelt

M. ZIPOLI O- 

# Ricciardo è il campione

Daniel Ricciardo è il campione 2009 della F.3 britannica. Ancora una volta il titolo va ad un rookie targato Red Bull dopo che nel 2008 fu Jaime Alguersuari a vincerlo al debutto. E ancora una volta tocca a un pilota non indigeno. Ricciardo è infatti australiano, mentre va sottolineata la doppietta del team Carlin, primo nel 2008 e nel 2009 con due motorizzazioni diverse: Mercedes lo scorso anno, Volkswagen ora. La seconda corsa di Portimao è però stata nuovamente vinta da Jules Bianchi che ha preceduto Sam Bird, ovvero due piloti che militano nella F.3 Euro Series. Ricciardo si è piazzato solo settimo dopo un contatto nel corso del primo giro con Bianchi, ma tanto gli è bastato

per laurearsi campione considerando il weekend negativo di Walter Grubmuller, superato in classifica generale da Renger Van der Zande.

## Gara 1

Doppietta ART nella prima gara della F.3 inglese a Portimao. Il team francese, ospite nella serie in questa occasione, oscura i partecipanti del campionato portando alla vittoria Jules Bianchi e al secondo posto Esteban Gutierrez. Il poleman Renger Van der Zande era secondo quando per una foratura ha perso terreno concludendo quarto. L'olandese ha preso qualche detrito lasciato in pista dall'incidente di Valtteri Bottas al 3° giro e che ha causato l'ingresso della safety-

car e il coinvolgimento di Sam Bird. Terzo posto per Daniel Ricciardo, primo tra i partecipanti della serie britannica. Ritirato per noie al cambio dopo pochi chilometri Roberto Merhi.

## Gara 2

Dalla seconda fila Sam Bird è balzato al comando seguito da Van der Zande e Bianchi. La battaglia tra i primi due ha favorito Bianchi, che con abilità si è portato in testa. Due i periodi di safety-car. Van der Zande per un problema tecnico è retrocesso fino al 12° posto. Il primo per l'incidente tra Riki Christodoulou e Roberto Merhi, il secondo per permettere il recupero della monoposto di Victor Garcia.







**Tuffo liberatorio  
in piscina per  
Daniel Ricciardo.  
In basso la gioia  
di Jules Bianchi**



## L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 13 settembre 2009

- 1 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 16 giri 30'14"666
- 2 - Esteban Gutierrez (Dallara-Mercedes) - ART - 2"168
- 3 - Daniel Ricciardo (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 4"437
- 4 - Renger Van der Zande (Dallara-Mercedes) - Hitech - 4"445
- 5 - Carlos Huertas (Dallara-Mercedes) - Raikkonen - 4"929
- 6 - Max Chilton (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 5"670
- 7 - Riki Christodoulou (Dallara-Mercedes) - Fortec - 6"613
- 8 - Adrien Tambay (Dallara-Mercedes) - ART - 15"437
- 9 - Pedro Enrique (Dallara-Mercedes) - Manor - 15"964
- 10 - Hywel Lloyd (Dallara-Mugen) - CF - 16"917 \*
- 11 - Philip Major (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 18"474
- 12 - Walter Grubmuller (Dallara-Mercedes) - Hitech - 19"738
- 13 - Jay Bridger (Mygale-Mugen) - Litespeed - 22"946
- 14 - Daniel McKenzie (Dallara-Mugen) - Fortec - 28"513
- 15 - Joe Ghanem (Dallara-Mugen) - Carlin - 36"709
- 16 - Kevin Chia Chen (Dallara-Mercedes) - Raikkonen - 41"508
- 17 - Gabriel Dias (Dallara-Mugen) - T Sport - 45"164
- 18 - Victor Correa (SLC-Mugen) - Litespeed - 45"870
- 19 - Max Snegirev (Dallara-Mugen) - West Tec - 46"715

**Giro più veloce:** Esteban Gutierrez 1'39"197

### Ritirati

- 14° giro - Victor Garcia
- 14° giro - Stephane Richelmi
- 12° giro - Adriano Buzaid
- 7° giro - Satrio Hermanto
- 6° giro - Wayne Boyd
- 6° giro - Henry Arundel
- 3° giro - Sam Bird
- 2° giro - Valtteri Bottas
- 2° giro - Daisuke Nakajima
- 2° giro - Roberto Merhi
- 0 giri - Mathieu Maurage

## L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 13 settembre 2009

- 1 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 17 giri 31'35"286
- 2 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Fortec - 4"666
- 3 - Max Chilton (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 6"059
- 4 - Carlos Huertas (Dallara-Mercedes) - Raikkonen - 8"904
- 5 - Esteban Gutierrez (Dallara-Mercedes) - ART - 11"334
- 6 - Adriano Buzaid (Dallara-Volkswagen) - T Sport - 17"957
- 7 - Daniel Ricciardo (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 18"747
- 8 - Henry Arundel (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 19"544
- 9 - Hywel Lloyd (Dallara-Mugen) - CF - 19"723
- 10 - Adrien Tambay (Dallara-Mercedes) - ART - 20"332
- 11 - Jay Bridger (Mygale-Mugen) - Litespeed - 21"244
- 12 - Renger Van der Zande (Dallara-Mercedes) - Hitech - 21"496
- 13 - Daisuke Nakajima (Dallara-Mercedes) - Raikkonen - 21"817
- 14 - Gabriel Dias (Dallara-Mugen) - T Sport - 23"244
- 15 - Stephane Richelmi (Dallara-Mercedes) - Barazi Epsilon - 24"516
- 16 - Daniel McKenzie (Dallara-Mugen) - Fortec - 25"432
- 17 - Wayne Boyd (Dallara-Volkswagen) - T Sport - 29"778
- 18 - Kevin Chia Chen (Dallara-Mercedes) - Raikkonen - 43"900
- 19 - Mathieu Maurage (Dallara-Mugen) - West Tec - 47"867
- 20 - Walter Grubmuller (Dallara-Mercedes) - Hitech - 47"874
- 21 - Victor Correa (SLC-Mugen) - Litespeed - 48"584
- 22 - Max Snegirev (Dallara-Mugen) - West Tec - 1 giro

**Giro più veloce:** Jules Bianchi 1'38"904

### Ritirati

- 12° giro - Philip Major
- 10° giro - Pedro Enrique
- 7° giro - Victor Garcia
- 2° giro - Valtteri Bottas
- 1° giro - Roberto Merhi
- 0 giri - Joe Ghanem
- 0 giri - Riki Christodoulou

### Il campionato

1. Ricciardo 240 (matematicamente campione);
2. Van der Zande 177;
3. Grubmuller 168;
4. Chilton 135;
5. Buzaid 112.

# Mancinelli chiude un'era

**Massimo Costa**

Daniel Mancinelli è il campione della F.Renault Italia 2009. E' il primo pilota tricolore, dalla nascita della serie monoteleiaio Tatuus avvenuta nel 2000, ad imporsi nella categoria. Mancinelli chiude un'era, quella della Tatuus appunto, che alla fine della stagione lascerà spazio alla nuova vettura Caparo-Epsilon Sport, che sarà presentata il prossimo fine settimana al Nurburgring. Un vero trionfo per il marchigiano che ha sempre dovuto lottare con un budget non adeguato, tentando la via della F.Master e della F.3, poi tornando indietro di un passo con umiltà. E trovando nella One Racing di Fabiano Belletti l'ambiente adatto per avvicinare gara dopo gara la vittoria finale. I suoi rivali si sono squagliati nel corso del campionato: prima Genis Olive poi Stefano Comini hanno alzato bandiera bianca. Ora Daniel guarda il futuro. Chi lavora per lui deve impegnarsi al massimo per portare avanti questo ragazzo di 21 anni la cui ambizione, e sogno, è quella di debuttare in World Series Renault.

**Gara 1**

Mancinelli parte bene dalla pole, ma Olive ha un ottimo scatto dalla seconda fila e supera Venturini che fa patinare le gomme. Olive attacca subito Mancinelli e lo infila alla Poggio Secco, mentre dietro si gira Dueck e anche Arnaut perde terreno. Al 1° giro, Olive, Mancinelli, Venturini, Roda, Amberg, Scionti, Hylkema, Comini, Negrao, Dueck, Cheever, Vozniak, Smiechowski e Arnaut. Al 2° giro, Mancinelli sul rettilineo di arrivo prende la scia di Olive e all'esterno della San Donato si impossessa della prima posizione. Il marchigiano della One imprime alla corsa un buon passo e scende sotto l'1'50" sul giro. Al 4° giro, Mancinelli ha 1"2 su Olive e 2"5 su Venturini. Si ferma Vozniak che sbatte alla Palagio. Mancinelli allunga e i primi tre fanno il vuoto; tra Venturini e Roda, 5". C'è bagarre per la quarta piazza tra Roda, Amberg, Scionti e Hylkema. Ai box si ferma Arnaut. Al 9° giro, Roda si ferma dopo una uscita di pista e Scionti perde quattro posizioni. Al 10° giro, Mancinelli ha 4"7 su Olive, 9"5 su Venturini poi Amberg, Hylke-

ma, Comini, Negrao, Dueck, Scionti e Cheever. Nulla cambio fino al 17° e ultimo giro con Mancinelli che vince in tranquillità.

**Gara 2**

Mancinelli parte bene dalla pole, Venturini dalla seconda fila brucia Olive che se la deve vedere con Comini. Roda fa una escursione sulla ghiaia alla Poggio Secco. Mancinelli al 1° giro ha 1" su Venturini, 1"9 su Comini poi Olive, Arnaut, Negrao, Dueck, Amberg, Roda, Hylkema. Al 4° giro, Olive rompe gli indugi e va all'attacco di Comini che supera alla San Donato. Mancinelli ha già preso un discreto margine di vantaggio su Venturini, 2"2. La gara si trascina noiosamente, solo Olive la tiene viva rimontando sul vicentino della CO2. Mancinelli accarezza l'idea di vincere il titolo con una prova di anticipo sul finale di stagione. Ultimo giro, Mancinelli vince con facilità, Venturini è secondo con Olive in scia, poi staccati Comini, Arnaut, Negrao, Hylkema, Amberg, Cheever e Roda.

## MOMENTO CLOU - Gara 1

Al 2° giro, Mancinelli sul rettilineo dei box prende la scia di Olive e lo supera alla San Donato prendendosi la prima posizione. Dopo sarà una cavalcata solitaria



## MOMENTO CLOU - Gara 2

Tutto si decide al via con Mancinelli freddo e implacabile che prende la testa della corsa per non lasciarla più e si laurea campione



Genis Olive



Giovanni Venturini



Il campione Mancinelli taglia vittorioso il traguardo e sopra, festeggia il titolo con i componenti del team

### L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 12 settembre 2009

- 1 - Daniel Mancinelli - One - 17 giri 31'25"993
- 2 - Genis Olive - Jenzer - 7"310
- 3 - Giovanni Venturini - CO2 - 17"624
- 4 - Zoel Amberg - Jenzer - 23"642
- 5 - Bart Hylkema - BVM Minardi - 24"162
- 6 - Stefano Comini - CO2 - 24"474
- 7 - Andre Negrao - Cram - 28"342
- 8 - Tyler Dueck - BVM Minardi - 28"815
- 9 - Eddie Cheever - Jenzer - 37"994
- 10 - Jakub Smiechowski - Kochanski - 1'11"407

Giro più veloce: Daniel Mancinelli 1'49"390

#### Ritirati

- 13° giro - Federico Scionti
- 8° giro - Andrea Roda
- 6° giro - Bernardo Arnaut
- 3° giro - Romain Vozniak

### L'ordine di arrivo di gara 2, sabato 12 settembre 2009

- 1 - Daniel Mancinelli - One - 17 giri 31'29"141
- 2 - Giovanni Venturini - CO2 - 3"871
- 3 - Genis Olive - Jenzer - 4"133
- 4 - Stefano Comini - CO2 - 13"133
- 5 - Bernardo Arnaut - CO2 - 16"756
- 6 - Andre Negrao - Cram - 18"870
- 7 - Bart Hylkema - BVM Minardi - 23"095
- 8 - Zoel Amberg - Jenzer - 24"102
- 9 - Eddie Cheever - Jenzer - 30"800
- 10 - Andrea Roda - BVM Minardi - 35"224
- 11 - Tyler Dueck - BVM Minardi - 46"097
- 12 - Jakub Smiechowski - Kochanski - 1'04"170
- 13 - Romain Vozniak - Facondini by Draco - 1'50"071

Giro più veloce: Daniel Mancinelli 1'49"779

Escluso da gara 2 Federico Scionti

#### Il campionato

- 1.Mancinelli 325; 2.Olive 236; 3.Venturini 228; 4.Comini 192; 5.Dueck 178; 6.Amberg 160; 7.Scionti 156; 8.Arnaut 154; 9.Scuncio 132; 10.Kvasai 118.

## Il campionato 2010 con la nuova vettura

Sono state definite dalla Fast Lane Promotion le linee guida per la stagione 2010 della Formula Renault 2.0 Italia che, dopo anni di successo, continuerà a proporre un campionato di elevata qualità e grande interesse, promuovendo l'utilizzo della nuova monoposto di Renault Sport Technologies e nel contempo organizzando un campionato riservato alle vetture di precedente generazione, sempre nell'ottica del taglio dei costi finalizzato a venire incontro alle esigenze dei team e rinfoltire gli schieramenti. Come nella migliore tradizione della serie tricolore, che continuerà a rappresentare un'eccellente "palestra" per le giovani promesse del vivaio nazionale ed internazionale, per entrambi i campionati saranno mantenuti i servizi relativi all'aspetto dei ricambi, dell'assistenza pneumatici Michelin e di quella motoristica sui circuiti dove, oltre ad uno staff fisso di commissari verificatori tecnici, sarà sempre presente il motorhome ufficiale. Sempre per entrambi i campionati rimarranno sette gli appuntamenti del calendario, con un format unico per ogni weekend da svolgersi tuttavia esclusivamente nelle sole giornate di sabato e domenica, che prevederà un'ora (o in alternativa mezz'ora) di prove libere, trenta minuti di prove ufficiali e le due gare. Limitato sarà inoltre l'utilizzo delle gomme che per tutto il fine settimana, prove libere incluse, non potranno essere più di sei nuove e quattro dell'evento precedente. Un'altra significativa novità in termini di riduzione dei costi, riguarda poi la tassa d'iscrizione che sarà inferiore a diecimila euro e nella quale si ipotizza di potere includere anche una copertura assicurativa Kasko. In sintesi, per l'anno prossimo i campionati della Formula Renault 2.0 Italia si propongono come delle categorie low-cost (in linea con il trend generale del momento), ma dalla qualità dei servizi immutata e aperta alle più recenti innovazioni.

# Kopecky fa sul s

Guido Rancati

**OVIEDO** – Mentre tutti son contenti, uno solo resta muto. Jan Kopecky si prepara a mettersi al collo il secondo oro e smette per attimo di affidare ai microfoni le sue sensazioni per ricevere i complimenti di Kris Meeke. Poi tocca a Nicolas Vouilloz rompere l'assedio al quale è costretto il boemo e sono altre strette di mano e pacche sulle spalle. A Pola De Siero, i tre del podio si prendono un anticipo sulla festa che li aspetta al Paseo de Bombé e riescono a coinvolgere anche Giandomenico Basso che pure fa una fatica immane a smettere per un attimo di pensare a quel mezzo passo di valzer che gli ha fatto perdere una gara quasi vinta e l'ha costretto a mettere da parte le ultime speranze di vincere il titolo intercontinentale. Alberto Hevia, no. E' a due passi da quelli con i quali si è battuto per un paio di giorni, ma è come se fosse a diecimila chilometri. L'enfant du pays, quello che per due terzi della prima tappa li ha tenuti in scacco, non li vede e non li sente. Le belle parole che un po' tutti gli rivolgono gli scivolano addosso come le dichiarazioni d'amore dei tantissimi che ha fatto sognare. Vaga fra addetti ai lavori e appassionati come un automa. E' impermeabile a tutto e non serve dirgli che la delusione passerà e allora scoprirà che quel che ha fatto prima di tagliare una gomma è comunque notevole. Non è il primo, l'asturiano, che s'è visto cadere il mondo addosso. Ma la sua aria assente stringe il cuore. Il suo silenzio è più assordante di un concerto rock. Lui tace, perso in pensieri neri e gli altri chiacchierano.

Kopecky parla della sua gioia per una vittoria che avrà anche il sapore diverso da quella ottenuta un paio di settimane fa fra la sua gente, ma ha comunque il gusto dello zucchero filato perché l'ha costruita andando all'attacco nella prima boucle della seconda tappa, quando altri, al suo posto, si sarebbero accontentati del secondo posto. Prova anche a dire che al titolo non ci pensa, ma gli si allunga il naso e allora ride. E coinvolge Vouilloz: "Sei secondo?", gli chiede. Senza aspettare la risposta, aggiunge: "Complimenti, se ci resti fino alla pedana". Sa bene che non sarà così, il francese ha già fatto sapere a tutti che si farà da parte per far passare Meeke e Marc Van Dalen ha già fatto il giro delle sette parrocchie per rendergli omaggio: "E' un ragazzo eccezionale – ha ripetuto chissà quante volte – e non ho avuto neppure bisogno di parlargli: è stato lui a proporre di sacrificarsi per dare una mano a un compagno di squadra che è anche un amico". Nicolas Klinger conferma con un mezzo sorriso che di lì a poco pagherà quanto basta per scendere di un gradino. "Tanto – osserva – per noi non cambia niente". Già, per due che volevano l'oro, argento o bronzo è quasi lo stesso. Ma con gli otto punti del damigello d'onore, il nordirlandese resta primo e poi – hai visto mai? – alla fine della stagione un paio di punti potrebbero fare la differenza. Se a Velizy non insisteranno a imporre la nuova sospensione anteriore. "L'avranno capito che il gioco non vale candela", fa Freddy Loix. Che è il terzo incomodo nella corsa al titolo, almeno a dar retta ai numeri.

*Primo al Barum*

*Jan Kopecky ha concesso il bis sull'asfalto delle Asturie.*

*Ora il boemo può giocare tutte le sue carte per il titolo*

# serio

## L'ordine di arrivo, sabato 12 settembre 2009

1. Kopecky-Stary (Skoda Fabia S2000) in 2.41'51"3
2. Meeke-Nagle (Peugeot 207 S2000) a 2'46"9
3. Vouilloz-Klinger (Peugeot 207 S2000) a 2'49"5
4. Loix-Miclotte (Peugeot 207 S2000) a 2'58"9
5. Fontana-Cassina (Peugeot 207 S2000) a 3'45"0
6. Hevia-Iglesias (Skoda Fabia S2000) a 4'27"2
7. Solowow-Baran (Peugeot 207 S2000) a 5'58"0
8. Basso-Dotta (Abarth Grande Punto S2000) a 7'03"8

### Le classifiche

#### Piloti

1. Meeke - 50 punti
2. Kopecky - 49
3. Loix - 32
4. Basso - 28
5. Vouilloz - 25
6. Hanninen - 20
7. Ogier - 10
8. Tundo - 10

#### Costruttori

1. Peugeot - 109 punti
2. Skoda - 72
3. Ralliart - 42
4. Abarth - 35
5. Proton - 5
6. Honda - 1



## NUMERI ASTURIANI

**0** punti raccolti da Bernd Casier, Luca Rossetti e Miguel Fuster arruolati di volta in volta dall'Abarth al posto di Anton Alen.

**1** punto, dopo il Principe de Asturias, a separare Kris Meeke da Jan Kopecky nella classifica dell'Intercontinental Rally Challenge.

**3** piloti ancora in corsa per il titolo intercontinentale: Meeke, Kopecky e Loix al quale, terzo a diciotto lunghezze dal leader, l'aritmetica lascia qualche speranza.

**6** prove speciali vinte da Nicolas Vouilloz nel fine settimana asturiano. Le altre se le sono divise Basso, tre volte primo, Kopecky ed Hevia, due a testa, e Meeke una volta più veloce di tutti

**11,36** chilometri cancellati dal programma, quelli della prova di Valdebarcelona annullata per i troppi spettatori ai bordi della strada.

**30** appena a scendere dalla pedana di Oviedo. Pochi, anche a mettere nel conto i sei regionali partiti in coda.

**36** millimetri la strozzatura autorizzata dal regolamento per il Gruppo N spagnolo che, fra l'altro, consente particolari in carbonio e plexigas al posto dei vetri laterali.

**40** secondi di penalità pagati volontariamente da Vouilloz al controllo orario dopo l'ultimo parco assistenza per lasciare la seconda moneta a Meeke.

**109** i punti nella cassaforte della Peugeot, quelli sufficienti a dare all'azienda francese la certezza, con due gare d'anticipo, del titolo costruttori.



Nicolas Vouilloz



Giandomenico Basso

# Le pagelle di Rancati

9

**Jan KOPECKY**

Adesso è facile dire bene del ragazzone boemo. Soprattutto dopo un altro fine settimana nel quale non sbaglia niente, confermandosi anche un ottimo stratega. Un grande vero, insomma.

8

**Nicolas VOUILLOZ**

E' ispirato, l'ex-biker, e lo dimostra subito. Una scelta tecnica di cui non è responsabile, quella di usare l'ultima versione dell'avantreno pensata e realizzata a Velizy, lo taglia fuori e allora si candida al premio-bontà. Regalando il secondo posto al compagno nor-dirlandese che punta al titolo.

7,5

**Alberto HEVIA**

Gioca in casa e allora c'è chi trova normale che sia davanti a tutti. Dimenticando che è solo alla seconda gara con una macchina certo veloce, ma tutt'altro che facile. La realtà è che l'asturiano ci sa fare davvero, anche se nel finale fora e rotola giù dal podio.

7,5

**Giandomenico BASSO**

La storia si ripete e, come al Barum, paga troppo caro un errore veniale. Che comunque commette dopo aver ancora fatto sognare gli uomini dell'Abarth come solo lui sa fare. E pur se la donnacchia con gli occhi bendati non gli è amica, si conferma grande.

7,5

**Kris MEEKE**

Prova a stare nel gruppetto di testa e per un po' ci riesce. Poi si lascia prendere la mano e nel quarto tratto quasi stacca una ruota. E' l'arte che entra, come dicevano i mastri artigiani agli apprendisti quando si martellavano le dita.

6,5

**Corrado FONTANA**

Non ha il passo di quelli che corrono per mestiere, ma sull'asfalto asturiano sta davanti a tutti quelli che lo fanno per passione. Nettamente.

6,5

**Guy WILKS**

Sarà che i nuovi ammortizzatori Dynamics hanno fatto un gran bene alla sua malese, ma è piuttosto chiaro che il granatiere britannico ci mette molto di suo per restare sotto i riflettori. Non fino alla fine perché prima un problema alla trasmissione e poi un dritto lo fanno scivolare in ombra, ma abbastanza a lungo.

6

**Freddy LOIX**

La stella fiamminga brilla poco. E per poco: nella settima prova paga (caro) l'azzardo della squadra di adottare le nuove sospensioni che forse vanno bene in pista, non sulle strade dove il fondo è poco o tanto ondulato.

6

**Michael SOLOWOW**

Il fine giustifica i mezzi. L'imprenditore polacco sa che non ha bisogno di fare sfracelli per ipotecare la corona continentale e allora se la prende comoda.

4

**Julien MORIN**

Pronti-via e il ragazzo francese fa danni. Il giorno dopo torna in gioco, ma ad accorgersene sono davvero in pochi. Quelli della sua squadra che ogni tanto se lo trovano davanti e i parenti stretti che lo seguono.

1

**Miguel FUSTER**

Sarà che un bel gioco dura poco, ma quello dell'iberico ingaggiato per l'occasione dall'Abarth dura troppo poco: prima del secondo controllo-stop. Con la Punto senza una ruota.

n.g.

**Toni GARDEMEISTER**

Per un po', il finlandese non cede alla tentazione di ridare al padrone le chiavi della tedesca in salsa inglese nella quale ha incautamente accettato di infilarsi. Ma siccome anche la sua pazienza ha un limite, sul finire della prima tappa la posteggia in un dirupo.



## La resa di Basso

Tristezza, per favore, vai via. Invece resta nel cuore, nella testa e negli occhi di Giandomenico Basso. Dopo la scivolata a metà di El Corvero, il trevigiano ha pianto. A distanza di qualche ora, le sue lacrime si sono asciugate, ma la delusione resta. "E' dura da mandare giù, sospira a bocce ferme. Spiega: "Si stava tenendo un ritmo decisamente alto, quando mi sono girato. Ma avrei provato ancora a rimediare, se non fossimo rimasti senza marcia indietro, con due ruote oltre la strada, in un punto dove non c'era nessuno per darci una mano". Del resto, si sa che la fortuna sarà anche cieca, ma la sfiga ci vede benissimo. E adesso? "Adesso passerò un paio di giorni per dimenticare questo passo falso, poi comincerò a concentrarmi sul Sanremo: non posso più vincere il titolo, d'accordo, ma sull'asfalto ligure partirò per vincere, proprio come avevo fatto qui". Ha voglia di rivincite, il Giando, e lo dice forte e chiaro. Quello che non dice è su chi punterebbe fra Kris Meeke e Jan Kopecky: "Non ci ho ancora pensato e non so neppure quando e se lo farò. Fino a qualche ora fa avrei puntato su di me perché al titolo ci credevo davvero...".

# Andreucci balla sull'attico

di Mzungo Mzee

*Zoppo è il mio cavallo zoppo e non può andare a ballare a ballare.* Bella la filastrocca gallurese rivista e interpretata da Maria Carta. La versione di Luca Rossetti alla fine della cavalcata sugli sterrati sardi non è molto diversa: "Siamo un po' tristi per non essere riusciti a lottare con Paolo Andreucci fino alla fine, ma siamo anche un po' felici per i tempi che abbiamo realizzato", fa il friulano dell'Abarth a bocce ferme. Davanti a una classifica nella quale è secondo a quasi un minuto e mezzo dal garfagnino della Peugeot con il quale, fino a quattro prove dalla fine, se la stava giocando sostanzialmente alla pari. E l'avrebbe fatto fino all'ultimo metro, se nella pisse numero sei non avesse azzoppato il suo cavallo. "Sul finire di quel tratto - racconta - abbiamo forato ed era un'eventualità che, attaccando, avevamo messo in conto. Il guaio è stato che quando

ormai mancava poco al controllo-stop abbiamo anche rotto un braccetto...". Costretto ad arrancare per tornare al parco assistenza, Rox deve avere visto l'inferno: si fosse fermato, avrebbe di fatto detto addio alle sue speranze di rivincere la serie tricolore. Ha sudato freddo, ha penato. Comunque è riuscito a riportare la Punto al campo-base. Non nei tempi previsti dalla tabella di marcia, ma ce l'ha fatta. I meccanici della Procar hanno fatto il resto e almeno ha salvato il posto d'onore. Mettendosi in tasca otto punti che lo tengono in gioco nella corsa al titolo.

A ballare, a ballare... Pure Renato Travaglia era sbarcato sull'isola dei quattro mori con in testa l'idea di ballare fino alla pedana. Strada facendo, pure lui ha dovuto metterla da parte. "Se non rompevo il cambio, avrei potuto finire secondo", sospira il trentino. Dopo aver ricordato che all'appuntamento in Gallura ci era arrivato senza aver potuto fare qualche test: "E' sempre la solita storia", aggiunge. Osserva: "Quest'anno, i test li svolgo in gara e inevitabilmente devo lasciare un certo vantaggio ai miei avversari". Poi pensa alla situazione nel campionato e ammette che in qualche modo il risultato del Costa Smeralda è positivo: "Che devo dire?

Posso constatare che alla fine non è andata tanto male: siamo arrivati con un supporto rotto e il motore che lasciava una preoccupante scia di fumo, ma siamo arrivati. E il terzo posto ci tiene in corsa". Dice bene, Renato. E dice bene pure Rox: a uno e all'altro non è andata tanto bene, ma poteva anche andar loro assai peggio. Come ad Anton Alen e a Piero Longhi, come a Umberto Scandola. La croce porta il denaro, il denaro porta la croce. Intanto Ucci balla, sull'attico.





## L'ordine di arrivo, sabato 12 settembre 2009

1. Andreucci-Andreucci (Peugeot 207 S2000) in 1h27'12"
2. Rossetti-Chiarcossi (Abarth Grande Punto) a 1'22"3
3. Travaglia-Granai (Peugeot 207 S2000) a 2'39"9
4. Campedelli-Fappani (Mitsubishi Lancer EVO IX) a 2'42"3
5. Navarra-Cerrai (Subaru Impreza N14) a 3'23"4
6. Perego-Pizzuti (Mitsubishi Lancer EVO IX) a 3'25"9
7. Battistini-Pinelli (Peugeot 207 S2000) a 4'12"1
8. Bruschetta-Civiero (Subaru Impreza N14) 4'23"8
9. Zheludov-Kolomeytseva (Skoda Fabia S2000) a 5'20"7
10. Fanari-Stefanelli (Subaru Impreza N12) a 7'07"6

### Le classifiche

#### Piloti

1. Andreucci - 54 punti
2. Travaglia - 52
3. Rossetti - 46
4. Cavallini - 14
5. Longhi - 13

### Costruttori

1. Peugeot - 118 punti
2. Abarth - 88
3. Mitsubishi - 28
4. Skoda - 19
5. Subaru - 13

## NUMERI SARDI

**4** speciali concluse da Piero Longhi con la Skoda, stoppato da un sensore quando era quarto assoluto

**5** vittorie parziali di Andreucci sulla terra sarda. A seguire, con due centri ciascuno, Alen e Rossetti.

**5,1** secondi a separare Andreucci, primo, da Rossetti, terzo, dopo la prima prova del secondo giro.

**8** punti a dividere, dopo il Costa Smeralda, Andreucci che è primo da Rossetti che è terzo. Fra i due, a due lunghezze dal leader, Travaglia

**25** appena all'arrivo, la metà esatta dei partiti.

**4100** metri la lunghezza della prova-spettacolo prima sospesa e poi cancellata.



*Paolo Andreucci, dominatore del Rally Costa Smeralda, e leader del campionato tricolore*



# Hamlin vince, la parola ai playoff

**Marco Cortesi**

E' finita nelle mani di Denny Hamlin la vittoria a Richmond, nell'ultimo round della 'regular season' NASCAR Sprint Cup. Hamlin ha conquistato la leadership per la prima volta al quarto giro, conducendo 298 delle 400 tornate in programma. Nelle prime fasi, fino alla metà gara, il principale rivale è stato Jeff Gordon. Una lotta di alto livello sia in pista che ai box ha visto prevalere il giovane di casa Gibbs sul circuito di casa dopo una lunga serie di scambi di posizione. Nel finale, Hamlin ha resistito alla pressione di Kurt Busch. Mark Martin, partito dalla pole e secondo all'ultimo re-start, ha perso terre-

no, chiudendo al quarto posto, ma assicurandosi, grazie ai bonus-vittoria, la prima posizione della Chase For The Cup.

La lotta per l'ultimo posto della zona calda si è conclusa a vantaggio di Brian Vickers, che ha portato per la prima volta il team Red Bull ai playoff. Fuori Kyle Busch, tenuto nel mirino tutto il tempo dall'alfiere del team austriaco, settimo ed in grado di superare il "taglio" per soli otto punti. Nulla da fare anche per il vincitore di Daytona Matt Kenseth, lontano, così come il team Roush, dalla forma migliore e autore di un brutto errore in corsia box. Ha conquistato matematicamente il posto anche Juan Pablo Montoya: i progressi del team Earnhardt-Ganassi e

del colombiano sono stati costanti. Per Montoya la soddisfazione di essere il primo pilota non statunitense a centrare il risultato. Ennesima difficile prova di Tony Stewart, penalizzato da una toccata al giro 44 con Reed Sorenson e da un incidente che l'ha visto investire un meccanico in pit-lane. Il diciassettesimo posto sta stretto: per puntare al titolo occorrerà ritrovare l'efficacia della parte centrale della stagione. Da sottolineare un'altra buona prova di Sam Hornish, finalmente solido e costante. Dopo la qualifica conquistata nelle prove, Max Papis ha affrontato un'altra corsa concentrata sullo sviluppo, concludendo trentasettesimo e afflitto da problemi di sottosterzo..



## L'ordine di arrivo, sabato 12 settembre 2009

- 1 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 400 giri
- 2 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 400
- 3 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 400
- 4 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 400
- 5 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 400
- 6 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 400
- 7 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 400
- 8 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 400
- 9 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 400
- 10 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart/Haas - 400
- 11 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 400
- 12 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 400
- 13 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 400
- 14 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 400
- 15 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 400
- 16 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 400
- 17 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart/Haas - 400
- 18 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 400
- 19 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 400
- 20 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 400
- 21 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 400
- 22 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 400
- 23 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 400
- 24 - David Gilliland (Toyota) - Gordon - 400
- 25 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 400
- 26 - David Stremme (Dodge) - Penske - 400
- 27 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 400
- 28 - Paul Menard (Ford) - Yates - 399
- 29 - John Andretti (Chevrolet) - Front Row - 399
- 30 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 398
- 31 - Bobby Labonte (Ford) - HOF - 398
- 32 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 398
- 33 - David Ragan (Ford) - Roush - 398
- 34 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 396
- 35 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 396
- 36 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 396
- 37 - Max Papis (Toyota) - Germain - 394
- 38 - Brad Keselowski (Chevrolet) - Phoenix - 376
- 39 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 325
- 40 - Regan Smith (Chevrolet) - Furn. Row - 174
- 41 - Michael McDowell (Toyota) - Baldwin - 113
- 42 - Mike Bliss (Chevrolet) - TRG - 38
- 43 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 36

### La classifica iniziale della Chase For The Cup

1. Martin 5040; 2. Stewart, Johnson 5030; 4. Hamlin, Kahne 5020; 6. Gordon, Busch, Vickers 5010; 9. Edwards, Newman, Montoya, Biffle 5000.



Il vincitore Danny Hamlin

## MOMENTO CLOU

La battaglia diretta tra Brian Vickers e Kyle Busch è spettacolare, ma ininfluente. Il pilota di Las Vegas si deve accomodare fuori dalla Chase For The Cup



# Oreca finalmente Aston Martin campione



**La barchetta  
vincitrice di  
Panis-Lapierre**

## L'ordine di arrivo, domenica 13 settembre 2009

- 1 - Panis/Lapierre (Oreca 01 - AIM) - Oreca - 195 giri
- 2 - Belicchi/Fassler/Prost (Lola Aston Martin) - Speedy - 51.760
- 3 - Charouz/Enge/Mucke (Lola Aston Martin) - Aston Martin - 1:01.730
- 4 - Primat/Turner (Lola Aston Martin) - Aston Martin - 1:03.340
- 5 - Albers/Bakkerud (Audi R10 TDI) - Kolles - 1 giro
- 6 - Karthikeyan/Meyrick/Zwolsman (Audi R10 TDI) - Kolles - 2 giri
- 7 - Ragues/Mailleux (Oreca Judd) - Signature - 2 giri
- 8 - Kane/Leuenberger/Pompidou (Lola Judd) - Speedy - 5 giri
- 9 - Watts-Leventis (Ginetta Zytek) - Strakka - 6 giri
- 10 - Erdos/Newton (Lola Mazda) - Mallock - 9 giri
- 11 - Nicolet/Hein (Pescarolo Mazda) - OAK Racing - 11 giri
- 12 - Buncombe/Hall/Ramos (Lola Aston Martin) - Aston Martin - 13 giri
- 13 - Boullion/Tinseau (Pescarolo - Judd) - Pescarolo Sport - 14 giri
- 14 - Manning/Firth/Hughes (Embassy WF01-Zytek) - WFR - 16 giri
- 15 - Ojjeah/Gosselin/Peter (Zytek) - GAC - 16 giri
- 16 - Bruneau/Greaves/Sini (Radical AER) - Radical - 16 giri
- 17 - Cavailles/Da Rocha/Ibanez (Courage AER) - Ibanez - 20 giri
- 18 - Schell/Thirion/Metz (Courage AER) - Pegasus - 20 giri
- 19 - Sharp/Kox (Aston Martin DBR9) - Gigawave - 20 giri
- 20 - Salini/Salini/Gommendy (WR Zytek) - WR - 21 giri
- 21 - Berville/Dumez/Groppi (Saleen S7R) - Larbre - 21 giri
- 22 - Clairay/Jousse/Goueslard (Corvette C6.R) - Alphand - 22 giri
- 23 - Bell/Bruni (Ferrari F430 GT) - JMW - 23 giri
- 24 - Coronel/Janis (Spyker C8) - Spyker - 25 giri
- 25 - Pilet/Narac (Porsche 997) - Matmut - 25 giri
- 26 - Garcia/Mansell/Melo (Ferrari F430 GT) - Modena - 25 giri
- 27 - Kaffer/Montanari (Ferrari F430 GT) - Farnbacher - 25 giri
- 28 - Tomlinson/Mansell/Mansell (Ginetta-Zytek) - LNT - 27 giri
- 29 - Rosa/Montermini/Cadei (Ferrari F430 GT) - Farnbacher - 27 giri
- 30 - Lieb/Lietz/Felbermayr Sr (Porsche 997) - Felbermayr - 30 giri
- 31 - Ried/Felbermayr Jr/Martins (Porsche 997) - Felbermayr - 30 giri
- 32 - Palttala/Daniels/Rich (Porsche 997) - JWA - 31 giri
- 33 - Griffin/Bamford (Ferrari F430 GT) - AF - 31 giri
- 34 - Tenchini/Basso/Plati (Ferrari F430 GT) - Easyrace - 33 giri
- 35 - Hartshorne/Kutemann/Daoudi (Ferrari F430 GT) - JMB - 35 giri
- 36 - Lahaye/Ajlani (Pescarolo Mazda) - OAK Racing - 57 giri
- 37 - Jorda/Cortes/Nieto (Lucchini Judd) - Hache - 60 giri
- 38 - Ehret/Farnbacher/Beltoise (Ferrari F430 GT) - Farnbacher - 64 giri
- 39 - Cocker/Drayson (Aston Martin Vanta) - Drayson - 73 giri
- 40 - Amaral/Pla (Ginetta Zytek) - ASM - 163 giri

### Marco Cortesi

Dopo due anni di tentativi arriva nella 1000 KM di Silverstone la prima vittoria del team Oreca. A portare al successo l'unica vettura schierata dal team francese rimasta in pista dopo i tagli di budget, Olivier Panis e Nicolas Lapierre hanno condotto una gara su livelli altissimi anche grazie al vantaggio dei doppi stint sulle gomme, beffando nel finale la Lola-Aston Martin di Belicchi, Prost e Fassler. Determinante nei minuti finali è stata la decisione dei commissari di costringere il team svizzero al rientro a causa di un danno alle bandelle del cofano anteriore, decisione che era stata presa anche nei confronti della Oreca vincitrice. Sul gradino più basso del podio, Jan Charouz, Tomas Enge e Stefan Mucke hanno festeggiato la conquista del titolo per l'Aston Martin. Impensieriti da un colossale recupero di Jean-Cristophe Boullion, riuscito in un'ora a prendere la vetta della corsa dopo aver preso lo start dal fondo, gli uomini guidati da David Richards hanno

tirato un sospiro di sollievo poco dopo le 2 ore, quando un guasto al cambio ha fermato definitivamente la Pescarolo numero 16. In quarta piazza hanno chiuso Harold Primat e Darren Turner, rallentati da una foratura e da una tattica non perfetta nel finale, mentre Christijan Albers e Christian Bakkerud hanno recuperato dalle retrovie terminando quinti davanti alla vettura gemella di Karthikeyan-Meyrick-Zwolsman. Tormentato ritorno per Nigel Mansell, portato da un guasto tecnico nei box dopo pochi giri. La Ginetta LNT è stata poi ulteriormente rallentata da un contatto di Lawrence Tomlinson con la Ferrari del team Modena, al momento condotta da... Leo Mansell.

La LMP2 è stata teatro di un'incredibile vittoria della Lola-Judd di Kane, Leuenberger e Pompidou. Incredibile perché, sfruttando l'assenza del team Racing Box, i tre hanno regalato al team Speedy un inaspettato posto alla prossima 24 Ore di Le Mans. E incredibile perché, pochi metri dopo il traguardo, i vincitori sono venuti duramente a

contatto con la Oreca del team Signature. Con il ritiro di Pla e Amaral, già campioni e fermati da un guasto alla pompa della benzina, al secondo posto hanno concluso Tommy Erdos e Mike Newton, finalmente in grado di chiudere una corsa senza patire guai di motore sulla Lola-Mazda RML. Da rimarcare l'ottimo ritorno della Embassy-Zytek, arrivata ad occupare la seconda posizione con Firth-Manning-Hughes ma fermata dall'alternatore. Mentre la GT1 ha regalato il successo alla rientrante Aston Martin del team Gigawave di Sharp e Kox, la classe GT2 ha regalato un confronto indiretto di vibrante intensità. La Porsche di Lieb, Lietz e Felbermayr Jr, arrivata allo start con nove punti di vantaggio, è stata tormentata da problemi di motore e, quando la Ferrari 430 di Bruni e Bell ha conquistato la vetta grazie ad un contatto ricevuto da Pilet, le cose erano sembrate mettersi male. La Ferrari ha così vinto il titolo costruttori della classe GT2 mentre nella classifica team rimane in testa il team Felbermayr, ufficiale Porsche.

# Tempesta

Leopoldo Canetoli

Cosa sta succedendo nel FIA GT? Ormai ogni giorno se ne apprende una nuova, e non troppo positiva, in chiave 2010. Quante squadre ci saranno, quanti modelli di vetture nuove (o vecchie) si iscriveranno? Stephane Ratel, il promotore, continua a sostenere che non ha che l'imbarazzo della scelta... Ma facciamo un passo indietro, alle dichiarazioni di inizio stagione, al Paul Ricard, quando si tracciarono le linee del Mondiale FIA GT 2010. In teoria dovevano essere presenti sei costruttori, o sei marchi, con due squadre da due vetture l'una, per un totale di 24 macchine in pista. In quella occasione venne presentata l'unica GT realmente nuova, creata per questa serie: la Nissan GTR, che ha disputato quest'anno

qualche gara di allenamento senza mai brillare. Ci saranno i giapponesi nel prossimo mondiale? E' tutto da vedersi. Poi, in pista è scesa la Ford GT della Matech, realizzata dopo le esperienze in GT3 con la stessa vettura. La quale continua a correre, ma raramente finisce le gare senza rotture di motori o di cambi. Infine, a Spa è stata presentata la terza vettura possibile, la Lamborghini Murcielago del preparatore tedesco Reiter. Il quale ha mostrato il frutto del suo lavoro e si è detto disponibile a realizzare qualche unità, sempre che si trovi l'acquirente, la scuderia, disposta a comprarle e schierarle. Il che non vuol dire che la Lamborghini sarà presente, anche in forma semiufficiale. Questa è la situazione reale, per cui si sono aperte le porte a quasi tutti i partecipanti dell'attuale FIA GT, almeno per il prossimo anno, con speciali kit di adatta-

mento. Così vien fuori che la Maserati MC12 (per buona pace di Michael Bartels) potrà ancora correre per un anno. E subito l'appassionato pilota manager tedesco, che già nell'ultima parte del campionato schiera tre vetture, ha fatto sapere di essere pronto a prepararne addirittura quattro, quindi due team da due vetture, come sarebbe richiesto dal programma iniziale di Ratel. Ma la Maserati, impegnata a lanciare il suo trofeo con le GT4, avrà voglia a tempo di realizzare questo ulteriore kit? E Bartels troverà i fondi per poter realizzare tale impresa? Dopo la MC12, porte aperte anche per l'Aston Martin, per la Corvette e per la Saleen. Praticamente tutte le macchine che corrono attualmente, e che dovevano scadere di omologazione, sono state ripescate. Per ora comunque a parole, perché ricordiamolo, tutto questo dovrà

# in arrivo

essere sottoposto al World Council del 21 ottobre.

Poi, se tutto andrà bene, si aprirà la terribile fase del "balance of performance". Sì, perché bisognerà capire come fare per cercare di pareggiare le prestazioni. Quindi ancora restrittori, pesi e quant'altro, con la sicura insoddisfazione di chi è penalizzato. E già sappiamo del nervosismo in casa Nissan, dove si sono spesi capitali tramite la Nismo per portare in pista una vera vettura a regolamento 2010, mentre tanti altri possono continuare a correre con vetture vecchie. Sempre che le Case (Corvette, Aston Martin, Saleen, Maserati) siano disposte a spendere ingenti somme per questi kit di aggiornamento da realizzare per sole quattro vetture. Perché se gli organizzatori della La Mans Series non accetteranno più (come pare) le GT1,

dove andranno a correre questi bolidi se non nel FIA GT? Sono in molti a chiedersi, a questo punto, se l'organizzatore, che ha promesso per le trasferte intercontinentali il pagamento di viaggi per auto e meccanici, ce la farà a mantenere le promesse. Al momento attuale, a tre gare dalla fine del FIA GT 2009, Stephane Ratel non ha ancora siglato un contratto con nessun circuito per il 2010. E a breve dovrà presentare un calendario definitivo alla FIA, producendo contratti e garanzie, comprese quelle di una adeguata copertura televisiva, per la quale si continua a parlare ma ancora nulla di concreto è stato fatto. Per il momento la SRO, la società di Ratel, è impegnata su molti settori e campionati, e il gruppo continua a lavorare intensamente. Meno problemi sembra dare il Campionato Europeo GT2

che, oltre alla continua bagarre tra Porsche e Ferrari, dovrebbe vedere l'arrivo (dopo la piccola Aston Martin) anche di una baby Corvette e della BMW M3. Questa serie sembra avere meno rischi e sarà certamente meno costosa, non fosse altro perché priva di trasferte intercontinentali. Quando vedremo la nuova Ferrari 458 Italia? Per il momento godiamocela nelle varie presentazioni, perché certamente non se ne parlerà prima della prossima stagione per vederla in pista in versione borsaiola. Certamente andrà a sostituire, anche nel Challenge Ferrari, la vettura attuale. Poi ci sarà anche la versione GT2. Non si parla invece di GT1 realizzata a Maranello anche perché non risponderebbe ai canoni tecnici previsti per la cilindrata. Ma si sa, i regolamenti sono fatti per essere trasformati...



# Ricciarini, è quasi



Ricciarini, davanti a Lenzotti e Casadei

Cristian Ricciarini prosegue a grandi passi il proprio cammino verso il titolo della Clio Cup Italia, conquistando sulla pista di casa la sua quinta vittoria della stagione e un secondo posto che gli permettono di dormire sonni tranquilli in vista dell'ultima gara stagionale. Nella prima delle due gare del Mugello, il pilota della Composit Motorsport ha preceduto il compagno di squadra Giancarlo Lenzotti, che approfittando dell'assenza di Simone Di Luca è balzato al secondo posto in campionato. Il modenese, leader fin dall'inizio, si è reso poi protagonista di un contatto con Francesco Iorio (Monolite Racing), più veloce nelle qualifiche di ieri e infine quarto alla bandiera a scacchi dietro ad un arrebbante Luca Casadei. Per il portacolori del

team Go Race, ormai imprevedibile nella classifica Junior, un terzo posto che vale oro dopo avere risolto i problemi di set-up lamentati in prova. Ha resistito al comando solamente per pochi metri Francesco Iorio, che dopo essersi avviato per primo dalla pole, alla curva Poggio Secco ha dovuto cedere il passo a Lenzotti. Alle sue spalle sempre nel primo giro si è portato Ricciarini, dopo avere avuto ragione su Hunt a sua volta immediatamente tallonato da Perfetti. Lo svizzero ha scavalcato in partenza Jeff Smith, subito inseguito da Casadei in grande rimonta dalla sesta fila. Il romagnolo ha quindi guadagnato un'altra posizione mentre Hunt nel corso della seconda tornata è scivolato settimo, proprio davanti a Mucio. Con Lenzotti inizialmente in

fuga e poi nuovamente tallonato da Iorio e Ricciarini, ai quali si è in seguito accodato Casadei, l'attenzione si è quindi nuovamente spostata sulle vetture di testa. Ad un primo tentativo di Iorio alla staccata in fondo al rettilineo, Lenzotti ha risposto con determinazione. A due minuti dalla bandiera a scacchi il bergamasco ci ha quindi riprovato, ma questa volta tra lui ed il battistrada ne è seguito un leggero contatto che ha consentito a Ricciarini di scavalcare entrambi in un sol colpo e andare a vincere la gara, con Casadei terzo al traguardo in extremis dopo avere avuto la meglio nei confronti stesso Iorio. Primo tra gli esordienti e quinto all'arrivo un convincente Smith, alla sua prima esperienza sui saliscendi del circuito toscano.

La seconda gara del Mugello della Clio Cup Italia non ha mancato di riservare sorprese con il primo successo di Lenzotti capace di reggere al pressing di Ricciarini. Nota di merito anche per Daniele Perfetti, salito sul podio in virtù di una condotta perfetta e della penalizzazione di 11" inflitta dopo l'arrivo a Luca Casadei, con cui era stato protagonista di un contatto. Ancora primo tra gli Esordienti ha invece concluso l'inglese Jeff Smith, quinto al traguardo davanti all'altro pilota del Team Pyro, Mark Hunt. Era stato tuttavia Giancarlo Grossi a portarsi al comando dalla pole che aveva ottenuto per effetto dell'inversione sulla griglia delle prime otto posizioni di gara 2, prima di commettere un errore alla Poggio Secco andando in



# i fatta

## MOMENTO CLOU di gara 1

Lenzotti e Iorio al 12° giro, mentre lottano per la vittoria, si urtano e compiono una escursione sulla ghiaia. Ricciarini ringrazia e li infila entrambi andando a vincere



testacoda. Tutto a vantaggio di Lenzotti, in grande rimonta dalla nona posizione e al termine del primo giro davanti a tutti con Perfetti e Ricciarini nell'ordine secondo e terzo. Bene anche Casadei, che aveva avuto prima ragione di Smith avanzando quinto e poi passando anche Hunt, portandosi nella scia dello stesso Ricciarini. Ma il toscano ha forzato il ritmo e all'inizio della terza tornata a sua volta ha sferrato l'attacco a Perfetti infilandolo con successo dopo la curva San Donato. Con i due

piloti della Composit Motorsport a fare da battistrada, a regalare un'ulteriore emozione all'ottavo giro è stato il contatto tra Casadei e Perfetti che ha permesso al forlivese della Go Race di portarsi terzo, dovendosi però da quel momento in poi difendersi dagli attacchi di Smith, sebbene l'inglese proprio sul finire abbia lamentato dei problemi di tenuta di strada retrocedendo quinto. Poi la penalizzazione a Casadei, tornato a tavolino quarto dietro a Perfetti.

## MOMENTO CLOU di gara 2

Nel corso del primo giro, Grossi e Hunt che partivano dalla prima fila si girano. Lenzotti, settimo in griglia, compie i primi chilometri di gara in maniera furiosa e guadagna il comando che terrà fino alla fine

### L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 13 settembre 2009

1. Ricciarini (Composit) 14 giri in 31'11"567; 2. Lenzotti (Composit) a 0"190; 3. Casadei (Go Race) a 1"185; 4. Iorio (Monolite) a 1"437; 5. Smith J. (Pyro) a 11"749; 6. Perfetti (Composit) a 19"250; 7. Hunt (Pyro) a 19"539; 8. Grossi (Composit) a 26"218; 9. Bruzzo (Giada) a 26"925; 10. Puccetti (Autostar) a 29"591; 11. Foglio (Composit) a 29"280; 12. Zanini (Composit) a 30"455; 13. Gioia (Go Race) a 34"229; 14. Caiumi (Composit) a 47"208; 15. Garulli (Autostar) a 51"906; 16. Marazzi (Giada) a 52"521; 17. Lolli (Composit) a 54"563; 18. Dell'Onate (Monolite) a 55"137; 19. Pasquali D. (Composit) a 55"407; 20. Gabrielli (One) a 1'54"313.  
Giro più veloce: Casadei in 2'11"963

### L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 13 settembre 2009

1. Lenzotti (Composit) 14 giri 31'14"681; 2. Ricciarini (Composit) 0"421; 3. Perfetti (Composit) 12"565; 4. Casadei (Go Race) 13"233; 5. Smith (Pyro) 14"086; 6. Hunt (Pyro) 14"820; 7. Marchetti (Composit) 15"051; 8. Zanini (Composit) 20"116; 9. Gioia (Go Race) 20"829; 10. Foglio (Composit) 23"751; 11. Puccetti (Autostar) 25"121; 12. Minach (Autostar) 29"930; 13. Caiumi (Composit) 32"349; 14. Garulli (Autostar) 29"930; 15. Pasquali (Composit) 33"287; 16. Lolli (Composit) 38"759; 17. Grossi (Composit) 39"945; 18. Gabrielli (One) 47"399; 19. Giacomini (One) 55"978; 20. Dell'Onate (Monolite) 1'13"884.  
Giro più veloce: Ricciarini 2'11"898

#### Il campionato

1. Ricciarini 248; 2. Lenzotti 194; 3. Di Luca 142; 4. Iorio 136; 5. Casadei 128

# Turismo ad alta tensione





A cura di Valerio Faccini

Lo scorso anno furono due per la defezione, a campionato già inoltrato, della pista di Anderstorp. Quest'anno, nessuna sorpresa, la tappa italiana del Mondiale Turismo sarà una sola, a Imola. E tutta da non perdere. Il decimo appuntamento del WTCC vivrà sull'acceso duello tra Seat e BMW, tra Gabriele Tarquini e Yvan Muller al volante delle due volumi spagnole contro Augusto Farfus e la sua tre volumi made in Monaco. Tre doppie corse ancora da disputare, sessanta punti in palio (di cui venti da assegnare nella trasferta in riva al Santerno), uno solo a dividere il nuovo leader Tarquini da Farfus, con Muller distante di sette lunghezze dalla vetta. La stagione si è dipanata tra roventi polemiche (niente di nuovo sotto il sole) tra Seat, BMW e la FIA. Poi reclami, squalifiche, incidenti incredibili e verifiche tecniche assai fantasiose. Tutto ciò è accaduto nel primo terzo di stagione. Infine, si è assistito ad una specie di pace armata, con il raggiungimento di compromessi sotto il profilo regolamentare. Nella fase centrale della stagione hanno tenuto banco le prestazioni tutto sommato molto equilibrate dei tre costruttori principali (Seat, BMW e Chevrolet), e l'operato dei piloti nel bene e nel male (vittorie spettacolari ed errori). Ora siamo entrati nell'ultima parte della stagione, nella quale la rivalità tra i contendenti al titolo si è elevata alle stelle: Yvan Muller autore di una tamponata malandrina a Brands Hatch nei confronti di Farfus, col brasiliano che ha reso pan per focaccia all'alsaziano a Oschersleben mandandolo su tutte le furie e meritandosi una reprimenda dei commissari. E si comincia a parlare di mercato, con la bomba del ventilato ritiro della Seat (quantomeno il team ufficiale) al termine della stagione, causa crisi economica. L'ultimo scorcio della stagione sarà interessante per capire se il profondo lavoro di sviluppo attuato dalla Lada grazie all'arrivo al volante di James Thompson (ed al muretto dell'ingegner Marco Calovolo), avrà sortito benefici effetti sulle prestazioni della Priora. L'ingresso al circuito con l'accesso alle tribune sarà gratuito presentando il tagliando-invito che si può scaricare dal nostro magazine, vedi pagina pubblicitaria a fianco.

# Un contorno pepato

Oltre alla F.Master e alla F.2, di cui parliamo nelle pagine seguenti, a Imola ci saranno altre categorie da seguire. Gare sempre estremamente spettacolari, sportellate a go-go, prestazioni vicinissime alle vetture del WTCC sono gli ingredienti della Seat Leon Eurocup. Monomarca frequentato dai gentleman driver più quotati d'Europa, la Seat Eurocup mette in palio, a chi totalizza il maggior numero di punti del weekend, la gara seguente del WTCC-premio, al volante di una Seat Leon a benzina. Per il vincitore del campionato, la gara premio consiste nella partecipazione al campionato Europeo Turismo, in prova unica, in programma per il 2009 nel circuito portoghese di Braga il 25 ottobre.



Al primo anno di organizzazione, il trofeo 500 Abarth Europe ha incontrato un'accoglienza entusiastica in fase di presentazione, a fine 2008, ma ben più fredda in fase di finalizzazione di piloti e squadre partecipanti. Imola sarà la sesta ed ultima tappa di un campionato che avrebbe tutte le carte in regola per incontrare il favore dei piloti (grazie ad una vettura accattivante, veloce, dalla gestione tutt'altro che esosa e con gare in contesti prestigiosi e di alto livello), ma che sinora ha un po' stentato a decollare.

23 infine le vetture in pista, ed una manciata di piloti-vip, per la Lotus Cup italiana, organizzata dalla Pb Auto, concessionaria del marchio inglese gestita da Stefano D'Aste a Bergamo, che avrà tra i piloti Marco "Macio" Melandri, Beppe Gabbiani, Arturio Merzario e la probabile presenza di Fausto Gresini al volante delle Lotus Exige nelle varie versioni. La gara di Imola vedrà la presenza di numerose vetture provenienti dall'analogia serie britannica del monomarca.

# WTCC

Mondiale Turismo FIA

# IMOLA

TAPPA ITALIANA

## 19 - 20 SETTEMBRE 2009

**INVITO**  
stampa questo invito e presentalo  
all'ingresso del circuito  
per accedere gratis alle tribune



**WTCC**  
FIA World Touring Car  
Championship

**EUROSPORT**  
MEDIA  
PARTNER

### GARE DI SUPPORTO



[www.fiawtcc.com](http://www.fiawtcc.com)  
[www.autodromoimola.com](http://www.autodromoimola.com)

Series partners

**YOKOHAMA** **Marriott** **REPSOL** **STIHL** **KW**  
suspensions.de

NEOTIS



# Gabriele Tarquini

Ormai ci scherza su parecchio anche lui. "Not too bad for an old driver", è il suo commento di ringraziamento per i complimenti ricevuti dopo una pole position. Rispose infatti così Gabriele Tarquini alla stretta di mano di Max Mosley a Valencia, al termine delle prove ufficiali. "Many compliments. Really". "I miei complimenti. Davvero" gli aveva detto il presidente FIA facendosi largo tra i cronisti. "Niente male, vero, per un vecchio pilota", aveva risposto il "Cinghio". A quarantasette anni suonati lo stato di forma dell'abruzzese non accenna a calare. Anzi, facendo tesoro della sconfitta rimediata lo scorso anno, quando finì secondo al termine del WTCC alle spalle di Yvan Muller, Tarquini ha cambiato approccio al campionato. Niente più ricerca delle vittorie a tutti i costi ma, badando al sodo, sta guidando per conquistare una quindicina di punti per ogni tappa. Seguendo questa filosofia il pilota di Giulianova, dalla scorsa gara di Oschersleben ha riconquistato la vetta della classifica. Inoltre, sta azzeccando molto spesso il giro "buono" in

qualifica e sta commettendo meno errori. Ad Imola correrà per cancellare il brutto ricordo della gara dello scorso anno quando, dopo il quarto posto conquistato in gara-1, finì all'ospedale per aver perso brevemente i sensi, conseguenza della violenta tamponata rimediata da Porteiro al via, con la sua Seat rimasta immobile sulla griglia di partenza. Ma soprattutto, per avvicinarsi un po' di più a quel titolo che aumenterebbe il suo già ricco palmarès tra le Turismo, che conta il titolo di campione del BTCC 1994 e dell'ETCC 2003.

## I risultati 2009

Curitiba: 4° - 1°

Puebla: 6° - 18°

Marrakech: 2° - 5°

Pau: 12° - 6°

Valencia: 3° - 3°

Brno: 3° - 5°

Porto: 1° - Ritirato

Brands Hatch: 4° - 3°

Oschersleben: 2° - 3°

# Nicola Larini

E' protagonista di un'ideale sfida con Alex Zanardi su chi sarà il primo dei due italiani ad aggiudicarsi la seconda vittoria stagionale. Sulla carta, Nicola ha ottime possibilità di ben figurare. Tanto per cominciare, Imola è una pista che si addice alle trazioni anteriori come la sua Chevrolet Cruze. Il sistema del peso di compensazione poi, in base ai risultati delle gare di Oschersleben, Brands Hatch e Oporto, ha alleggerito le Chevrolet di 20 kg rispetto a Seat e BMW. Infine, Larini più volte ha dimostrato di azzeccare meglio e prima dei compagni di team Huff e Menu la messa a punto della vettura. Psicologicamente sarà confortato dalla presenza in gara del fratello Andrea, al volante di una Seat Leon del team Sunred e, nello stesso weekend, del figlio primogenito Gabriele in gara nel trofeo 500 Abarth Europe.

## I risultati 2009

Curitiba: 15° - 15°

Puebla: 8° - 9°

Marrakech: 6° - 1°

Pau: NC - 9°

Valencia: 11° - 13°

Brno: Ritirato - 13°

Porto: 5° - Ritirato

Brands Hatch: Ritirato - 17°

Oschersleben: 15° - 6°





# Alessandro Zanardi

Ormai ha sdoppiato la sua attività sportiva. All'automobilismo ha affiancato l'handbike, specialità agonistica nella quale sta ottenendo grandi risultati e nella quale ha recentissimamente difeso i colori dell'Italia nei campionati mondiali. Ma il suo pallino, oltre che la sua professione, restano le corse. A Imola, potrebbe affiancare una vittoria a quella ottenuta in gara-1 a Brno. Le BMW non sono favorite sul Santerno, ma la sua è l'unica dotata di cambio sequenziale a 6 marce. Quelle di tutti gli altri suoi compagni di marca sono dotate del selettore a cinque rapporti ad "H" che li costringe a viaggiare per lungo tempo in quinta a limitatore sul rettilineo che porta alla variante del Tamburello. Montare una coppia conica più lunga (dato che i rapporti sono fissi) per Farfus, Priaulx & C., significherebbe essere penalizzati nell'accelerazione della salita dopo la Tosa ed in quella dopo le Acque Minerali. Ecco perchè le squadre che schierano le 320si scelgono sempre un compromesso che costringe le vetture a viaggiare per un bel pezzo a limitatore, con tanti saluti alla velocità di punta e, di conseguenza alle possibilità di sorpasso. Zanardi non dovrà sottostare a questo compromesso, lui può scegliere, grazie al cambio che equipaggia la sua vettura, tutti i rapporti che preferisce. Chissà che non sia lui a tenere alto l'onore della casa di Monaco...

## I risultati 2009

Curitiba: 10° - 14°

Puebla: 13° - 6°

Marrakech: Ritirato - NP

Pau: NC - 5°

Valencia: 12° - 5°

Brno: 1° - Ritirato

Porto: 12° - 10°

Brands Hatch: 12° - 12°

Oschersleben: 17° - Ritirato





# Stefano D'Aste

## I risultati 2009

Curitiba: Ritirato - 20°

Puebla: 12° - 15°

Marrakech: 16° - Ritirato

Pau: Ritirato - NP

Valencia: 9° - 9°

Brno: 17° - 15°

Porto: 10° - 9°

Brands Hatch: 9° - 13°

Oschersleben: 6° - 16°

Ad Oschersleben avrebbe avuto la possibilità di rientrare in lizza per la vittoria del Trofeo Indipendenti. Ma un doppio errore marchiano della sua squadra, aver continuato ad operare sulla sua vettura quando mancavano 3' al via di gara-2 ed il mancato funzionamento delle termocoperte delle gomme — sempre in gara-2 —, lo hanno mantenuto ben distante dalla vetta della classifica. Eppure il pilota bergamasco sta vivendo uno stato di forma invidiabile, con ottime prestazioni sul giro ed un passo di gara a livello dei piloti delle squadre ufficiali. “A Imola credo di non riuscire ad andare così forte. Penso che in Italia, con le salite che caratterizzano la pista, tornerà a farsi sentire la differenza tra le Bmw dei team nazionali e quelle delle squadre private. In ogni caso il team Wiechers è deciso a riscattare gli errori commessi e io sono carico: voglio fare un ‘garone’”.

**RACE  
PRO**

**“Rapporto qualità**



THE OFFICIAL  
WTCC GAME

fiawtcc.com

ità-prezzo unico”

*Fabio Leimer (#6),  
fresco campione 2009,  
guida il gruppo  
delle monoposto  
di F.Master*



**Valerio Faccini**

Alessandro Alunni Bravi è il grande "manovratore" della Formula Master. Ex giornalista, ex team manager della Trident in GP2, Alunni Bravi si è ritagliato un ruolo di spicco al timone della categoria promossa dalla N Technology. E' lui che parla con i team, con i piloti, che tratta con le piste. A lui e al suo staff si devono le tante novità in vista del 2010 che ora ci illustra.

**D'Ambrosio vincitore della prima edizione della F. Master, è andato in GP2. Van Der Drift, suo successore, è passato alla World Series Renault. Cosa riserverà il futuro a Leimer, neo campione 2009?**

"Fabio Leimer è al centro dell'attenzione di molti team della GP2 Series ed ha ricevuto richieste da parte dei tre top team della Indy Light. Al termine della stagione, grazie alla vittoria del campionato, affronterà un test gratuito con la squadra campione

in carica della GP2 Asia, la francese Dams, ed affiancherà a questo test altre giornate di prova sempre in GP2 in ottica 2010. Ma non c'è solo Fabio: anche Josef Kral ha nel mirino la GP2 e lo statunitense Alexander Rossi svolgerà un intenso programma di test grazie all'offerta di alcuni team che vedono nel 16enne californiano uno dei talenti emergenti del futuro".

**La F. Master ha vissuto un anno difficile. Quali sono i motivi? Cosa non ha funzionato?**

"Non lo definirei un anno difficile, ma un anno di transizione come hanno vissuto tutte le categorie mondiali, sia monoposto sia a ruote coperte. Ma la cosa importante è che abbiamo saputo, prima di tutto, dialogare con i nostri team per ridurre da subito i costi e permettere loro, nonostante un mercato estremamente complesso di lavorare, ed ai piloti di correre con una vettura dai contenuti tecnici estremamente

elevati, ma a costi bassi. Abbiamo, quindi, annunciato a settembre tutte le novità del triennio 2010-2012, permettendo a piloti e team di programmare in tempo la prossima stagione. E aggiungo con orgoglio che, grazie al grande impegno ed alla professionalità del nostro gruppo di lavoro, la Formula Master ha raccolto importanti consensi a livello organizzativo e tecnico nei due week-end disputati con la Formula 1".

**L'affiancamento alla F.1 in due occasioni ha prodotto interessanti vantaggi alla serie?**

"Sicuramente la Formula 1 rappresenta una vetrina di opportunità, ma solo per chi sa coglierle. Nulla è scontato e nulla viene regalato a nessuno. Chi dei nostri piloti ha saputo affrontare con professionalità e concentrazione quelle due gare, oltre a svolgere un'ottima attività di pubbliche relazioni, ha beneficiato di contatti impor-



tanti. Per i team, sono state due tappe importanti per dimostrare la loro professionalità. Ma il nostro "habitat" naturale, se mi si passa il termine, è e sarà il FIA WTCC, che grazie ad Eurosport ed al lavoro della KSO di Marcello Lotti rappresenta un palcoscenico di assoluto livello per sponsor e piloti".

### **Cosa succederà nel 2010? Quali novità arriveranno in F. Master?**

"Come annunciato, nel 2010 le novità saranno moltissime: da due nuovi circuiti che entreranno a far parte del calendario, Portimao e Zolder, ad un pacchetto "all inclusive" che abbiamo concordato con tutti i team e che permetterà, a parità di contenuti tecnico-sportivi, di disputare una stagione completa di Formula Master con 14 gare e due test ufficiali con un budget di circa 200.000 euro. Introduremo poi una nuova classe, la Master Light, aperta alle attuali vetture di F. Renault 2 litri, con un budget stimato di 150.000 euro: per entrambi i campionati, tutte e due le gare saranno trasmesse in diretta su Eurosport in oltre 60 Paesi. Confermiamo, inoltre, il test in GP2 Main Series per il vincitore e la possibilità di effettuare test privati senza limitazioni. Come dire: in una stagione, chi vuole potrà fare un'esperienza doppia rispetto ad altre categorie concorrenti, alla metà del prezzo!"

### **Stretta tra i campionati nazionali di F.3, F.2 e dalla nascente GP3, quale collocazione saprà ritagliarsi, nel mercato delle formule addestrative la Master nella prossima stagione?**

"Il ruolo, od il posizionamento in termini di marketing, della Formula Master sarà quello di rappresentare il miglior rapporto prestazioni/costi nel panorama delle formule europee. Tutti hanno potuto verificare che la nostra vettura è stata mediamente più veloce della Formula 2, è più rapida di circa 3 secondi rispetto alle F.3 ed ha caratteristiche simili per concetto e stile di guida alla GP2. Ma grazie al nuovo format ed all'introduzione della classe Light, il costo sarà inferiore a quello di tutte le altre serie concorrenti (compresa la nuova F. Renault Eurocup) e, per la Light che sarà aperta ai quindicenni, inferiore ad una stagione nel karting internazionale".

### **Quali sono i punti di forza del campionato?**

"Rapporto qualità/prezzo, copertura televisiva live di entrambe le gare su Eurosport, prestazioni, professionalità dei team".

### **E quali, invece, gli aspetti migliorabili?**

"Sicuramente, la Formula Master ha bisogno del suo "Hamilton" o del suo "Hulkenberg", ovvero di un pilota che nel passag-



**Sopra, il bulgaro Vladimir Arabadzhiev. A destra, Earl Bamber nelle insolite vesti di telecronista. Sotto, Patrick Reiterer**



gio di categoria sappia imporsi e dimostrare il valore della scuola tecnica dalla quale proviene. E poi, ma su questo possiamo fare poco, ci manca sicuramente la lunga tradizione della F.3. Infine, abbiamo sicuramente la necessità di portare nel campionato più team di alto livello e con un profilo internazionale, che sappiano operare sul mercato con intelligenza e capacità".

### **Quali schieramenti vi aspettate nel 2010 per la Master e per la Master Light?**

"L'obiettivo minimo che ci siamo prefissi sono 20 vetture nella Formula Master e 30 nella Formula Master Light".

### **La diretta televisiva rimarrà nel 2010?**

"L'accordo con Eurosport ci garantisce sino al 2012 la diretta di entrambe le gare su Eurosport International o Eurosport 2 e su Eurosport Asia-Pacific, incluso uno spazio dedicato agli highlights delle gare sul

magazine "Motorsport Week-End". Eurosport è un nostro partner strategico e distintivo, un valore aggiunto insostituibile. Nessuna categoria europea di monoposto può vantare una copertura televisiva simile alla nostra. Un solo dato: la media degli spettatori per gara oscilla tra 1.500.000 e 2 milioni".

### **Come giudica in generale la situazione delle varie formule propedeutiche esistenti?**

"La situazione è in continua evoluzione, per l'ingresso di nuove categorie, la flessione di alcuni campionati storici, la difficoltà nell'individuare tra tutte le formule proposte, il Campione con la "C" maiuscola sul quale scommettere. Anche il mercato delle monoposto è un libero mercato, aperto all'iniziativa degli organizzatori privati e senza una "regia" sportiva. Ma alla fine sono i piloti, con le loro scelte, ad operare una selezione".

A cura di Massimo Costa

L'ordine per tutti è uno solo. Bloccare Andy Soucek. Lo spagnolo è ormai avviato alla conquista del titolo, ma in un campionato dove l'inghippo tecnico è sempre pronto a stoppare le speranze di uno e dell'altro, tutto può accadere. Soucek, a parte qualche inconveniente a inizio stagione, è sempre stato graziato dai problemi meccanici che contraddistinguono questa nuova categoria ed ha potuto mettere sul campo la sua notevole esperienza per raccogliere una serie di vittorie e risultati importanti che gli ha permesso di prendere il largo nella classifica generale. Mancano quattro gare: le due di Imola e le due di Barcellona. L'impresa è ardua considerando che vi sono a disposizione 40 punti e che il vantaggio di Soucek sul secondo classificato, Mikhail Aleshin, è di 32 lunghezze. Minime le speranze del nostro Mirko Bortolotti, quinto in campionato con 39 punti. Dovrebbe vincerle tutte, e questo ci può anche stare, ma Soucek non dovrebbe concludere mai tra i primi otto. A Imola ci sarà comunque la possibilità per gli appassionati italiani di seguire i nostri piloti per la prima volta da vicino. Oltre a Bortolotti, vi saranno Edoardo Piscopo, Nicola De Marco e Pietro Gandolfi.

# Fermare





# Soucek!

## Il campionato

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



# Mirko Bortolotti

## I risultati 2009

Valencia: 6° - 2°

Brno: 1° - Ritirato

Spa: 9° - 9°

Brands Hatch: Ritirato - 5°

Donington: 10° - 3°

Oschersleben: 2° - Ritirato

È il pilota di punta della pattuglia tricolore. Ha vinto una gara, è salito sul podio quattro volte. È pilota Red Bull da questa stagione ed ha i numeri per puntare in alto. Purtroppo la sua monoposto è stata più volte colpita da noie tecniche sia in qualifica sia in gara. Campione italiano F3 2008, Bortolotti farà di tutto per tentare la sua mission impossible



# Mirko



# Nicola De Marco

## **I risultati 2009**

**Valencia: 9° - 5°**

**Brno: 12° - 3°**

**Spa: 13° - 11°**

**Brands Hatch: 9° - Ritirato**

**Donington: Ritirato - Ritirato**

**Oschersleben: 6° - 5°**

Il ragazzo di Pordenone è stato bersagliato da una serie infinita di problemi tecnici. Basti pensare che è stato capace di ottenere una splendida pole a Brno, ma per la gara è dovuto partire dai box perché il motore faceva le bizze. De Marco è un pilota solido, ha ottenuto un podio ed ha dimostrato di poter stare tranquillamente tra i top 5

# Pietro Gandolfi

Nonostante la poca esperienza, il parmense si è buttato a capofitto in questa avventura internazionale ben conscio che sarebbe stato molto difficile emergere. Con umiltà si è rimboccato le maniche cercando di conoscere al meglio le nuove piste affrontate e “rubando” segreti ai colleghi, grazie alla telemetria aperta. Un anno duro, ma se ripeterà la stagione nel 2010, potrà sicuramente ottenere risultati interessanti.

## 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°









# Edoardo Piscopo

L'organizzatore della F2, Jonathan Palmer (ex pilota di F1), non ha avuto problemi nel definirlo un maestro nel recuperare posizioni dal fondo griglia. Scusandosi con Piscopo per i tanti problemi meccanici che spesso e volentieri gli hanno impedito di compiere i giri necessari in qualifica per segnare un tempo degno del suo valore. Il romano si è fortificato nel corso della stagione e comunque ha raccolto una buona serie di piazzamenti sfiorando il podio a Donington.

## **I risultati 2009**

**Valencia: Ritirato - 7°**

**Brno: 7° - 4°**

**Spa: 8° - 14°**

**Brands Hatch: 8° - 7°**

**Donington: 4° - Ritirato**

**Oschersleben: 12° - 8°**

Speciale a cura di Marco Marelli e Nicola Desiderio

Automobili per tutti come la nuova Citroen C3. Automobili da sogno come la Ferrari 458. Automobili elettriche per la mobilità cittadina del domani. Non mancano le sorprese nella più importante rassegna automobilistica del 2009, quella di Francoforte.

L'**Alfa** porta in Germania la MiTo con i nuovi motori **Multiair** da 105 e turbo da 135 e 170 CV, quest'ultimo riservato alla versione Quadrifoglio Verde. Fiat mette un po' di stile della 500 sulla **Punto** che diventa **Evo** e adotta dotazioni superiori e anche il nuovo motore Multiair 1.4 da 105 CV. Nuovo anche l'1.3 Diesel da 95 CV che debutta proprio sulla 500. Da collezionisti la versione Abarth **695 tributo Ferrari** dotata dell'1,4 turbo potenziato a 180 CV. Al debutto, anche se già ai concessionari, c'è la **Sedici** con i nuovi motori Euro 5: l'1.6 a benzina da 120 CV e il Diesel 2 litri da 135 CV. Novità analoghe sulla quasi gemella Suzuki SX4.

**BMW** invece punta sull'efficienza presentando una **320d** in grado di fare oltre 25 km/litro ed emettere solo 109 g/km di CO2, un record per il segmento D. Debut-

ta anche la nuova X1 e le prime ibride di casa: la **ActiveHybrid 7** e la X6, entrambe con il motore V8 4,4 litri biturbo. La prima è usa l'elettrico solo per accompagnarlo, la seconda invece anche per marciare a emissioni zero. Decisamente sopra le righe invece la **Vision EfficientDynamics** dotata di un sistema ibrido composto da un Diesel 3 cilindri 1.5 e due motori elettrici per un totale di 356 CV e 800 Nm che su un corpo vettura leggero e filante come un missile, regalano accelerazioni da sportiva (0-100 km/h in 4,8 secondi) con emissioni di 99 g/km di CO2, pari a quelle di un'utilitaria. **Mini** va invece in cerca di nuovi clienti con i concept **Roadster** e Coupé, antesignane di due nuovi modelli prossimi alla presentazione.

Sul sicuro va invece **Chevrolet** che, fuori dai padiglioni, fa vedere la **Spark**, la nuova piccola globale di GM destinata a sostituire la Matiz. Nel vivo del salone invece è la padrona di casa **Opel** che lancia la nuova **Astra**. Nuovi il pianale e le sospensioni, con lo stile, la tecnologia e i motori ripresi dalla Insignia con potenze fino a 180 CV, specifici invece il Diesel 1,3 litri da 95 CV e il nuovo 1.4 turbo da 140 CV che si propone come baricentro della gamma. Altrettanto importante è la nuova **Saab 9-5** che nello stile rappresenta un

riavvicinamento alla tradizione su una base tecnologica moderna e motori tutti turbocompressi con potenze da 160 CV per il Diesel 2 litri e dai 180 CV dell'1.6 ai 300 CV della V6 2.8 con trazione integrale intelligente XWD.

Decisamente di impatto la presenza di **Citroen** che presenta la nuova **C3** e la sorellina snob **DS3**, prima di una capostipite di una gamma parallela esclusiva che punta dritta a fare "le scarpe" alla Mini di BMW. Ma accanto a questa, c'è anche la **Re-volt**, largamente ispirata alla 2 CV, ma con un'architettura ibrida proiettata nel futuro. Novità anche sulla **C-Crosser**, la principale è il cambio a doppia frizione per la versione con il 2.2 litri Diesel da 156 CV. Stessa innovazione la troviamo sulla Peugeot 4007 mentre al debutto per il Leone ci sono ben due ambiziosi modelli: per l'emozione c'è la **RCZ** con motore 1.6 turbo da 200 CV, per la ragione la 5008, il nuovo monovolume compatto 7 posti. Grande attenzione inoltre per il futuro dapprima con l'ibrido accoppiato con il Diesel e la trazione integrale, mostrato sulla 3008, prevista nel 2011, e sulla RCZ. Ma la novità più inaspettata è la **iOn**, piccola elettrica derivata dalla i-MiEV di **Mitsubishi** con la quale PSA ha firmato un accordo apposito.

segue a pag 78



# Speciale Salone di Francoforte

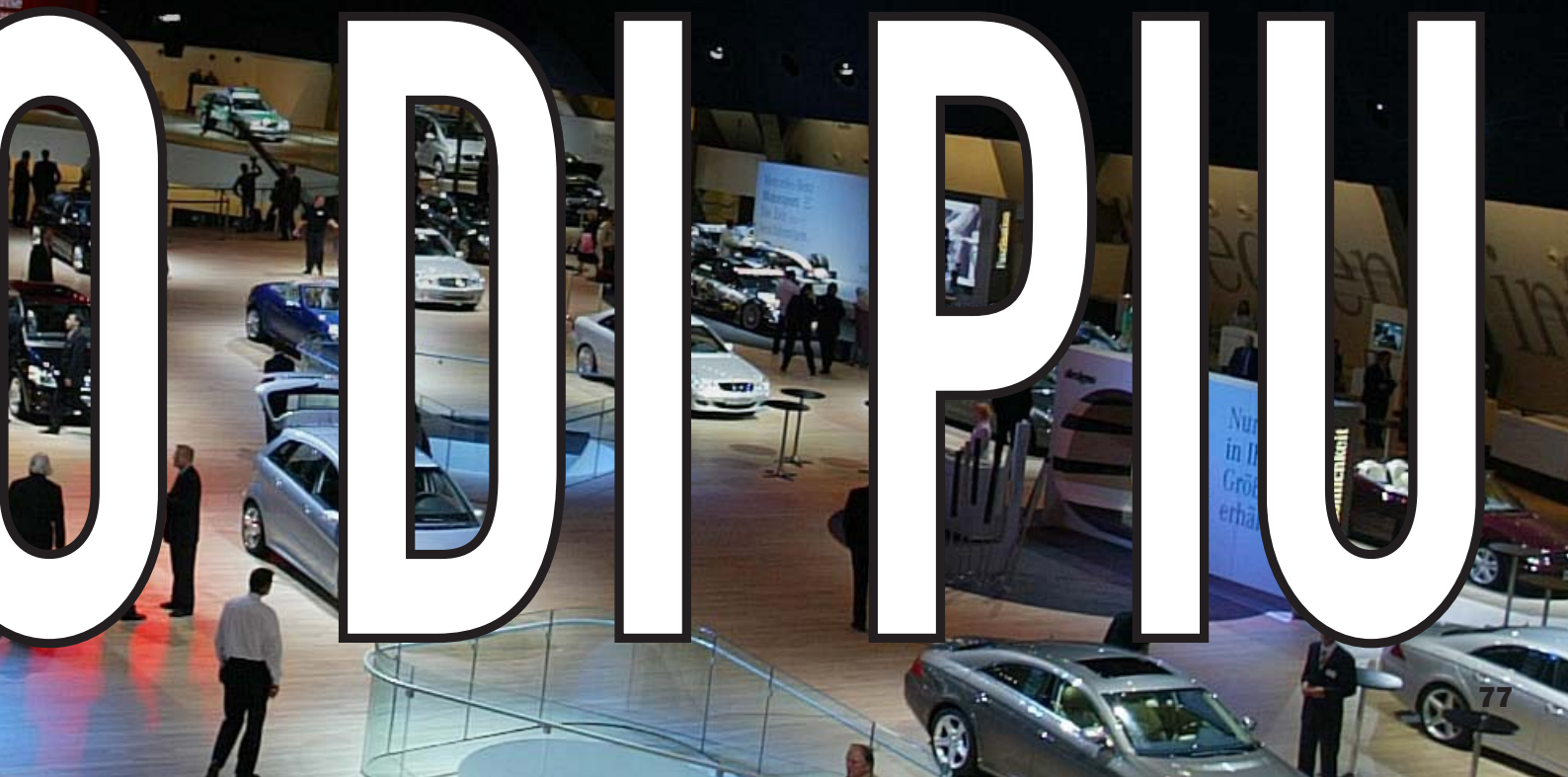


*Fiat*  
**695 tributo Ferrari**



*Fiat*  
**Sedici**

# ODIPIU



Citroen  
DS3



Anche la Dodge Caliber si rinnova e adotta un'unità Euro 5 di derivazione Mercedes da 163 CV per affiancare e poi sostituire il 2 litri iniettore-pompa di origine Volkswagen.

**Ford** invece raddoppia presentando non una, ma due nuove **C-Max**: una versione 5 posti e la Grand C-Max a 7 posti. Da ricordare che la nuova C-Max cela i contenuti meccanici della futura Focus attesa il prossimo anno nelle concessionarie. Nuovi i motori 4 cilindri EcoBoost con turbo e iniezione diretta (1,6 litri da 150 e 180 CV e 2 litri da 200 CV) e nuovo il pianale che sarà anche della nuova Focus nel 2010. A proposito di questo, la compatta tedesca debutta in versione elettrica sperimentale ed Econetic capace di emettere solo 99 g/km di CO2.

Coreane in grande spolvero nella città ove hanno il loro quartier generale europeo. La **Hyundai** presenta la **iX35**, SUV compatto che sostituisce la Tucson con motori nuovi e moderni: Diesel 1.7 a 115 CV e 2 litri da 184 CV, benzina 2 litri da 166 CV e

1,6 litri turbo da 140 CV e molta coppia. Nuovo Diesel 2,2 litri da 200 CV per la **Santa Fe** rivista anche nell'estetica e sistema stop&start per la i30 con il Diesel 1.6. Decisamente interessante la ix-metro piccola lunga meno di 4 metri con un sistema ibrido che conta su un 3 cilindri mille turbo a iniezione diretta da 125 CV. Per gli appassionati del GPL, arriva l'ibrido anche con questo carburante con la **Elantra LPI HEV** mentre a emissioni zero ecco la i10 elettrica con motore da 49 kW e 210 Nm, batterie al litio per un'autonomia di 160 km e prestazioni da cittadina: 0-100 km/h in 15 secondi e 128 km/h. La **Kia** presenta invece la **Venga**, piccola MPV lunga poco più di 4 metri con motori con potenze da 75 a 115 CV, tutti Euro 5 e con stop&start. Ma è anche la volta della nuova **Sorento**, ora più leggera di 200 kg grazie alla struttura monoscocca e dotata dello stesso Diesel della Santa Fe, e della cee'd rivista nel frontale e negli interni. Tre gli ibridi mostrati: la Forte a GPL e due spe-

rimentali basate sulla Cee'd e sulla Sorento, quest'ultima dotata di un Diesel 1.6 biturbo da oltre 160 CV. La Mazda invece presenta la CX-7 ristilizzata e dotata finalmente del Diesel, il nuovo 2,2 litri, ma con uno speciale filtro ad additivo per depurare i gas di scarico dai NOx. Esercitazione rivolta al futuro dei materiali è invece la MX-5 Superlight.

Ben più nutrito lo schieramento di **Mercedes** che presenta la **E SW** e accanto a due prototipi ibridi plug-in. Il primo è la BlueZero E-Cell Plus, che prefigura la prossima classe B nello stile e promette un'autonomia di 100 km a emissioni zero e 500 km di autonomia totale grazie a un motore elettrico da 100 kW e un 3 cilindri mille turbo da 68 CV che ricarica le batterie per emissioni medie di 32 g/km di CO2. il secondo è la S 500 che mette insieme il V6 3.5 da 279 con elettrico da in grado di garantire 30 km a emissioni zero. Questa S sperimentale promette i 250 km/h, accelera da 0 a 100 in 5,5 secondi, consuman-

segue a pag 80

# Speciale Salone di Francoforte

*Cevrolet*  
**Spark**



*Kia*  
**Sorento**



*Toyota*  
**Auris Hybrid**



*Ford*  
**C-Max**



*BMW*  
**320d**



Hyundai  
ix35



do 3,2 litri/100 km ed emettendo solo 74 g/km di CO<sub>2</sub>. La Mercedes Classe E SW quando sarà nelle concessionarie dal prossimo autunno diverrà la wagon dalla maggiore capacità di carico sul mercato!

**Renault** punta invece senza se e senza ma all'elettrico presentando ben 4 vetture alimentate a batterie, tra le quali la **Fluence**, che sarà disponibile anche con motore termico in alcuni paesi, una Twingo, un'altra cittadina e un veicolo monoposto destinato alla mobilità individuale. A tutto ibrido invece la **Toyota** che porta la **Prius** plug-in con le batterie al litio in grado di marciare per 20 km e raggiungere 100 km/h con l'ausilio del solo motore elettrico mentre nel ciclo combinato le emissioni di CO<sub>2</sub> scendono sotto i 60 g/km. In arrivo anche la **Auris ibrida** che sfrutta la parte elettromeccanica della Prius per avere buone prestazioni ed emissioni al di sotto dei 100 g/km di CO<sub>2</sub>. Tra le specialità delle Tre Ellissi c'è anche il fuoristrada ed ecco dunque il nuovo **Land Cruiser 150** con stile tutto nuovo, dotazioni e finiture più importan-

ti e sempre l'identico Diesel 4 cilindri 3 litri da 173 CV. Il marchio di lusso **Lexus** prefigura invece con la **LF-Ch** la sua compatta due volumi per fare concorrenza all'Audi A3 e soprattutto alla BMW Serie 1, visto che avrà solo la trazione posteriore, ma lo farà solo attraverso sistemi di propulsione a benzina-ibrido.

Il gruppo **Volkswagen** non lesina novità come al solito. Audi spinge ancora sul downsizing proponendo sulla **A3** il nuovo 1.2 TFSI da 105 CV e sulla S5 Sportback un V6 3 litri TFSI da 333 CV che vale un V8. Di scena anche la versione **Clean Diesel** con filtro per i NO<sub>x</sub> della A4 3.0 TDI già omologata Euro6. **Seat** presenta la **Ibiza ST** ovvero la versione station wagon che affianca la berlina 2 volumi e la coupé 3 porte. Spazio anche alla sportività con la **Cupra R**, la Seat più potente della storia con i 265 CV del suo 2 litri TFSI turbo a iniezione diretta che la spinge fino a 250 km/h con un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 6,2 secondi. Spazio però anche all'attenzione ambientale con la nuova gamma **Ecomotive**

per Altea, Altea XL e Leon con il nuovo Diesel 1.6 common rail. Spazio allo spazio invece in casa **Skoda** dove deriva la Superb Combi. Linea tradizionale, motori modernissimi e prezzi da saldo per un'abitabilità e un bagaglio davvero oltre ogni immaginazione. La casa madre infine porta la **Polo 3 porte** e la Golf Variant che, nonostante gli anni, non riesca mai a convincere per lo stile. Accanto a questa, arriva la sostituta della **R32** che si chiama solamente R e ha un potente 2 litri **TFSI da 265 CV**, lo stesso dell'analogo versione della Scirocco.

Per **Polo, Golf e Passat** sono in arrivo le versioni **BlueMotion** a basse emissioni con la più piccola in grado di emettere solo 87 g/km di CO<sub>2</sub>, nuovo record assoluto grazie al suo nuovo 3 cilindri 1,2 litri che fa 30 km/litro. Uno sguardo infine a **Volvo** che presenta le **C30** e C70 ristolizzate con il frontale ispirato alla XC60, ma anche al concept della berlina **S60** attesa per il prossimo anno in attesa che il marchio svedese trovi pace.



# Speciale Salone di Francoforte



*Peugeot*  
**RCZ**



*Lexus*  
**LF-Ch**



*Mercedes*  
**Classe E SW**



*Volkswagen*  
**Polo 3p**



*Volvo*  
**C30**

# UNA SBERLA ALLA CRISI

Il settore delle supercar è più vitale come non mai. Forse anche un po' in modo anacronistico visti i tempi. Ma si sa, quello che si vede oggi nel mondo dell'automobile è figlio di scelte fatte in periodi lontani. Molto lontani. Così al Salone di Francoforte si vedono tantissime nuove supercar, tutte costosissime, tutte superpotenti e con tantissime innovazioni tecniche. La Ferrari 458 (da circa 200 mila euro) ad esempio ha un nuovo motore a iniezione diretta e un cambio a doppia frizione a sette marce. Ma la vera chicca sta nelle parti mobili della carrozzeria che servono in base alla velocità a dare più carico e quindi stabilità.

Altra biposto con importanti innovazioni è la **Mercedes SLS AMG** (prezzo da cir-

ca 180 mila euro): una reinterpretazione delle mitica SL 300 con ali di gabbiano ma con un motore di 6,3 litri da 571 cavalli per 315 km/h di velocità massima. L'albero di trasmissione di questa vettura è in fibra di carbonio. Meno sofisticata perché prende molte parti dalla DB9 ma non per questo meno affascinante è l'**Aston Martin Rapide** (da circa 180 mila euro), una Panamera decisamente più esclusiva ma anche con un abitacolo ancor più piccolo nonostante dimensioni esterne importanti. Il motore? Il "solito" V12 della DB9 però appositamente sviluppato. Meno veloce ma più comoda è invece la **Rolls Royce Ghost** (da circa 170 mila euro), che la chiamano anche Baby, pur essendo lun-

ga 540 cm! Il motore è BMW a dodici cilindri con due turbine per una potenza ben al di sopra dei 500 cavalli. Come sono lontani i tempi in cui alla Rolls poco importava dei cavalli tanto che non li dichiarava mai. Grandi novità anche per **Jaguar**: la XJ cambia tutta, prende tanti spunti nel design dalla XF e sotto i cofani ha ora motori più virtuosi e vigorosi (benzina da 510 CV). Corsa alla massima potenza anche in **Porsche**: la 911 Turbo ha l'iniezione diretta e arriva così al traguardo dei 500 cavalli. 670 sono invece i cavalli della **Reventon Roadster** tirata in soli 20 pezzi per cliente che vogliono viaggiare a capelli al vento anche a 330 km/h.

*Aston Martin*  
**Rapide**



# Speciale Salone di Francoforte

*Mercedes*  
**SLS AMG**



*Ferrari*  
**458 Italia**

*Rolls Royce*  
**Ghost**



## CONTROSTERZO

Tante nuove supercar insieme a un Salone non si erano mai viste. Tutti stappano bottiglie di champagne e sorridono a 56 denti ma una volta spenti i riflettori ringhiano. Le vendite sono infatti ferme. Certo, in questo ultimo mese qualcosa è tornato a muoversi ma tutte queste nuove auto si pestano i piedi nel senso che ci sono tante novità che prima non c'erano. In poche parole chi prima voleva una sportiva poteva scegliere tra una Ferrari, una Lamborghini o anche una Porsche. Ora c'è L'Aston Martin che è diventata una realtà, la Mercedes che entra in un campo dove prima non era presente... Insomma già il mercato ha le sue difficoltà in più questi sconfinamenti...sono proprio in tanti ad essere preoccupati. Così alla fine tutti sono concordi ad accendere un cero perché la crisi finisca, tornino i ricchi europei, nuovi cinesi e russi che non badano ai costi. Solo allora lo champagne andrà giù meglio. Perché a Francoforte con Nissan, Honda, Mitsubishi non presenti a causa della crisi non è proprio oro tutto quello che luccica o vogliono far brillare.

## 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

## RASSEGNAZIONE STAMPA

**Vodafone**  
**McLaren Mercedes**

Monza: ...solo il fragore  
del botto di Hamilton  
nel finale,  
ha svegliato Kovalainen,  
assopitosi in una radura  
nel Parco.

BAFFI

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



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

**207**



Servizi editoriali  
per tutte le esigenze

# INPAGINA

## ON-LINE publishing

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

## EDITORIAL services

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

## RACING pr service

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

## STORIE di sport

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



[www.inpagina-bo.com](http://www.inpagina-bo.com)

[info@inpagina-bo.it](mailto:info@inpagina-bo.it)