

Italiaracing
.net

n. 54 - 22 settembre 2009

MAGAZINE



BRIATORE RADIATO

**Piquet graziato,
Symonds in esilio,
la Renault salva
per la condizionale.
La giustizia della F.1
fa discutere ancora
e solleva nuovi veleni**

Ma è solo colpa sua?

La foto della settimana

Assetto... Ventosa

Presente ad Imola come ospite Vip su una 500 Assetto Corsa, Luca Cassol in arte Capitan Ventosa non ha mancato di fare cinema al Tamburello: della serie come buttare nel cesso una gara. Peccato che a farne le spese sia stato proprio il leader della gara Alex Campani "tradito" in fase di doppiaggio



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





Briatore né diavolo né eroe in una F.1 che ha perso la bussola

Stefano Semeraro

A rileggere gli ultimi due anni, due anni e mezzo di F.1 sembra di stare davanti ad un romanzo "noir" un po' cialtrone, o ad una fiction televisiva di quelle più ingarbugliate e trucidate, piene di misteri e alleanze segrete, tradimenti, connivenze, vendette feroci e pateracchi.

Da quando Max Mosley si fece beccare con le natiche sotto il frustino è stato tutto un susseguirsi di scandali, di veleni, di vendette giurate e regole scassate. La spy story McLaren, le bugie di Hamilton, ora il devastante "crashgate" che è costato la radiazione a Briatore, la faccia e qualche soldo alla Renault, la carriera a quello sprovveduto cocco di papà di Nelsinho Piquet. Mosley contro tutti, o forse tutti contro tutti, sullo sfondo

di una crisi economica devastante, che sta ridisegnando il volto (sfrangiato) della Formula 1 e ha scatenato una guerra di potere che somiglia sempre più ad una guerra di bande – con tanti saluti all'interesse dello sport. Romanzo Criminale, o il Padrino parte 1, 2 e 3. E se Mosley sembra ovviamente il Puparo, il mammasantissima che deve regolare i conti con chi lo ha tradito, Flavio Briatore, un anno e passa dopo Ron Dennis, è stato chiamato a recitare il ruolo dell'Infame. Ma se Ron è sempre stato un perfido dal profilo raffinato, dai modi eleganti, Flavio, con quella faccia un po' così, da trafficone-piacione, è un cattivo diverso. Un capro espiatorio più facile da accettare, e con un soprannome perfetto, che odora di bassifondi, di trappoloni, della fatica di vivere alla grande: il Tri-

bula. La vittima ideale da immolare per sciacquare la coscienza tossica di tutto il Circus. Intendiamoci: il pericolo, ora che Briatore è stato radiato con infamia, senza prove vere e con un accanimento mai visto prima in F.1, è di farne o un eroe o il Male Assoluto, mentre nessuno dei due ruoli gli si attaglia. Il Tribula è uno che si è sempre prestato a giochi, se non sporchi, quantomeno ambigui, borderline, ma lo ha fatto trovandoci sempre un tornaconto, un vantaggio. Non vittima, ma strumento consapevole, spregiudicato, cinico e – questo sì – a suo modo geniale, rivoluzionario, dei magheggi o dei sogni proibiti dei potenti. Una partita doppia. Loro lo hanno usato per tenersi pulite le mani e trovare gli "schei". Lui, il Tribula, ha usato loro per diventare Briatore.

Le tappe

LA CRONOLOGIA

28 settembre 2008: Piquet va a muro al 14° giro, Alonso che ha già rifornito, si avvantaggia della safety car e vince il Gp

30 luglio e 17 agosto 2009: Piquet padre e figlio interrogati dalla Fia accusano Briatore e Symonds di aver "costruito" l'incidente

30 agosto 2009: Briatore, Symonds e Alonso respingono le accuse. Briatore accusa i Piquet di averlo ricattato

11 settembre 2009: La Renault denuncia i Piquet per tentata estorsione e diffamazione

16 settembre 2009: Briatore e Symonds si dimettono, la Renault rinuncia a difendersi dalle accuse Fia.

21 settembre 2009: la Fia radia a vita Briatore, assolve Piquet, e sospende la Renault per due anni con la condizionale

LA SENTENZA

Flavio Briatore: radiato a vita da ogni evento Fia, divieto di avere rapporti con piloti e tesserati

Pat Symonds: squalificato per 5 anni da ogni evento Fia

Nelsinho Piquet: nessuna sanzione, per aver collaborato con la Fia

Fernando Alonso: assolto per non aver avuto parte nella violazione

Renault: squalificata per due anni, ma pena sospesa per la condizionale

Nelsinho passeggia sulla Renault dopo il fattaccio di Singapore 2008: per ora è caduto in piedi ma che futuro avrà?



Da Surtees a Briatore quanti scandali in F.1

Con il "crash-gate" di Singapore 2008 e le conseguenti dimissioni di Flavio Briatore e Pat Symonds dalla Renault, si scrive un nuovo capitolo della Formula dei Veleni. Tema che negli ultimi anni è sempre più alla ribalta nel Circus, ma che affonda le sue radici nel passato. Nel 1966 Enzo Ferrari licenzia l'iridato John Surtees accusandolo di aver passato alla Lola dei progetti di una nuova barchetta in costruzione a Maranello. Nel '78 invece i progettisti della neonata Arrows, fuoriusciti dalla Shadow, vengono accusati di plagio e condannati dall'Alta Corte a realizzare una vettura ex-novo. Per scandali più recenti, occorre fare un salto nel 2003, quando a due tecnici ex-Ferrari passati alla Toyota, viene imputato di aver trafugato delle informazioni del Cavallino. Per Mauro Iaconi e Angelo Santini, scatta una condanna in primo grado per spionaggio industriale. Il caso però, risulta tutt'ora aperto sia per la magistratura italiana, che per quella tedesca (la Toyota ha sede a Colonia), per via dell'appello presentato dai due accusati. Arriviamo così al 2007, con la lotta mondiale tra Ferrari e McLaren Mercedes, che passa dalla pista al tribunale. Il giallo ha origine nei giorni precedenti il G.P. di Monaco, quando Nigel Stepney è accusato di aver inserito una polvere bianca nel serbatoio nella Ferrari di Raikkonen: un sabotaggio compiuto nelle officine di Maranello. Si innesca subito una escalation che coinvolge anche Mike Coughlan capo progettista alla McLaren, nella cui abitazione vengono trovati documenti riservati di proprietà intellettuale della Rossa. Uno scandalo che si allarga a macchia d'olio e che investe dap-

prima i vertici del team inglese, che debbono rispondere di spionaggio industriale e frode sportiva. Poi è la volta dei piloti, che a fronte di una minaccia di ritiro della superlicenza, collaborano con la FIA, facendo emergere uno scambio di e-mail sull'accaduto. Il 13 settembre, la Federazione cancella tutti i punti delle Freccie d'Argento e infligge una multa di 100 milioni di dollari al team. Sotto il profilo giudiziario invece, la parola fine sarà posta due anni dopo, coi tecnici inglesi colpiti da sanzioni pecuniarie di 180 e 150 mila euro. Ma negli ultimi mesi del 2007, esplose una seconda spy-story. La McLaren è ancora protagonista, ma come accusatrice. Phil Mackereth ex tecnico di Woking emigra alla Renault con alcuni dischetti contenenti disegni e progetti, che salva nella directory personale del sistema informatico della scuderia transalpina. La Renault provvede immediatamente a cancellare i dati e ad informare la stessa McLaren e la Federazione. La FIA è chiamata nuovamente a pronunciarsi: però tutto finirà in un nulla di fatto. Passano pochi mesi ed ecco che la F.1 è scossa da un nuovo terremoto. Protagonista è il presidente della Federazione Max Mosley, ripreso durante un festino sado-maso con delle prostitute e divulgato su internet dal settimanale britannico "News of the World". Se in un primo momento, Mosley pare non avere scampo, riesce a ricomporre le fila ed organizzare una difesa che non solo lo porterà a mantenere il suo incarico, ma a vincere le cause indette contro la stampa, rea di aver violato la sua privacy.

Carlo Baffi





Il tramonto del “Tribula”

Per la seconda volta è stato espulso un mondo, quello della F.1, che in fondo lo ha sempre trattato per quello che è: un parvenu non privo di un barbaro ingegno. Condannato, radiato, cancellato dal paddock, dove non potrà più entrare, e dal suo ruolo di manager di piloti: chi si farà rappresentare dal Nemico Pubblico, infatti, non avrà la superlicenza. No, rilanciano i più scettici, Briatore sotto sotto se ne è andato di sua volontà, mimando un sacrificio per il bene comune, perché non sta bene. Perché non è più quello di una volta. Perché si è ormai stancato della F.1. Cioè del business – “la F.1 è business, non sport”, recita uno dei suoi slogan più famosi - e del giocattolo preferito dell'ex geometra di Verzuolo, provincia di Cuneo, classe 1950, diplomatosi con una tesina intitolata “progetto di costruzione di una stalla”. E i maligni diranno che in fondo l'idea di società (in)civile sponsorizzata negli ultimi tre decenni da Briatore altro non è che una stalla miliardaria, luccicante e maleodorante.

Tribula è il soprannome che i paesani avevano affibbiato al giovane Flavio degli anni '70, sempre in fame di soldi. Venditore di enciclopedie, maestro di sci, playboy, uomo di fiducia del chiacchierato finanziere Attilio Dutto. Quando la macchina di Dutto salta in aria, nel 1979, il proteiforme Briatore scompare, per rimaterializzarsi a Milano: agente di borsa, discografico, giocatore d'azzardo coinvolto, insieme all'amico Emilio Fede (poi proscioltto), in uno scandalo da biscazzieri in cui ci lasciano il portafoglio, fra gli altri, il cantante Pupo e l'imprenditore Sanson. Briatore in primo grado si becca 1 anno e 6 mesi, ma fugge alle Isole Vergini, da dove riappare, amnistiato e condito di belle donne e denaro fruscante, come uomo di fiducia di Luciano Benetton. Tocca alla F.1. Briatore ci entra come un bulldozer nel '90, pestando i piedi all'aristocrazia delle corse guidata dal Presidente della Fia Max Mosley: “questi me li mangio tutti”, dice dopo la prima riunione. E non bluffa. Il geometra è un popolano che vince, che ha fiuto per piloti e strategie: subito con Schumacher, in seguito con Alonso, i titoli mondiali gli daranno ragione. E Flavione l'arrogante, fra strafalcioni e magate con gli sponsor, decolla definitivamente. Compra e vende aziende (Kicker, Pierell), team di F.1 (Ligier), case, attici e ville New York e a Londra. E in Kenia, la famosa “Lion in the Sun” con piscina ottagonale nei dintorni di Malindi, nella quale si fa fotografare in pose da satrapo. Benetton nel '96 lo molla, ma arrivano le storie paparazzatissime con Naomi Campbell, Vanessa Kelly e Heidi Klum, antenate glamour dell'attuale moglie e futura mamma Elisabetta Gregoraci. Soprattutto arriva l'apertura nel 1998 del Billionaire (che oggi è ormai una griffe), e del Twiga – dove ha come socio Marcello Lippi – locali cafonal-balneari, supertrendy ed esclusivi, frequentati anche dalla “sponda” televisiva dell'edonismo briatoriano, Simona Ventura. Briatore rimette anche i piedi nel Circus, prima come socio di Ecclestone nella Supertech, nel '97, poi, dal 2001, di nuovo come direttore esecutivo della ex-Benetton diventata Renault. Il Trimalcione di Verzuolo, è ormai un'icona, l'uomo di successo sbracante ma seducente, sempre in equilibrio fra ostentazione (del lusso) e occultazione (degli affari e delle amicizie meno presentabili). Un italiano vero – o avariato, dipende dai punti di vista. Rientra in F.1, con il suo amico Bernie Ecclestone tracima anche nel calcio, acquistando a Londra il Queen's Park Rangers, club di cui pare che Massimo Giraudò, uno della famigerata “triade” juventina, sia l'uomo ombra, e dal quale ora la Federcalcio inglese potrebbe chiedere la cacciata di Briatore stesso per “indegnità morale”. Dalla stalla alle stelle, e ritorno. Anche se la stalla del vecchio geometra di Verzuolo ormai è un attico con piscina e televisori al plasma, adattissimo a preparare l'ennesima vendetta (attraverso la giustizia ordinaria?) e un nuovo ritorno del Tribula.



1993 - Alla Benetton con un giovanissimo Michael Schumacher



2002 - Alla Renault con Alonso come collaudatore



Rivive la Lotus



E' la Lotus il tredicesimo costruttore ammesso al mondiale F.1 2010. Ma dietro l'illustre marchio non c'è la Litespeed, il piccolo team inglese di F.3 che qualche mese fa aveva inviata la propria richiesta d'iscrizione alla FIA per entrare nel mondiale, sulla scia del budget cap proposto da Max Mosley. In quella occasione, la Proton (costruttore del gruppo di stato della Malesia), titolare del marchio Lotus Cars, fece la voce grossa e la Litespeed dovette ritirata mogia mogia. Ma almeno suggerì ai malesi l'idea di impegnarsi direttamente in F.1 e appunto col nome reso famoso da Colin Chapman. A promuovere la proposta, una partnership tra il Governo malese ed un

gruppo di investitori tra cui la Proton. La base della squadra che, utilizzerà motori Cosworth, sarà a Norfolk, nell'ex sede del team Toyota e a pochi chilometri dalla storica sede per la produzione di vetture di serie, e sarà diretta da Mike Gascoyne, mentre tutto il settore R&D risiederà in Malesia. Il Governo ha costituito la 1Malaysia F1 Team Sdn Bhd, con a capo l'imprenditore Tony Fernandes, già in grado di salvare la compagnia aerea di stato Air Asia e diventato ormai un guru continentale del low-cost. Fernandes ha dichiarato che farà da traghettatore, poi alla fine del 2010 lascerà ad altri il compito di proseguire l'impegno in F.1.

Come riserva, ma la FIA sta pensando di allargare a 14 il numero dei team per il mondiale del prossimo anno, è stata messa in panchina la ex BMW Sauber. Che finalmente ha trovato un compratore: si tratta della Qadbak, finanziaria del Qatar che appartiene a una famiglia del Paese medio orientale. Gli interessi di Qadbak saranno rappresentati da Lionel Fischer, svizzero. Qadbak recentemente era salita alle cronache sportive per avere contribuito al risanamento del club di calcio di Nottingham (che milita nella serie C britannica) portandovi l'allenatore Sven-Goran Eriksson, ex tecnico della Lazio, della Sampdoria e della nazionale inglese.



Nella foto, Elio De Angelis con la Lotus nel 1985

Porte aperte

Massimo Costa

Con l'arrivo di quattro, forse cinque nuovi team (Campos, Lotus, Manor, Sauber Qadbaq, USF1) per i piloti si aprono finalmente le porte del mondiale F.1. E si torna come ai vecchi tempi. Non più un club riservato, con soli 20 posti; il tavolo si allunga fino a 26, forse 28 sedili. Ecco allora che nel mondo delle corse si sta creando un certo fermento. Consapevoli che l'imbuto non c'è più, che i programmi Junior di Red Bull, Renault, Toyota, Mercedes si stanno riducendo all'osso per motivi economici, quei piloti che prima non avevano chance, chiusi dal basso numero di team presenti, privi delle conoscenze e delle raccomandazioni giuste (se non appartieni a certi clan, Briatore o Todt per esempio, è difficile trovare spazio anche se si è meritevoli di guidare una vettura di F.1), ora possono giocare le loro carte. Chi ha affrontato il quarto anno di GP2 e solo qualche mese fa pensava di dover proseguire la propria carriera in America o in Giappone, ecco

che adesso ha almeno la chance di provarci. Ci riferiamo a Luca Filippi, a Pastor Maldonado, ad Andreas Zuber, a Lucas Di Grassi. Piloti veloci, esperti, che magari non hanno convinto quando dovevano farlo, ma hanno dimostrato a più riprese di essere all'altezza della situazione. Chi gode di buone chance è il vice campione della GP2, Vitaly Petrov, che potrebbe divenire il primo pilota russo in F.1. Ma tutto potrà accadere, le sorprese non mancheranno. Anche nella World Series Renault vi sono piloti che puntano a entrare direttamente nel mondiale. Bertrand Baguette e Fairuz Fauzy, i maggiori indiziati a seguire le orme di Jaime Alguersuari. Baguette, belga, fresco campione della World Series Renault, vuole battere il ferro finché è caldo e da settimane sta lavorando per trovare un pool di sponsor per entrare nel mondiale. Baguette gode dell'aiuto, oltre che del suo management, dello staff della Draco, Adriano Morini in testa. Sono in corso trattative con tre team; secondo indiscrezioni in arrivo dalla stampa belga, in

pole c'è la Manor di John Booth, poi la Force India. Fauzy ha possibilità ancora più concrete di Baguette. Da più parti si dice addirittura che sia già fatta. Fauzy dovrebbe entrare nel neonato team Lotus che gode degli appoggi governativi della Malesia, il suo Paese. Fauzy è l'unico pilota malaysiano a correre ad un certo livello. Al Nurburgring, Fairuz ha ricevuto dopo gara 1 la telefonata di Mike Gascoyne, che sarà il direttore tecnico Lotus, il quale si complimentava con lui. Una telefonata significativa. Dopo esperienze maturate nella F.3 inglese, Fauzy nel 2005 ha disputato la GP2, ha poi corso in A1 Grand Prix a più riprese, dal 2007 è nella World Series Renault ed ha partecipato alla GP2 Asia del 2008. Il 2009 è la sua migliore stagione nella WSR che affronta con il team Fortec Mozaf. Quest'ultimo nome rappresenta un solido gruppo malese che opera in varie attività e che coinvolge la famiglia Fauzy, divenuta praticamente proprietaria della struttura Fortec che partecipa alla WSR.



Fairuz Fauzy
uno dei piloti più
accreditati
per salire sulla
Lotus F.1 dal 2010

Guido Rancati

Ahi settembre mi dirai quanti amori porterai , le vendemmie che farò'... Il mese che fa da ponte fra estate e autunno, fra sogni e realtà, sta spendendo gli ultimi spiccioli e Alberto Fortis è solo uno dei tanti che aspetta risposte chiare. Fra loro, anche molti degli abituali frequentatori dell'Intercontinental Rally Challenge. Intanto, Kris Meeke e Jan Kopecky che hanno trasformato la serie in un testa testa ad alta tensione. Il nordirlandese della Peugeot e il ceco della Skoda arrivano a Sanremo separati da un punto appena, con tanti dubbi e l'unica, poco rassicurante certezza di dover raccogliere qualcosa sull'asfalto del ponente ligure. Non ci piove: per continuare a credere di mettere le mani sul titolo, i due più concreti protagonisti della serie alternativa devono comunque muovere la classifica. Non è un dettaglio e ci sarà chi, nelle rispettive squadre, penserà a ricordar loro che per spennare la gallina si può anche rinunciare a papparsi l'uovo. Sono aquilotti, uno e l'altro hanno l'istinto del predatore. Ma le loro carriere non sono ancora tanto ben definite e ci sta che nel fine settimana di passione vera sull'asfalto del ponente ligure, facciano finta di essere aquiloni. Come, ma è assai meno probabile, potrebbe esser tentato di fare François Duval che ritrova la Punto e a chi gli

chiede se partirà con la baionetta innestata e il coltello fra i denti ribatte che la divisa bianco-rossa dell'Abarth gli piace tanto che vorrebbe proprio indossarla anche in Scozia e anche nell'anno che verrà.

Pure Nicolas Vouilloz e Freddy Loix si preparano ad andare all'assalto dei passi rivieraschi con una certezza: devono riscattare una stagione che fin qui ha seguito una trama diversa da quella che si erano immaginati. Per orgoglio e per provare a garantirsi un futuro che per ora è avvolto nelle brume. E se il veterano fiammingo fa sapere di volersi arrampicare almeno sul secondo gradino del podio, il francese annuncia che il suo obiettivo è vincere: "La puntata in Polonia fra il Principe de Asturias e il Sanremo - dice - mi ha dato modo di restare caldo. Sì, mi sento pronto a centrare il primo posto. A battermi senza nessun timore con gli specialisti italiani". Già, gli italiani. All'appello manca solo Giandomenico Basso ed è un'assenza pesante. Ma gli altri, quelli in servizio permanente effettivo nella serie tricolore ci sono proprio tutti, da Paolo Andreucci che ha nel mirino un'altra corona tricolore a Renato Travaglia che ha lo stesso obiettivo, da Luca Rossetti che si gioca una fetta importante delle possibilità che gli restano di confermarsi reuccio a Umberto Scandola che di motivi per andare agli stramassimi ne ha un migliaio o giù di lì.

Kopecky contro Meeke, Skoda contro Peugeot. Giovani arrembanti contro maturi protagonisti. Questo e tanto ancora sull'asfalto che ha fatto la storia della specialità

Tra sogni e realtà





tà



Il programma in pillole

MERCOLEDÌ 23 SETTEMBRE

ore 13,00 - 19,00 ricognizioni: PS. 1,2,3/4 - 7 (2 passaggi)
ore 21,00 - 24,00 3° passaggio prove 1,2,3/4 - 7

GIOVEDÌ 24 SETTEMBRE

ore 08,00 - 18,00 ricognizioni: prove 5/8, 6/9 (3 passaggi)
ore 17,00 - Apertura Parco Assistenza L.mare Calvino-Ple Dapporto
ore 18,00 - Apertura Villaggio Rallye
ore 18,00 - 23,00 verifiche sportive e tecniche facoltative in Ple ex Stazione FF.SS.

VENERDÌ 25 SETTEMBRE

ore 08,00 - 12,00 verifiche in Ple ex Stazione FF.SS.
ore 09,00 - 14,30 test con vetture di gara in località San Romolo
ore 18,00 - Partenza 1° Tappa 1° settore (tre prove per Km. 41,04)
ore 20,40 - arrivo 1° settore della 1° Tappa
ore 21,50 - partenza 2° settore della 1° Tappa (una prova per km. 44,00)

SABATO 26 SETTEMBRE

ore 01,00 - arrivo 1° Tappa
ore 08,00 - partenza 2° Tappa 3° settore (tre prove per km. 59,99)
ore 12,40 - arrivo 3° settore della 2° Tappa
ore 13,15 - partenza 4° settore della 2° Tappa (due prove per km. 56,76)
ore 17,50 - Arrivo 2° Tappa e finale

ore 18,30-19,30 - Differita TV su "RAI Sport+" "RAI Sport SAT"

I rimpianti di Basso

Le ha provate tutte, fino all'ultimo. E fino all'ultimo ha sperato in un contrordine. Non è arrivato e Giandomenico Basso ha cominciato a prepararsi mentalmente alla trasferta greca. Anche se la prospettiva di andare ad affrontare la sfida sugli sterrati dell'Elpa non è che lo entusiasmi poi tanto. Ma c'è da salvare il bilancio stagionale della squadra provando a conquistare il titolo continentale e il vanto, aziendalista convinto, farà il massimo per fare il pieno di punti. Per tornare ad alitare sul collo di Michael Solowow che adesso lo precede di cinque lunghezze. La missione alla quale è stato comandato non è impossibile: l'industria polacca che ora guarda tutti dall'alto non è un fermaccio, ma è comunque un genteman-driver e per un professionista, un campione, batterlo non può essere difficile. Piuttosto, Giando avrà qualche problema a disinteressarsi di quelli che a Itea e dintorni non prenderanno e non toglieranno europunti a nessuno. Per dire, ad Aris Vovos e a Ioannis Papadimitriou che, c'è da scommetterci, partiranno con l'idea fissa di stargli davanti. O almeno di rendergli la vita difficile, sfruttando la miglior conoscenza delle strade – e il numero di partenza – senza stare tanto a preoccuparsi di frustare le rispettive Mitsus. Un lusso che né Corrado Fontana, l'altro italiano in corsa per la corona europea, né lui si potranno permettere.

Ma nel fine settimana greco, a complicare poco o tanto le cose all'asso (vero) dell'Abarth saranno soprattutto i rimpianti. Quello di essere finito fuori dai giochi dell'Intercontinental Rally Challenge al terz'ultimo round e, soprattutto, quello di non poter essere a Sanremo. Dove è sempre andato forte assai. Dove voleva e poteva essere grande protagonista. Dove invece non ci sarà. E non certo perché gli è stato preferito François Duval come qualcuno ha detto e scritto. Obbligandolo ad aggiungere la beffa al danno, ferendolo.



Ne vedremo delle belle

Le due dozzine di Super2000 e l'ottantina di auto variamente assortite che danno consistenza a un corposo elenco degli iscritti. Poi la ventina di quelli che su una porzione piuttosto consistente del Rallye Sanremo si batteranno nel Challenge e la decina di "nonnine da corse" maneggiate da gente decisa a spuntarla nel Leggenda. Ma non solo. A precedere Juho Hanninen, François Duval e compagnia bella sulle speciali del ponente ligure ci sarà anche una Twingo R2 portata e seguita dagli uomini della Renault Sport. E, a farsi guardare nel villaggio rally, pure il primo esemplare della Cinquecento Abarth R3 pensata anche in vista di un monomarca che non potrà non interessare chi cerca sbocchi alla propria carriera. Ebbene sì, anche sul lungomare sanremese ci sarà da lustrarsi gli occhi.



5 DOMANDE A... SERGIO MAIGA

Cosa prova davanti a un elenco degli iscritti anche quantitativamente importante?

“Sono ovviamente soddisfatto: c’era il timore che la crisi procurasse un calo consistente e invece il numero delle adesioni è rimasto sostanzialmente lo stesso dello scorso anno. E questo conferma che il Rallye Sanremo continua a piacere a chi corre”.

Quest’anno, l’Automobile Club Sanremo ha scelto di proporre anche il Sanremo Leggenda riservato alle storiche. Si può parlare di una manifestazione in concorrenza con il Sanremo Storico di primavera?

“Direi proprio di no. Le corse storiche sono un serbatoio notevole di gentleman-driver per lo più facoltosi e sono convinto che ci sia spazio per due appuntamenti nella stessa zona. Insomma, le due manifestazioni potranno e dovranno essere complementari fra loro”.

E’ restata la magica notte del Sanremo, ma non la maxi-prova di sessanta chilometri proposta un anno fa. Perché?

“I motivi che ci hanno convinto a non riproporla sono essenzialmente due. Il primo è legato ai costi che comporta allestire come si deve un tratto particolarmente lungo, il secondo è da ricercare nella norma Fia che impone per le gare come la nostra un massimo di duecentoventi chilometri di prove speciali: riproponendo la ronde della passata edizione, avremmo dovuto disegnare una seconda tappa ridicolmente corta e non ci è sembrato il caso”.

Anche nella prossima stagione il Rallye Sanremo sarà una delle prove dell’Intercontinental Rally Challenge?

I colloqui con i dirigenti di Eurosport Events non sono mai stati interrotti e nei prossimi giorni avremo un altro incontro con Marcello Lotti. Sono ragionevolmente ottimista e penso che la trattativa possa essere chiusa in questa settimana”.

Le voci di un possibile o addirittura probabile ritorno del Sanremo alla terra toscana si rincorrono. Sarà davvero così?

“Non posso negare che stiamo valutando l’idea. Qualche contatto è già stato preso e sia nel pisano, sia nel senese abbiamo riscontrato un notevole interesse: le strade ci sono e sono interessanti, a dimostrazione che quella per cui nelle colline del Chianti non vogliono più saperne di rally è solo una leggenda metropolitana. Il problema, caso mai, è legato al budget di cui potremo disporre...”.

Dixon prepara la volata

Marco Cortesi

Una battaglia ravvicinatissima attenderà a Chicago Scott Dixon, Dario Franchitti e Ryan Briscoe. Nella gara di Motegi, penultima prova dell'IndyCar Series 2009, il team Ganassi si è imposto di forza con Dixon che, prima persa e poi riguadagnata la leadership ai box, ha conquistato un'apparentemente facile vittoria sul compagno di squadra. A riaprire ancor di più la lotta è stato un incredibile incidente di Briscoe, arrivato in Giappone con 25 lunghezze di vantaggio. L'australiano, che era rimasto in pista più a lungo in occasione della seconda sosta della giornata, era stato baciato dalla fortuna quando Mike Conway, finito violentemente a muro al 104° passaggio, gli aveva regalato una bandiera gialla ed il via libera per la prima posizione. In uscita dai box, Briscoe ha però vanificato tutto, andando in testacoda a gomme fredde e costringendo il team ad una lunga riparazione. Con il campionato così riaperto, Dixon ha ripreso la vetta della classifica, ma con soli cinque punti di vantaggio sul compagno e otto sul pilota di Roger Penske. In terza posizione, Graham Rahal ha vinto una bella battaglia con il compagno in Newman-Haas-Lanigan Oriol Servià e con Mario Moraes, mentre Danica Patrick ha preceduto Marco Andretti. Dan Wheldon, riuscito a lottare nel pacchetto di testa per quasi tutto il tempo, si è dovuto accontentare dell'ottavo posto. Di recupero dal fondo della griglia, Helio Castroneves e Tony Kanaan hanno chiuso rispettivamente al decimo ed undicesimo posto.



L'ordine di arrivo, sabato 19 settembre 2009

- 1 - Scott Dixon - Ganassi - 200 giri 1:51:54
- 2 - Dario Franchitti - Ganassi - 1.4475
- 3 - Graham Rahal - Newman/Haas/Lanigan - 3.2002
- 4 - Oriol Servià - Newman/Haas/Lanigan - 7.3720
- 5 - Mario Moraes - KV - 1 giro
- 6 - Danica Patrick - Andretti Green - 1 giro
- 7 - Marco Andretti - Andretti Green - 1 giro
- 8 - Dan Wheldon - Panther - 1 giro
- 9 - Raphael Matos - Luczo Dragon - 1 giro
- 10 - Helio Castroneves - Penske - 2 giri
- 11 - Tony Kanaan - Andretti Green - 2 giri
- 12 - Justin Wilson - Coyne - 2 giri
- 13 - Ed Carpenter - Vision - 3 giri
- 14 - Hideki Mutoh - Andretti Green - 3 giri
- 15 - EJ Viso - HVM - 3 giri
- 16 - Robert Doornbos - HVM - 3 giri
- 17 - Kosuke Matsuura - Conquest - 5 giri
- 18 - Ryan Briscoe - Penske - 16 giri
- 19 - Stanton Barrett - 3G - 18 giri
- 20 - Roger Yasukawa - Dreyer&Reinbold - 29 giri

Dixon
a braccia alzate
si gode il primato
in classifica.
Sotto, il pit
di Briscoe

Ritirati

Ryan Hunter-Reay - 158° giro
Mike Conway - 104° giro
Tomas Scheckter - 84° giro

Il campionato

1. Dixon 570; 2. Franchitti 565; 3. Briscoe 562.



MOMENTO CLOU

Uscendo dai box dopo il pit-stop, Briscoe con le gomme fredde si è girato vanificando tutto e cedendo la vittoria a Dixon



Il solito Hulkenberg



Massimo Costa

Il solito implacabile Nico Hulkenberg ha messo il sigillo finale sulla main race della GP2 2009. Terzo in griglia, il tedesco del team ART è subito balzato al secondo posto liberandosi di Dani Clos e ponendosi all'inseguimento di Vitaly Petrov. Quando ha capito che non sarebbe riuscito a superare il russo, Hulkenberg è rientrato anticipatamente ai box per il cambio gomme. Uscito con pista libera davanti a sè, il neo campione della categoria ha spinto forte e senza colpo ferire si è ritrovato in testa alla corsa. Neanche due periodi di safety-car, e vantaggio massimo di 10" cancellato, lo hanno innervosito. Secondo posto per uno straordinario Luca Filippi. Doveva completare il capolavoro interrotto a Monza in gara 2 dalla rottura del motore. E' stato tra i primissimi a cambiare gli pneumatici. Scelta azzeccata per Filippi che effettuando una serie di giri velocissimi, nel corso della gara si è ritrovato

secondo. Non è stato tutto facile però: l'italiano della Super Nova ha dovuto combattere con i freni e con l'usura graduale delle gomme posteriori che lo hanno costretto a impegnarsi allo spasimo per non farsi superare da Lucas Di Grassi, terzo a un soffio da Filippi. Poca gioia per Petrov, solo quarto dopo la bella pole di venerdì. Il Piquet GP continua a raccogliere buoni piazzamenti. Il quinto posto di Roldan Rodriguez fa bottino mentre va segnalata la bella gara di Michael Herck, sesto con la Dallara DPR. Ma poi è arrivata la doccia fredda della squalifica per irregolarità tecnica. A punti anche Kamui Kobayashi e Davide Valsecchi, che ha terminato settimo. Davide Rigon ha visto il traguardo in decima posizione con una condotta pulita e regolare. Out Johnny Cecotto che si è girato mentre raggiungeva lo schieramento di partenza. Edoardo Mortara si è ritirato alla prima curva per un contatto con Javier Villa. Incidente nel finale tra Alvaro Parente e Sergio Perez. Dani Clos, che partiva dalla prima fila,

MOMENTO CLOU

Il pit stop è stato decisivo. Hulkenberg, alle spalle di Petrov, non riusciva ad avere ragione del russo e allora ha provato ad anticipare la sosta per il cambio gomme. Mossa vincente perché Hulkenberg, una volta che tutti hanno completato la manovra, si è trovato saldamente in testa grazie ad una serie di giri velocissimi





Diversa fortuna per i piloti italiani.
Sopra, Mortara fuori già alla prima curva.
Sotto, Filippi buon secondo



Petrov parte deciso davanti al neo campione.
Hulkenberg lo supererà grazie ad un furbo pit stop

L'ordine di arrivo, sabato 19 settembre 2009

- 1 - Nico Hulkenberg - ART - 37 giri 1.03'43"837
- 2 - Luca Filippi - Super Nova - 9"730
- 3 - Lucas Di Grassi - Racing Engineering - 9"936
- 4 - Vitaly Petrov - Barwa Addax - 10"360
- 5 - Roldan Rodriguez - Piquet GP - 15"095
- 6 - Kamui Kobayashi - Dams - 24"097
- 7 - Davide Valsecchi - Barwa Addax - 29"337
- 8 - Andreas Zuber - PartyPoker Coloni - 32"301
- 9 - Dani Clos - Racing Engineering - 34"473
- 10 - Luiz Razia - PartyPoker Coloni - 35"096
- 11 - Pastor Maldonado - ART - 37"551
- 12 - Diego Nunes - Piquet GP - 38"478
- 13 - Javier Villa - Super Nova - 40"020
- 14 - Davide Rigon - Trident - 58"012
- 15 - Ricardo Teixeira - Trident - 1'03"143

Giro più veloce: Diego Nunes 1'32"113

Ritirati

- 22° giro - Alvaro Parente
- 22° giro - Sergio Perez
- 22° giro - Giedo Van der Garde
- 4° giro - Alberto Valerio
- 4° giro - Jerome D'Ambrosio
- 1° giro - Karun Chandhok
- 0 giri - Edoardo Mortara
- 0 giri - Johnny Cecotto

Un dopo gara incandescente

Penalità ed esclusioni al termine della gara 1 di Portimao. Michael Herck si è visto togliere il sesto posto in sede di verifica tecnica. La sua monoposto, del team DPR, è stata trovata troppo bassa e dunque non conforme al regolamento. Herck è stato escluso, ma potrà partire per gara 2 dal fondo schieramento. Andreas Zuber diventa ottavo e partirà dalla pole per la seconda corsa. Herck era già finito nel mirino dei commissari per il taglio della seconda curva al via, stesso "fallo" commesso da Ricardo Teixeira, Davide Rigon e Jerome D'Ambrosio. Ai due piloti Trident sono stati comminati 25" di penalità. Rigon da 9° diventa 14°, Teixeira è 15°. Anche Herck avrebbe ricevuto 25" in più, ma questa penalizzazione è stata soppressa per via dell'esclusione dalla gara per la irregolarità tecnica. Giedo Van der Garde ha pure lui tagliato la curva, ma non avendo finito la corsa, pagherà cinque posizioni sulla griglia di partenza di gara 2.

Filippi chiude l'anno

Massimo Costa

Il finale che ci voleva. Luca Filippi non poteva concludere il 2009 senza una vittoria, senza regalarsi/ci un weekend da protagonista assoluto. Ci è riuscito in extremis, all'ultimissima prova stagionale di Portimao, infilando due podi consecutivi. E così, dopo il convincente secondo posto di gara 1, è arrivato il successo. Seppure con un pizzico di fortuna, ma meritato. E' infatti accaduta una cosa decisamente buffa. Dopo che la corsa era stata sospesa per un pesante incidente al via tra Michael Herck e Vitaly Petrov, rimasto fermo e tamponato duro dal romeno (tanta paura, ma nessuna conseguenza fisica), i primi sei partiti in regime di safety-car, hanno superato la vettura della direzione gara prima che questa imboccasse la pit-lane. A condurre il gruppo era Andreas Zuber, forse un po' troppo smanioso di lanciarsi. Fatto sta, che l'austriaco si è tirato dietro gli altri cinque (Valsecchi, Kobayashi, Di Grassi, Hulkenberg e Maldonado) e tutti si sono beccati un drive through. Filippi ha ringraziato sentitamente... Ma l'italiano aveva comunque già superato con decisione Hulkenberg e Kobayashi, affrontando eccitanti duelli, come il doppio sorpasso a entrambi i rivali in un colpo solo. Dietro l'italiano aveva terminato Sergio Perez, ma anch'egli ha ricevuto una penalità di 25" per avere superato un rivale in fase di ripartenza dalla safety-car ed ha dovuto restituire la coppa. Che invece è finita a Dani Clos, terzo a suggello di una stagione veramente difficile per lui condita da tanti e troppi errori. Javier Villa, secondo, ha completato il bel fine settimana della Super Nova.





La gioia di Luca Filippi sul podio di Portimao

MOMENTO CLOU

La partenza è avvenuta in regime di safety car dopo l'incidente al via tra Herck e Petrov. I primi sei, Zuber, Valsecchi, Kobayashi, Di Grassi, Hulkenberg e Maldonado hanno superato prima del dovuto la vettura della direzione gara e sono stati penalizzati con un drive through. Filippi comunque se l'è dovuta sudare affrontando duelli divertenti con Kobayashi e Hulkenberg, riuscendo a metterseli dietro



L'ordine di arrivo, domenica 20 settembre 2009

- 1 - Luca Filippi - Super Nova - 24 giri 1.01'55"822
- 2 - Javier Villa - Super Nova - 8"3
- 3 - Dani Clos - Racing Engineering - 9"0
- 4 - Alvaro Parente - Ocean - 9"4
- 5 - Diego Nunes - iSport - 13"6
- 6 - Giedo Van der Garde - iSport - 13"9
- 7 - Alberto Valerio - Piquet GP - 19"3
- 8 - Edoardo Mortara - Arden - 21"6
- 9 - Davide Rigon - Trident - 21"8
- 10 - Jerome D'Ambrosio - Dams - 24"0
- 11 - Sergio Perez - Arden - 29"1
- 12 - Andreas Zuber - PartyPoker Coloni - 30"2
- 13 - Karun Chandhok - Ocean - 33"4
- 14 - Davide Valsecchi - Barwa Addax - 33"8
- 15 - Lucas Di Grassi - Racing Engineering - 34"7
- 16 - Nico Hulkenberg - ART - 35"0
- 17 - Luiz Razia - PartyPoker Coloni - 39"5
- 18 - Johnny Cecotto - DPR - 50"6
- 19 - Kamui Kobayashi - Dams - 51"7
- 20 - Pastor Maldonado - ART - 52"5
- 21 - Ricardo Teixeira - Trident - 1 giro

Ritirati

- 5° giro - Roldan Rodriguez
- 0 giri - Vitaly Petrov
- 0 giri - Michael Herck

Il campionato finale

- 1. Hulkenberg 100; 2. Petrov 75; 3. Di Grassi 63; 4. Grosjean 45; 5. Filippi 40; 6. Maldonado 36; 7. Van der Garde 34; 8. Parente 30; 9. D'Ambrosio 29; 10. Villa 27.

Il caso - Paddock chiuso Check Point Charlie

A Portimao la GP2 ha corso assieme al FIA GT. Non si è capito quale fosse la gara di contorno e quale fosse l'evento principale, entrambe le organizzazioni vantavano questo titolo, chi perché Campionato titolato FIA (il GT) e chi perché "noi siamo la GP2". Quello che invece si è capito benissimo, è la differenza di filosofia nell'organizzazione: nel GT paddock aperto al (poco) pubblico, mentre la GP2 ha fatto (ridicolmente) recintare lo spazio a lei destinato, provocando frizzi e lazzi da parte di quelli del GT che chiamavano quelli della GP2 "i carcerati". Carcerati che per andare a salutare quelli del GT o facevano un lungo giro per passare attraverso i tornelli di ordinanza o passavano attraverso la tenda della Bridgestone che sembrava il check point Charlie attivo a Berlino prima della caduta del muro. Quindi, puzza sotto il naso da parte della GP2 Organization, mentre la SRO (che organizza il GT) ha elargito a piene mani i pass auto anche ai team di GP2 che ne facevano richiesta, pass che la GP2 organization faceva cadere dall'alto neanche fosse il visto per passare il check point Charlie (quello vero...).

H.F.

Baguette, che... D

Massimo Costa

Il Belgio ha il suo campione. Si chiama Bertrand Baguette e arriva da un piccolo paese che si trova vicino al circuito di Spa: Verviers. Il 23enne del team Draco, grazie al quinto posto di gara 2, va a riempire con il suo nome un albo d'oro prestigioso e regala alla squadra di Pontremoli (che presto si trasferirà a Valencia per una inedita collaborazione con Adrian Campos) un titolo meritato e cercato. Se Baguette ha punta-

to tutto sulla costanza di rendimento (14 volte a punti su 15 gare disputate) raccogliendo una pole e tre vittorie, Adriano e Nadia Morini possono dire che dal 2005 sono sempre stati protagonisti della World Series Renault. E' il loro primo titolo in questa categoria, il più importante. Morini ha lavorato sodo con Baguette, lo ha plasmato e cresciuto fin dalla scorsa stagione, quando insieme hanno raccolto meno del previsto. Ma Baguette è uno che sa ascoltare e pur non essendo un talento

purissimo, si è costruito con pazienza e dedizione. Uno di quelli che piacciono a Morini insomma, un pilota senz'altro da ammirare. Corretto, diligente, affabile, sa parlare tre lingue con facilità (francese, inglese e italiano), è sempre accompagnato da una simpatica clack e dalla sua fidanzata. Ora punta alla F.1, direttamente, senza tentare passaggi nella GP2 o in altre categorie dove potrebbe perdere soldi e tempo. A 23 anni occorre fare in fretta.

Le vittorie di Baguette

Le Mans gara 1

Le Mans gara 2

Nurburgring gara 1

Pole a Spa



Oraco

I grandi piloti del Belgio

Jacky Ickx

Thierry Boutsen

L'altro campione
belga 2009

Laurens Vanthoor
(F3 tedesca)



Pic, ambizioni da vice campione

Massimo Costa

Bertrand Baguette campione, Charles Pic vincitore della main race ed ora secondo in campionato. Questo ha sancito la World Series Renault 3.5 al Nurburgring. Baguette non era troppo soddisfatto dell'esito della Superpole, che lo aveva visto solo settimo. Ma il regolamento sportivo permette sempre di recuperare in questi casi. Con lo schieramento invertito per i primi otto classificati, solo per gara 1, ecco che il belga della Draco si è ritrovato in prima fila. E non si è fatto sfuggire l'occasione. Attento e preciso nelle fasi in cui è rimasto alle spalle di Daniil Move, quando il russo non ce l'ha più fatta a tenere il ritmo necessario, Baguette lo ha infilato e se ne è andato

to con estrema facilità. Da segnalare il bel secondo posto di Fairuz Fauzy. Primo podio in WSR per il russo Daniil Move del P1 Motorsport, la squadra britannica che a fine agosto ha visto la propria sede e tutto il materiale tecnico (vetture comprese) andare a fuoco. Ritiro invece per il suo compagno James Walker. Bel quinto posto di Jaime Alguersuari grazie a un avvio fulminante dalla quinta fila. Lo spagnolo ha lottato con il compagno Oliver Turvey, quarto, ma non ha voluto esagerare. Soddisfazione per Pasquale Di Sabatino che caparbiamente ha catturato il decimo posto. Peccato invece per Federico Leo, colpito al 1° giro da un frettoloso Filip Salaquarda quando era decimo. La seconda corsa ha invece visto il dominio del duo Tech 1 con

Charles Pic che ha messo il proprio sigillo in partenza quando ha "fregato" il compagno Brendon Hartley, non prontissimo allo spegnimento del semaforo. Ancora sul podio, questa volta sul terzo gradino, Fairuz Fauzy. Pic non ha mai potuto respirare tranquillamente perché Hartley lo ha costantemente pressato. Ma alla fine, il francese del Renault Drivers Developments ha potuto festeggiare il suo secondo successo dopo quello ottenuto a Silverstone. Hartley invece, dopo la splendida pole, ha risollevato una stagione iniziata male. Dapprima con il primo posto nella F.3 Euro Series a Brands Hatch, poi con questa convincente prova nella WSR. Gara da dimenticare per gli italiani Leo e Di Sabatino.

MOMENTO CLOU - Gara 1

Move, al comando fin dal via, all'8° giro deve cedere alla pressione di Baguette che va a vincere la gara



L'arrivo vittorioso di Baguette



Pic davanti ad Hartley



Ancora passi in avanti per Federico Leo



MOMENTO CLOU - Gara 2

È la partenza che decide la main race. Il poleman Hartley tentenna quel tanto che permette a Pic di sopravanzarlo alla prima curva. Nessuno riuscirà più a superare il francesino

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 19 settembre 2009

- 1 - Bertrand Baguette - Draco - 23 giri 45'01"920
- 2 - Fairuz Fauzy - Fortec - 3"998
- 3 - Daniil Move - P1 - 6"698
- 4 - Oliver Turvey - Carlin - 7"164
- 5 - Jaime Alguersuari - Carlin - 8"165
- 6 - Charles Pic - Tech 1 - 8"776
- 7 - John Martin - Comtec - 11"633
- 8 - Marco Barba - Draco - 12"376
- 9 - Jon Lancaster - Comtec - 12"484 *
- 10 - Pasquale Di Sabatino - RC - 13"069
- 11 - Guillaume Moreau - SG - 16"045
- 12 - Anton Nebilitskiy - SG - 18"286
- 13 - Brendon Hartley - Tech 1 - 18"495
- 14 - Chris Van der Drift - Epsilon Euskadi - 28"760
- 15 - Mihai Marinescu - Interwetten - 32"991
- 16 - Keisuke Kunimoto - Epsilon Euskadi - 34"126
- 17 - Julian Leal - Prema - 38"753
- 18 - Federico Leo - Pons - 39"323

Giro più veloce: Jon Lancaster 1'49"027

* Penalizzato di 10" per guida pericolosa

Ritirati

- 15° giro - James Walker
- 8° giro - Sten Pentus
- 1° giro - Filip Salaquarda
- 1° giro - Marcos Martinez

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 20 settembre 2009

- 1 - Charles Pic - Tech 1 - 25 giri 45'59"547
- 2 - Brendon Hartley - Tech 1 - 0"695
- 3 - Fairuz Fauzy - Fortec - 13"947
- 4 - James Walker - P1 - 14"830
- 5 - Bertrand Baguette - Draco - 22"491
- 6 - Jaime Alguersuari - Carlin - 26"508
- 7 - Marco Barba - Draco - 36"660
- 8 - John Martin - Comtec - 42"947
- 9 - Daniil Move - P1 - 43"299
- 10 - Chris Van der Drift - Epsilon Euskadi - 45"810
- 11 - Anton Nebilitskiy - SG - 48"475
- 12 - Sten Pentus - Fortec - 48"635
- 13 - Keisuke Kunimoto - Epsilon Euskadi - 49"558
- 14 - Julian Leal - Prema - 53"261
- 15 - Mihai Marinescu - Interwetten - 54"534
- 16 - Salvador Duran - Interwetten - 58"141
- 17 - Federico Leo - Pons - 1'15"567

Giro più veloce: Brendon Hartley 1'48"151

Ritirati

- 18° giro - Jon Lancaster
- 16° giro - Oliver Turvey
- 16° giro - Pasquale Di Sabatino
- 15° giro - Marcos Martinez
- 9° giro - Filip Salaquarda
- 6° giro - Guillaume Moreau

Il campionato

- 1. Baguette (matematicamente campione) 128; 2. Pic 94;
- 3. Walker 87; 4. Alguersuari 85; 5. Fauzy, Turvey 77; 7. Martinez 73; 8. Molina 64; 9. Barba 45; 10. Di Sabatino 39.

Onidi, da ultimo a primo!



Marco Bonanomi e Fabio Onidi. Sono stati loro i mattatori del weekend di Vallelunga della Euroseries 3000. Il pilota di Lecco si è aggiudicato la prima delle due gare. Una vittoria costruita al via, quando Marco si è avviato benissimo sfilando Fabrizio Crestani, partito a rilento, e mettendosi sulla coda di Will Bratt, autore di un buono scatto che non è stato sufficiente a metterlo al sicuro dall'attacco dell'italiano. Bonanomi ha portato l'affondo all'entrata dei Cimini, sfilando all'interno e prendendo la testa. Dietro di loro fasi concitate, con Crestani che è stato passato da Fabio Onidi e Rodolfo Gonzalez: il venezuelano è partito molto bene, ma è entrato in contatto con lo stesso Onidi danneggiando la vettura e sfilando all'ultimo posto. Il contatto ha gettato un po' di scompiglio dividendo di fatto il gruppo in

due: Bonanomi, Bratt e Onidi davanti e poi, staccati di circa 4", Crestani, Ben Hanley, Juan Carlos Sistos, Francesco Dracone e Gonzalez. Da lì è iniziata una gara molto tattica, con i tre piloti di testa staccati di circa mezzo secondo l'uno dall'altro e autori di tempi fotocopia. Dietro, invece, Crestani doveva vedersela con un Hanley aggressivo, staccato di soli pochi decimi. È stata proprio la lotta tra l'alfiere del team TP Formula e quello del team Costa Rica la più emozionante di questa prima fase di gara, un duello che alla fine ha visto Crestani avere la meglio. Girando sui tempi dei primi, come aveva saputo fare del resto per tutto il weekend, Fabrizio ha progressivamente staccato l'inglese assicurandosi la quarta piazza. In testa alla corsa Bonanomi ha iniziato ad alzare il ritmo

al nono giro, prendendo progressivamente vantaggio su Bratt e portando il gap a 1"5. Questo mentre Onidi, rallentato dal deterioramento delle gomme, ha lentamente perso contatto. Bratt ha aspettato gli ultimi cinque giri per mettere in atto il forcing finale, che gli è valso il giro più veloce (e il punto addizionale che ne consegue) e gli ha permesso di portarsi fino a mezzo secondo da Bonanomi, senza però riuscire ad attaccarlo. I due hanno così chiuso nell'ordine davanti a Onidi, Crestani, Hanley, Sistos, Dracone e Gonzales.

Gara 2

Nella seconda gara, Onidi ha condotto una strategia di corsa aggressiva, ma intelligente allo stesso tempo, che gli ha permesso di vincere e presentarsi all'evento finale del campiona-

to, che si terrà a Monza il 18 ottobre, in testa alla classifica. Al via Onidi scattava sesto in virtù della griglia invertita, ma non ha azzeccato la partenza facendo slittare troppo le gomme e ritrovandosi ultimo, mentre Rodolfo Gonzalez partiva bene davanti a Francesco Dracone e Juan Carlos Sistos. È stata proprio la griglia invertita il fattore che ha scatenato le prime emozioni della gara: Marco Bonanomi, partito bene, è stato frenato da un'esitazione di Sistos davanti a lui con Ben Hanley e Onidi che ne hanno approfittato per passarlo. I due hanno scalato la classifica praticamente in coppia infilando Bratt, rallentato da una frenata anticipata di Dracone. Hanley è riuscito a sopravvivere immediatamente anche Fabrizio Crestani, mentre Onidi è rimasto alle spalle del pilota del-



Sopra, il podio di gara 1.
A sinistra, Fabio Onidi
vincitore di gara 2 e leader
di campionato

la TP Formula. Con Gonzalez che ha approfittato della bagarre per prendere qualche secondo di vantaggio la gara è andata avanti senza scossoni fino al settimo passaggio quando la pioggia, fino a quel momento leggerissima, si è fatta più intensa. Dracone e Crestani sono rientrati subito ai box per cambiare gli pneumatici, Bonanomi ha aspettato il giro seguente. La scelta non ha pagato perché il meteo si è stabilizzato e la quantità di acqua sulla pista ha reso equivalenti le prestazioni tra slick e gomme intagliate. Con due dei contendenti al titolo fuori dai giochi per la vittoria, Onidi e Bratt si sono visti fare un altro involontario regalo da Ben Hanley, che ha dovuto ritirarsi all'11° passaggio per un guasto a un sensore del cambio quando era secondo. La piazza d'onore è

stata così guadagnata da Onidi, che sulla pista bagnata ha iniziato a recuperare sul leader Gonzalez. Il distacco è calato inesorabilmente, da 3"6 a 2"5 al 13° giro, a 1"7 alla tornata seguente fino ad arrivare a meno di mezzo secondo quando mancavano ancora 4 tornate alla fine. Al giro 20 un Gonzalez che sentiva il fiato del rivale sul collo ha fatto un piccolo errore allargando la traiettoria al Tornantino; Onidi ne ha approfittato per prendere l'interno e completare il sorpasso all'ingresso della esse. Fabio ha aumentato subito il proprio vantaggio e ha viaggiato senza ostacoli verso la vittoria davanti a Gonzalez e a Bratt. Ai piedi del podio Sistos, al miglior risultato in campionato grazie a una gara consistente e senza errori. Seguono Crestani, Bonanomi e Dracone.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 20 settembre 2009

- 1 - Marco Bonanomi - FMSI - 18 giri 25"52"545
- 2 - Will Bratt - De Villota - 0"574
- 3 - Fabio Onidi - FMSI - 4"749
- 4 - Fabrizio Crestani - TP Formula - 7"168
- 5 - Ben Hanley - Costa Rica - 10"788
- 6 - Juan Carlos Sistos - Costa Rica - 28"162
- 7 - Francesco Dracone - Emmebi - 36"777
- 8 - Rodolfo Gonzalez - FMSI - 54"217

Giro più veloce: Will Bratt 1'25"551

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 20 settembre 2009

- 1 - Fabio Onidi - FMSI - 23 giri 35"09"163
- 2 - Rodolfo Gonzalez - FMSI - 1"133
- 3 - Will Bratt - EmiliodeVillota.com Motorsport - 3"703
- 4 - Juan Carlos Sistos - Team Costa Rica - 43"467
- 5 - Fabrizio Crestani - TP Formula - 52"432
- 6 - Marco Bonanomi - FMSI - 1'23"384
- 7 - Francesco Dracone - Emmebi Motorsport - 1 giro

Giro più veloce: Fabrizio Crestani 1'26"641

Classifica piloti

1. Onidi 61 punti; 2. Bonanomi 58; 3. Bratt 55; 4. Crestani 49; 5. Gonzalez 31; 6. Hanley 22; 7. Sistos 14; 8. Piscopo 11; 9. Maldonado 10; 10. Dracone 9; 11. Piccione 8; 12. Bamber 8; 13. Herck 6; 14. Puglisi 6; 15. Nunes 5; 16. Rodriguez 1; 17. Dalle Stelle 1.

Caldarelli e Shaaban che weekend!



Le gare le hanno vinte Jules Bianchi e Renger Van der Zande, ma gli eroi del weekend spagnolo sono stati Andrea Caldarelli e Basil Shaaban, per la prima volta sul podio della F.3 Euro Series. L'italiano ha ottenuto il secondo tempo in qualifica ed è partito dalla prima fila in gara 1, Shaaban ha ottenuto il miglior risultato di sempre di un pilota del Libano nelle corse per monoposto. In gara 1, Bianchi ha tenuto la prima posizione costantemente dopo essere partito dalla pole ed avere respinto, alla prima curva, l'attacco di Alexander Sims. L'inglese è scattato bene dalla seconda fila sopra-

vanzando Caldarelli, che era al fianco di Bianchi. Il pescarese ha tenuto la terza posizione realizzando anche il giro più veloce e resistendo nel finale all'avanzata di Valtteri Bottas. Sims ha chiuso secondo, ma non ha mai impensierito nel corso dei 25 giri il leader Bianchi. Da segnalare il 7° posto di Basil Shaaban con la Dallara della Prema. Incidente multiplo alla prima curva dopo il via: eliminati subito Stefano Coletti, Sam Bird, Jean-Karl Vernay e Nick Tandy. Shaaban ha trovato il varco giusto e si è insediato tra i top ten tenendo a bada Renger Van der Zande. L'olandese ha battagliato

con Adrien Tambay che poi si è girato. Buon recupero di Roberto Merhi, nono e scampato al caos della prima curva.

La seconda gara ha segnato la prima vittoria del team Motopark nella F.3 Euro Series. A compiere la missione perfetta è stato Renger Van der Zande, chiamato dalla squadra tedesca al posto di Atte Mustonen. L'olandese, che quest'anno ha corso principalmente nella F.3 britannica, è partito dalla posizione del poleman grazie all'ottavo posto di gara 1. Van der Zande ha tenuto la testa per tutti i 36 giri senza problemi. Seconda posizione per Alexan-

der Sims. Terzo al via, l'inglese nelle prime fasi ha tentato l'assalto a Basil Shaaban, ma il libanese è stato bravo a resistere. Al 25° giro però, Sims ha passato il pilota Prema. Shaaban ha conquistato il terzo posto finale e diviene il primo libanese a salire sul podio in una gara internazionale per monoposto di alto livello. Quarta piazza per Christian Vietoris, autore di una gara regolare quanto anonima. Jules Bianchi, quinto, ha avuto parecchio lavoro da sbrigare per contenere Valtteri Bottas. Il finlandese ha superato Henki Walschmidt al 17° giro approfittando di un piccolo errore del-



Finalmente un risultato positivo per Andrea Caldarelli, a sinistra, il quale dopo essere partito in testa ha concluso al terzo posto



l'olandese, ed ha così preso l'ultimo punto disponibile per gara 2. Andrea Caldarelli, che partiva dalla quarta fila, è stato brutalmente chiuso in partenza dal compagno di squadra Waldschmidt. Una manovra al limite. Scivolato nono, Caldarelli ha duellato a lungo con Tiago Geronimi. Al 30° giro, il pescarese alla prima curva ha affiancato il brasiliano, ma questi ha chiuso la porta. Per evitare il contatto, Caldarelli ha dovuto mollare vedendosi superare da Esteban Gutierrez. Stefano Coletti ha terminato 15° mentre Roberto Merhi si è ritirato a metà corsa dopo aver ricevuto un urto in parten-

za. Fermo per problemi tecnici Sam Bird. Ritirati alla prima curva dopo il via per contatto, Adrien Tambay e Johan Jokin. Un drive-through è stato comminato a Pedro Enrique per partenza anticipata.

Basil Shaban



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 19 settembre 2009

- 1 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 25 giri 30"22"894
- 2 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1"071
- 3 - Andrea Caldarelli (Dallara-Mercedes) - SG - 3"212
- 4 - Valtteri Bottas (Dallara-Mercedes) - ART - 3"877
- 5 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 5"560
- 6 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mucke - 9"938
- 7 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - Prema - 20"138
- 8 - Renger Van der Zande (Dallara-Mercedes) - Motopark - 20"954
- 9 - Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Manor - 24"852
- 10 - Mika Maki (Dallara-Volkswagen) - Signature - 28"165
- 11 - Tiago Geronimi (Dallara-Volkswagen) - Signature - 31"231
- 12 - Tim Sandler (Dallara-Mercedes) - Prema - 36"757
- 13 - Johan Jokin (Dallara-Volkswagen) - Kolles&Heinz - 41"065
- 14 - Christopher Zanella (Dallara-Mercedes) - Motopark - 41"469
- 15 - Pedro Enrique (Dallara-Mercedes) - Manor - 42"913
- 16 - Carlo Van Dam (Dallara-Mercedes) - SG - 43"784
- 17 - Adrien Tambay (Dallara-Mercedes) - ART - 44"848
- 18 - Marco Wittmann (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1'06"007
- 19 - Jake Rosenzweig (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 10 giri

Giro più veloce: Andrea Caldarelli 1'07"062

Ritirati

- 11° giro - Cesar Ramos
- 1° giro - Sam Bird
- 0 giri - Stefano Coletti
- 0 giri - Jean Karl Vernay
- 0 giri - Nick Tandy

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 20 settembre 2009

- 1 - Renger Van der Zande (Dallara-Mercedes) - Motopark - 36 giri 40'43"958
- 2 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Mucke - 4"276
- 3 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - Prema - 8"636
- 4 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mucke - 12"047
- 5 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 12"983
- 6 - Valtteri Bottas (Dallara-Mercedes) - ART - 13"718
- 7 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 15"530
- 8 - Tiago Geronimi (Dallara-Volkswagen) - Signature - 20"529
- 9 - Estban Gutierrez (Dallara-Mercedes) - ART - 21"394
- 10 - Andrea Caldarelli (Dallara-Mercedes) - SG - 22"143
- 11 - Tim Sandler (Dallara-Mercedes) - Prema - 30"882
- 12 - Christopher Zanella (Dallara-Mercedes) - Motopark - 32"819
- 13 - Mika Maki (Dallara-Volkswagen) - Signature - 36"628
- 14 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 37"889
- 15 - Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema - 39"596
- 16 - Cesar Ramos (Dallara-Mercedes) - Manor - 42"243
- 17 - Marco Wittmann (Dallara-Mercedes) - Mucke - 42"637
- 18 - Carlo Van Dam (Dallara-Mercedes) - SG - 45"037
- 19 - Jake Rosenzweig (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 54"145
- 20 - Pedro Enrique (Dallara-Mercedes) - Manor - 1 giro

Giro più veloce: Renger Van der Zande 1'07"400

Ritirati

- 0 giri - Adrien Tambay
- 0 giri - Johan Jokin

Il campionato

1. Bianchi 87; 2. Vietoris 64; 3. Bottas 51; 4. Sims 47; 5. Vernay, Bird 35.

La gemma è Rossi



Antonio Caruccio

Alexander Rossi è l'ultimo vincitore della Formula Master 2009. Il diciottenne pilota americano ha conquistato oltre al successo in gara 2 sul tracciato di Imola, anche la vittoria della classifica rookie aggiudicandosi il test nella Indy Lights. Nella prima corsa, si è registrata la settima vittoria stagionale per lo svizzero Fabio Leimer. L'elvetico di Jenzer è partito dalla pole contenendo gli attacchi del compagno norvegese Pal Varhaug, che però è stato messo KO al quarto passaggio da un problema alla ruota posteriore destra. Con l'abbandono del norvegese, si è portato al secondo posto Sergey Afanasiev, che nelle prime battute di gara è stato autore di un contatto con Vladimir Arabadzhiev, col bulgaro che ha avuto la peggio perdendo una posizione. Eccezionale partenza di Patrick Rei-

terer che al Tamburello ha messo il musetto in terza posizione, ma ha dovuto allargare la traiettoria e alzare il piede rientrando sesto. Strepitosa la gara di Rossi con lo statunitense che dopo essere stato penalizzato al termine della qualifica, è riuscito a classificarsi quinto, in scia a Josef Kral.

Nella seconda corsa, ancora il baby americano protagonista. Rossi infatti, ha conquistato la testa della gara al dodicesimo giro sopravanzando il compagno Erik Janis, che aveva a sua volta conquistato il primo posto a discapito del poleman Simon Trummer, finito in testacoda al Tamburello. La coppia ISR al termine del primo giro si era installata al comando, seguita da Kral, Afanasiev, Reiterer e Arabadzhiev. Il gruppo andava via via sgranandosi con Janis che cercava di resistere agli attacchi del compagno americano, fino al dodicesimo pas-

saggio quando, con le gomme decisamente meno usurate, Rossi è riuscito a tagliare per primo il traguardo. Dopo una sola tornata, Janis si è dovuto arrendere al Tamburello anche a Kral e Afanasiev, che hanno completato il podio. Al quinto posto ha concluso Reiterer, costante e veloce sul tracciato di casa che ha così conquistato altri punti nel suo carriera 2009. Varhaug ha recuperato dall'ultima posizione di partenza, ma si è visto soffiare da Rossi il premio per il miglior esordiente del 2009. Leimer ha sempre riscontrato dei problemi nelle gare domenicali. Con la griglia invertita infatti, lo svizzero si è spesso ritrovato imbottigliato nel traffico. Questa volta è dovuto rientrare ai box nel corso dei primi giri per un contatto violento coi cordoli, riprendendo la corsa per ultimo. A suon di giri veloci l'elvetico ha ottenuto l'undicesima posizione e il record in gara.



**Alexander Rossi
davanti a Josef Kral e
Patrick Reiterer.
In basso, i piloti
della F.Master**

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 19 settembre 2009

- 1 - Fabio Leimer - Jenzer - 21 giri
- 2 - Sergey Afanasiev - JD - 16"489
- 3 - Vladimir Arabadzhiev - JD - 22"299
- 4 - Josef Kral - JD - 22"806
- 5 - Alexander Rossi - ISR - 23"609
- 6 - Patrick Reiterer - Iris/Jenzer - 26"419
- 7 - Erik Janis - ISR - 31"250
- 8 - Simon Trummer - Iris/Jenzer - 31"604
- 9 - Nicolas Maulini - Jenzer - 42"499
- 10 - Tiago Petiz - Cram - 47"866

Ritirati

- 13° giro - Frankie Provenzano
- 4° giro - Pal Varhaug
- 1° giro - Kelvin Snoeks

Giro più veloce: Fabio Leimer 1'39"946

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 20 settembre 2009

- 1 - Alexander Rossi - ISR - 16 giri in 27'08"579
- 2 - Josef Kral - JD - 1"698
- 3 - Sergey Afanasiev - JD - 2"122
- 4 - Erik Janis - ISR - 5"007
- 5 - Patrick Reiterer - Iris/Jenzer - 8"146
- 6 - Pal Varhaug - Jenzer - 9"166
- 7 - Vladimir Arabadzhiev - JD - 9"703
- 8 - Nicolas Maulini - Jenzer - 10"850
- 9 - Kelvin Snoeks - AR - 20"250
- 10 - Tiago Petiz - Cram - 42"153
- 11 - Fabio Leimer - Jenzer - 42"153
- 12 - Simon Trummer - Iris/Jenzer - 1'07"250

Ritirati

- 8° giro - Frankie Provenzano

Giro più veloce: Fabio Leimer 1'39"993

Il campionato finale

1. Leimer 106; 2. Afanasiev 68; 3. Kral 62; 4. Rossi 52; 5. Varhaug 49; 6. Janis 42; 7. Arabadzhiev 37; 8. Kouzkin 18; 9. Reiterer 16; 10. Andersen, Trummer 11.



Antonio Caruccio

Giornata delle prime volte quella di sabato sul tracciato Enzo e Dino Ferrari. Dopo essere scattato dalla pole il lituano Kazim Vasiliauskas ha conquistato la vittoria, mentre con il terzo posto sul podio Andy Soucek diventa il nuovo campione della Formula 2, il primo dell'era moderna di monogestione da parte di Jonathan Palmer. Nessuno è riuscito a fermarlo. Tra i due, sul podio e in pista, si è classificato il trentino Mirko Bortolotti, autore di una buona gara. L'italiano Red Bull infatti, ha preceduto entrambi i "compagni" di sponsor. Se il tricolore sale sul podio con Bortolotti, decisamente meno fortunati sono stati Nicola De Marco e Pietro Gandolfi,

coinvolti nel corso del primo giro in due differenti incidenti; il primo alla Villeneuve, l'altro al Tamburello, entrambi hanno dovuto parcheggiare le loro monoposto nella via di fuga. Insieme al ventiduenne pilota parmigiano sono stati coinvolti anche Tobias Hegewald e Ollie Hancock e per rimuovere queste monoposto la direzione gara ha mandato in pista la safety car. Agevolmente leader restava Vasiliauskas seguito da Bortolotti e Robert Wickens, mentre Mikhail Aleshin partito male dalla terza posizione è stato infilato da Andy Soucek e Philipp Eng. Alla ripartenza, due tornate dopo, Vasiliauskas conteneva Bortolotti involandosi verso la sua prima affermazione in carriera. Bortolotti doveva contrastare

gli attacchi del canadese Wickens, incalzato da Soucek in un duello che replicava quello che è stato il confronto dell'intera stagione. Tra i due, la questione sarà risolta solo al diciassettesimo passaggio quando lo spagnolo sfruttava meglio l'accelerazione sul rettilineo principale ottenendo così la certezza matematica del titolo. Si autoeliminava dalla lotta finale Aleshin che al tredicesimo passaggio finiva in testacoda,

recuperando sino alle settima posizione finale alle spalle di Eng e Milos Pavlovic. Buon decimo posto per Julien Jousse, considerando che il francese nel primo giro è rientrato ai box per sostituire il pneumatico anteriore destro. Edoardo Piscopo ha concluso la gara in tredicesima posizione con dei sorpassi da antologia, dopo essere stato retrocesso a fondo griglia dai commissari per aver ottenuto il tempo di qualifica con

le bandiere gialle esposte. Il romano inoltre ha dovuto correre con la molla di precarico non avvitata per una mancanza del suo staff, che lo ha costretto ad alzare il proprio passo gara di circa un secondo.



Soucek...

non l'hanno fermato



Andy Soucek, vincitore di gara 2 e campione 2009



Mirko Bortolotti ancora a podio



Kazim Vasiliasukas vincitore di gara 1

GARA 2

Soucek pur appagato dalla conquista del titolo non si è tirato indietro nella gara domenicale ed è stato autore in partenza di uno scatto vincente che lo ha portato a sopravanzare sia Bortolotti sia Wickens, partito decisamente male dalla pole. Alla seconda curva, è uscito di scena Aleshin. Il russo, dopo essere finito in testacoda, è stato centrato in pieno da Jens Hoing, provocando l'ingresso in pista della safety car. Con l'ingresso in pista della vettura di sicurezza i piloti si sono accodati, ma nelle retrovie un'incomprensione tra Pietro Gandolfi e Natacha Gachnang portava il pilota parmigiano a tamponare la pitessa svizzera. Manovra sciocca da parte del ventiduenne italiano, ma certamente poco signorile la reazione della svizzera, che infuriata si è avvicinata alla gialla vettura di Gandolfi volendo spiegare le sue ragioni. I commissari si sono visti quindi impegnati, oltre che nel ricoverare le vetture, anche nel placare, o meglio placare, la svizzera. Anche il management dell'elvetica ha avuto gesti poco signorili nei confronti delle persone vicine a Gandolfi. In pista intanto, Hegewald è riuscito a conquistare il quarto posto davanti a Vasiliasukas e Pavlovic. Si ritirava al secondo giro

Piscopo per la rottura del semiasse. Per il romano, sette ritiri su sette gare, mai dovuti a suoi errori. La pace car rientrava in corsia box al sesto giro, con Soucek che manteneva la leadership, mentre Bortolotti alle sue spalle rompeva il propulsore lasciando olio sulla pista. A farne le spese, Jousse, Alex Brundle e Jack Clarke, solo quest'ultimo capace di riprendere la via della corsa. Da segnalare che in questa gara ben due monoposto, di Aleshin e Brundle, hanno riportato il distacco di una ruota, a dimostrazione che forse il lavoro che la struttura di Jonathan Palmer ha fatto dopo Brands Hatch, dove morì Henry Surtees, non è stato sufficiente. Anche Vasiliasukas, fresco vincitore della sua prima gara in F2, si ritirava alla Tosa, mentre Pavlovic infilava Hegewald e al settimo giro conquistando il podio. Eccellente prestazione di Nicola De Marco. Rallentato nelle qualifiche da problemi tecnici e da una penalizzazione inflittagli dai commissari, aveva preso il via della ventiduesima piazza. Il pordenonese ha rimontato sorpasso dopo sorpasso sino alla nona posizione, distaccato di soli 74 millesimi dalla zona punti chiusa da German Sanchez.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 19 settembre 2009

- 1 - Kazim Vasiliasukas - 21 giri
- 2 - Mirko Bortolotti - 7"503
- 3 - Andy Soucek - 8"178
- 4 - Robert Wickens - 8"999
- 5 - Philipp Eng - 9"526
- 6 - Milos Pavlovic - 11"940
- 7 - Mikhail Aleshin - 18"292
- 8 - German Sanchez - 22"781
- 9 - Sebastian Hohenthal - 23"582
- 10 - Julien Jousse - 23"875
- 11 - Henri Karjalainen - 28"343
- 12 - Jolyn Palmer - 34"577
- 13 - Edoardo Piscopo - 34"711
- 14 - Jack Clarke - 37"643
- 15 - Natacha Gachnang - 38"316
- 16 - Tom Gladdis - 40"480
- 17 - Alex Brundle - 1'20"097
- 18 - Jason Moore - 1'28"959

Ritirati

- 4° giro - Carlos Iaconelli
- 4° giro - Jens Hoing
- 3° giro - Armaan Ebrahim
- 0 giri - Nicola De Marco
- 0 giri - Tobias Hegewald
- 0 giri - Ollie Hancock
- 0 giri - Pietro Gandolfi

Giro più veloce: Kazim Vasiliasukas 1'38"959

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 20 settembre 2009

- 1 - Andy Soucek - 15 giri 30"12"572
- 2 - Robert Wickens - 2"407
- 3 - Milos Pavlovic - 7"912
- 4 - Tobias Hegewald - 16"389
- 5 - Carlos Iaconelli - 20"163
- 6 - Jolyn Palmer - 23"510
- 7 - Jason Moore - 25"495
- 8 - German Sanchez - 27"214
- 9 - Nicola De Marco - 27"288
- 10 - Philipp Eng - 28"071
- 11 - Ollie Hancock - 30"220
- 12 - Sebastian Hohenthal - 33"234
- 13 - Tom Gladdis - 33"872
- 14 - Jack Clarke - 42"134
- 15 - Henri Karjalainen - 43"202

Ritirati

- 5° giro - Mirko Bortolotti
- 5° giro - Kazim Vasiliasukas
- 5° giro - Alex Brundle
- 5° giro - Julien Jousse
- 2° giro - Edoardo Piscopo
- 1° giro - Natacha Gachnang
- 1° giro - Pietro Gandolfi
- 0 giri - Armaan Ebrahim
- 0 giri - Mikhail Aleshin
- 0 giri - Jens Hoing

Il campionato

1. Soucek 95; 2. Wickens 58; 3. Aleshin 49; 4. Bortolotti 47; 5. Jousse 43; 6. Hegewald 42; 7. Vasiliasukas 39; 8. Eng 35; 9. Pavlovic 29; 10. Iaconelli 21



Tris di Campana

Dario Lucchese

Sergio Campana ha rovinato la festa al team BVM Target, conquistando a Vallelunga il suo terzo successo dopo quelli ottenuti al Mugello e Misano. Il pilota emiliano del team Lucidi, più veloce nei test collettivi di due settimane fa, aveva già dimostrato nelle due sessioni di prove libere di avere a disposizione una vettura perfetta. Poi, ha compiuto un vero capolavoro al via, infilandosi tra il poleman Daniel Zampieri e Marco Zipoli, che scattava dal-

la prima fila, dominando fino alla bandiera a scacchi e riscattandosi dopo la sfortuna che lo aveva assillato senza sosta negli ultimi appuntamenti. "Sono riuscito a trovare quello spunto in più che mi era mancato nelle qualifiche - ha dichiarato dopo l'arrivo - Finalmente una vittoria e soprattutto nessun problema". Per Zampieri un secondo posto che gli vale altri punti importanti per mantenere la leadership del campionato. Il romano, davanti al suo pubblico, ci teneva a mettere a segno una vittoria. Ma

come era successo anche a Magione, non è riuscito a sfruttare la prima posizione di partenza. Ancora un podio per il suo compagno di squadra, che nelle fasi iniziali era riuscito a passargli davanti, prima di dovere restituire il secondo posto a seguito di un contatto con Pablo Sanchez. Per il messicano, che per l'occasione si avviava quinto, una gara da dimenticare conclusasi con un deludente nono posto. Bene invece lo spagnolo Daniel Campos, quarto a traguardo e nelle fasi finali vicinissimo a Zipoli.

Successo perentorio quello ottenuto a Vallelunga da Sergio Campana



La cronaca Giro dopo giro

Per la quarta volta su sette è Zampieri ad avviarsi dalla pole. Ma il romano non è autore di una partenza felice, mentre a portarsi al comando è Campana seguito da Zipoli che alla conclusione del primo giro torna terzo dopo un contatto con Sanchez. Il ligure della BVM Target deve subito guardarsi le spalle da Campos. Nelle retrovie intanto Comi vola fuori alla staccata dei Cimini, mentre la vettura di Cinti tampona violentemente quella di Castellacci e decolla in mezzo al gruppo, finendo per coinvolgere quella di Libe-

rati. Per quest'ultimo, così come per Cinti, è il ritiro. Castellacci riesce invece a proseguire, ma a condizionare la sua gara sono i 38 gradi di febbre che influiscono verso la fine sul suo rendimento. Campana è invece un rullo compressore e prende progressivamente il largo, con Zampieri che non sembra riuscire ad impensierirlo seriamente. Anche Zipoli pare tenere sotto controllo senza problemi Campos, sebbene la rimonta dello spagnolo proprio nelle battute conclusive si fa sempre più minacciosa. Ma alla bandiera a scacchi l'ordine dei primi rimane invariato. Bene anche Richelmi, quinto al traguardo davanti a Ciatelli.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 20 settembre 2009

- 1 - Sergio Campana - Lucidi - 17 giri
- 2 - Daniel Zampieri - BVM Target - 3"832
- 3 - Marco Zipoli - BVM Target - 6"433
- 4 - Daniel Campos - Prema - 6"815
- 5 - Stéphane Richelmi - RC Motorsport - 10"156
- 6 - Salvatore Ciatelli - Ghinzani - 12"672
- 7 - Francesco Castellacci - Prema - 14"579
- 8 - Alessandro Cicognani - Ghinzani - 28"346
- 9 - Pablo Sanchez - Alan* - 28"763
- 10 - Francesco Prandi - Lucidi - 29"606
- 11 - Gianmarco Raimondo - Corbetta - 32"396
- 12 - Federico Glorioso - Gloria - 38"059
- 13 - Angelo Fabrizio Comi - Alan* - 47"490
- 14 - Nicolò Piancastelli - BVM Target - 1'09"111
- 15 - Giulio Glorioso - Gloria - 1 giro

Ritirati

- 1° giro - Riccardo Cinti
- 1° giro - Edoardo Liberati

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

MOMENTO CLOU

Il poleman Zampieri ha un avvio infelice e Campana non si fa pregare due volte per prendere il comando



Daniel Zampieri



Campos vede... la Ferrari

Dario Lucchese

Forse anche Luca Cordero di Montezemolo, ospite d'eccezione a Vallelunga, avrà dato una sbirciata veloce ai nomi dei giovanissimi pretendenti al test con la Ferrari F.1 che a fine stagione premierà i migliori tre della F.3 tricolore. In cima alla lista Daniel Zampieri, sempre più leader del campionato. Il romano, secondo in gara 1, sperava nella pioggia ed è stato accontentato. Quindi si è reso autore di una rimonta perfetta ed è finito di nuovo sul podio,

concludendo terzo alle spalle di Stéphane Richelmi. Al rigo sotto c'è Daniel Campos (spagnolo come Fernando Alonso...), che a Vallelunga ha festeggiato la sua seconda vittoria della stagione e dalla quarta posizione della classifica è risalito secondo, pagando adesso un gap di 14 lunghezze nei confronti del romano della BVM Target. Altro nome quello di Marco Zipoli, sempre tra i protagonisti. Il ligure è tornato terzo, ma anche sul tracciato capitolino non ha mancato di fare il pieno di punti denotando una condotta costante e all'occorrenza

decisa. Poi c'è Sergio Campana, che vincendo in gara 1 ha saputo prendersi una giusta rivincita dopo essere stato letteralmente perseguitato dalla sfortuna in questa seconda parte della stagione. Infine Pablo Sanchez, a quota meno trenta, matematicamente ancora in lizza per il titolo, ma reduce da un weekend per lui assolutamente negativo che ha concluso con un quinto posto. Saranno loro a giocarsi tutto a Monza, a metà ottobre, nell'ultimo round di un campionato estremamente indeciso e vivace fino all'ultimo.



L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 20 settembre 2009

- 1 - Daniel Campos - Prema - 14 giri
- 2 - Stéphane Richelmi - RC Motorsport - 5"684
- 3 - Daniel Zampieri - BVM Target - 19"681
- 4 - Sergio Campana - Lucidi - 23"108
- 5 - Pablo Sanchez - Alan* - 25"166
- 6 - Marco Zipoli - BVM Target - 33"262
- 7 - Riccardo Cinti - Corbetta - 36"942
- 8 - Alessandro Cicognani - Ghinzani - 41"230
- 9 - Giulio Glorioso - Gloria - 52"268
- 10 - Gianmarco Raimondo - Corbetta - 52"791
- 11 - Edoardo Liberati - Lucidi - 56"847
- 12 - Nicolò Piancastelli - BVM Target - 1'08"239
- 13 - Francesco Prandi - Lucidi - 1'08"682
- 14 - Federico Glorioso - Gloria - 1'42"981
- 15 - Francesco Castellacci - Prema - 3 giri

Ritirati

- 5° giro - Angelo Fabrizio Comi
2° giro - Salvatore Ciatelli

Il campionato

1. Zampieri 152 punti; 2. Campos 138; 3. Zipoli 136; 4. Campana 131; 5. Sanchez 122; 6. Richelmi 79; 7. Castellacci 64; 8. Ciatelli 57; 9. Cinti 40; 10. Kamitsakis 23.

MOMENTO CLOU

E' il 9° giro quando Campos, velocissimo con la pista bagnata, raggiunge il leader Richelmi e lo infila al Tornantino andando a vincere

La cronaca Giro dopo giro

Durante il giro di ricognizione la pioggia aumenta d'intensità, ma tutti sfilano regolarmente al via. A rendersi autore di un'ottima partenza è Richelmi seguito a ruota da Campos, mentre Ciatelli (che scattava dalla pole) deve inizialmente accontentarsi del quarto posto cedendo strada anche a Cicognani. Al secondo giro Sanchez infila Zipoli alla curva Trincea e si porta settimo, a sua volta preceduto da Zampieri e Campana. Zampieri tenta invano di superare Cicognani che tiene duro, facendo tuttavia da tappo permettendo allo stesso Campana di avvicinarsi. Una lotta che si risolve solo al sesto giro, quando il pilota del team Ghinzani deve cedere strada ad entrambi. Ciatelli nel frattempo rientra ai box per un problema al

semiasse, mentre Prandi compie un testacoda al Semaforo e riprende tredicesimo. Federico Glorioso è protagonista invece di un'innocua escursione sulla via di fuga esterna al Tornantino, concedendo più tardi anche il "bis". L'attenzione ritorna però su Richelmi e Campos, sempre più vicini tra loro fino alla nona tornata quando, sempre al Tornantino, lo spagnolo riesce a prendere la traiettoria interna ed ha definitivamente la meglio sul pilota della RC Motorsport. Sanchez passa invece Cicognani e risale quinto. Prima della Esse "numeri" tra Cinti e Castellacci. Ad avere la peggio è il romano che parcheggia la sua monoposto a bordo pista. Proprio nel finale sia Zipoli che Cinti scalzano Cicognani dalla sesta posizione. Campos taglia per primo il traguardo e conquista la sua seconda vittoria dopo quella di Magione.



Sopra, Stéphane Richelmi secondo al traguardo. A sinistra, Castellacci out dopo il contatto con Cinti. Nell'altra pagina il vincitore Campos

Chilton in extremis



E' di Max Chilton l'ultima vittoria nel campionato inglese di F.3 che è stato vinto da Daniel Ricciardo con una prova di anticipo. La prima gara l'ha conquistata proprio il neo campione australiano con la Dallara-Volkswagen del team Carlin che ha letteralmente dominato dopo essere partito dalla pole. Per Ricciardo, sei successi totali. E' stata una felice doppietta per la squadra di Trevor Carlin grazie al secondo posto di Max Chilton. Alle sue spalle, Riki Christodoulou che per tutta la gara è rimasto attaccato all'ala posteriore del rivale. Buon quarto Marcus Ericsson, tornato nella serie inglese. Un buon avvio ha permesso a Walter Grubmuller, che era in quarta fila, di far sua la quinta posizione davanti a Carlos Huer-tas. Ritirato invece Daisuke Nakajima. Chilton in gara 2 ha invece trovato la prima vittoria stagionale assoluta; l'inglese aveva recuperato bottino pieno a Portimao, ma sul traguardo non era transitato primo bensì terzo dietro agli "ospiti" Jules Bianchi e Sam Bird. Al via Chilton ha preso subito il comando mentre Ricciardo da secondo alla prima curva si è ritrovato quarto. Chilton ha controllato agevolmente la corsa contenendo Christodoulou ed Ericsson.





**L'arrivo vittorioso di Chilton
e a destra, sul podio.
Sotto, Daniel Ricciardo**



L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 20 settembre 2009

- 1 - Daniel Ricciardo (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 22 giri 28'47"041
- 2 - Max Chilton (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 15"531
- 3 - Riki Christodoulou (Dallara-Mercedes) - Fortec - 16"135
- 4 - Marcus Ericsson (Dallara-Mercedes) - Raikkonen - 17"890
- 5 - Walter Grubmuller (Dallara-Mercedes) - Hitech - 28"861
- 6 - Carlos Huertas (Dallara-Mercedes) - Raikkonen - 30"246
- 7 - Henry Arundel (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 30"542
- 8 - Adriano Buzaid (Dallara-Volkswagen) - T Sport - 36"912
- 9 - Daniel McKenzie (Dallara-Mugen) - Fortec - 55"307 *
- 10 - Hywel Lloyd (Dallara-Mugen) - CF - 57"945 *
- 11 - Gabriel Dias (Dallara-Mugen) - T Sport - 58"588 *
- 12 - Victor Garcia (Dallara-Mercedes) - Fortec - 1'01"708
- 13 - Jay Bridger (Mygale-Mugen) - Litespeed - 1'05"608 *
- 14 - Joe Ghanem (Dallara-Mugen) - Carlin - 1 giro *
- 15 - Wyane Boyd (Dallara-Volkswagen) - T Sport - 1 giro
- 16 - Qinghua Ma (Dallara-Mugen) - West Tec - 2 giri *

* National Class

Giro più veloce: Daniel Ricciardo 1'17"793

Ritirati

- 14° giro - Victor Correa
- 3° giro - Philip Major
- 1° giro - Max Snegirev
- 0 giri - Daisuke Nakajima

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 20 settembre 2009

- 1 - Max Chilton (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 22 giri 31'16"848
- 2 - Riki Christodoulou (Dallara-Mercedes) - Fortec - 0"967
- 3 - Marcus Ericsson (Dallara-Mercedes) - Raikkonen - 2"552
- 4 - Daniel Ricciardo (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 3"576
- 5 - Henry Arundel (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 14"887
- 6 - Walter Grubmuller (Dallara-Mercedes) - Hitech - 15"303
- 7 - Daisuke Nakajima (Dallara-Mercedes) - Raikkonen - 15"794
- 8 - Wayne Boyd (Dallara-Volkswagen) - T Sport - 16"462
- 9 - Adriano Buzaid (Dallara-Volkswagen) - T Sport - 21"750
- 10 - Carlos Huertas (Dallara-Mercedes) - Raikkonen - 22"003
- 11 - Victor Garcia (Dallara-Mercedes) - Fortec - 22"522
- 12 - Gabriel Dias (Dallara-Mugen) - T Sport - 30"613 *
- 13 - Jay Bridger (Mygale-Honda) - Litespeed - 31"073 *
- 14 - Philip Major (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 31"642
- 15 - Daniel McKenzie (Dallara-Mugen) - Fortec - 41"465 *
- 16 - Joe Ghanem (Dallara-Mugen) - Carlin - 59"614 *
- 17 - Victor Correa (SLC-Mugen) - Litespeed - 1'02"655 *

* National Class

Giro più veloce: Max Chilton 1'18"253

Ritirati

- 4° giro - Max Snegirev
- 0 giri - Qinghua Ma
- 0 giri - Hywel Lloyd

Il campionato finale

1. Ricciardo 275; 2. Grubmuller 188; 3. Van der Zande 178; 4. Chilton 171;
5. Christodoulou 130; 6. Buzaid 109; 7. Nakajima, Huertas 95; 9. Arundel 90;
10. Tandy 68





Le nove vite di Vanthoor

Antonio Caruccio

Laurens Vanthoor è come i gatti... oltre ad avere nove vite (e dieci vittorie che non guastano) il belga del team Van Amersfoort cade sempre in piedi. Dopo essersi ritirato nella prima manche della F.3 tedesca al Sachsenring (penultima prova) per un contatto nel corso del primo giro, Vanthoor ha conquistato a modo suo la manche domenicale, ossia dominando. Partito dalla pole il neocampione della categoria cadetta tedesca ha agevolmente conquistato i dieci punti del successo, facendo segnare il giro più veloce e precedendo Elkmann di 9"8. Sul podio di gara 2 sale al secondo posto l'ottimo Peter Elkmann, rientrante nel Formula 3, il quale ha a sua volta in scia Tom Dillmann, divenuto uno tra i protagonisti vincenti della categoria dal suo ingresso al Nurburgring.

Harald Schlegelmilch, altro pilota dal ricco palmares, termina ai piedi del podio, mentre l'olandese Stef Dusseldorp, vice-campione 2009, non va oltre il sesto posto dietro a Joey Foster. Dominio assoluto per il francese Tom Dillmann nella prima gara. Il francese dopo aver conquistato la pole position ha condotto agevolmente i 24 giri di corsa precedendo l'olandese Stef Dusseldorp ed il lettone Harald Schlegelmilch, che porta sul podio la vettura del team HS Technick. Buona prestazione per il rientrante nella categoria Joey Foster che ha conquistato il quarto posto ai danni dei giovani Markus Pommer e David Hauser. Settimo assoluto, vincitore della National Class, è stato Sergey Chukanov, mentre è uscito di scena al primo giro il neo-campione Laurens Vanthoor a seguito di un contatto col compagno Dusseldorp.





Sopra, l'incidente in cui è incappato Vanthoor in gara 1. Sotto, Tom Dillmann e l'avvenente Shirley van der Lof



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 19 settembre 2009

- 1 - Tom Dillmann (Dallara 307-Mercedes) – Neuhauser – 24 giri 30'04"275
- 2 - Stef Dusseldorp (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort – 4"316
- 3 - Harald Schlegelmilch (Dallara 307-Mercedes) – Hs Technik – 22"262
- 4 - Joey Foster (Dallara 307-Mercedes) – HS Technik – 29"927
- 5 - Markus Pommer (Dallara 307-Mercedes) - Zetl Sportsline – 34"781
- 6 - David Hauser (Dallara 307-Mercedes) – Racing Experience – 38"351
- 7 - Sergey Chukanov (Arttech 24-Opel) – ArtLine – 40"530
- 8 - Max Nilsson (Dallara 307-Opel) – SRT – 51"419
- 9 - Rafael Suzuki (Dallara 307-Mercedes) – Hs Technik – 51"592
- 10 - Nico Monien (Dallara 307-Mercedes) - Zetl Sportsline – 52"120
- 11 - Adderly Fong (Dallara 307-Volkswagen) – Performance – 1'03"347
- 12 - Mika Vahamaki (Dallara 304-Opel) – ADRF – 1'11"924
- 13 - Gary Hauser (Dallara 307-Mercedes) - Racing Experience – 1 giro
- 14 - Shirley van der Lof (Dallara 307-Mercedes) – Zetl Sportsline – 1 giro
- 15 - Marco Oberhauser (Dallara 307-Mercedes) – Neuhauser – 2 giri
- 16 - Luca Iannaccone (Dallara 304-Opel) – Leipert – 3 giri

Ritirati

- 7° giro - Vladimir Semenov
- 1° giro - Laurens Vanthoor
- 1° giro - Peter Elkmann
- 0 giri - Nicolas Marroc

Giro più veloce: Tom Dillmann 1'14"821

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 20 settembre 2009

- 1 - Laurens Vanthoor (Dallara 307-Volkswagen) – Van Amersfoort
24 giri 29'59"290
- 2 - Peter Elkmann (Dallara 307-Volkswagen) – Performance – 9"855
- 3 - Tom Dillmann (Dallara 307-Mercedes) – Neuhauser – 10"387
- 4 - Harald Schlegelmilch (Dallara 307-Mercedes) – Hs Technik – 20"568
- 5 - Joey Foster (Dallara 307-Mercedes) – HS Technik – 24"301
- 6 - Stef Dusseldorp (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort – 29"827
- 7 - Nico Monien (Dallara 307-Mercedes) - Zetl Sportsline – 32"120
- 8 - Markus Pommer (Dallara 307-Mercedes) - Zetl Sportsline – 36"119
- 9 - Max Nilsson (Dallara 307-Opel) – SRT – 49"043
- 10 - Rafael Suzuki (Dallara 307-Mercedes) – Hs Technik – 1'04"177
- 11 - Marco Oberhauser (Dallara 307-Mercedes) – Neuhauser – 1 giro
- 12 - Adderly Fong (Dallara 307-Volkswagen) – Performance – 1 giro
- 13 - Sergey Chukanov (Arttech 24-Opel) – ArtLine – 1 giro
- 14 - Mika Vahamaki (Dallara 304-Opel) – ADRF – 1 giro
- 15 - Luca Iannaccone (Dallara 304-Opel) – Leipert – 3 giri

Ritirati

- 16° giro - David Hauser
- 13° giro - Nicolas Marroc
- 8° giro - Vladimir Semenov
- 8° giro - Shirley van der Lof
- 1° giro - Gary Hauser

Giro più veloce: Laurens Vanthoor 1'14"232

Il campionato

1. Vanthoor 144; 2. Dusseldorp 94; 3. Suzuki 65; 4. Monien 56; 5. Pommer 53; 6. Frey 45; 7. Dillmann 38; 8. Herndlhofer 32; 9. Schlegelmilch 30; 10. Nilsson 29.



Miguez-Mendez Duello al sole

Marco Cortesi

Doppietta tutta asturiana in gara 1 dell'European Formula 3 Open a Magny-Cours. Dopo il problema alla pompa del carburante che aveva costretto Celso Miguez a partire dal fondo, Bruno Mendez ha approfittato della situazione, conquistando una vittoria che lo issa in solitario al comando del campionato. Il pilota di casa Campos ha avuto concorrenza solo nei primi giri da parte di Sergio Canamasas, finito largo alla curva 180° e rientrato alle porte della top-10. A condizionare le posizioni da top-5 sono stati diversi contatti, partendo da quello che al primo giro ha messo fuori combattimento Samuel Buttarelli. Kevin Ceccon, autore di una gara aggressiva, ha pagato altre due tocche con McLeod e lo stesso Canamasas, chiudendo sesto. Ad approfittare della situazione è stato Tono Fernandez Da Silva, secondo per il team Hache e primo tra i piloti della Copa spagnola. Adrian Campos, terzo, ha preceduto Stefano Bizzarri, pagando lo scotto del distacco del cofano posteriore, andato poi a colpire l'ala. In quinta piazza ha chiuso Miguez.





*A sinistra, Mendez vittorioso in gara 1.
Sotto Miguez vincitore di gara 2
e leader di campionato*



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 19 settembre 2009

- 1 - Bruno Mendez (Dallara F308) - Campos - 18 giri 30'54"010
- 2 - Tono Fernandez (Dallara F306) - Hache - 3"673
- 3 - Adrian Campos (Dallara F308) - Campos - 6"902
- 4 - Stefano Bizzarri (Dallara F308) - RP - 7"645
- 5 - Celso Miguez (Dallara F308) - DriveX - 8"149
- 6 - Kevin Ceccon (Dallara F308) - RP - 14"943
- 7 - Jose Abadin (Dallara F306) - DriveX - 16"835
- 8 - David Fumanelli (Dallara F308) - RP - 23"902
- 9 - Christian Ebbesvik (Dallara F308) - West Tec - 34"177
- 10 - Edgar Fernandez (Dallara F306) - Hache - 49"997
- 11 - Kristjan Einar (Dallara F306) - West-Tec - 1 giro
- 12 - Bruno Palli (Dallara F306) - Campos - 1 giro
- 13 - Sergio Canamasas (Dallara F308) - De Villota - 1 giro
- 14 - Doru Sechelariu (Dallara F308) - De Villota - 1 giro
- 15 - Michele Faccin (Dallara F306) - Hache - 2 giri
- 16 - Carmen Jordà (Dallara F306) - Campos - 5 giri

Giro più veloce: Bruno Mendez 1:37.259

Tutti con motore Toyota

Ritirati

- 11° giro - Callum MacLeod
- 1° giro - Samuele Buttarelli
- 1° giro - Biagio Bulnes

Non partiti

Noel Jammal

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 20 settembre 2009

- 1 - Celso Miguez (Dallara F308) - DriveX - 18 giri 31'44"611
- 2 - Stefano Bizzarri (Dallara F308) - RP - 3"575
- 3 - Christian Ebbesvik (Dallara F308) - West Tec - 5"652
- 4 - Adrian Campos (Dallara F308) - Campos - 17"785
- 5 - Kevin Ceccon (Dallara F308) - RP - 21"218
- 6 - Sergio Canamasas (Dallara F308) - De Villota - 22"664
- 7 - Jose Luis Abadin (Dallara F306) - DriveX - 23"787
- 8 - Doru Sechelariu (Dallara F308) - De Villota - 23"970
- 9 - Carmen Jorda (Dallara F306) - Campos - 35"331
- 10 - David Fumanelli (Dallara F308) - RP - 36"115
- 11 - Bruno Palli (Dallara F306) - Campos - 39"197
- 12 - Edgar Fernandez (Dallara F306) - Hache - 46"629
- 13 - Biagio Bulnes (Dallara F306) - RP - 59"775
- 14 - Bruno Mendez (Dallara F308) - Campos - 1'36"531
- 15 - Kristjan Einar (Dallara F306) - West-Tec - 2 giri

Tutti con motore Toyota

Ritirati

- 9° giro - Noel Jammal
- 8° giro - Michele Faccin
- 2° giro - Tono Fernandez
- 2° giro - Samuele Buttarelli

Non partito

Callum McLeod

Il campionato

1. Miguez 94; 2. Mendez 93; 3. Campos 54; 4. Bizzarri 50; 5. Legris 47

Motopark irregolare

Costa sorride

Massimo Costa

Antonio Da Costa, Albert Costa, Kuba Giermaziak. Poi, sul podio di gara 1 il portoghese non si è visto e tra la sorpresa generale è stato Costa a salire sul gradino più alto del podio. Nessuno dei piloti era al corrente che la monoposto del portoghese Da Costa, al termine della qualifica, era stata trovata non conforme nell'impianto frenante. Il leader del campionato ha corso le due prove del Nurburgring perché il team Motopark ha presentato appello, ma a tutti gli effetti è risultato trasparente. Stessa sorte per Kevin Magnussen, che però si è ritirato in gara 1 dopo aver preso una violenta tamponata da Carlos Munoz mentre lottavano per il ter-

zo posto. La decisione dei commissari tecnici (e non è la prima volta che Motopark viene pizzicato irregolare) può risultare determinante ai fini dell'assegnazione del campionato. I punti che Da Costa perderà (ma aspettiamo comunque l'esito dell'appello) sono pesanti in quanto Costa e Vergne, nello stesso tempo, ne hanno guadagnati parecchi. Da Costa aveva condotto la prima gara per tutti i giri in programma, alle sue spalle come un'ombra lo spagnolo della Epsilon Euskadi, Costa. Che ha tentato più volte di avvicinare e mettere pressione a Da Costa, ma il portoghese è stato bravo a difendersi e ad allungare quel tanto che bastava. Dietro, la corsa è stata estremamente dura e combattuta. Molto

divertente comunque. Di rilievo la posizione a podio di Giermaziak, mentre si è difeso bene Nico Muller, quinto, che è anche il campione della serie svizzera 2009. Costa al via della seconda corsa è partito senza esitazioni, Da Costa gli si è accodato e così hanno tagliato il traguardo. Vergne è stato tamponato da Kevin Magnussen ed ha disputato tutta la gara con la monoposto che ad ogni curva gli scappava via. Una vera impresa quella del francese della SG che alla fine era stanchissimo per gli sforzi compiuti. Bella corsa per Carlos Munoz, terzo davanti a Miki Monras. Una gran battaglia l'hanno ingaggiata Miguel Otegui (quinto), Kuba Giermaziak e Nathanael Berthon.



Sopra, Albert Costa vincitore di gara 1. Sotto, Felix Da Costa escluso per irregolarità tecnica



Sopra, la nuova monoposto Renault 2.0. A sinistra, Jean Eric Vergne

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 19 settembre 2009

- 1 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 14 giri 28'12"052
- 2 - Kuba Giermaziak - Motopark - 3"732
- 3 - Jean Eric Vergne - SG - 5"646
- 4 - Adrian Quaife Hobbs - Motopark - 11"445
- 5 - Nico Muller - Jenzer - 15"786
- 6 - Marco Sorensen - Motopark - 17"308
- 7 - Luciano Bacheta - Epsilon Sport - 19"569
- 8 - Hugo Valente - SG - 25"459
- 9 - Luis Derani - Motopark - 25"752
- 10 - Jimmy Eriksson - Motopark - 27"247
- 11 - Genis Olive - Jenzer - 28"951
- 12 - Bart Hylkema - Motopark - 29"272
- 13 - Arthur Pic - SG - 29"502
- 14 - Kevin Kleveros - Fortec - 30"495
- 15 - Karl Oscar Liiv - MP - 31"873
- 16 - Miguel Otegui - Epsilon Euskadi - 33"055
- 17 - Fabien Thuner - Jenzer - 34"435
- 18 - Benjamin Lariche - Pole Services - 36"721
- 19 - Adam Kout - Krenek - 36"897
- 20 - Jakub Knoll - Krenek - 38"701
- 21 - Andrea Roda - BVM Minardi - 43"688
- 22 - Julian Eisenreich - SL - 44"835

Giro più veloce: Albert Costa 1'59"750

Ritirati

- 8° giro - Daniel De Jong
- 4° giro - Miki Monras
- 3° giro - Carlos Munoz
- 3° giro - Ramez Azzam
- 1° giro - Nathanael Berthon

Esclusi dalla classifica per irregolarità tecnica
Kevin Magnussen e Antonio Felix Da Costa

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 20 settembre 2009

- 1 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 14 giri 28'01"754
- 2 - Jean Eric Vergne - SG - 14"509
- 3 - Carlos Munoz - Epsilon Euskadi - 15"397
- 4 - Miki Monras - SG - 16"957
- 5 - Miguel Otegui - Epsilon Euskadi - 20"173
- 6 - Kuba Giermaziak - Motopark - 21"543
- 7 - Nathanael Berthon - Epsilon Euskadi - 22"833
- 8 - Marco Sorensen - Motopark - 23"834
- 9 - Adrian Quaife Hobbs - Motopark - 24"476
- 10 - Genis Olive - Jenzer - 25"082
- 11 - Nico Muller - Jenzer - 26"772
- 12 - Luciano Bacheta - Epsilon Sport - 27"933
- 13 - Kevin Kleveros - Fortec - 32"218
- 14 - Jimmy Eriksson - Motopark - 32"639
- 15 - Adam Kout - Krenek - 34"548
- 16 - Julian Eisenreich - SL - 34"879
- 17 - Benjamin Lariche - Pole Services - 37"227
- 18 - Fabien Thuner - Jenzer - 37"901
- 19 - Jakub Knoll - Krenek - 42"154
- 20 - Andrea Roda - BVM Minardi - 45"710
- 21 - Karl Oscar Liiv - MP - 1'02"747
- 22 - Bart Hylkema - Motopark - 1 giro

Giro più veloce: Albert Costa 1'59"268

Ritirati

- 7° giro - Arthur Pic
- 4° giro - Ramez Azzam
- 2° giro - Daniel De Jong
- 0 giri - Hugo Valente
- 0 giri - Luis Derani

Antonio Felix Da Costa (2° nella gara) e Kevin Magnussen non sono classificati in quanto ha corso sotto appello

Il campionato

1.Costa 114; 2.Vergne 112; 3.Da Costa 97

Cerqui si... Defendi



Doppia gara sul circuito romano di Vallelunga "Piero Taruffi" per il Campionato Italiano Formula Azzurra Aci Csai "Trofeo Michele Alboreto" giunto al settimo appuntamento stagionale. In gara uno il successo è andato al bresciano Alberto Cerqui, pilota della Mg Motorsport, che ha conquistato così la sua quarta vittoria stagionale. Dietro di lui si è piazzato il quindicenne bergamasco Luca Defendi, pilota della Fog Competition. La battaglia tra i due è stata bella e a deciderla è stato un piccolo problema al cambio della monoposto di Defendi che ha perso leggermente contatto dal primo e con esso la possibilità di sferrare l'attacco decisivo nell'ultimo giro. Al terzo posto ha chiuso il romano Simone Taloni, Winner Motorsport, autore di una straordinaria rimonta che lo ha portato dal nono posto di griglia

fino al podio. Alle loro spalle hanno poi concluso nell'ordine Marco Falci, Nannini Racing, e Simone laquinta, Linerace, che hanno tenuto un ritmo gara molto simile, terminando molto vicino l'uno con l'altro al quarto e quinto posto. A chiudere le posizioni che danno punti concludono quindi i due del team Mg Motorsport, lo svizzero Alex Fontana e il riminese Alessandro Silvestri, e Mirko Torsellini, team Corbetta. Sfortunata in gara uno la prova di Marco Moscato per il cedimento del cambio al via.

In gara due lo straordinario weekend di Luca Defendi si è concretizzato con una netta vittoria. Partito davanti il bergamasco non ha avuto problemi a contenere il siciliano Marco Moscato, mentre la terza posizione è andata al giovanissimo toscano Mirko Torsellini che proprio nell'ultimo giro

ha avuto la meglio su Alberto Cerqui che rimane in testa al campionato. Un sorpasso straordinario con Torsellini che è stato a lungo con le quattro ruote fuori dalla pista sull'erba prima di completarlo. Dietro ai primi hanno concluso le due monoposto del team Linerace di Eugenio Palmeri e Simone laquinta. Il 18enne comasco Ronnie Valori, BVE Racing, e lo svizzero Alex Fontana hanno terminato al settimo ed all'ottavo posto. Alberto Cerqui con la vittoria in gara uno ed il quarto posto in gara due allunga ancora al comando della classifica generale. Il bresciano è ora al comando con 17 punti di vantaggio sullo straordinario Luca Defendi ora secondo quando manca un solo appuntamento al termine della serie quello che si correrà sul circuito di Monza il 4 ottobre.



*Alberto Cerqui, precede Luca Defendi in gara 1.
Sotto, Simone Taloni ottimo terzo*



La classifica dei primi 10 di gara 1

Classifica dei primi 10 gara 1:

1. Alberto Cerqui, in 25'16"619; 2. Defendi, a 0"375; 3. Taloni, a 9"361; 4. Falci, a 10"355; 5. laquinta, a 10"639; 6. Fontana, a 12"446; 7. Silvestri, a 12"831; 8. Torsellini, a 14"357; 9. Palmieri, a 15"255; 10. Pellitteri, a 18"964.

La classifica dei primi 10 di gara 2

1. Luca Defendi, in 25'38"209; 2. Moscato, a 6"496; 3. Torsellini, a 7"459; 4. Cerqui, a 7"671; 5. Palmieri, a 7"920; 6. laquinta, a 13"447; 7. Valori, a 15"017; 8. Fontana, a 17"815; 9. Silvestri, a 18"251; 10. Taloni, a 26"409.

Classifica dei primi 10 del Campionato Italiano Formula Azzurra-Trofeo Michele Alboreto dopo 14 gare:

1. Alberto Cerqui, p. 76; 2. Defendi, 59; 3. Falci, 54; 4. Palmeri, 50; 5. Fontana, 49; 6. Moscato, 47; 7. Silvestri, 41; 8. laquinta, 38; 9. Taloni, 37; 10. Torsellini, 34.

Per Maserati si

Leopoldo Canetoli

La sfida al Corral di Portimao era dichiarata: tre Corvette contro tre Maserati. Ed era solo quella, oltre alla solita bagarre tra Porsche e Ferrari in GT2, la battaglia da seguire! Solo 18 macchine in pista (mai così poche) e un'affluenza di pubblico scarsa, a giudicare dai vuoti sulle tribune, anche se gli organizzatori hanno dichiarato poi 38.700 spettatori. Mancavano due concorrenti pericolosi, come la Saleen di Wendlinger, "offesa" pare per la squalifica dell'Hungaroring, e la Corvette di Thomas Biagi, che non è stata sostituita in tempo dopo l'incendio occorso durante il trasporto. Come non si sono viste le due vetture versione 2010, la Ford Matech ufficiale e la Nissan GTR. Così in pole si era ritrovata la Corvette brasiliana di Bernoldi affiancata dalla vettura gemella di Ruffier: più arretrate le Maserati.

Al via, le Corvette non si sono fatte pregare e subito hanno menato la danza almeno per i primi due terzi della gara. Poi, come al solito, c'è stata la safety-car a ribaltare le carte per diversi concorrenti, anche se la Corvette olandese di Hezemans sembra sempre saldamente al comando. Più bagarre in GT2, con Malucelli a lungo tra i primi sempre in conflitto con la Por-

sche di Westbrook. Quando la safety-car si è fatta da parte, Kumpen era saldamente al comando seguito dalle due Maserati di Ramos e Bobbi che hanno battagliato per diversi giri. Poi, in un tentativo di affiancare la Corvette di testa, Ramos è finito lungo lasciando la posizione all'arrembante Bobbi, mentre la terza Maserati era rallentata da un dechappamento e da una toccata con Ruffier (sulla quale hanno indagato a lungo i commissari sportivi).

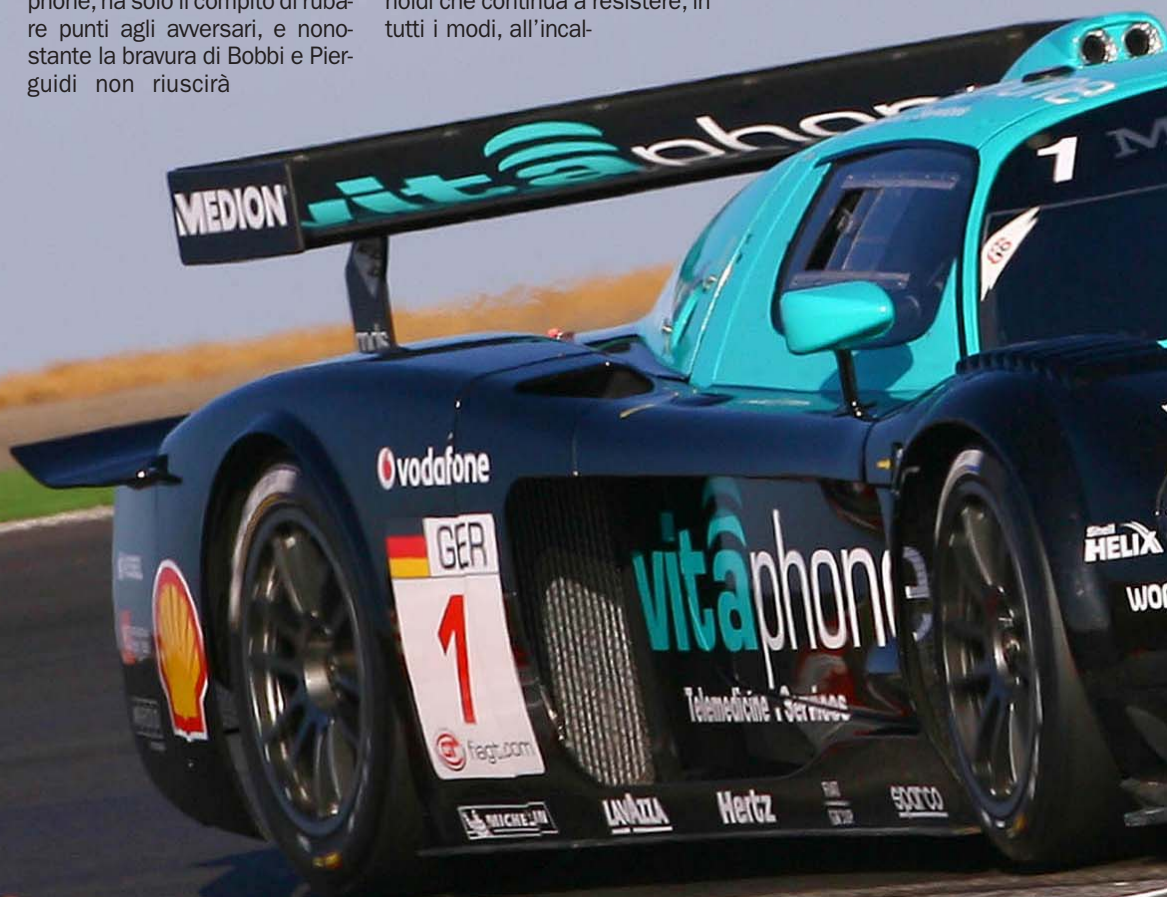
Finale incandescente con le tre Maserati che a 20' dalla fine entrano per uno splash velocissimo: prima Bartels cambia con Bertolini (senza sostituire gli pneumatici) come farà Ramos per Muller e Bobbi con Pierguidi, che dieci minuti lascerà strada, a fine rettilineo, a Muller. Un sorpasso che sa tanto di gioco di squadra. E' chiaro che la terza Maserati, schierata dalla Vitaphone, ha solo il compito di rubare punti agli avversari, e nonostante la bravura di Bobbi e Pierguidi non riuscirà

mai a concludere davanti alla "ammiraglia" di Bartels.

Che in un team che dispone di tre vetture si facciano giochi di squadra è comprensibile, ma almeno lo si faccia con un poco di stile, non facendo rallentare palesemente alla fine del rettilineo il povero Bobbi sotto gli occhi di tutti. Ma è giusto che sia così, perché si vede subito che lo scatenato Muller è forse l'unico in grado di attaccare Bernoldi, la terza Corvette della serie, visto che le prime due sembrano inarrivabili. A cinque minuti dalla fine la situazione vede infatti le tre Corvette in testa davanti alle tre Maserati. Un bello smacco per la casa del Tridente, che in questo campionato ha sempre avuto le vetture da battere. Ma di queste Corvette quella di Hezemans, che era al comando, perderà la testa per l'ultimo rabbocco necessario ai box. Rimane il comando a Ruffier, con Bernoldi che continua a resistere, in tutti i modi, all'incal-

zare di Muller. La lotta tra i due è così aspra che li rallenta in modo tale da far arrivare uno scatenato Bertolini che all'esterno passa il solito "consenziente" Pierguidi e sembra addirittura in grado di insidiare anche lui Bernoldi, che a due minuti dalla fine non riesce a trattenere Muller.

Sotto la bandiera a scacchi quindi Ruffier, davanti a Hezemans che con Kumpen vanno a 45 punti affiancando Bertolini e Bartels. In GT2 la vittoria va alla coppia Cadei-Barba con la Ferrari 430 di AF Corse davanti a Westbrook e Collard che così balzano in testa al campionato. Terzi Malucelli e Ruberti. Le due categorie, come si vede, sono ancora aperte. Prossime puntate al Paul Ricard e poi a Zolder. E a memoria sembrano piste ancora favorevoli alle Corvette...



fa dura



L'ordine di arrivo, domenica 20 settembre 2009

- 1 - Ruffier-Longin (Corvette Z06) - SRT - 66 giri
- 2 - Kumpen-Hezemans (Corvette Z06) - Pekaracing - 33.222
- 3 - A.Muller-Ramos (Maserati MC 12) - Vitaphone - 51.910
- 4 - Maassen-Streit-Bernoldi (Corvette Z06) - Sangari - 58.019
- 5 - Bertolini-Bartels (Maserati MC 12) - Vitaphone - 58.310
- 6 - Pier Guidi-Bobbi (Maserati MC 12) - Vitaphone - 58.554
- 7 - Cadei-Barba (Ferrari F430) - AF - 2 giri
- 8 - Collard-Westbrook (Porsche 997) - Prospeed - 2 giri
- 9 - Malucelli-Ruberti (Ferrari F430) - BMS - 2 giri
- 10 - Russo-Perez (Ferrari F430) - Pecom - 2 giri
- 11 - Kirkaldy-Bell (Ferrari F430) - CRS Racing - 2 giri
- 12 - Bruni-Vilander (Ferrari F430) - AF - 2 giri
- 13 - Ragginger-Lucchini (Porsche 997) - Brixia - 2 giri
- 14 - Mullen-Niarchos (Ferrari F430) - CRS Racing - 2 giri
- 15 - Romanini-Bonaldi (Ferrari F430) - BMS - 3 giri
- 16 - Sugden-Ashburn (Porsche 997) - Trackspeed - 3 giri
- 17 - Leinders-Kuppens (Ford GT) - MarcVDS - 7 giri
- 18 - Lemeret-Hines (Saleen S7R -) - Full Speed - 14 giri
- 19 - Holzer-O'Young (Porsche 997) - Prospeed - 32 giri

Il campionato GT1

1. Bartels, Bertolini, Kumpen, Hezemans 45; 3. Longin-Ruffier 29; 4. X.Maassen 25; 5. Ramos-Muller 21.

Il campionato GT2

1. Collard-Westbrook 42; 2. Bruni-Vilander 39; 3. Cadei-Barba 26; 4. Perez-Companc, Bell, Kirkaldy 25

A sinistra, i vincitori

Ruffier e Longin.

Sotto, la Maserati MC 12 di Bartels-Bertolini ora appaiati in classifica da Kumpen ed Hezemans





Lietz-Roda sempre leader

Ci pensano Marcel Fassler e Joel Camathias a ribaltare la supremazia Porsche mostrata in qualifica nel GT Open a Magny-Cours. Al volante della Ferrari 430 GTC Trottet, Fassler ha dapprima mantenuto la coda di Richard Lietz, prima di cedere il volante a Camathias, che ha completato l'opera, passando di forza Gianluca Roda e andando a vincere con un margine di oltre tre secondi. L'italiano ha mantenuto i nervi saldi nel corso dell'ultimo giro, quando si è dovuto confrontare con Patrick Pilet, riuscito a recuperare quasi 30 secondi nel corso del suo turno di guida. In quarta piazza hanno chiuso Michele Rugolo e Giacomo Ricci, penalizzati dal traffico nei decisivi momenti della finestra per i cambi pilota. hanno perso contatto nel finale invece Manuel Giau e Pedro Couceiro, mentre alle loro spalle Jean Philippe Belloc ha recuperato quanto poteva dopo il turno di Yannick David. In classe GTS il successo è andato alla Aston Martin DBRS9 di Marco Petri e Lucas Guerrero, favoriti dal fattore-handicap e dal ritiro dei compagni di squadra Lancieri-Wiser.

Manuel Giau e Pedro Couceiro hanno conquistato una bella vittoria in gara 2, concludendo davanti alla coppia Pilet-Narac grazie ad un passo regolare a ad una buona scel-

ta nel momento per il pit-stop, oltre che ad una situazione handicap favorevole. Dopo che Giau aveva conquistato il primo posto non senza sportellate, Couceiro ha mantenuto la prima piazza senza scossoni durante tutto il finale di gara. A podio hanno chiuso anche Marco Cioci e Piergiuseppe Perazini, con quest'ultimo riuscito a contenere la Porsche di Yannick David e Jean-Philippe Belloc. Penalizzati dall'alto handicap, Fassler-Camathias e Roda-Lietz hanno concluso rispettivamente in quinta e sesta posizione. L'austriaco, vittima di un testacoda nel tentativo di superare i rivali, ha perso tempo e punti preziosi, vedendo ridurre il vantaggio del team Autorlando in classifica a due sole lunghezze. Lietz ha preceduto Rugolo e Ricci dopo che quest'ultimo era stato spedito fuori pista alla curva Estoril da un contatto con la vettura poi vincitrice. In classe GTS inattesa vittoria della Ferrari JMB di Mallecol e Bachelier. Dopo un iniziale dominio di Lucas Guerrero, problemi tecnici hanno rallentato entrambe le Aston Martin, mentre le 430 Kessel hanno patito due forature. Per quanto riguarda la classifica assoluta, dietro le coppie di testa si sono confermati, con distacco invariato, Narac e Pilet davanti a Giau e Couceiro.

Sopra, la Porsche 997 di Lietz-Roda. A destra, la Ferrari 430 di Fassler-Camathias





L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 19 settembre 2009

- 1 - Fassler-Camathias (Ferrari 430) - 41 giri 1h11'33"594
- 2 - Roda-Lietz (Porsche 997) - 3"614
- 3 - Narac-Pilet (Porsche 997) - 4"555
- 4 - Rugolo-Ricci (Ferrari 430) - 27"774
- 5 - Couceiro-Giao (Porsche 997) - 31"064
- 6 - Belloc-David (Porsche 997) - 38"296
- 7 - Lecourt-Balandras (Porsche 997) - 1'07"992
- 8 - Cioci-Perazzini (Ferrari 430) - 1'17"922
- 9 - Bamford-Griffin (Ferrari 430) - 1'38"968
- 10 - Petrini-Guerrero (Aston Martin DBRS 9) - 1 giro
- 11 - Bontempelli-Kuzminykh (Ferrari 430) - 1 giro
- 12 - Broniszewski-Peter (Ferrari 430) - 1 giro
- 13 - Mallegol-Bachelier (Ferrari 430) - 1 giro
- 14 - Julià-Laignez (Corvette Z06) - 2 giri

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 20 settembre 2009

- 1 - Giao-Couceiro (Porsche 997) - Autorlando - 29 giri 50'46"913
- 2 - Pilet-Narac (Porsche 997) - IMSA - 0"447
- 3 - Cioci-Perazzini (Ferrari 430) - Megadrive - 12"736
- 4 - Belloc-David (Porsche 997) - IMSA - 13"897
- 5 - Fassler-Camathias (Ferrari 430) - Trottet - 14"180
- 6 - Roda-Lietz (Porsche 997) - IMSA - 17"980
- 7 - Rugolo-Ricci (Ferrari 430) - AF - 18"557
- 8 - Bamford-Griffin (Ferrari 430) - AF - 45"649
- 9 - Fernandez-Cayrolle (SunRed SR21) - SunRed - 1'22"161
- 10 - Lecourt-Balandras (Porsche 997) - IMSA - 1'36"507
- 11 - Mallegol-Bachelier (Ferrari 430) - Kessel - 1 giro
- 12 - Bontempelli-Kuzminykh (Ferrari 430) - Kessel - 1 giro
- 13 - Broniszewski-Peter (Ferrari 430) - Kessel - 1 giro
- 14 - Medard-Lepreux (Lamborghini Gallardo) - Ruffier - 2 giri

Il campionato

1. Roda-Lietz 146; 2. Fassler-Camathias 144; 3. Pilet-Narac 128; 4. Giao-Couceiro 122; 5. Rugolo-Ricci 99.



Scheider ci



Claudio Pilia

Il Circuit de Catalunya di Barcellona, tagliuzzato rispetto alla versione F.1 per un maggior spettacolo per il numeroso pubblico in tribuna, ha espresso il suo verdetto. Triplettista Audi con Timo Scheider, in testa dall'inizio alla fine, vincitore davanti a Tom Kristensen e Martin Tomczyk sull'asfalto che un anno fa vedeva la Mercedes trionfare. A distanza di un anno, a due appuntamenti dalla fine della stagione, il piatto piange. E singhiozza pure, perché a Stoccarda ne azzeccano poche e Norbert Haug sembra parlare aramaico. Non è l'anno della Mercedes, insomma. Con due piste - il saliscendi di Digione e la velocissima Hockenheim - favorevoli all'Audi, l'affare si fa intricato. Per non dire impossibile, anche se lo stesso Haug dice che: "E finita. La distanza è troppa", riferendosi a Timo Scheider. Svaniscono, quindi, le ultime chance della Mercedes di agguantare con Gary Paffett il titolo della serie tedesca dal respiro europeo e la Casa delle tre punte recrimina. Così come recrimina Mattias Ekstrom, che in terra iberica dice addio alle speranze di gloria, dopo aver fatto la stessa cosa dodici mesi or sono. Non dev'essere la pista preferita dello svedese...



crede



Sopra, il pit del vincitore Scheider. A destra, il tedesco sul podio con il compagno di squadra Kristensen. A sinistra, la Mercedes di Gary Paffett

L'ordine di arrivo, domenica 20 settembre 2009

- 1 - Timo Scheider (Audi A4 09) - Abt - 1'08"38"739
- 2 - Tom Kristensen (Audi A4 09) - Abt - 2"157
- 3 - Martin Tomczyk (Audi A4 09) - Abt - 4"033
- 4 - Gary Paffett (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 23"469
- 5 - Bruno Spengler (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 23"992
- 6 - Mattias Ekstrom (Audi A4 09) - Abt - 24"463
- 7 - Paul Di Resta (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 33"243
- 8 - Alexandre Prémat (Audi A4 08) - Phoenix - 42"329
- 9 - Oliver Jarvis (Audi A4 08) - Phoenix - 42"719
- 10 - Maro Engel (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 43"348
- 11 - Mathias Lauda (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 54"921
- 12 - Mike Rockenfeller (Audi A4 08) - Rosberg - 55v274
- 13 - Ralf Schumacher (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 55v581
- 14 - Jamie Green (Mercedes C Klasse 08) - AMG - 1 giro
- 15 - Susie Stoddart (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 1 giro
- 16 - Tomas Kostka (Audi A4 07) - Kolles - 1 giro
- 17 - Christian Bakkerud (Audi A4 07) - Kolles - 2 giri

Giro più veloce: Timo Scheider 1'08"048

Ritirati

Markus Winkelhock
Katherine Legge





L'allungo di Tarquini

Claudio Pilia

Vittoria pesante di Gabriele Tarquini nella prima gara del WTCC. Sulle rive del Santerno, il pilota di Giulianova si è imposto davanti al compagno di squadra Yvan Muller accennando la fuga vista la svolta (negativa) di un Augusto Farfus con uno zero nella casella di campionato a causa di un incidente che lo ha coinvolto nelle prime fasi di gara.

La cronaca Giro dopo giro

La partenza lanciata è difficile per Felix Porteiro che si allarga oltre la pista, mentre le

Seat difendono bene il vertice della classifica fino alla prima chicane, quando Muller viene toccato dalla Chevrolet di Robert Huff mentre Jordi Gene si intraversa in piena traiettoria, coinvolgendo varie vetture. Tra questi entrambi gli alfieri del BMW Team Germany, per i quali le cose si complicano in campionato. Inevitabile la Safety Car, in pista per permettere di ripulire la chicane. Si riparte, al terzo giro, senza Farfus - ai box per riparare la sua BMW 320si - e con Gabriele Tarquini a dettare il ritmo. Il pilota ad avere la meglio dalla concitata situazione è James Thompson, che con la sempre più sorprendente Lada lotta per la sesta posizione. Esplosivo, letteralmente, è l'inizio della quarta tornata: il propulsore della Cruze guidata da Nicola Larini

scoppia in pieno rettilineo, ponendo fine ai sogni di gloria del pilota di Camaiore. A metà gara la sesta piazza continua ad essere merce ambita da Thompson, Stefano D'Aste e Alain Menu. Nel corso del settimo giro d'Aste tenta un difficile sorpasso all'esterno del Tamburello sulla Lada di Thompson, ma quest'ultimo gli chiude la porta e il brianzolo è costretto a frenare, facendosi inevitabilmente tamponare da Menu.

Hernandez, pochi metri più indietro, si fa sorprendere nella concitazione da Andy Priaulx che guadagna una posizione. Safety car nuovamente in pista a due giri dalla fine per un incidente che ha coinvolto Jaap Van Lagen, il quale uscendo di pista alla prima chicane ribalta la sua Lada Prio-



L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 20 settembre 2009

- 1 - Gabriele Tarquini (Seat Leon Tdi) - Seat - 13 giri 29'31"701
- 2 - Yvan Muller (Seat Leon Tdi) - Seat - 0"409
- 3 - Robert Huff (Chevrolet Cruze) - RML - 0"842
- 4 - Alessandro Zanardi (BMW 320si) - Roal - 1"457
- 5 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 3"501
- 6 - James Thompson (Lada Priora) - Lada - 5"620
- 7 - Sergio Hernandez (BMW 320si) - Roal - 6"002
- 8 - Alain Menu (Chevrolet Cruze) - RML - 6"390
- 9 - Felix Porteiro (BMW 320si) - Proteam - 10"004
- 10 - Tom Boardman (Seat Leon) - Sunred - 10"346
- 11 - Franz Engstler (BMW 320si) - Engstler - 10"819
- 12 - Stefano d'Aste (BMW 320si) - Wiechers - 11"793
- 13 - Mehdi Bennani (Seat Leon) - Exagon - 12"329
- 14 - Kirill Ladygin (Lada Priora) - Lada - 13"424
- 15 - Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM - 13"766
- 16 - Kristian Poulsen (BMW 320si) - Engstler - 15"321
- 17 - Fabio Fabiani (BMW 320si) - Proteam - 15"321

Giro più veloce: Gabriele Tarquini 1'57"580

Ritirati

- 8° giro - Jaap Van Lagen
- 6° giro - Jordi Gene
- 5° giro - Jorg Muller
- 5° giro - Rickard Rydell
- 4° giro - Augusto Farfus
- 3° giro - Nicola Larini
- 0 giri - Tiago Monteiro

Squalificato

Andrea Larini



*Fuori Farfus
al primo giro,
le Seat di
Tarquini e Muller
si presentano
in fila indiana
sotto la bandiera
a scacchi*

quini

MOMENTO CLOU

Nel corso del primo giro viene coinvolto in un contatto Augusto Farfus, che lascia così via libera alle Seat di Gabriele Tarquini e Yvan Muller che allungano in campionato



ra, toccato da Kristian Poulsen. Il danese finirà una curva più avanti per farsi buttar fuori dal compagno e team manager Franz Engstler. Intanto, quando mancano due tornate alla bandiera a scacchi, rientra in pista Augusto Farfus, con le Seat di Tarquini e Muller che riprendono la gara dove l'avevano lasciata, chiaramente in testa. Priaulx sbaglia tutto alla Villeneuve, perdendo l'ottava piazza che vale la pole position della seconda manche oltre ad un punti mondiale, ripetendosi anche alla Rivazza, si intraversa lasciando strada a Felix Porteiro. La bandiera a scacchi sancisce la vittoria di Gabriele Tarquini, davanti al compagno Muller e Huff, con Alex Zanardi ottimo quarto, ai margini del podio.



James Thompson, sesto con la nuova Lada Priora

Muller pareggia i conti

Claudio Pilia

Si è tinto nuovamente di giallo e di rosso il podio dell'autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola. Sebbene a posizioni invertite con Gabriele Tarquini secondo dietro Yvan Muller, la Seat ha conquistato la seconda doppietta del weekend, lanciandosi definitivamente alla rincorsa per il titolo costruttori e trovandosi due suoi alfieri al vertice del mondiale piloti. Bottino niente male per la Casa spagnola di proprietà della Volkswagen, che porta in zona punti anche le vetture di Jordi Gene e Rickard Rydell, lasciando agli avversari le briciole o poco più.

Il paniere Chevrolet ha due podi, quello BMW due medaglie di legno e un punticino rispettivamente per un roboante Alessandro Zanardi e un arrancante Farfus. Lada invece conta su due sestimi posti di Thompson che valgono almeno quanto un podio viste le potenzialità del costruttore russo. Festeggiano anche gli indipendenti Tom Coronel - che giusto qualche giorno fa è riuscito nel miracolo di trovare il budget per terminare la stagione - vincitore di classe in gara 1, e Stefano D'Aste, trionfatore nel secondo appuntamento del weekend facendo sventolare il tricolore anche nel trofeo dedicato ai piloti non appoggiati dalle Case costruttrici.

La cronaca Giro dopo giro

Start perfetto di Alessandro Zanardi che si porta in terza posizione, con Alain Menu e Sergio Hernandez bravi a difendere la prima fila. Recrimina appena più indietro James Thompson, fattosi sfilare da diverse vetture nelle fasi iniziali di gara, perdendo in poche curve ben tre posizioni, a vantaggio pure di Gabriele Tarquini e Yvan Muller. E proprio l'iridato in carica si sbarazza, all'inizio del secondo giro, anche delle due BMW Italy-Spain di Hernandez e Zanardi. Il bolognese prova ripetutamente a recuperare la posizione, riuscendoci un giro più tardi, ripetendo la stessa manovra anche ai danni del pilota Chevrolet Alain Menu, dando la chan-

ce a Tarquini di cogliere la seconda piazza.

Quando mancano pochi chilometri al giro di boa della corsa, le due Seat sembrano avviate verso una fuga che le avvicinerrebbe alla seconda doppietta del weekend, con Tarquini impegnato a illuminare il monitor dei tempi a suon di giri veloci, tentando di sorpassare il compagno Muller. Dietro Thompson è scatenato con la Lada Priora, che prova con un certo azzardo il sorpasso su Zanardi. Il settimo giro riserva un regalo inaspettato ad Augusto Farfus. Gene ed Hernandez si toccano al Tamburello, con lo spagnolo del BMW Italy-Spain che ha la peggio, cercando tra l'altro di non insabbiarsi nella via di fuga.

Meno di un chilometro più tardi, al brasiliano della BMW rimaneva quindi da compiere un sorpasso nei confronti di Stefano d'Aste, conquistando l'ottavo posto che vale un punto. Alla fine del rettilineo dei box, Gene è nuovamente protagonista sorpassando la Lada di un comunque estremamente competitivo Thompson. Ad un giro dalla bandiera a scacchi, mentre Tarquini tentava alla prima chicane il sorpasso per la prima posizione su Yvan Muller, si vivono attimi di tensione alla staccata della Rivazza quando la parte posteriore sinistra della Leon di Boardman diventa un trampolino per Tiago Monteiro, che attraversa pericolosamente la pista e finisce la sua corsa nell'ampia via di fuga.

È l'ultimo sussulto di una spettacolare gara che vede concretizzarsi per la Seat la seconda doppietta del weekend, facendo bottino pieno grazie a Muller e Tarquini. Ora in casa BMW la strada si fa decisamente in salita nella corsa al titolo iridato. C'è da scommettere che nel finale di campionato in terra asiatica, la battaglia sarà al cardiopalma, anzi "Emotional", come il nome commercialmente dato al parco chiuso che ospita i primi tre classificati di qualifiche e gara.



Sopra, uno-due Seat con Muller e Tarquini. Sotto, la partenza di gara 2 con la Cruze di Menu davanti a tutti. In basso, il podio





MOMENTO CLOU

Nel corso del terzo passaggio, dopo essere partiti dalla quarta fila, i due alfieri Seat, Muller e Tarquini si portano in testa alla gara



L'ordine di arrivo di gara 2, 20 settembre 2009

- 1 - Yvan Muller (Seat Leon Tdi) - Seat - 11 giri 21'51"680
- 2 - Gabriele Tarquini (Seat Leon Tdi) - Seat - 0"312
- 3 - Alain Menu (Chevrolet Cruze) - RML - 4"008
- 4 - Alessandro Zanardi (BMW 320si) - Roal - 4"467
- 5 - Jordi Gene (Seat Leon Tdi) - Seat - 5"632
- 6 - James Thompson (Lada Priora) - Lada - 7"190
- 7 - Rickard Rydell (Seat Leon Tdi) - Seat - 7"612
- 8 - Augusto Farfus (BMW 320si) - Schnitzer - 8v327
- 9 - Andy Priaulx (BMW 320si) - RBM - 8"827
- 10 - Stefano d'Aste (BMW 320si) - Wiechers - 9"499
- 11 - Sergio Hernandez (BMW 320si) - Roal - 12"380
- 12 - Felix Porteiro (BMW 320si) - Proteam - 12"902
- 13 - Franz Engstler (BMW 320si) - Engstler - 13"390
- 14 - Tom Coronel (Seat Leon) - Sunred - 13"933
- 15 - Jorg Muller (BMW 320si) - Schnitzer - 14"351
- 16 - Nicola Larini (Chevrolet Cruze) - RML - 15"582
- 17 - Robert Huff (Chevrolet Cruze) - RML - 19"759
- 18 - Tom Boardman (Seat Leon) - Sunred - 30"537
- 19 - Kristian Poulsen (BMW 320si) - Engstler - 32"926
- 20 - Kirill Ladygin (Lada Priora) - Lada - 37"197
- 21 - Andrea Larini (Seat Leon) - Sunred - 37"198
- 22 - Fabio Fabiani (BMW 320si) - Proteam - 1'24"989
- 23 - Tiago Monteiro (Seat Leon Tdi) - Seat - 3 giri

Giro più veloce: Rickard Rydell 1'57"458

Ritirati

6° giro - Mehdi Benanni

Il campionato piloti

1. Gabriele Tarquini 109 punti; 2. Yvan Muller 102; 3. Augusto Farfus 91; 4. Andy Priaulx 66; 5. Rickard Rydell 63; 6. Robert Huff 60; 7. Jorg Muller 58; 8. Sergio Hernandez 36; 9. Jordi Gene 36; 10. Tiago Monteiro 34.

Il campionato costruttori

1. Seat 271 punti; 2. BMW 250; 3. Chevrolet 175; 4. Lada 78.



Campo aperto

Valerio Faccini

Un'intervista a tutto campo. Mario Theissen ha concesso un'intervista ad Italiaracing toccando un po' tutti gli argomenti. Principalmente il WTCC, ed il rapporto che il reparto sportivo della Casa da lui diretta sta avendo con esso, ma non solo: il direttore della Motorsport ha parlato anche di F.1 e del suo futuro personale.

Sappiamo che la Bmw sta considerando il proprio futuro nelle corse Turismo. Siete già giunti ad una conclusione in proposito?

"Noi non stiamo considerando di avere un futuro nelle corse Turismo. Noi avremo un futuro nelle corse Turismo. La questione riguarda soltanto a quale campionato parteciperemo l'anno prossimo e nelle stagioni seguenti. Stiamo valutando l'intero panorama delle corse per vetture derivate dalla serie, quindi Turismo e GT. Stiamo soppesando tutte le opportunità legate alle competizioni dei modelli 320si nel WTCC e M3 nel GT2, ma non abbiamo ancora preso alcuna decisione".

La Bmw si sente a proprio agio nel WTCC?

"Siamo stati abbastanza critici nella prima metà della stagione, spiegando in modo schietto che non eravamo d'accordo sulla piega che stava prendendo il campionato. Abbiamo avuto l'impressione che non fosse all'altezza delle aspettative che un Marchio nutre riguardo un campionato del mondo, ma da un certo punto in

poi, le cose sono decisamente migliorate. Siamo ancora in fase di osservazione e stiamo valutando se restare nel campionato sia la cosa giusta per noi. La questione è ancora aperta".

Come dovrebbe cambiare il WTCC per essere accattivante per la Bmw nel futuro?

"Se penso ai problemi incontrati all'inizio dell'annata, essenzialmente si trattava di due questioni. La prima: la differenza concettuale esistente tra i modelli di vettura che corrono nel campionato ed il fatto che sia garantita la possibilità di vincere ad ogni modello. La seconda è che i regolamenti dovrebbero rimanere stabili e non essere modificati gara per gara com'è accaduto. Queste sono le questioni principali. Dal punto di vista del marketing noi auspichiamo uno sviluppo della copertura televisiva. Oltre al miglioramento ulteriore dell'immagine che il campionato dà di sé agli spettatori che vengono in pista. Vorremmo che il paddock, già bello così, lo diventi sempre di più".

State davvero pensando al DTM per il 2011?

"Ho detto in precedenza che stiamo valutando l'intero panorama delle corse per auto derivate dalla serie. Attualmente abbiamo una vettura GT, la M3. Il DTM è sullo stesso livello delle gare GT al top. Nel futuro possiamo immaginarci impegnati in un programma di quel livello. Ma deve avere un requisito fondamentale: le auto devono poter correre anche in altri campionati in tutto il mondo, come avviene già nel

Turismo; a quel punto, con un tipo di regolamento del genere, condiviso anche dagli altri Costruttori di auto GT, non importa granchè se la serie si chiama DTM o qualcos'altro".

Nel 2009, nel WTCC, c'è stato subbuglio dal punto di vista politico. La Bmw ha mai considerato di lasciare il campionato?

"Ad inizio stagione abbiamo avuto dubbi seri in proposito. Ma recentemente c'è stato uno sviluppo positivo nella questione, tanto che stiamo ancora osservando e valutando il da farsi".

Quando annuncerete i programmi per la prossima stagione?

"Non abbiamo fissato alcuna data limite. Probabilmente sarà a metà novembre, poco prima della trasferta di Macao".

Il fatto che il WTCC tocchi l'Asia, l'Africa, ed il continente americano, oltre all'Europa, lo rende per voi molto più appetibile rispetto ad altri campionati?

"Dipende da quale prospettiva si considerano le cose. Dal punto di vista di un Costruttore globale, come siamo noi, che è presente dappertutto, un campionato del mondo ovviamente è assai attraente. Ma, se si considera il WTCC dal punto di vista di un team privato, disputarlo rappresenta un grosso sforzo. Probabilmente le squadre indipendenti preferiscono le serie nazionali, o europee. Ed è per questo che per noi è così importante che le auto S2000 possano correre in tutti i campionati".

Nel 2011 il WTCC adotterà i

motori 1.6 turbo a benzina. C'è interesse da parte vostra in proposito?

"L'adozione di quel tipo di motore non riguarderà solo il Turismo, bensì coinvolgerà tutto il motorsport, poichè si sta parlando di adottarlo in un gran numero di categorie (rally, Turismo, Formule n.d.r.), o comunque far derivare da quell'unità i propulsori che equipaggeranno le vetture di molte specialità differenti. Siamo d'accordo con questa idea, crediamo sia nata con buonsenso. Per due ragioni: il fatto di lavorare per realizzare una versione da corsa di un solo motore farà risparmiare soldi ai costruttori rispetto al dover sviluppare un propulsore per ogni categoria. Il secondo motivo è che c'è una tendenza in atto nella produzione di serie, ossia rendere maggiormente efficienti i gruppi powertrain (l'unione di motore e trasmissione n.d.r.) delle vetture. Ciò significa riduzione delle cilindrata, meno cilindri, con motori turbocompressi, ed è naturale che anche le corse seguano questa strada".

Che ruolo gioca la possibilità di essere rappresentati da un certo numero di auto ufficiali nella decisione della Bmw di rimanere nel WTCC?

"Per noi la questione di base è di continuare a fornire un'auto alle squadre clienti che corrono nella categoria 2 litri. E' sempre stato così ed abbiamo un mercato molto vasto. La seconda questione riguarda le squadre nazionali che corrono nel Turismo. Continueranno ad esserci? Può darsi, come pure potremmo usci-

re dalla serie, quello che è certo è che noi avremo sempre una vettura disponibile per la categoria Turismo. Per noi è più importante avere un'auto per i clienti sportivi piuttosto che partecipare a questo o quel campionato”.

Cosa ne pensa dal punto di vista sportivo, della situazione di campionato della BMW nel WTCC e cosa prevede per il finale di stagione?

“Abbiamo avuto un inizio difficile, dovuto alle circostanze. Ero pessimista sul fatto che la nostra vettura avrebbe potuto essere competitiva a quelle condizioni regolamentari. Dopo che sono state introdotte le correzioni da parte della FIA, i nostri team hanno svolto un buon lavoro e sono stati in grado di risalire la china. Okayama potrebbe essere ok per noi, mentre il risultato di Macao è come sempre una lotteria. Se dopo Okayama saremo nella stessa situazione di classifica che c'era dopo Oschersleben (con Farfus secondo ad un punto da Tarquini e la Bmw ad un punto dalla Seat nel campionato Costruttori n.d.r.), beh, avremo buone chance di vittoria”.

Chi preferite alla presidenza della Fia, Jean Todt o Ari Vatanen?

“Colui che sarà eletto. Eh eh”.

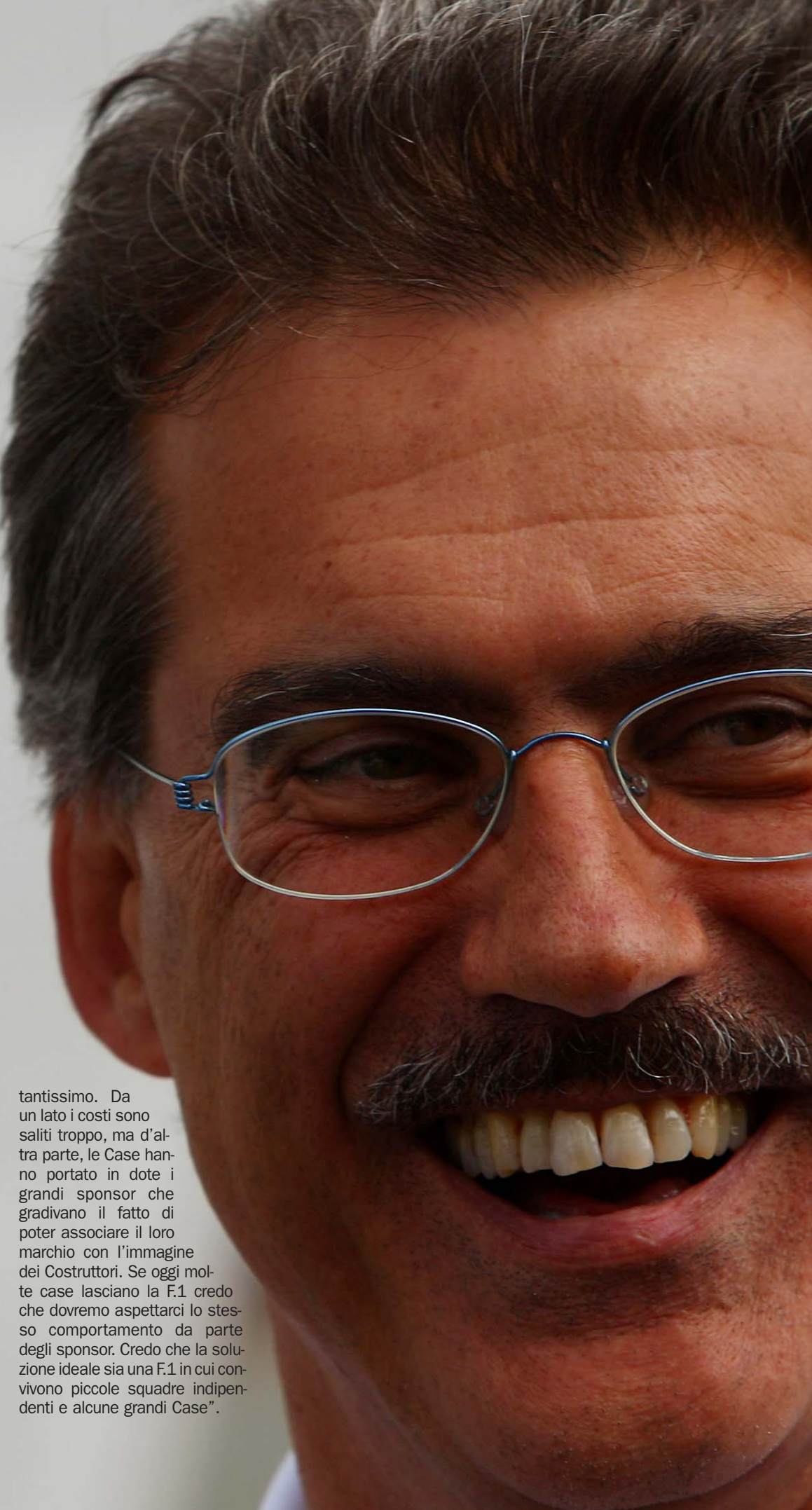
Il fatto che sia cessato il programma in F.1, può significare un cambiamento di ruolo anche per lei?

“Fino a che non è stato trovato un investitore per la squadra di F.1 ho preferito accantonare la questione legata al mio futuro, per non mescolare le cose. Ora che la situazione si è risolta potrò pensare anche a me stesso, ma di certo non mi vedrete mai come titolare o co-proprietario di un team di F.1”.

Considerando la situazione economica attuale, quale considera sia la soluzione migliore per il futuro della F.1: team indipendenti o squadre alle dirette dipendenze dei grandi Costruttori?

“Credo che ci sia bisogno di entrambi i tipi di squadra. Se consideriamo il livello della F.1 negli ultimi dieci anni, beh, grazie alla presenza dei Costruttori, è salito

tantissimo. Da un lato i costi sono saliti troppo, ma d'altra parte, le Case hanno portato in dote i grandi sponsor che gradivano il fatto di poter associare il loro marchio con l'immagine dei Costruttori. Se oggi molte case lasciano la F.1 credo che dovremo aspettarci lo stesso comportamento da parte degli sponsor. Credo che la soluzione ideale sia una F.1 in cui convivono piccole squadre indipendenti e alcune grandi Case”.



Fogarty insiste Angelelli resiste

Sono otto i punti di vantaggio che separano Jon Fogarty e Alex Gurney dai principali inseguitori, Max Angelelli Brian Frisselle, dopo la 200 miglia di Tooele, al Miller Motorsports Park. Il duo di casa Stallings ha conquistato nello Utah una netta affermazione, consolidata da un passo gara quasi da qualifica, che li ha visti precedere proprio i più pericolosi rivali. Unici altri a conquistare la testa, anche se temporaneamente, gli uomini Penske, passati a condurre in occasione delle soste per rifornimento e cambio pilota. Bernhard e Dumas hanno concluso al quarto posto, alle spalle di Memo Rojas e Scott Pruett, costretti a fare da spettatori alla lunga marcia dei vincitori.

In classe GT, la vittoria è andata, a sorpresa, a Jeff Segal ed Emil Assentato, partiti dal fondo ma riusciti, grazie ad un fortunato tempismo in occasione della sosta a riportarsi in lotta. Nel finale, un contatto tra Robin Liddell e Dirk Werner ha poi eliminato i leader, permettendo al duo Mazda di conquistare il successo.



A destra la Riley-Pontiac di Fogarty-Gurney taglia vittoriosa il traguardo. A sinistra, Max Angelelli sul podio. Il bolognese si giocherà le residue speranze per la vittoria finale, il 10 ottobre prossimo, sul circuito di Homestead



L'ordine di arrivo, sabato 19 settembre 2009

- 1 - Fogarty-Gurney (Riley-Pontiac) - Stallings - 56 giri
- 2 - Angelelli-Frisselle (Dallara-Ford) - SunTrust - 1"264
- 3 - Pruett-Rojas (Riley-Lexus) - Ganassi - 1"529
- 4 - Bernhard-Dumas (Riley-Porsche) - Penske - 3"602
- 5 - Frisselle-Wilkins (Riley-Ford) - AIM - 8"724
- 6 - Negri-Patterson (Riley-Ford) - Shank - 12"602
- 7 - Barbosa-France (Riley-Porsche) - Brumos - 23"513
- 8 - Forest-Taylor (Riley-Chevy) - Beyer - 30"150
- 9 - Donohue-Law (Riley-Porsche) - Brumos - 31"515
- 10 - Pew-Valiante (Riley-Ford) - Shank - 31"867
- 11 - Finlay-Wallace (Crawford-Chevy) - Childress-Howard - 1'12"580

Il campionato

1. Gurney e Fogarty 309, 3. Angelelli e Br. Frisselle 301, 5 Pruette Rojas 299, 7. Bernjard e Dumas 276, 9. Valiante 263, 10. Bu. Frisselle e Wilkins 260.



Mark Martin si allaccia stretto le scarpe, e per gli avversari non c'è scampo

Martin non ha età

Marco Cortesi

Non si ferma Mark Martin. A Loudon, nella prima gara della Chase For The cup 2009, il cinquantenne di casa Hendrick ha conquistato un'incredibile quinta vittoria stagionale, tenendo alle proprie spalle nel finale uno splendido Juan Pablo Montoya. Dopo l'annuncio dell'addio del caposquadra Martin Truex, le cose hanno iniziato a girare per il colombiano, che si spinto dapprima ai play-off, proponendosi poi come un vero e proprio candidato al titolo 2009. Nel finale, dopo aver scelto di sostituire tutte e quattro le gomme, Montoya ha recupe-

rato di forza, battagliando col più anziano rivale e con Denny Hamlin, che ha conquistato una seconda posizione "regalo" delle bandiere gialle dell'ultimo giro. Per Martin non c'era bisogno di conferme: sua la prestazione della giornata, coronata dall'inseguimento riuscito ai danni di Kurt Busch, e sua la leadership in classifica. Per Hamlin, la conferma di un lavoro iniziato con il piede giusto, così come Jimmie Johnson, perfetto nelle due stagioni passate a capitalizzare ogni punto conquistato nelle ultime 10 gare. Al quarto posto, Johnson ha preceduto Kyle Busch, ormai libero da ogni pensiero e che ha chiuso davanti al fratel-

lo maggiore.

Problemi per Tony Stewart, leader di classifica nelle tredici settimane passate. Il pilota e team manager di casa Chevy è stato fermato dalla posteriore sinistra, danneggiata in un contatto con Hamlin, che l'ha costretto ad accontentarsi della quattordicesima piazza. Nei top-10 ha invece chiuso Greg Biffle, seguito da Clint Bowyer e Brian Vickers. Più indietro Jeff Gordon, Carl Edwards e soprattutto Kasey Kahne, che ora chiudono tristemente la top-12 con oltre 100 lunghezze di distacco. Fatale all'unico alfiere Dodge del gruppo la rottura del motore al giro 66.

CHEEZ-IT

CARQUEST

MOMENTO CLOU

Mark Martin, attaccato da Montoya nei giri finali, si inventa una traiettoria impossibile, mette dietro il colombiano e guadagna la vittoria

L'ordine di arrivo, domenica 20 settembre 2009

- 1 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 300
- 2 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 300
- 3 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 300
- 4 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 300
- 5 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 300
- 6 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 300
- 7 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart/Haas - 300
- 8 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 300
- 9 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 300
- 10 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 300
- 11 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 300
- 12 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 300
- 13 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 300
- 14 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart/Haas - 300
- 15 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 300
- 16 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 300
- 17 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 300
- 18 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 300
- 19 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 300
- 20 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 300
- 21 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 300
- 22 - Bobby Labonte (Chevrolet) - TRG - 300
- 23 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 300
- 24 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 300
- 25 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 299
- 26 - John Andretti (Chevrolet) - Front Row - 299
- 27 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 298
- 28 - David Stremme (Dodge) - Penske - 298
- 29 - Aric Almirola (Dodge) - Phoenix - 297
- 30 - Erik Darnell (Ford) - Yates/HOF - 297
- 31 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 297
- 32 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 295
- 33 - David Ragan (Ford) - Roush - 287
- 34 - Paul Menard (Ford) - Yates/HOF - 287
- 35 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 283
- 36 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 263
- 37 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 162
- 38 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 66
- 39 - Mike Wallace (Toyota) - Gunselman - 48
- 40 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 41
- 41 - Michael McDowell (Toyota) - Baldwin - 36
- 42 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 23
- 43 - Tony Raines (Dodge) - Front Row - 8



Pit di Jimmie Johnson
partito sedicesimo e arrivato
quarto al traguardo

Kox-Hayek fann

Gara 1

Partito in testa Claudio Rossetto, è stato superato alla partenza da Hayek e da Bellini alla prima curva, ma Rossetto ha lottato per poter riconquistare la testa prima della fine del secondo giro.

Bellini ha sorpassato Hayek per la seconda posizione mentre il compagno di squadra Eugenio Amos del team Bonaldi Motorsport aveva recuperato dall'ottava posizione iniziale alla quarta. Dietro, il pilota ospite VIP del team Automobili Lamborghini, Jaime Hernandez, compagno di squadra di Capelli, è stato costretto al ritiro dopo che uno dei suoi pneumatici è scoppiato sul rettilineo di partenza.

Babini ha vinto la gara per Petri

Corse, seguito da Kox secondo e Amos terzo. Jarek Janiš del team Lamborghini Racing Eastern Europe ha tagliato il traguardo in quarta posizione, mentre Christina Surer ha finito la sua gara in settima posizione a bordo della vettura #2.

"Ero molto preoccupato di cosa potesse succedere alla prima curva, perchè esisteva la possibilità che un altro pilota si scontrasse con la nostra vettura", ha detto Rossetto. "Per fortuna non è successo e nonostante fossi terzo sono riuscito a recuperare una posizione e poi a passare in testa perchè la macchina era molto veloce. Devo ringraziare il team Petri Corse, Pirelli e Lamborghini."

Gara 2

Kox è riuscito a portarsi in testa alla gara alla partenza, mentre un incidente che ha coinvolto le vetture del team Bonaldi Motorsport e la vettura del team Petri Corse ha costretto le ultime due al ritiro. Janiš ha cominciato a pressare Kox, riducendo il divario a quattro decimi di secondo, senza però riuscire a sorpassarlo.

Quando le vetture sono rientrate contemporaneamente ai box per il cambio di pilota, Janiš ha toccato il pit-wall e i commissari gli hanno inflitto una penalità drive-through, che gli è costata la seconda posizione. Adam Lacko è passato in seconda posizione e ha cercato di sorpassare Hayek, che ha sostituito

to Kox. Il pilota ceco Lacko è andato in testa coda ma è riuscito a recuperare e a non perdere nessuna posizione.

"È stata una gara molto emozionante", ha detto Hayek, Presidente e CEO di Blancpain. "Siamo stati sorpassati dalla vettura del team Lamborghini Racing Eastern Europe durante il pit-stop e mi ci è voluto un giro per riprendere la testa".

"Successivamente, quando Adamha cercato di superarmi alla prima curva, ho aspettato a frenare il più possibile. Non ero sicuro se potesse funzionare o no ma per fortuna è andato tutto bene e sono contento che dopo il testacoda Adam sia comunque riuscito a recuperare e a finire secondo".



no il bis

Gara 3

Kox e Hayek si sono aggiudicati la loro seconda vittoria della giornata nella gara 15. Dopo essere partito in pole, Kox ha subito ripreso la testa della corsa seguito da Lacko in seconda posizione e Janiš in terza. Decimo sulla griglia, Babini ha recuperato fino alla settima posizione alla partenza ed è riuscito a portarsi in seconda posizione prima della fase di cambio pilota.

Dopo che i due leader della gara hanno effettuato il cambio pilota, il compagno di squadra di Babini, Rossetto, è stato sorpassato da Lacko che si è portato in seconda posizione prima di andare largo alla prima curva e di permetterae ad Amos di

passare e di portarsi in terza posizione.

“È stato un weekend perfetto per noi”, ha detto Kox. “Marc è stato eccezionale e ha guidato in modo eccellente e maturo. Migliora di giorno in giorno. Dopo quest’anno non credo che abbia più bisogno di me”!

“Il tempo è stato ottimo a Barcellona e il caldo crea sempre un po’ di problemi alle vetture, soprattutto quelle da gara”, ha commentato Maurizio Reggiani, Direttore di Ricerca e Sviluppo. “La vettura del Super Trofeo non ha avuto problemi e le performance sono rimaste costanti per tutte e tre le gare, fornendo grande spettacolo e azioni di gara molto emozionanti.”

Gara 1

1. Babini/Rossetto - Petri Corse	40:07.937
2. Hayek/Kox - Reiter Engineering	+ 10.384
3. Amos - Bonaldi Motorsport	+ 10.687
4. Janiš/Dostal - Lamborghini Racing Eastern Europe	+ 19.298
5. Bellini - Bonaldi Motorsport	+ 29.285
6. C. Leimer/H. Leimer - Autovitesse	+ 1:06.805
7. Surer/Collin - Automobili Lamborghini S.p.A	+ 1 giro
8. Dijkstra/van de Zwaan - Schoolmaster	+ 1 giro
9. Bassetti/de Plano - Petri Corse	+ 1 giro

Non classificati

Bertocci/Maddalena - Petri Corse
Capelli/Hernandez - Automobili Lamborghini S.p.A
Scheublein/Lacko - Lamborghini Racing Eastern Europe

Gara 2

1. Hayek/Kox - Reiter Engineering	40:0.020
2. Lacko - Lamborghini Racing Eastern Europe	+18.382
3. Amos - Bonaldi Motorsport	+32.637
4. Dijkstra/van de Zwaan - Schoolmaster	+ 33.872
5. C. Leimer/H. Leimer - Autovitesse	+ 55.390
6. Janiš/Dostal - Lamborghini Racing Eastern Europe	+ 59.014
7. Surer/Collin - Automobili Lamborghini S.p.A	+ 1:07.112
8. Bassetti/de Plano - Petri Corse	+ 2 giri
9. Capelli/Hernandez - Automobili Lamborghini S.p.A	+ 2 giri

Non classificati

Babini/Rossetto - Petri Corse
Bellini - Bonaldi Motorsport

Gara 3

1. Hayek/Kox - Reiter Engineering	41:18.248
2. Amos - Bonaldi Motorsport	+ 08.201
3. Scheublein/Lacko - Lamborghini Racing Eastern Europe	+ 08.826
4. Janiš/Dostal - Lamborghini Racing Eastern Europe	+ 24.379
5. Dijkstra/van de Zwaan - Schoolmaster	+ 25.279
6. Bellini - Bonaldi Motorsport	+ 25.688
7. Capelli/Hernandez - Automobili Lamborghini S.p.A	+ 33.510
8. Bertocci/Maddalena - Petri Corse	+ 44.238
9. Surer/Collin - Automobili Lamborghini S.p.A	+ 1 lap
10. Bassetti/de Plano - Petri Corse	+ 1 lap

Non classificati

C. Leimer/H. Leimer - Autovitesse
Babini/Rossetto - Petri Corse

Classifica piloti Pro

Fabio Babini (ITA)	140
Peter Kox (NED)	106
Jarek Janiš (CZE)	93
Jonathan Cochet (FRA)	73

Classifica piloti Pro-Am

Claudio Rossetto (ITA)	140
Marc A. Hayek (SUI)	106
Alexander Frei (SUI)	73
Ferruccio Bellini (ITA)	71





Emanuele Conforti, il cavaliere delle supercar

Quando passa dicono: ecco il cavaliere. A ricordare la gestione con pugno di ferro in guanto di velluto del suo team. Il cavaliere del SuperTrofeo Blancpain è Emanuele Conforti, titolare e team manager di Lamborghini Padova. Da quarant'anni, cioè da quando è nato, nel settore automobilistico, grazie al padre che ha fondato la Touring Auto, punto di riferimento nel settore delle supercar. Due figli, Leonardo e Lavinia, Emanuele Conforti è un accanito sostenitore della Lamborghini e del SuperTrofeo.

"Tra vetture e gestione questo è un giochino da 500 mila euro ma le soddisfazioni e l'esperienza che si ha è qualcosa che non ha prezzo. Prima del Lamborghini SuperTrofeo non avevo esperienza nel Motorsport in quanto mi sono sempre più occupato della commercializzazione. Oggi devo dire che l'ambiente è eccezionale, si creano ottimi rapporti umani e poi si acquista una competenza che serve anche quando si sta in concessionaria a parlare con i clienti. Ho scoperto un nuovo mondo molto affasci-

nante grazie a Automobili Lamborghini che organizza in modo eccellente questo monomarca perché non perde di vista sia l'immagine sia la qualità".

Quindi anche il prossimo anno sarete presenti...

"Continueremo per le prossime stagioni. Serve e piace anche ai clienti. Magari il prossimo anno potremmo essere presenti anche due vetture".

Due vetture?

"Ci stiamo pensando perché i clienti l'hanno notato. E' bella la formula dei gentleman e dei professionisti e l'interesse sta crescendo".

Viene voglia di correre?

"Sì ma lascio agli altri".

Dal 2003 è concessionario Lamborghini.

Come mai proprio Lamborghini?

"E' l'automobile più emozionale ed esclusiva che esista sul mercato. Nella vita alla fine restano solo le emozioni."

Quale usa?

"LP 560-4 bianca e nera".

E' meglio avere in squadra un pilota professionista o un gentleman driver?

"Entrambi. Siamo partiti con due piloti."

I ricambi costano?

"E' relazionato al costo della vettura."

Ha un consiglio da dare a chi gestisce il SuperTrofeo Lamborghini?

"Visibilità anche con canali specializzati perché rappresentiamo il marchio più bello del mondo. Il cliente sa cosa compra e cosa usa ma non tutti ancora lo sanno. Abbiamo venduto quasi 300 vetture in sei anni, la gente inizia a capire cosa sono queste vetture ma bisogna allargare il cerchio".

Il cliente tipo?

"Giovane, imprenditore, età media 30-45 anni, ha passione per l'eccellenza. Sono intelligenti. Sembrano uno spot ma assicurato che invece è la realtà: ho un cliente con una 670 da 390 mila euro. Industriale, giovane e determinato. Guadagna tanto e quindi...sceglie quello che per lui è il meglio".

Eugenio Amos, il giovane scanzonato

Ha capelli lunghi, aria scanzonata e camminata strana che ricorda quella di alcuni grandi dell'automobilismo come Ayrton Senna. Gli occhi sono due castagne marroni al contrario di quelli della madre azzurri come il cielo. Eugenio Amos, anni 24, è uno tra i più giovani piloti del SuperTrofeo Lamborghini. Lombardo, guida più sporca che pulita, è il pilota del cavaliere.

Varesotto o Varesino?

"Ino".

Gli inizi nelle corse?

"2004 rally, poi tre stagioni in pista endurance con M3 e poi l'italiano GT con una Ferrari 430 e qualche gara prototipi con l'Osella CN3 e Ferrari Challenge".

Quali differenze tra Ferrari e Lamborghini?

"Sistema di trazione. Quello posteriore di Ferrari lo preferisco perché la guida in pista per me è a trazione posteriore."

Altri pregi della Ferrari?

"I freni carboceramici. La Lambo ha i freni che si affaticano di più. La Lamborghini ha il vantaggio della maggiore potenza del motore, della coppia e la posizione di guida più corsaiola. Direi che con la Ferrari si è sopra la macchina, con la Lambo si è sdraiati dentro la vettura"

L'automobile di tutti i giorni?

"GT3 bianco perché era quello che c'era. 10 mila chilometri da luglio. Prima avevo un'Audi S3".

Perché il maggiolino truccato?

"La GT3 mi piace perché è l'unica vettura stradale quasi da corsa. Poi non conoscevo Lamborghini e la nuova LP Baldoni con trazione posteriore che non escludo possa diventare la mia automobile di servizio"

Cosa consiglia alla Lamborghini?

"Una bella dieta e il monodado".

Un commento sullo stile...irruento?

"Ho incominciato tardi e con i rally e questo forse è il motivo. Ma quando molla la gomma io riesco a tenere meglio degli altri."

Un commento della prima gara di Barcellona?

"Sono partito ottavo e sono arrivato terzo".

Un commento della seconda gara dove le ruote sono finite...sull'erba?

"Fabio Babini che è un grande campione secondo me ha frenato presto. Per evitarlo sono andato sulla destra."

Passioni

"Corsa, kart, cucina e vino".

Quale vino?

"Bollicine Ruinart."

Da grande cosa vuoi fare?

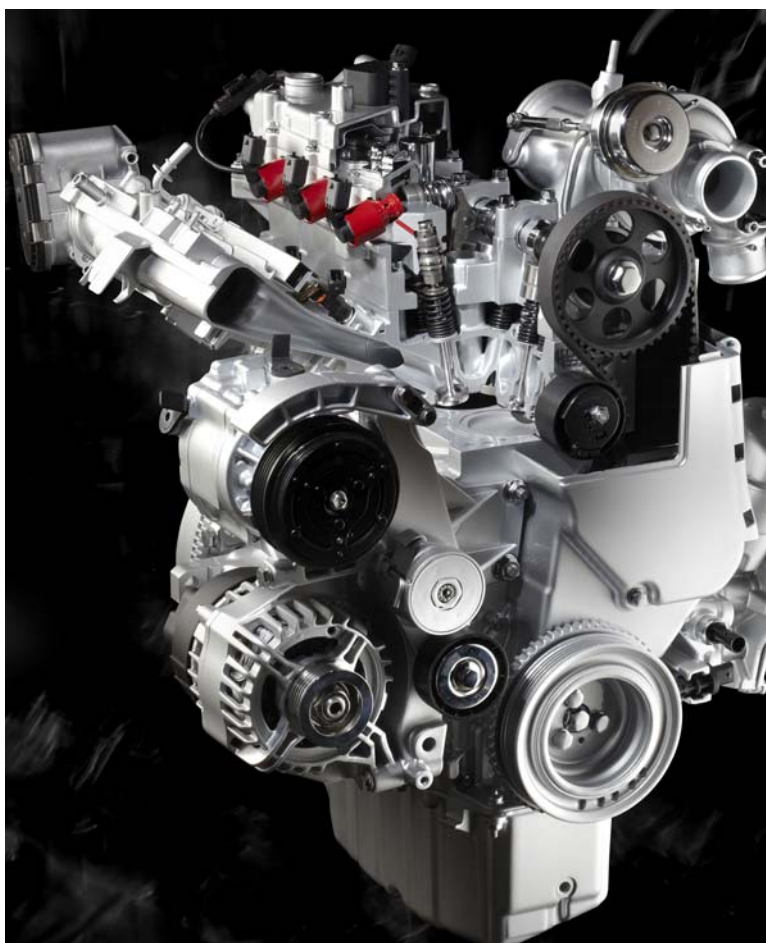
"Vorrei rimanere con il cuore nell'ambiente delle auto con la testa no. Direi il costruttore edile".



Alfa Romeo Mito Multiair



E' toccata all'Alfa tenere a battesimo la tecnologia Multiair. E non poteva essere altrimenti, noto che sempre su un'Alfa, la 156, ha debuttato nel 1997 quel sistema chiamato common-rail che ha cambiato la faccia dei motori a gasolio. La tecnologia multiair è importante sottolineare che sarà molto utili ai diesel in quanto permette di ridurre le emissioni degli NOx. Per il momento però ha debuttato solo su motore a benzina. Nella versione più potente dell'1.4 ha permesso di ottenere 170 cavalli e una coppia davvero taurina. Questo motore sarà quello dalla potenza specifica più elevata e verrà impiegato solo sulla versione Quadrifoglio Verde della Mito. Rispetto alla versione da 130 cavalli con cambio a cinque marce, la 170 dispone di un sei marce manuale che aiuta nella guida grazie anche alla buona precisione degli innesti. Il motore per la spinta, per la coppia, per la sonorità molto curata è apparso decisamente interessante e lascia ben sperare per lo sviluppo di questa tecnologia.



Le regine di Francoforte

Citroen C3



Cambia tutta la Citroen C3: diventa più grande, meglio rifinita e negli allestimenti più ricchi porta al debutto nel segmento B il parabrezza panoramico chiamato Zenith. Più lunga di 8 cm, più larga di 4, la seconda generazione della C3 debutta sempre con carrozzeria a cinque porte ma ci sarà anche una tre porte dal nome mitico: DS. Se la prima generazione aveva una versione a tre porte votata all'economicità, la C2, la seconda generazione della C3 avrà una tre porte ricca e costosa che nel mirino mette la Mini. La cinque porte sarà nelle concessionarie dal prossimo ottobre con un prezzo d'ingresso prossimo ai 12 mila euro; la tre porte a gennaio. Nonostante le maggiori dimensioni è importante far notare che il coefficiente di penetrazione aerodinamica non è stato modificato e ciò contribuirà alla voce consumi ed emissioni.



Ford Grand C-Max



Prima c'era solo la versione a cinque porte e cinque posti. Da settembre 2010, quando il nuovo monovolume Ford sarà nelle concessionarie, si potrà scegliere tra la versione a cinque posti e quella a sette. Quest'ultima presenterà le portiere posteriori scorrevoli e un ingegnoso sistema di ribaltamento della fila centrale per facilitare l'accesso alla terza fila e se si viaggia in sei per offrire un comfort da vera prima classe. Sotto il cofano compariranno poi i nuovi quattro cilindri Ford a iniezione diretta e con turbo rispettivamente di 1,6 e 2 litri con potenze di 130, 150 e 180 cavalli. Il cambio potrà essere un doppia frizione. La versione Grand C-Max nasce prevalentemente per il mercato USA ma anche nel Vecchio Continente dovrebbe incontrare una folta schiera di estimatori come ha insegnato Renault nel passato e la stessa Zafira, che è stata la prima sette posti in dimensioni non extra large.



Le regine di Francoforte

Mercedes Classe E SW



Mai era capitato. Mai era successo che nello stesso anno del debutto della E berlina arrivasse anche la E station wagon. Il mercato è difficile, la concorrenza spietata e quindi di necessità virtù. La nuova Classe E familiare è la più capace. E' quella con maggiori innovazioni, perché nettamente più recente e per questo dovrebbe vivere almeno dodici mesi come una regina in attesa della nuova Audi A6 e della nuova BMW Serie 5 Touring. Grande, grandissima, la E SW debutta anche in versione AMG e con una gamma motori ben sviluppata. I prezzi sono in linea con quelli della precedente e guardando la sua dotazione viene addirittura da dire che costa meno di quella precedente per un buon value for money. Tra i motori meritano attenzione in nuovi quattro cilindri con due turbine da 204 cavalli che hanno ottime prestazioni e bassi consumi.



Opel Astra



Piacevole lo è. Nelle forme. Intrigante nei contenuti pure. Quello che invece lascia un po' perplessi è lo spazio per chi siede dietro. La seduta infatti è molto lunga e questa sottrae spazio alle gambe. In arrivo a breve nelle concessionarie, la nuova Astra ha un prezzo di listino in Germania che parte da poco meno di 16 mila euro. Sviluppata sulla piattaforma Delta di General Motors, l'Astra fa di tutto per risultare una piccola Insignia. La telecamera che riconosce i cartelli stradali, i fari bixeno, il controllo elettronico dell'assetto sono tutte tecnologie riprese dalla sorella maggiore. Per quanto riguarda i motori si potrà scegliere tra quattro benzina e quattro diesel tra cui l'1.3 progettato da Fiat e figlio ancora della vecchia joint venture. La gamma molto articolata le sarà necessaria per vincere la sfida perenne con la Golf che continua ad essere la più venduta.



Le regine di Francoforte

Volkswagen Up E



Uno dei grandi temi del Salone dell'automobili di Francoforte è l'elettrificazione. Questa avviene o con la soluzione ibrida o con quella esclusivamente elettrica. La concept Up E fa parte di quest'ultima. Volkswagen ha promesso di metterla in vendita dal 2013 e le batterie dovrebbero essere agli ioni di litio della Sanyo. Il costo per un kw è di circa 500 euro e il peso è prossimo ai 200 chili per un pacco completo. Ciò comporta ancora anni di ricerca e quindi per questo motivo la data della commercializzazione appare realistica in quanto tanti altri costruttori, invece promettono automobili elettriche già sul finire del prossimo anno. La data di Volkswagen invece pare tenere conto del non trascurabile problema della rete distributiva e quello meno segnalato della futura riciclabilità dei pacchi batterie. Oltre a capire da dove si prende la corrente, perché se si continua a produrla con il petrolio alla fine è solo una delocalizzazione dell'inquinamento e nulla di più.



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 Adria
 ETCS a Imola
 ALMS a Laguna Seca
 Grand Am a Miami
 Challenge Ferrari a Vallelunga

18 ottobre

F.1 a San Paolo
 Euroseries 3000 a Monza
 F.3 tedesca a Oschersleben
 F.3 italiana a Monza
 F.3 SudAm a San Paolo
 GT italiano a Monza
 CITE a Monza
 Superstars a Monza
 Porsche Carrera Cup a Monza
 European F.3 Open a Jerez
 GT Open a Jerez
 Nascar a Charlotte
 Super GT giapponese a Autopolis
 MotoGP a Phillip Island

25 ottobre

World Series Renault a Alcaniz
 Eurocup F.Renault a Alcaniz
 F.Renault svizzera a Alcaniz
 Megane Trophy a Alcaniz
 F.3 Euro Series a Hockenheim
 FIA GT a Zolder
 DTM a Hockenheim
 WTCC a Okayama
 Nascar a Martinsville
 2000 Light a Misano
 Porsche Targa Tricolore a Misano
 Mondiale Rally – Galles
 IRC – Giappone
 Italiano Rally – Como
 MotoGP a Sepang

1 novembre

F.1 a Abu Dhabi
 Formula 2 a Barcellona
 European F.3 Open a Barcellona
 GT Open a Barcellona
 ALMS a Fuji *
 Nascar a Talladega

8 novembre

Superleague a Jarama
 WEC F.Renault a Portimao
 Super GT giapponese a Motegi
 ALMS a Shanghai *
 Nascar a Fort Worth
 Finali Challenge Ferrari
 MotoGP a Valencia

15 novembre

Nascar a Phoenix

22 novembre

F.3 a Macao
 WTCC a Macao
 Nascar a Miami
 F.3 SudAm a Curitiba
 ETCS a Vallelunga
 IRC – Scozia

29 novembre

F.3 SudAm a San Paolo

* non valevole per il campionato

Ipse dixit

“Più che una sentenza sembra un regolamento di conti. Flavio Briatore pare l’agnello sacrificale. Radiato è dir poco. Già che c’era potevano condannarlo alla ghigliottina in Place de la Concorde”

**Umberto Zapelloni,
Gazzetta dello Sport**

“Sono choccato. Sono stato tradito”
Flavio Briatore

“Monta un senso di nausea davanti a questa F.1 in caduta libera. Un pilota che rimane impunito dopo una vicenda così è uno scandalo”.
**Flavio Vanetti,
Corriere della Sera**

“Avrete capito chi è Briatore : aveva fatto diventare un incubo la mia vita. Spero che qualche scuderia riconosca il mio talento e mia dia una possibilità”

Nelsinho Piquet

“Nelsinho meritava la radiazione”

Derek Warwick

“Anche Piquet è il simbolo di uno sport che ha toccato il fondo, in attesa del prossimo scandalo”
**Cristiano Chiavegato,
La Stampa**

“(Briatore) ha sempre cercato di cambiarla, la F.1, capendo qualcosa più degli

altri (cioè che le astruserie e l’aria innavvicinabile di alcuni protagonisti avrebbero allontanato la gente), e qualcosa meno: non tutto si può sacrificare in nome dello show”

**Arianna Ravelli,
Corriere della Sera**





Flavio Briatore con il presidente della Fia Max Mosley

“E’ una giustizia a più velocità, o meglio una giustizia ‘selettiva’ come l’aveva ben descritta Ari Vatanen, debole candidato opposto a Todt nella successione di Mosley”
 Fulvio Solms,
 Corriere dello Sport

“Se non fosse un pilota,
 Fernando Alonso

potrebbe fare lo slalomista”
 Cristiano Chiavegato,
 La Stampa

“La F.1 ne esce bene perché abbiamo eliminato i rami cattivi”
 Max Mosley

”E Mosley potrà continuare a fare

i suoi giochetti.
 Alla Toyota, da molti indicata come il prossimo obiettivo, qualcuno sta già sudando freddo”
 Marco Mensurati,
 La Repubblica

“Più che giustizia, macelleria”
 Marco Mensurati,
 La Repubblica

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



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

207

