

MAGAZINE



Ferrari ci penso io

GP Singapore

In Oriente vince Hamilton ma a tenere banco è l'ormai scontato passaggio di Alonso a Maranello. Dove già stanno preparando l'arma del riscatto...

La foto della settimana

La nemesi francese

Giusto il tempo di prendere la via della pista e Romain Grosjean, il sostituto di Nelsinho Piquet sulla Renault n. 8, sbatte alla curva 17, lo stesso punto in cui il brasiliano si schiantò giusto un anno fa. E al pilota francese non è rimasto che accomodarsi sul trespolo lasciato libero da Flavio Briatore



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

The Special One

Stefano Semeraro

Fernando la speranza, Fernando la luce, Fernando il talismano. Fernando il farmaco miracoloso. Fernando la panacea spagnola di tutti mali di questa Ferrari che non vince, non convince, e continua a scivolare sempre più giù: in griglia, in classifica e nell'affetto dei suoi tifosi. A Maranello e dintorni e in tutta la sconfinata patria ferrarista Alonso lo vedono così. Il campione, l'hombre del destino che deve ricucire il filo con la grandezza spezzata dal ritiro di Schumacher, e rimettere le cose a posto: il miglior pilota (con il permesso di Hamilton) sulla macchina migliore. E' da quando Fernando, per rabbia, per orgoglio, sbatte la porta alla McLaren, autoesiliandosi alla Renault, un team dove non avrebbe potuto vincere un terzo Mondiale, che tutti non fanno che dirlo: "Il suo posto è alla Ferrari". Questa settimana lo diranno ufficialmente anche gli unici due che contano, Montezemolo, appunto, e lui, l'Erede, il predestinato, il Messia annunciato. Venticinque milioni di euro per tre anni e tanti saluti al freezer Raikkonen. Che pure un Mondiale lo ha vinto, ma che non è mai riuscito – e nemmeno ci ha provato, va detto – a scaldare il Grande Cuore Rosso di Ferrarilandia. Non che Fernando sia un simpaticone, intendiamoci. Con la stampa spesso ha fatto a sportellate, ai tifosi non concede più di tanto. Però, quando serve s'incassa, slunga il mento, sputa veleno come un Mourinho motoristico, meno paraculo forse, molto meno raffinato mediaticamente, ma non meno self-centred, non meno egoista e polemico dell'Original One. Kimi il mondiale lo ha vinto, certo – dicono i suoi detrattori – ma con il concorso (involontario, per carità...) di Hamilton, eppure è come se quel successo fosse rimasto congelato. Massa il trionfo lo ha solo sfiorato, e pur essendo un ottimo pilota non ha il carisma, e a quanto pare neppure la fortuna, che di solito accompagna i Grandi. Fernando invece, arriva a Maranello con la patente già timbrata, con una storia che pare la fotocopia di quella di Schumi: due iridi vinti chez Briatore, e una Ferrari da rilanciare dopo un periodo nero. Il compito di Schumi certo era più difficile, perché quando arrivò lui a Maranello l'inverno dello scontento durava da oltre vent'anni, mentre lo spagnolo deve redimere solo una stagione sbagliata. Ma Schumi si incapsulò in una struttura già rinnovata e fatta da tutti tenori, da Todt a Brawn passando per Byrne. Fernando si troverà sparato in una squadra che qualche stecca l'ha tirata, e con una macchina tutta da rifare, da ripensare. Se davvero è bravo e fortunato come dicono a evitare i guai – lo slalomista, l'ha

chiamato qualcuno per come è sgusciato da un paio di situazioni calde, compreso il crashgate -, non patirà tanto l'ambientamento, anche perché a Maranello già da un paio di mesi stanno lavorando per l'anno prossimo. E quindi per lui.

Di Alonso dicono che sia un perfezionista, uno che dopo aver provato una macchina manda pagine e pagine di appunti agli ingegneri. Ma qualcuno insinua anche che in quegli appunti non ci siano sempre le indicazioni migliori, le intuizioni che illuminano. In pista è uno squalo, uno che non molla mai, ma freddo abbastanza da prendersi le rivincite al momento giusto, e abbastanza corretto. Più facile che le sportellate le dia nel paddock, o nei motorhome, quando sente lesa la sua maestà: vedi la fuga dalla McLaren, quando capii che il cocco di Dennis l'avrebbe comunque avuta vinta. Insomma, un dittatore di talento, egocentrico, deciso, non facile da maneggiare (e se Massa si snetirà prima guida ne vedremo delle belle) ma probabilmente il migliore, insieme a Hamilton. Lo Special One che a Maranello aspettano per dimenticare in fretta la stagione degli errori e degli orrori e ricominciare a sognare in grande.





Pregi

Eccezionale nei sorpassi
Velocissimo sul giro secco
Grande nel controllo della vettura
Sa mantenere il ritmo in gara
Tenuta mentale assoluta in pista

Difetti

Non sempre sa dare giuste indicazioni tecniche
Scarso nelle pubbliche relazioni
Tropo accentratore
Insofferente verso i compagni
Lamentoso se le cose non funzionano

Foto
Mazzi



E Raikkonen prende la direzione di Woking

Norbert Haug non ha confermato il ritorno in McLaren di Kimi Raikkonen, ma la sua frase: "Non avremmo problemi nel gestire due piloti come il finlandese ed Hamilton", la dice lunga su quello che può essere il futuro di Raikkonen. Il campione del mondo 2007 non ha convinto la Ferrari. Che gli taglierà il contratto, in scadenza a fine 2010. Nonostante un titolo iridato, una ottima seconda parte della stagione in corso. In mezzo, un buco rappresentato da un 2008 incerto e le prime gare di quest'anno così così. Quando ha saputo che aria tirava, che Fernando Alonso sarebbe arrivato, Raikkonen ha avuto come un guizzo d'orgoglio e si è messo a macinare podi e punti. A Singapore non è andata bene, la Ferrari F60 non è stata per nulla competitiva, ma Kimi ha comunque combattuto come non mai tentando fino all'ultimo di superare la Williams di Kazuki Nakajima per il nono posto. Bersagliato dalla stampa italiana importante, che ha spinto parecchio per vederlo fare i bagagli, lui non se ne è fatto un problema. I recenti risultati ottenuti hanno riaperto l'interesse della McLaren. Ron Dennis aveva prelevato Raikkonen pagando a peso d'oro il suo scopritore Peter Sauber e tenendoselo per ben cinque anni. Ora il probabile ritorno a Woking, in una squadra che pare non riesca a fare a meno dei piloti finlandesi. Prima con Mika Hakkinen (1993-2001), poi con Raikkonen (2002-2006) infine Heikki Kovalainen (2007-2008). E adesso, se tornerà Kimi, il rapporto con i piloti nordici sembra proprio essere senza fine. E Kovalainen? Le sue prestazioni hanno deluso. L'invito di Martin Whitmarsh a dare di più per trovare la conferma non ha avuto il riscontro che ci si aspettava in pista. Troppo grande la differenza di prestazioni con Lewis Hamilton. Indubbiamente una coppia Hamilton-Raikkonen è di grande qualità che non potrà non fare paura. Ma non è detta l'ultima parola. L'iridato 2007 aveva in corso buone trattative con la Brawn per prendere il posto di Rubens Barrichello.

*Dopo i "miracoli" di Spa e Monza
Raikkonen non è riuscito a ripetersi
sul circuito cittadino di Singapore*





Campione vero

Massimo Costa

Non capita tutti i giorni di ascoltare un campione del mondo ancora rammaricato, dopo quindici giorni, dell'errore commesso nell'ultimo giro costato il podio a Monza. Talmente arrabbiato e deluso da sentirsi in debito con i ragazzi della McLaren. Quando ha ottenuto la strepitosa pole, siglata con un maggior carico di benzina rispetto a chi si è messo dietro, ovvero Sebastian Vettel e Nico Rosberg, Lewis Hamilton non si è vergognato nel dedicarla ai suoi meccanici. L'inglese a Singapore ha guidato magistralmente. Lo ha sempre fatto, a dire la verità, da Melbourne in avanti anche quando partiva dal fondo griglia e magari commetteva qualche errorino in più. Ma Hamilton non si è mai tirato indietro, un osso veramente duro. Un talento sopraffino che darà, e prenderà, ancora tantissimo dalla F.1. Nella prima parte della gara, Hamilton ha dovuto difendersi da Nico Rosberg, realizzando intertempi viola sui monitor (che significano il migliore in assoluto) e anche giri più veloci. Sparito il tedesco della Williams, è arrivato quello della Red Bull ha dargli enorme fastidio per un bel po'. Poi, Vettel ha tirato i remi in barca finché non si è tagliato le gambe da solo. E mentre i suoi avversari cuocevano col cervello, lui implacabile sfilava via nella notte asiatica come un raggio di argento. Grande anche il team McLaren che ha accorciato per questa gara il passo della MP4/24, poi ha addirittura cambiato il telaio ad Hamilton per un presunto problema al Kers, ma pare che Lewis avesse espressamente chiesto un altro. Tanto lavoro insomma, con i meccanici che nella notte tra venerdì e sabato sono rimasti al box evitando il letto. E per questo Hamilton era quasi commosso.

Button vede

Massimo Costa

Gli manca veramente poco per diventare campione del mondo. Se a Suzuka Jenson Button intasca cinque punti in più di Rubens Barrichello, sarà l'erede di Lewis Hamilton. E con due gare di anticipo. Nonostante un'estate bestiale, nonostante sia parso che la Brawn-Mercedes abbia fatto di tutto per permettere ai suoi rivali di farle lo sgambetto. Ma la Red Bull-Renault non è stata abile nell'avvicinarsi quel tanto che bastava per allungare la disfida. Certo, tutto può ancora accadere e non tiriamo ora la riga su questo mondiale, ma è un dato di fatto che in Giappone la partita può chiudersi. Button non vince un GP da Istanbul, quindi dal mese di giugno. Dopo averne conquistati sei su sette, Button si è arenato non tagliando più per primo il traguardo per sette corse consecutive. Ma così ha voluto lui, si potrebbe dire. Acquisiti i punti necessari per stare abbastanza tranquillo, ha giocato di rimessa. A Singapore però, è stato veramente abile. Non lo si è visto troppo in TV, ma se

sabato appariva spacciato, dodicesimo e relegato in sesta fila per una errata pressione degli pneumatici nel Q2, in gara è risalito fino al quinto posto. Da Sebastian Vettel ha perso un solo punto e ne ha guadagnato uno su Rubens Barrichello. La rincorsa del brasiliano a Singapore si è fermata. Il cambio ha fatto le bizze. Prima del terzo turno libero gliene hanno montato uno già utilizzato in altri GP, per evitare la penalità sullo schieramento, ma Barrichello ha visto che non era ciò che serviva. Allora prima della qualifica gli hanno installato un cambio nuovo e da quinto è finito decimo in griglia, come da regolamento (cinque posizioni). Da dire anche che nel Q3 ha sbattuto nel suo ultimo giro veloce. In gara, Barrichello è risalito bene, ma un problema alla ripartenza nel pit-stop (si è inserito l'antistallo) gli ha fatto perdere tempo prezioso, finendo dietro a Button. Ross Brawn vede il titolo. Vincerlo già in Giappone, nella pista di quella Honda che li aveva lasciati sul lastrico lo scorso novembre, sarebbe un qualcosa di incredibile.

e l'iride



A Suzuka si regolano i conti

Dici Suzuka e pensi subito ai colpi di scena che ha sempre riservato il GP della Giappone nella lotta al titolo. Nel 1987, al debutto della pista nel Circus, il derby iridato in casa Williams si risolve già nelle prove del venerdì. Nigel Mansell distrugge la sua Williams contro le barriere a circa 230 km/h. Le serie contusioni al collo e alla schiena, gli impediscono di gareggiare consegnando così il titolo al compagno e odiato rivale Nelson Piquet. Due anni più tardi sul circuito nipponico, altra faida mondiale, ma in casa McLaren-Honda. La guerra tra Ayrton Senna ed Alain Prost, tocca il culmine in gara a 7 giri dalla fine. Il brasiliano attacca ed infila il rivale alla chicane prima del traguardo. Il "Professore", chiude la porta e la collisione è inevitabile. Ma se Prost esce subito dall'abitacolo, Senna si fa spingere dai commissari e prende la via dei box per sostituire il musetto. Una volta rientrato in pista, rimonta e taglia vittorioso il traguardo, ma viene squalificato per aver tagliato la variante nella ripartenza post-crash. Prost è così campione. L'anno dopo, è nuovamente lotta al vertice tra i due. In classifica, Senna è davanti a Prost, divenuto alfiere della Ferrari. Partiti entrambi dalla prima fila, regolano i conti alla prima curva. Il Professore preso il comando viene centrato alla staccata dal paulista: Gran Premio finito, polemiche al vetriolo e Ayrton matematicamente mondiale. Nel '96 altro epilogo di una lotta tutta targata Williams. Di fronte i figli d'arte: Damon Hill e Jacques Villeneuve. Il canadese perde subito terreno, mentre l'inglese prende la testa per non mollarla più. I sogni di Villeneuve svaniscono del tutto quando vola fuori al 36° giro, complice la perdita di una ruota fissata male al pit-stop. Due anni dopo, Suzuka è nuovamente decisiva. I contendenti sono Mika Hakkinen su McLaren-Mercedes e Michael Schumacher sulla rossa. Il Kaiser è favorito, ma al via ecco il colpo di scena. Il motore della F300 si ammutolisce a pochi secondi dal via. Partito ultimo, Schumi rimonta disperatamente, mentre Hakkinen è solo al comando. Il tedesco sale fino alla 3° piazza, quando gli esplode una gomma e deve alzare bandiera bianca. Nel 1999, la pista giapponese sorride ancora al "finlandese volante", risultando amara per il Cavallino. Eddie Irvine è capoclassifica con 4 lunghezze di vantaggio su Hakkinen, ma commette la frittata in prova distruggendo la sua monoposto. E' il preludio alla disfatta. Irvine si inchina a Mika, che s'invola verso il secondo mondiale. Per Maranello le cose vanno meglio nel 2000, con Schumacher che riesce a regolare Hakkinen e a conquistare la prima corona in sella al Cavallino. Stessa sorte nel 2003, quando ottiene la certezza matematica del suo sesto titolo ai danni di un giovane Raikkonen. Tre anni dopo invece, la pista giapponese, befferà Schumi, finito ko col motore in fumo (l'ultima rottura risaliva al G.P. di Francia del 2002) ed incoronerà Fernando Alonso, alla sua seconda iride. Domenica prossima occhi puntati in casa Brawn, dove Jenson Button si gioca il primo match-ball mondiale e Barrichello cercherà di annullarglielo. Per ironia della sorte, quel team che solo un anno fa si chiamava Honda, potrebbe entrare nell'olimpico della F1.



VETTEL

limitato

Massimo Costa

Maledetta velocità. Sebastian Vettel stava portando a casa un secondo posto importante ai fini della classifica generale. Dopo il fantastico duello a distanza con Lewis Hamilton, nel quale per una serie di giri hanno realizzato tempi bassissimi, Vettel aveva tirato i remi in barca con i freni finiti e la certezza che superare la McLaren, che aveva una diversa strategia, sarebbe stato impossibile. Ma l'autoveloce lo ha beccato in pit-lane, per la seconda sosta, a una velocità superiore al consentito: 101 km/h anziché 100. Come è possibile, considerando che i piloti percorrono la corsia box a limitatore proprio per non incorrere in tali eccessi. Vuoi proprio che Vettel non abbia spinto il bottoncino che taglia la potenza al motore? O lo ha fatto in ritardo? Potrebbe essere andata proprio così, anche se nessuno in Red Bull ha voluto spiegare come mai sia stata commessa una sciocchezza del

genere. Vettel afferma che non aveva motivo di spingere in quella fase, Christian Horner ritiene di essere stato danneggiato. Ma il regolamento è il regolamento e semmai è meglio guardarsi dentro. Rimane il fatto che la Red Bull non ha saputo cogliere le tante occasioni offerte dalla Brawn da giugno in avanti per recuperare i punti necessari per agganciare Jenson Button e Rubens Barrichello. Errori di Vettel, moria dei motori Renault nella fase più delicata, Mark Webber letteralmente sparito quando si è trovato secondo in classifica. Si può cadere nel banale dicendo che la freddezza di Ross Brawn ha fatto la differenza nei confronti del giovane timoniere Horner. Oppure che l'esperienza di Button ha messo in scacco l'esuberanza di Vettel. Ma l'impressione generale è che la Red Bull ha perso una grandissima occasione e se dal prossimo anno i grandi torneranno ad essere grandi, la lattina rischia di ritornare nel freezer.



KUBICA

uomo Renault

Fernando Alonso alla Ferrari, Robert Kubica alla Renault, Kimi Raikkonen alla McLaren, Heikki Kovalainen alla Toyota o alla Brawn, gli stessi team ai quali ambisce Nico Rosberg. A Singapore il mercato ha preso un'impennata attesa. E non si è ribaltato. Detto di Alonso e Raikkonen nelle pagine precedenti, l'altra notizia uscita dal tracciato cittadino asiatico è quella che coinvolge Kubica, dato in Renault. Il polacco prenderà quindi il posto dell'amico spagnolo, ma non si sa ancora se Romain Grosjean sarà confermato. Molto dipenderà dalle ultime tre gare e se inizierà a sbattere un po' meno. In Brawn, Rubens Barrichello ha detto che non sa ancora se terrà il posto. Il suo sedile lo vogliono in tanti. In pole sembra esserci Rosberg inseguito da Kovalainen. Alla Toyota, Jarno Trulli è sempre in bilico mentre Timo Glock col secondo posto di domenica rafforza la propria posizione in seno al

team giapponese. Kovalainen potrebbe prendere il posto di Trulli che non si sa bene, a questo punto, dove può finire. Anche lui ha bussato da Brawn, ricominciare con un uno dei nuovi team che entreranno nel mondiale non è la soluzione che vuole. Si è parlato di un suo possibile coinvolgimento in un programma 24 Ore di Le Mans che la Toyota vorrebbe riattivare dopo il tentativo fatto alla fine degli anni Novanta. Tutto già confermato in Red Bull con Sebastian Vettel e Mark Webber, Toro Rosso avrà ancora Sebastien Buemi mentre Jaime Alguersuari sta tentando di guadagnarsi la riconferma. In casa Williams ci sarà Nico Hulkenberg e potrebbero accogliere Barrichello, l'ideale per far crescere il giovane tedesco. La Williams potrebbe sorprendere tutti optando per i motori Cosworth. Grandi incertezze invece per quanto riguarda Campos Meta Dallara, USF1, Manor e Lotus.



BMW Sauber F1 Team



PETRONAS

Force India a picco

Heidfeld parte dai box. Al via scatta bene Hamilton, non Vettel che viene passato in accelerazione da Rosberg. Alonso attacca Vettel, ma il tedesco si difende. Lo spagnolo perde tempo nel tratto misto e perde due posizioni. Al 1° giro, Hamilton, Rosberg, Vettel, Webber, Glock, Alonso, Barrichello, Kubica, Kovalainen, Button. Fisichella è 16°, Trulli 17°, Liuzzi 18°. Raikkonen è 13° stretto tra le Toro Rosso di Buemi e Alguersuari. Al 3° giro, Grosjean si ritira ai box per noie ai freni. Al 6° giro, Hamilton, che realizza tempi bassi a ripetizione, ha 1"9 su Rosberg, 3"4 su Vettel, poi il vuoto con Glock a 10"2, Alonso che ha ripassato Webber, Barrichello, Kubica, Kovalainen, Button. Liuzzi ha superato Trulli per il 17° posto. Hamilton porta a 2"5 il vantaggio su Rosberg al 12° passaggio mentre Raikkonen supera Buemi quando lo svizzero commette un piccolo errore. Alguersuari (14°) gira 2"5 più alto di tutti e crea un "tappone" a Sutil, Fisichella, Liuzzi, Trulli, Heidfeld. Al giro 13, Liuzzi attacca Fisichella, le due vetture affiancate si urtano alla curva 5, ma proseguono perdendo però il contatto con il duo Alguersuari-Sutil. Al 17° giro, Vettel effettua il rifornimento essendo il più leggero (651 kg), la tornata seguente si ferma Rosberg (657,5 kg), poi in uscita dalla corsia arriva lungo e va oltre il cordolo di delimitazione. Si fermano anche Fisichella, Liuzzi, Glock, Barrichello. Hamilton va al pit al 20° passaggio e rientra davanti ad Alonso. Sutil nella stessa tornata tenta in ritardo il sorpasso ad Alguersuari, si gira e nel ripartire travolge l'incolpevole Heidfeld strappandogli la ruota posteriore destra. Sutil perde l'intero musetto che cambia ai box. Entra la safety-car. Al 22° giro, Alguersuari al pit parte quando ancora la paletta non era stata alzata dal capo meccanico. Il bocchettone è ancora inserito e lo spagnolo travolge tre meccanici, che per fortuna non riportano ferite. Rosberg, secondo, riceve la comunicazione di penalità, con un drive through. La situazione: Hamilton, Rosberg, Vettel, Glock, Alonso, Barrichello, Kovalainen,

Button, Webber e Kubica. Trulli è 14°, Fisichella 15°, Liuzzi 16°. Sutil si ritira ai box per un problema ai freni posteriori. Al 25° giro la corsa riprende, Rosberg effettua il drive through al 27° passaggio e rientra 15° dietro a Trulli. Alle spalle di Hamilton c'è quindi Vettel che deve recuperare 1"6 poi Glock, Rosberg, Alonso, Barrichello, Kovalainen, Button, Webber, Kubica, Nakajima. Vettel compie due giri rapidissimi e avvicina notevolmente Hamilton al 29° giro. Il duello tra i due leader del GP si fa avvincente, tra loro 7 decimi al giro 35. Hamilton risponde alla pressione di Vettel col giro più veloce in gara: 1'48"345 al 36° passaggio. Ma il tedesco della Red Bull non si fa impressionare e al giro seguente sigla 1'48"413 mentre Hamilton segna 1'48"750. Vettel perde lo specchietto destro. Vettel va per la seconda sosta al giro 39, ma i commissari segnalano che in pit-lane ha superato il limite di velocità imposto. Vettel affronta con foga il cordolo della curva... e lima il diffusore. Il tedesco riceve la comunicazione del drive through assegnatogli. La situazione al giro 43: Hamilton, a 9"7 Glock, a 17"4 Alonso. Vettel sconta la penalità e rientra nono davanti a Raikkonen. Problemi per Buemi che deve affrontare una non prevista sosta ai box. Brutta uscita di Webber al 45° giro alla prima curva per problemi al disco freno anteriore destro. Hamilton va per la seconda sosta e lascia il comando ad Alonso. Giro 48 triste per la Toro Rosso: sia Alguersuari (freni) sia Buemi (cambio) si ritirano al box. Pit di Alonso alla 50esima tornata, di Button al 51° giro. Tutti completano il secondo cambio gomme. Hamilton al 54° passaggio ha 7"7 su Glock, 14" su Alonso, poi Vettel, Button, Barrichello, Kovalainen, Kubica, Nakajima, Raikkonen. Trulli è 12° davanti a Fisichella e Liuzzi. Finale tranquillo per le prime posizioni, solo un po' di tensione per Button per quello sbuffo nero che esce dalla ruota anteriore destra (come Webber, poi uscito...). L'unico duello vede protagonisti Nakajima e Raikkonen in lotta per il nono posto.



Al via Hamilton e Rosberg partono davanti a tutti. Sotto, la safety-car entrata dopo l'incidente tra Sutil ed Heidfeld





L'ordine di arrivo, domenica 27 settembre 2009

- 1 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/24-Mercedes) - 61 giri 1.56"06"337
- 2 - Timo Glock (Toyota TF109) - 9"634
- 3 - Fernando Alonso (Renault R29) - 16"624
- 4 - Sebastian Vettel (Red Bull RB5-Renault) - 20"261
- 5 - Jenson Button (Brawn BGP001-Mercedes) - 30"015
- 6 - Rubens Barrichello (Brawn BGP001-Mercedes) - 31"858
- 7 - Heikki Kovalainen (McLaren MP4/24-Mercedes) - 36"157
- 8 - Robert Kubica (BMW F1.09) - 55"054
- 9 - Kazuki Nakajima (Williams FW31-Toyota) - 56"054
- 10 - Kimi Raikkonen (Ferrari F60) - 58"892
- 11 - Nico Rosberg (Williams FW31-Toyota) - 59"777
- 12 - Jarno Trulli (Toyota TF109) - 1'13"009
- 13 - Giancarlo Fisichella (Ferrari F60) - 1'19"890
- 14 - Vitantonio Liuzzi (Force India VJM02-Mercedes) - 1'33"502

Giro più veloce: Kazuki Nakajima 1'48"240

Ritirati

Jaime Alguersuari - freni
 Sebastien Buemi - cambio
 Mark Webber - freni
 Adrian Sutil - freni
 Nick Heidfeld - contatto
 Romain Grosjean - freni

Il campionato piloti

1.Button 84; 2.Barrichello 69; 3.Vettel 59; 4.Webber 51,5; 5.Raikkonen 40; 6.Hamilton 37; 7.Rosberg 30,5; 8.Alonso 26; 9.Glock 24; 10.Trulli 22,5; 11.Massa, Kovalainen 22; 13.Heidfeld 12; 14.Kubica 9; 15.Fisichella 8; 16.Sutil 5; 17.Buemi 3; 18.Bourdais 2.

Il campionato team

1.Brawn-Mercedes 153; 2.Red Bull-Renault 110,5; 3.Ferrari 62; 4.McLaren-Mercedes 59; 5.Toyota 46,5; 6.Williams-Toyota 30,5; 7.Renault 26; 8.BMW 19; 9.Force India-Mercedes 13; 10.Toro Rosso-Ferrari 5.



Singapore

La corsa notturna tra i grattacieli di Singapore è qualcosa di fantastico. Il tracciato è uno dei cittadini più impegnativi esistenti. Non si supera? I rettifili lunghi non mancano, magari bisogna provarci per bene. E comunque, vi sono autodromi ben più blasonati dove è impossibile sorpassare. Lunga vita a Singapore

Lewis Hamilton

Spettacolare. Pole e vittoria su un circuito sfiancante, un doppio risultato voluto con la rabbia del campione che non poteva accettare l'errore di Monza all'ultimo giro. E' anche il personaggio giusto per la F.1, con la fidanzata cantante che si porta ai box vari colleghi, da Beyoncé in giù. Da tempo non si vedeva un leader in F.1 capace di portare glamour.

Timo Glock

Si è inventato la gara dell'anno con una grande partenza e una tenuta notevole per tutto l'arco del GP. Il tedesco ha mostrato una maturità notevole.

Fernando Alonso

Una corsa che definiremmo robusta. Una corsa alla Alonso insomma.

Jenson Button

Da dodicesimo a quinto. Con questa mentalità, con questa freddezza, si diventa campioni del mondo. E gli manca veramente poco.

Rubens Barrichello

Tanti problemi al cambio nelle prove libere e in qualifica, dove ha anche rimediato un botto contro il muro. Buona gara, conclusa sesto.

Kimi Raikkonen

La Ferrari è una riscìò ma lui non si arrende e pedala finché ne ha. Overo fin sul traguardo lottando anche per il nono posto. Un Kimi così è un peccato lasciarlo andare via, certo anche lui non ha fatto molto per meritarsi la conferma in Rosso.

Robert Kubica

Salva la macchina, arriva con le gomme posteriori finite, prende un punto. Missione compiuta.

Sebastien Buemi

Ha girato su tempi di tutto rispetto in qualifica e in gara, peccato per le noie al cambio.

Nick Heidfeld

Costretto a partire dai box, il tedesco si divincola nelle retrovie con pazienza, finché Sutil non gli trancia mezza macchina.

Mark Webber

Fuori malamente nelle prove libere, in gara si è difeso ritrovandosi dopo un periodo negativo. Ma l'esplosione di un disco freno lo ha portato contro le barriere.

Kazuki Nakajima

Un buon nono posto, non fa danni in una gara dove è facile farli.

10

10

9

9

7

7

7

6,5

6

6

6

6



IL PAGELLONE



Festa grande nel team Toyota per il secondo posto di Timo Glock

Heikki Kovalainen

Sempre più contro figura, grande delusione del campionato 2009. Avevamo scommesso molto su di lui, ma il divario da Hamilton è troppo elevato. E non si capisce, a questo punto, come possa avere mercato. Il settimo posto di Singapore è di una desolante tristezza.

5

Jarno Trulli

Male in qualifica, lontano dai primi in gara. Aveva la febbre.

5

Vitantonio Liuzzi

Dalla magia di Monza alla debacle di Singapore. La Force India prende l'ascensore e va su e giù portandosi dietro il bagaglio dei piloti e dei meccanici. Dicono che fosse irregolare, sotto peso, a Spa e Monza. Il risveglio di Singapore potrebbe far intendere che gli accusatori (Red Bull) non si sbagliavano. A Suzuka, tracciato che dovrebbe favorirla nuovamente, la verità.

5

Jaime Alguersuari

Sembrava al volante della Dallara-Renault di World Series. Si beccava due secondi al giro in gara, era in affanno, ma è stato bravo a chiudere ogni varco a Sutil. Strano, perché in qualifica aveva avvicinato di molto Buemi rispetto al primo turno di prove libere. Ma in gara, pareva veramente spaesato. Non va però dimenticata l'età, 19 anni, e la pochissima esperienza. Tra 12 mesi su questo circuito farà meglio.

4,5

Adrian Sutil

Non riesce a superare Alguersuari nettamente più lento di lui e quando ci prova combina un disastro girandosi e poi colpendo Heidfeld.

4

Giancarlo Fisichella

Dispiace dirlo, ma dopo 14 anni di F.1 ci aspettavamo un po' più di rapidità da parte sua nell'apprendere i segreti di una macchina da corsa che non conosceva. Con tutte le scusanti del mondo, che per gli italiani non mancano mai, aspettiamolo pure ancora, fiduciosi per Suzuka.

4

Sebastian Vettel

Butta via le possibilità iridate per un eccesso di velocità ai box. Ma come è possibile una disattenzione del genere. Per il resto, in qualifica le ha prese da un Hamilton più pesante in quanto a carico di benzina e in partenza si è fatto battere da Rosberg. Ha poi viaggiato molto forte, ma l'errore commesso è grave.

4

Nico Rosberg

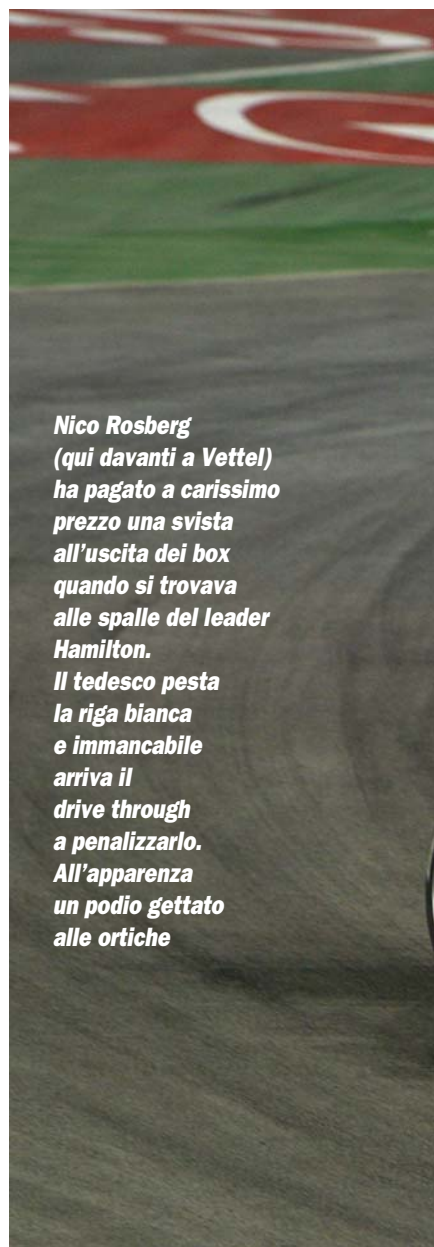
Al tedesco manca sempre qualcosa per essere tra i grandi con costanza. Certo, la Williams non va sempre per il verso giusto, ma questa volta che dispone di una macchina da pole, è terzo (ok d'accordo, la scusa della bandiera rossa è servita in tavola), poi in gara quando pizzica il collo ad Hamilton commette la sciocchezza dell'anno arrivando lungo alla fine della corsia box dopo il pit-stop

4

Romain Grosjean

Subito KO per i freni, va però sottolineato che tra libere e qualifica ha sempre commesso i soliti errori.

ng



Nico Rosberg (qui davanti a Vettel) ha pagato a carissimo prezzo una svista all'uscita dei box quando si trovava alle spalle del leader Hamilton. Il tedesco pesta la riga bianca e immancabile arriva il drive through a penalizzarlo. All'apparenza un podio gettato alle ortiche

IL PAGELLONE



MEEKE

il rosso sbanca il Sanremo



Dopo anni trascorsi a cercare fortuna, Kris Meeke ha sfruttato come meglio non poteva l'occasione che Marc Van Dalen gli ha concesso affidandogli una Peugeot 207 Super2000 del team Kronos.

Con la vittoria a Sanremo, il nordirlandese pupillo di Colin McRae ha completato un poker che gli è valsa la corona IRC



IRONOS
RACING

TOTAL
BFGoodrich

PEUGEOT
Sport
UK

Guido Rancati

SANREMO – Ricordati di me, questa sera che non hai da fare... Non è che nella serata sanremese Kris Meeke non abbia niente da fare, deve muovere braccia e gambe e deve anche a stare attento a non lasciare sui monti qualche pezzo della sua Peugeot. Ma si ricorda di un titolo che, subito fuori Jan Kopecky, deve almeno ipotecare. E allora va avanti senza eccessi. Dopo la Ronde di Monte Bignone, è quarto a una decina di secondi da Nicolas Vouilloz, a poco più di venti da Luca Rossetti e da Paolo Andreucci. Non è messo per niente male, ma sa che per il gioco degli scarti, i cinque punti che si metterebbe in saccoccia con la medaglia di legno potrebbero non servigli poi a tanto. Non è che prima di addormentarsi si metta a far di conto, però di lì a poche ore, quando suona la sveglia, si dice che la cosa migliore è provare a vincere. Da Pantasina a Molini di Triora passando dal colle d'Oggja va all'attacco e i tabu-

lati gli confemano che può farcela. Insieme, da Vignai a Pigna passando dal Langan completa la rimonta e si piazza sull'attico della classifica. Ci resta anche dopo aver perso una decina di secondi nei tremila metri e poco più scendendo da Baiardo senza più liquido nel circuito dei freni. Dopo il tagliando di metà giornata, consolida il primato. Vince.

Ricordati di te, com'eri prima... Il nordirlandese torna a cose fatte sul lungomare sanremese e dice che sì, si ricorda di com'era un anno fa. Quando, senza un contratto, girava nel parco assistenza del Sanremo per vedere gente e farsi vedere. Per mettersi in contatto con questo e con quello. E uno di quelli che contano lo aveva liquidato in due minuti, come spesso fanno le casalinghe con i piazzisti che cercano di rifilare loro un aspirapolvere o un frullatore. Sa sempre troppo di sale, lo pane altrui. Si ricorda anche un altro fine pomeriggio passato non troppo lontano dalla costa ligure. A gennaio. "Il Montecarlo ancora non era

finito – dice – ed io ero già all'aeroporto di Nizza aspettando l'aereo che mi avrebbe riportato a casa". Un errore gli era stato fatale e nella sua testa ballavano pensieri tristi. Marc Val Dalen, il team-manager che s'era battuto con i responsabili della Peugeot UK perché puntassero su di lui l'aveva assolto, ma lui faceva fatica a perdonarsi il busso che l'aveva messo kappad. Ricordi lontani, ormai. Stemperati definitivamente da una vittoria importante cercata e voluta, dalle pacche sulle spalle e dalle strette di mano dei battuti e di chi non se l'era filato manco di striscio. Dissolta insieme alle mille bollicine della boccia stappata in piazza Colombo fra battimani e squilli di trombe. E se girerà la testa, lo so per certo girerà la testa... Da Antonello Venditti ai Negramaro, sempre belle canzoni sono. Buone a far da colonna sonora alla discesa trionfale del Rosso dalla pedana d'arrivo. A far dimenticare almeno per un po' anche certi giochini. E anche il maldestro tentativo di nasconderli.





L'ordine di arrivo, sabato 26 settembre 2009

1. Meeke-Nagle (Peugeot 207 S2000) in 2.20'03"5
2. Rossetti-Chiarcossi (Abarth Grande Punto S2000) a 15"7
3. Vouilloz-Klinger (Peugeot 207 S2000) a 16"9
4. Loix-Miclotte (Peugeot 207 S2000) a 19"8
5. Andreucci-Andreussi (Peugeot 207 S2000) a 28"1
6. Travaglia-Granai (Peugeot 207 S2000) a 46"5
7. Cantamessa-Capolongo (Peugeot 207 S2000) a 1'28"6
8. Hanninen-Markkula (Skoda Fabia S2000) a 1'41"8
9. Longhi-Imerito (Skoda Fabia S2000) a 2'08"2
10. Perico-Carrara (Peugeot 207 S2000) a 2'36"2

Le classifiche di campionato

Piloti

1. Meeke 60 (Campione)
2. Kopecky 49
3. Loix 37
4. Vouilloz 31
5. Basso 28
6. Hanninen 21

Costruttori

1. Peugeot 112 (Campione)
2. Skoda 72
3. Abarth 43
4. Ralliart 42
5. Proton 5
6. Honda 1



A sinistra, lo splendido vincitore Kris Meeke che ha aggredito l'asfalto dell'entroterra sanremese da campione vero. Sopra, Rossetti ha tenuto viva la gara fino all'ultimo metro. In alto, Nicolas Vouilloz

NUMERI SANREMESI

0.8 secondi a separare Rossetti, terzo, da Travaglia, quarto, prima che il trentino timbrasse a un controllo orario con tre provvidenziali – per le speranze tricolori di Andreucci – minuti di ritardo al terz'ultimo controllo.

3 prove speciali vinte da Kris Meeke, miglior performer del Sanremo davanti a Andreucci e Travaglia, due volte più veloci di tutti. Un successo parziale a testa per Kopecky e Rossetti.

4 piloti ad alternarsi in testa. Nell'ordine: Kopecky, Andreucci, Rossetti e Meeke.

8 stagioni di onorato servizio della Honda Civic "By Repetto" usata dall'ottimo Sandro Sottile.

11 punti di vantaggio di Meeke su Kopecky nella classifica dell'Intercontinental Rally Challenge dopo il Sanremo.

23 Renault Clio R3 al via del Sanremo, ovvero quasi il venticinque per cento del totale.

30 secondi di penalità "pagati" da Luca Cantamessa per far sostituire lo scarico dopo le prime tre prove.

35 minuti di sonno che Andreucci s'è concesso nella sua camera d'albergo nel maxi-riordino prima della Ronde di Monte Bignone.

62,1 secondi lasciati da François Duval nei quarantadue chilometri scarsi delle prime tre speciali.

87,501 la media con cui Luca Rossetti ha vinto la Ronde di Monte Bignone.



Renato Travaglia



Le pagelle di Rancati

10

Kris MEEKE

Ha la classe del campione, il nordirlandese. E del campione ha anche la voglia di battersi per vincere sempre e comunque, pure quando potrebbe prendersela un po' più comoda e accontentarsi di una medaglia meno luccicante di quella d'oro.

8

Sandro SOTTILE

Quella che ha fra le mani non è la più bella due ruote motrici del reame, non più. Ma l'enfant du pays la maneggia come se lo fosse. Perché sa come si fa, perché è bravo davvero.

7,5

Luca ROSSETTI

Illude e si illude di poter rivincere a Sanremo. Per un po', poi il suo sogno si sgonfia e pensa solo a puntellare le poche speranze che gli restano di imporsi nella sfida tricolore.

7,5

Paolo ANDREUCCI

Grande protagonista almeno finché la qualità e la temperatura dell'asfalto glielo permette. Ma non dimentica che anche un piazzamento può bastare ad avvicinarlo al tricolore e quando le condizioni sono le meno adatte alle sue "scarpe", lascia che siano altri a battersi per vincere.

7

Nicolas VOUILLOZ

La foratura all'inizio della seconda tappa lo taglia, di fatto, fuori dalla lotta per l'oro. E poco o tanto gli taglia le gambe. Convincendolo che non è giornata, non è stagione.

6,5

Freddy LOIX

Una gara come tante e forse troppe altre, senza infamia e con poche lodi. Premiata da una medaglia di legno che non aggiunge nulla alla lunga carriera del fiammingo.

6,5

Luca CANTAMESSA

D'orgoglio, il piemontese qualche tempo lo fa. E non è poco per uno che ha rinunciato da tempo a fare della propria passione una professione, per uno che negli ultimi tempi ha corso poco.

6

Jan KOPECKY

Adesso è troppo facile star lì a menarla con la storia che se si fosse accontentato di un piazzamento sarebbe ancora in gioco per il titolo. Lo spilungone ha commesso un errore e va bene, ma non sembra difficile capire che nell'ultima gara su asfalto della stagione intercontinentale doveva provarci. Come ha fatto.

6

Renato TRAVAGLIA

Qualche prova per prendere le misure a strade e auto, adattare questa a quelle. Poi, al solito, il veterano trentino estrae il pugnale e va all'attacco: rimonta e mette in apprensione Rossetti. Fa tutto bene, insomma. Almeno fino all'ultimo trasferimento, quando scivola indietro in tempi e modi che alimentano dubbi sulla portata dei suoi, forse solo presunti, problemi.

6

Piero LONGHI

Gli pneumatici, diversi da quelli dei due ufficiali con la stessa auto, non sembrano aiutarlo. E non lo aiuta nemmeno la pur lodevole voglia di non cambiare i connotati alla Fabia tricolore.

6

Juho HANNINEN

Il finnico affronta con le dovute cautele le strade catramate del ponente ligure. Non lascia grandi tracce del suo passaggio, ma riporta alla base senza danni la compatta dell'est e alla fine rastrella un ottavo posto che serve poco a lui e alla squadra.

6

Guy WILKS

L'inglese fa in fretta a capire fin dove la malese in debito di cavalli lo può portare e si adegua. Non sbaglia e già non è poco.

6

Alessandro PERICO

Molto, molto pimpante, Ma solo per un po'. Poi il bergamasco rovina una gomma e da lì in avanti lo si vede poco agli avamposti.

6

Elwis CHENTRE

Si costruisce l'occasione di giocare nel cortile dei grandi e non la spreca. Fa, come si dice, esperienza con un'auto non facile e dà lustro alla coroncina già vinta nel Trofeo Asfalto. Mostrando di poter far bene anche in serie A.

6

François DUVAL

I ricordi della sua disastrosa comparsata a Ypres lo seguono e lo perseguitano almeno per tre prove. Poi il vallone cresce e andrebbe a punti, se il motore non lo stoppasse in largo anticipo.

5

Matteo GAMBA

Avanti adagio, quasi indietro. Forse perché anche nell'imperiese si guarda molto intorno alla ricerca di qualche cosa di interessante da fotografare, qualcosa che gli permetta di migliorare con la carta bollata il suo risultato finale. Ma questa volta non trova appigli.

n.g.

Umberto SCANDOLA

L'entusiasmo con il quale torna su strade dove un anno fa aveva per un po' dato spettacolo scema in fretta e si trascina all'arrivo senza squilli. Ma non può essersi dimenticato come si usa un'auto da corsa.



Sandro Sottile

Parola più, parola meno

“Il regalo di Kopecky è stato così bello che ho l'impressione che sia già Natale”

Paul Nagle dopo la 2. prova.

“I tempi non sono brillanti, ma s'è comunque fatto meglio che a Ypres...”

Denis Giraudet dopo la 3. prova.

“Ho guidato come se la prova fosse di soli quattro chilometri”.

Luca Rossetti dopo la Ronde

“So che non ha colpa, ma Michelinì dove-va andare a sbattere proprio davanti a me?”

Alessandro Perico dopo aver forato sui detriti della 207 del toscano.

“La 207 Super2000 non è un'auto facile. Ma usarla è divertente proprio perché c'è da lavorare”.

Elvis Chentre dopo la 1. tappa.

“L'auto non è nuova, ma il motore è fatto dal grande Pino Repetto e guidarla è sempre un piacere”.

Sandro Sottile al via della 2. tappa.

“Tutti effettuiamo dei test, i miei però fanno classifica”

Renato Travaglia ricordando che quest'anno lui è costretto a usare le prime speciali di ogni gara per mettere a punto le sue auto.



“Non so perché sono primo, io non faccio altro che girare il volante piuttosto delicatamente”.

Kris Meeke dopo la 7. prova.

“Ho in mente qualche piccolo intervento sulla Punto che dovrebbe migliorarne il bilanciamento. In fondo, siamo qui per vincere”.

Luca Rossetti dopo la 7. prova.

“Il mio obiettivo resta l'italiano”.

Paolo Andreucci dopo la 7. prova.

“L'andamento di questa gara rispecchia e riassume tutta la mia stagione”.

Nicolas Vouilloz all'arrivo.

“Ormai, correre con la Mitsu è come giocare in... inferiorità numerica”.

Simone Campedelli all'arrivo.

“Non so se essere più contento di aver conquistato il titolo o di aver vinto il Sanremo”

Kris Meeke sulla pedana d'arrivo.

“A vedervi vien da pensare alla difesa del Milan”.

Andrea De Luca a Longhi, Travaglia e Andreucci nel corso della diretta Rai.

Il campionato

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

Milan



*Milan e Roma
le due franchigie italiane
presenti in Superleague*

E sempre... an-Liverpool



Così a Monza

Nr.	Club	Team	Pilota
2	Sporting Lisbona	Zakspeed	Pedro Petiz
3	Milan	Azerti	Giorgio Pantano
4	Galatasaray	Reid	Ho Pin Tung
5	PSV Eindhoven	Azerti	Carlo Van Dam
7	Flamengo	Azerti	Enrique Bernoldi
8	Anderlecht	Zakspeed	Yelmer Buurman
9	Olympiacos	GU Racing	Esteban Guerrieri
10	Basilea	GU Racing	Max Wissel
14	Corinthians	Docking 2	Antonio Pizzonia
15	Atletico Madrid	Docking 2	Maria De Villota
16	Porto	Hitech	Tristan Gommendy
17	Glasgow Rangers	Docking	John Martin
18	Siviglia	Reid	Sebastien Bourdais
19	Tottenham	Docking	Craig Dolby
21	Liverpool	Hitech	Adrian Valles
22	Roma	Docking	Franck Perera
24	Midtjylland	Hitech	Kasper Andersen
69	Olympique Lione	Epsilon Sport	Nelson Panciatici



**Adrian Valles
leader di
campionato con i
colori del Liverpool**



Massimo Costa

Velocità e calcio. Un binomio che affascina e appassiona gli italiani. Ma che non aveva mai trovato la maniera di rendersi appetibile. Ci avevano provato anni fa a vestire delle monoposto con le magliette delle squadre pallonare, ma gli ostacoli erano sempre stati tanti e insormontabili. Finché, la magia è riuscita a Alex Andreu. Imprenditore, uomo di successo, che vive a Barcellona, Andreu dopo anni di duro lavoro ha creato la Superleague Formula coinvolgendo numerosi club di calcio nel mondo delle quattro ruote. Il primo anno, il 2008, è stata una stagione di prova, con soli sei appuntamenti. Tanto per vedere come funzionava. Se lo spettacolo in pista non è mancato e il pubblico ha gradito la novità, le difficoltà sono arrivate dal punto di vista economico, dalla cronica mancanza di sponsor, che non hanno permesso in questo 2009 di compiere il salto di qualità aumentando le tappe in calendario. Inoltre, se dodici mesi fa la Superleague prendeva in esclusiva l'autodromo, ora è costretta a dividerlo con altre categorie togliendole così quell'aurea di evento principale. In ogni caso, la Superleague sta per sbarcare in Italia. Se lo scorso novembre ha fatto tappa a Vallelunga (pista che è stata utilizzata anche per i test pre campionato 2008) ora si appropa nel maestoso teatro di Monza, penultimo atto del campionato. La Superleague schiera monoposto realizzate dalla Panoz-Elan Technologies ed hanno motori potentissimi, V12 Cosworth di 4.2 litri da 750 cavalli, vetture che potrete osservare nei box monzesi precisamente nei garage che vanno dal numero 40 al 60. L'Italia tra il 2008 e il 2009 ha perso ben tre team: Eurointernational, Fisichella Motor Sport e Playteam. Usciti anche il club campione in carica, il Gouan di Pechino, ritirato il Borussia Dortmund mentre gli arabi dell'Al Ain hanno dato forfait a stagione in corso. Sono invece entrati l'Olympique di Lione, lo Sporting Club di Lisbona e i danesi del Midtjylland.

Ora a rappresentare il tricolore sono due club, presenti anche nel 2008: Milan e Roma. La Panoz rososona ha come capitano e centravanti di sfondamento Giorgio Pantano ed è portata in pista dagli olandesi della Azerti. Il padovano, in attesa di una chiamata che tarda ad arrivare dal team Campos F.1, ha trovato spazio in questa serie nella quale si è imposto nella gara 2 di Magny-Cours ed ora occupa il quarto posto nel campionato. La monoposto giallorossa invece, è sui camion del team Docking ed ora ha come punta il francese Franck Perera che ha sostituito il britannico Jonathan Kennard, finito... fuori rosa. La Roma, come nel campionato di calcio italiano, è a centro classifica, ma Perera ha le qualità necessaria per poterla fare salire in zona Uefa. Mancherà Davide Rigon. Il veneto, che nel 2008 aveva portato al successo assoluto il club cinese Gouan Pechino, ha iniziato la stagione con i colori del club greco dell'Olympiacos, ma in seguito ha preferito concentrarsi sulla GP2. Il campionato vede un appassionante duello fra club della Premier League britannica: Liverpool e Tottenham. Con la sorpresa dello svizzero Basilea nel ruolo di terzo incombodo. Il Liverpool ha come pilota l'esperto e veloce Adrian Valles che ha vinto la gara di apertura di Magny-Cours ed ha raccolto numerosi piazzamenti mentre il Tottenham utilizza Craig Dolby, buon mediano, vincitore della prima corsa di Zolder. Una bella novità è rappresentata dal rendimento elevato del giovane Max Wissel. Dopo un 2008 di apprendistato, Wissel ha conquistato Donington ed è sempre nelle posizioni di vertice. Nella Superleague vi sono poi altri ex piloti di F.1 come Pantano. Ultimo arrivato, Sebastien Bourdais (Siviglia), ex Toro Rosso, ha deciso di accettare l'invito della Superleague per mantenersi in allenamento. Poi troviamo Antonio Pizzonia (Corinthians) ed Enrique Bernoldi (Flamengo) che "scalcano" per i club del loro Paese. Da seguire con un occhio di riguardo Esteban Guerrieri, velocissimo argentino che quest'anno ha gareggiato con Al Ain, e vinto a Zolder, e con Olympiacos tagliando per primo il traguardo a Estoril.



A sinistra, Enrique Bernoldi (Flamengo), sopra, Pantano "bomber" del Milan



Miguez vs

Massimo Costa

Per la prima volta a Monza arriva la European F3 Open. Un nome nuovo nel panorama motoristico internazionale, che potrebbe generare confusione. Attenzione, non si tratta della F3 Euro Series, la categoria vinta nel 2008 da Nico Hulkenberg e che quest'anno sta per essere conquistata da Jules Bianchi al termine di una marcia trionfale che ha visto il confronto tra motori Mercedes e Volkswagen. La European F3 Open non è altro che la

F3 spagnola che però gli organizzatori, gli stessi del GT Open, hanno voluto trasformare in serie continentale. Non che sia cambiato molto. La categoria rimane un monomarca Dallara-Toyota e il parco parenti è più o meno sempre quello delle scorse stagioni, con un plateau di bravi piloti spagnoli, italiani e qualcuno di provenienza nordica. Il fatto importante è che delle otto prove in programma ben quattro si sono corse, o si correranno, fuori dalla Spagna (Spa, Donington, Magny-Cours e appunto Monza). Il cam-

pionato se lo contendono gli spagnoli Celso Miguez del team Drivex e Bruno Mendez del team Campos (l'Adrian che sta per entrare in F.1) e rispettivamente con 94 e 93 punti. La partita è racchiusa tra loro due. Mendez è un giovane di 19 anni che però è già alla terza stagione nella F3 nazionale. Quinto lo scorso anno con una vittoria all'attivo, nel 2009 il pilota di Campos ha cambiato ritmo e sta tentando di divenire l'erede nell'albo d'oro di German Sanchez. Ma l'esperto Miguez, che di anni ne ha 27 e nel 2002 era già



S Mendez

nella F.3 spagnola (poi ha corso nella Nissan Light e per tre anni nella World Series Renault tornando in F.3 nel 2008), è pronto a far suo il primo titolo importante della carriera. Nella serie è presente un team italiano, RP Motorsport, che fa correre Stefano Bizzarri (buon 4° in campionato), David Fumanelli e Kevin Ceccon mentre Samuele Buttarelli guida la Dallara del team De Villota e Michele Faccin quella del team Hache. Nota di colore, la ornamentale presenza della bella Carmen Jordà.

Il campionato

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

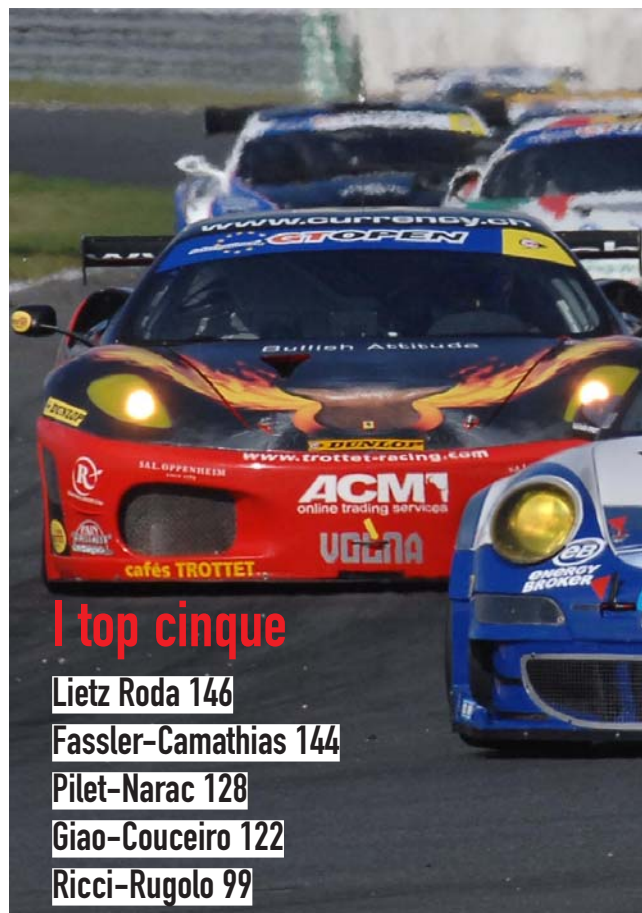
Gli italiani al via

Stefano Bizzarri
Samuele Buttarelli
Kevin Ceccon
Michele Faccin
David Fumanelli

Alfredo Filippone

L'International GT Open fa tappa a Monza, uno degli appuntamenti cui è più affezionato, forse perché è sul tracciato brianzolo che la serie continentale di GT2 e GT3 di Jesús Pareja spiccò il volo nell'aprile 2006 e per la forte componente italiana dell'Open. Quest'anno la novità sta nel formato stesso del meeting, che per la prima volta vedrà il GT Open (e l'altra serie by GT Sport, l'Euro F3 Open) abbinato alla Superleague Formula, un esperimento che potrebbe preludere a una collaborazione futura fra i due campionati di matrice spagnola, sempre che madrileni e catalani vadano d'accordo...

Quello che il GT Open porta senz'altro in Brianza quest'anno è un campionato aperto e combattuto come non mai, con cinque equipaggi a contendersi il titolo quando mancano ancora tre paia di gare al traguardo (dopo Monza si correrà a Barcellona e Jarama). Tanta suspense è quasi paradossale in un momento in cui il sostanziale equilibrio fra Ferrari F430 e Porsche 997, che ha dato vita all'eterno duello fra Maranello e Stoccarda, pare essersi rotto, a vantaggio delle vetture tedesche, che sembrano aver preso il sopravvento in termini di prestazioni, nonostante il recente appesantimento di 30 kg impostole dalla FIA. Ma è la formula del GT Open, con gli handicap in tempo (calcolati sulla base dei risultati nelle tre gare precedenti e da scontare ai box) a garantire la quasi parità e spettacolo certo. Dei cinque pretendenti al titolo, tre sono Porsche, a cominciare da Richard Lietz-Gianluca Roda, l'equipaggio di punta dell'Autorlando che guida la classifica con 146 punti. Due soli in più degli immediati inseguitori, gli elvetici del Trottet Racing Joel Camathias-Marcel Fässler, rimasti la miglior carta di Maranello dopo che Giacomo Ricci-Michele Rugolo, l'equipaggio di punta dell'Advanced Engineering, ha perso un po' di terreno ed è ora quinto con 99 punti. Al terzo posto, con 128 punti, c'è la Porsche IMSA di Patrick Pilet-Raymond Narac, più che un outsider, visto che è l'equipaggio che più è cresciuto nelle ultime gare, mentre anche i portoghesi Manuel Giao-Pedro Couceiro, sulla seconda Porsche Autorlando, a quota 122 punti, sono in lizza dopo aver vinto a Magny-Cours, rompendo il maleficio di 11 podi in due anni senza mai salire sul gradino più alto. Più confortevole la situazione dei capoclassifica nella categoria GT3, dove la Ferrari F430 Scuderia del Kessel Racing affidata a Philipp Peter-Michal Broniszewski detta legge (6 vittorie sinora). Fra Viper, Lamborghini, Corvette e Aston Martin, le rivali più temibili sono le DBRS 9 di Chicco Villosi, ma il team piemontese ha sciupato a Magny-Cours una ghiotta occasione di ridurre il gap e disperde punti con due equipaggi (Wiser-Lancieri e Guerrero-Petrini) di livello simile. Ma, a Monza, i protagonisti potrebbero essere anche fra i molti concorrenti occasionali, che dimostreranno comunque la buona tenuta del GT Open in un anno difficile per tutte le categorie.



I top cinque

- Lietz Roda 146
- Fassler-Camathias 144
- Pilet-Narac 128
- Giao-Couceiro 122
- Ricci-Rugolo 99

Lotta a



Lietz-Roda



Pilet-Narac



5 per il titolo



Ricci-Rugolo



E ora la GP2 Asia



Antonio Caruccio

Edoardo Piscopo, nato il 4 febbraio del 1988 a Roma, è una delle giovani promesse del motorsport italiano. Dopo i primi successi arrivati in America con la F.BMW, il pilota romano è tornato in Italia con i colori della Red Bull per correre in Formula Renault 2.0, italiana ed europea. Poi, l'esordio nella F.3 Euro Series, a cui però è seguito l'abbandono dello sponsor Red Bull che lo aveva sino ad allora appoggiato. Con caparbia e determinazione Edoardo si è rimboccato le maniche ed ha corso in A1 Grand Prix, Formula 3 Italia ed ora milita in Formula 2.

Volendoti presentare ai pochi che ancora non ti conoscono, quali fasi della tua carriera da pilota signaleresti?

“Ho avuto un'evoluzione di carriera abbastanza rapida avendo iniziato a correre relativamente tardi, intorno ai 18 anni, nel campionato Formula BMW America, scelta forse un po' controcorrente rispetto al trend generale, ma bellissima perché mi sono trovato da giovanissimo a vivere da solo ad Indianapolis. Nonostante avessi saltato le prime gare per via della scuola, ho ottenuto buoni risultati

cogliendo tre vittorie e sei podi, che mi hanno poi permesso di entrare nel programma Red Bull. Col loro appoggio ho fatto la finale mondiale in Bahrain giungendo quinto, per poi giungere nel Formula Renault 2000. Nella serie italiana ho ottenuto il terzo posto, con 10 podi ed una pole position risultando anche il miglior debuttante. Nel 2007, una difficile stagione in F.3 Euro Series dove ho conquistato un podio ed il quinto posto nel Master di Zandvoort. Il confronto per me, che ero alle prime armi, col mio compagno Sebastien Buemi è stato difficile, ma Red Bull ha deciso di interrompere la collaborazione. Ho quindi deciso di disputare una stagione di F.3 Italia, anche se molti mi hanno criticato considerandola una retrocessione; invece mi attribuisco il merito di essere stato tra i primi piloti che hanno creduto nella rinascita di questo campionato, cogliendo poi l'occasione del test con la Ferrari a fine anno, che è stato veramente il momento più bello della mia carriera. Ora disputo il campionato Formula 2 e in contemporanea ho potuto partecipare anche ad alcune gare della A1 Grand Prix che reputo veramente una bella categoria perché ha luogo su circuiti internazionali di prestigio e si disputa con piloti di alto livello”.

Lo scorso anno sembravi essere il predestinato al titolo di campione italiano Formula 3, poi qualcosa è andato storto e ti sei dovuto accontentare della piazza d'onore. Cosa è accaduto?

“Ho vinto le prime quattro gare grazie al fatto che la mia esperienza in pista era nettamente maggiore a quella dei miei avversari che mi si sono riavvicinati nel corso della stagione. Certo, nel confronto diretto con Bortolotti ho pagato i tre zero in classifica, due per motivi tecnici, uno per incidente, contro la maggior costanza del team Lucidi. Soffrivamo tantissimo nelle piste veloci come Monza e il Mugello dove avevamo ben 8 km/h in meno rispetto ai nostri avversari. Ad Adria ero riuscito ad impormi nuovamente, ma nell'ultimo appuntamento di Valledlunga era impossibile fare meglio perché nei rettilinei perdevamo il contatto da loro”.

Poi è arrivato il test con la Ferrari F1

“È stato il giorno più bello della mia vita, un'esperienza entusiasmante anche se durata solo 29 giri, seppur tutti in costante progresso. Pensavo onestamente fosse più difficile, ma quella Ferrari era un'ottima macchina che si “lasciava” guidare nonostante la gran potenza. Non ho potuto fare lo stesso numero di giri degli altri partecipanti al test anche perché ho avuto solo 8 tornate sull'asciutto, ma il mio tempo era ugualmente molto competitivo. Spero di poterci risalire presto per dimostrare ancora una volta le mie doti di guida”.

Quest'anno la decisione, in extremis di correre in F2. Come è maturata questa decisione e quali erano le alternative?

“È stato un anno particolare in cui tutto il motorsport si è trovato in difficoltà a causa della crisi economica. L'idea che avevo inizialmente era quella di fare il World Series Renault, ma non avendo il budget necessario, ho deciso di dirottare la mia attenzione verso la Formula 2, che aveva sì un costo limitato, ma anche grandi ambizioni. Così non è stato. È un campionato dal nome storico che aiuta molto l'attenzione mediatica, ma forse per me è stata una scelta troppo avventata visto che al primo anno in ogni categoria ci sono sempre tanti problemi”.

Sei probabilmente uno dei migliori piloti della serie, ma non riesci a raccogliere i risultati che meriteresti... cosa c'è che non quadra?

“Non voglio fare il vittimista perché tutti hanno avuti problemi, io forse più di altri, ma chi ha potuto lottare per il successo finale è chi ha avuto meno stop degli altri. Soucek ha avuto un solo guasto tecnico, i piloti Red Bull tre o quattro... Rispetto a questa media, io su quattordici gare in ben sette mi sono dovuto arrendere per avarie della monoposto. Senza contare i vari proble-





mi in prove libere o qualifica che per forza di cose condizionano l'esito finale del fine settimana e del campionato stesso. Ma come me anche Milos Pavlovic, Nicola De Marco, Armaan Ebrahim e German Sanchez che hanno visto la loro stagione condizionata da questi problemi. Spesso si ha l'impressione di essere lasciati al caso e l'assistenza fornita non è stata al livello del nome che la categoria porta".

Poi una parentesi felice in questo 2009 struggente. Hai fatto un'unica apparizione in Euroseries 3000 cogliendo il podio, cosa ci puoi raccontare dell'appuntamento valenciano?

"Ho scelto di fare la gara di Valencia con Emmegi Motorsport perché lo ritengo un ottimo allenamento in vista della mia eventuale partecipazione al campionato GP2 Asia. È una macchina molto potente che mi aiuta a imparare come gestire tanti cavalli e ha un buon carico aerodinamico. È una macchina più veloce del Formula 2, più impegnativa e soprattutto non si rompe. Ho conquistato il podio dopo un solo turno di prove libere il che mi dà molta soddisfazione. Ci sono forse poche macchine nel campionato, ma i primi quattro piloti sono veramente di altissimo livello. Spero anche di poter fare Monza per prepararmi al meglio al week-end di Abu Dhabi".

Quali sono allora i tuoi prossimi appuntamenti?

"Sto valutando se fare o meno l'ultima gara

del campionato di F.2 a Barcellona, anche perché mi ritengo un professionista e non credo che il giusto ambiente per lavorare sia quello in cui quando entri in macchina non sai se l'ammortizzatore è scoppiato o se tutti e quattro i freni sono funzionanti. Probabilmente opterò per il GP2 Asia che è concomitante in quel week-end ad Abu Dhabi".

Quali sono le ambizioni per il prosieguo della tua carriera?

"Le mie ambizioni sono quelle di continuare a crescere, porsi sempre nuovi obiettivi e cercare un supporto che mi aiuti a continuare. Sono realista e so che per andare avanti serve avere o un grosso sponsor oppure far parte di un programma giovani, come mi era capitato...".



Cosa fai nella tua vita oltre correre?

"Sono stato sempre una persona intraprendente, non mi piace stare fermo e mi annoio se non ho qualcosa che mi tiene impegnato. Faccio tanta palestra, una o due volte al giorno se riesco, puntando sia sulla massa sia sulla resistenza. Sono un appassio-

nato di business e per questo studio finanza a Londra, oltre al fatto che aiuto un giovane pilota, Matteo Davenia, facendogli da coach driver in seno al team Cram e passo del tempo insieme alla mia ragazza, Giulia, che frequento da quattro anni".

Test con Super

La Formula Master inizia a preparare il futuro. Il 6-7 novembre si svolgeranno sul circuito di Budapest due giornate di test interessantissime riservate ai rookie, ovvero ai piloti che non hanno mai guidato prima una vettura di F.Master, nè in eventi di gare nè in test ufficiali. Sul tracciato ungherese saranno presenti tutte le squadre del campionato 2009. Nell'occasione vi saranno anche le vetture Tatuus FR2.0 della nuova Master Light. La grande novità del test è il premio messo in palio dagli organizzatori guidati da Ales-

sandro Alunni Bravi, per il pilota che risulterà il primo nella lista dei tempi: il più veloce infatti, riceverà in dono una vettura di Formula Master completa di motore per un valore di 150.000 euro.

Il pilota diverrà quindi il possessore della monoposto e potrà portarla in dono al team (non necessariamente quello con cui ha siglato il primo tempo cronometrico a Budapest) che vorrà. Potrà essere anche una squadra attualmente non presente nella categoria e che quindi avrà una maggiore facilitazione nell'entrare a far parte del

campionato. Inoltre, il pilota emerso come il più rapido a Budapest, sarà indicato nel corso della stagione 2010 come parte del Talent Support Program, come rookie da seguire con attenzione. Si tratta di una iniziativa decisamente interessante e generosa, atta a promuovere ulteriormente una Formula Master che propone sempre progetti utili ai giovani piloti che vi corrono. Come i numerosi test con vetture di categorie superiori programmati nelle prossime settimane per i protagonisti del campionato 2009.



Premio

Così le prove dei protagonisti 2009

Leimer ➔ GP2

Rossi ➔ Indy Light

Arabadzhev ➔ WTCC

Leimer - Afanasiev - Kral ➔ Simulatore Red Bull F1

La Formula Master tiene fede ai suoi programmi ed ha già dato il via ai programmi di test che i piloti protagonisti del campionato 2009 sosterranno con vetture di categorie superiori. Il vincitore del campionato,

Fabio Leimer, proverà la Dallara GP2 del team Dams sul circuito di Le Castellet il 12 novembre.

Alexander Rossi, miglior rookie, guiderà la Dallara Indy Light del team Schmidt in USA, sul tracciato di Putnam Park, il 19-20 ottobre.

Vladimir Arabadzhev è stato scelto dalla Chevrolet per testare la Cruze a Pembrey il 13 ottobre. Infine, Leimer, Sergey Afanasiev e Josef Kral potranno provare il simulatore della Red Bull al termine della stagione F1.



*Josef Kral
uno dei piloti che potranno
provare il simulatore
Red Bull a fine anno*



Spazio al futuro

Più veloce, innovativa ed economica: si presenta così la nuova Formula Renault 2.0 che dal prossimo anno darà vita alla serie Eurocup, al WEC, al NEC e ai campionati nazionali. Al Nürburgring, nel weekend del 20 settembre, sono stati ufficialmente tolti i veli dalla monoposto nata dall'esperienza di Renault Sport Technologies, e in collaborazione con Caparo ed Epsilon Sport, che si appresta ad inaugurare una nuova era, chiudendo di fatto un ciclo di dieci anni di successi segnati dalla vettura impiegata fino al 2009 - fucina di numerosi talenti - da cui riceve gloriosa-



mente il testimone. La nuova Formula Renault 2.0, che scaturisce da un rigoroso programma di ricerca e sviluppo meticolosamente portato avanti dalla Casa francese, è già pronta per scendere in pista. Il conto alla rovescia per la stagione 2010 è ormai iniziato e la monoposto, che nei primi test effettuati si è immediatamente rivelata affidabile e competitiva, viene fin da adesso proposta sul mercato con dei costi di gestione decisamente interessanti e contenuti. È di 60.000 euro tasse escluse il prezzo della nuova Formu-

la Renault 2.0 (2.500 euro verranno restituiti al momento dell'iscrizione ad uno dei campionati ufficiali di Renault Sport), con il 30 per cento - pari a 18.000 euro sempre tasse escluse - da corrispondere contestualmente all'ordine d'acquisto al Servizio Commerciale Alpine. Il saldo del 70 per cento (42.000 euro tasse escluse) è invece richiesto una settimana prima della consegna. Per venire incontro alle richieste dei team, Renault Sport ha inoltre previsto una forma di leasing ed assicurazione con DCMi-U ed Ermis. Le prime consegne del-

la nuova Formula Renault 2.0 sono state programmate intorno a metà novembre, sulla base dell'ordine di arrivo delle richieste (il primo della lista è stato il team danese KEO che milita nel NEC), ma è attualmente al vaglio l'ipotesi di rilasciare contemporaneamente le vetture a tutte le squadre impegnate nel campionato italiano. La nuova Formula Renault 2.0, equipaggiata dal motore Clio Renault MkII (di cui è prevista una revisione ogni 5500 km) e progettata con particolare attenzione al fine di mantenere elevati gli standard di sicurezza secondo

la normativa FIA F3, è stata in definitiva concepita per essere il più economica possibile ed al contempo altamente formativa per i giovani piloti, come nella migliore tradizione della serie. Di certo la crisi economica e le difficoltà incontrate dai vari team nell'ambito Renault, non aiutano. Chi partecipa alal Eurocup, sicuramente disporrà delle nuove monoposto. Da capire quel che accadrà nel WEC e nel NEC oltre che nelle serie nazionali. Più logico pensare a uno schieramento misto, con le vecchie Tatuus e le inedite Caparo/Epsilon Sport.

Parten



nze col botto



A Imola Genè tampona Huff, che spintona Tarquini che a sua volta tocca Yvan Muller in testa. La vettura di Genè s'intraversa e crea un tappo. Ne fanno le spese i piloti alle sue spalle: Rydell, Monteiro, Farfus, Jorg Muller, Engstler, Boardman

**Valerio Faccini**

Dicono: i contatti e gli incidenti nelle gare Turismo, soprattutto subito dopo il via di una corsa, sono all'ordine del giorno. Ordinaria amministrazione. Facilitati dal fatto che i piloti, ben protetti da roll-bar e abbondanti carrozzerie metalliche rischiano ben poco della loro incolumità personale. Pertanto il fatto di osare qualcosa in più di quanto farebbe il conduttore di una monoposto e rischiare di entrare in collisione con un avversario non crea grande scandalo. E i carrozzeri non ringraziano...

Tanto meno gli sportivi, gli appassionati veri, quelli per intendersi, che all'incidente preferiscono la gara, magari un po' monotona, ma ricca di spunti tecnici e duelli fra piloti sul filo dei decimi.

Se prendiamo in esame quanto accaduto nella stagione 2009 del WTCC si scopre che il maggior numero di botti dopo lo start sono avvenuti in gara-1, quella che inizia col via lanciato. Questo tipo di partenza non è stato introdotto, come si potrebbe pensare, per motivi di sicurezza, ma per ragioni di equità sportiva, ovvero per togliere, in una delle due corse in cui è articolato ogni evento del Mondiale Turismo, il vantaggio allo spunto tipico delle vetture a trazione posteriore. Tuttavia sarebbe sbagliato considerare pericolosi tout court i via lanciati, che hanno il pregio di evitare quelle situazioni estremamente terribili che si creano quando un pilota rimane "piantato" sulla griglia di partenza. Quale sarebbe allora il sistema per provare di ridurre gli incidenti che

avvengono dopo la partenza lanciata?

Semplice, secondo Alessandro Zanardi: "Aumentare la velocità di percorrenza del giro di ricognizione, perlomeno nella fase finale, quella immediatamente precedente il via". Alessandro, di start lanciati, se ne intende. Durante i suoi tre anni di trionfi americani, dal 1996 al '98 nella Cart, il bolognese ha ben assimilato il sistema inventato ed impiegato oltreoceano. "Sarebbe meglio che la velocità fosse decisa di comune accordo, gara per gara, tra il direttore di corsa ed il pilota che ha conquistato la pole, in base alle caratteristiche del circuito. In più, in America, a decidere quando è il momento di scattare è il poleman, e da quel momento in poi ci si può sorpassare in qualsiasi punto della pista. Nel WTCC, il direttore di corsa, unico per tutta la stagione, (il portoghese Eduardo Freitas n.d.r.), preferisce che le vetture viaggino compatte in gruppo a 90 km/h e, dopo aver dato il via col semaforo verde, non vuole che siano effettuati sorpassi prima della linea del traguardo di partenza. Ora, le gare del WTCC durano solo 25'. Tutti noi piloti sappiamo benissimo che uno dei momenti più propizi per sorpassare è proprio subito dopo il via e, dato che lo schieramento di partenza consta di una quindicina di professionisti di alto livello, le cose diventano estremamente complicate. Pertanto si rischia di vedersi rovinata una gara - e se si è costretti al ritiro, pure quella successiva - per incidenti in cui si è coinvolti incolpevolmente, mentre altre volte per puro c..., si riescono a schivare brutte situazioni guadagnan-

do molte posizioni. E' tutto un po' troppo affidato al caso. Partendo dalla velocità che è imposta nel WTCC, le auto non hanno una grande accelerazione. E' molto meglio, ritrovandosi non nelle primissime file, mantenersi un po' distanziati dai primi, per poi accelerare in anticipo sull'accensione del semaforo verde per cercare, subito dopo essere passati sulla linea del traguardo, di passare quelli che, nelle prime file, erano costretti a viaggiare a velocità limitata. Il fatto che ci sia la parte anteriore del gruppo che si muove con relativa lentezza, mentre quella posteriore arriva a velocità ben più alta, molto spesso crea delle grosse frittate. Sì, la partenza lanciata in questo modo diventa un grosso catalizzatore di casini. Se si adottasse una velocità più alta, e se il momento del via fosse deciso dal poleman non è detto che ci sarebbero minori occasioni di sorpasso. In questo modo il gruppo si 'sgranerebbe' di più distanziando meglio le vetture - ottima cosa per la sicurezza -. Le auto delle ultime file sarebbero sì impossibilitate a rimontare sui primi in rettilineo, ma è anche vero che ad una velocità più alta funzionano meglio anche le scie e quindi si vedrebbero meno 'mucchi' di macchine e più tentativi di sorpasso". Peccato che Freitas, nonostante abbia effettuato una riunione specifica sull'argomento con alcuni tra i piloti più esperti ad Oporto, non voglia adottare il sistema suggerito da "Zanna", preferendo continuare a vedere il gruppo delle vetture, negli atti precedenti la partenza, lento e grossomodo compatto.

“Sarebbe meglio che la velocità fosse decisa di comune accordo, gara per gara, tra il direttore di corsa ed il pilota che ha conquistato la pole, in base alle caratteristiche del circuito”

Alex Zanardi



A Brno tre-quattro auto viaggiano affiancate. Farfus si sposta leggermente verso destra, colpisce Priaux, poi va addosso a Larini che a sua volta tocca Huff. Coinvolti anche Yvan Muller e Menu

Tutti gli incidenti al via lanciato

L'elenco degli incidenti al via di gara-1 nel WTCC 2009 è piuttosto lungo e comprende anche quelli avvenuti nei tratti immediatamente successivi la prima curva, in quanto, col gruppo delle vetture troppo unito, gli incidenti avvengono anche nelle pieghe successive.

1 - Curitiba. Si agganciano Menu, Priaux e Jorg Muller

2 - Marrakech. Rydell spigola su un muretto, apre una ruota e crea un imbottigliamento, Zanardi lo tampona e rompe il radiatore.

3 - Pau. Porteiro tampona Larini rifilandogli una botta da 6 G di accelerazione. Il versiliese che aveva rallentato leggermente per evitare che Coronel lo mandasse contro il rail, coinvolge lo stesso pilota olandese.

4 - Valencia. Rydell innesca una serie di toccate di cui ha fatto le spese, tra gli altri, Zanardi

5 - Brno. Tre-quattro auto viaggiano affiancate. Farfus si sposta leggermente verso destra, colpisce Priaux, poi va addosso a Larini che a sua volta tocca Huff. Coinvolti anche Yvan Muller e Menu

6 - Oporto. Van Lagen devia dalla traiettoria rettilinea, Hernandez è al suo fianco e finisce di punta contro un new jersey che compone il muro della pit lane. Lo spagnolo sarà portato in infermeria per una botta ad un piede. Il Roal butterà la scocca di quella Bmw 320si. Alla seconda staccata dopo il via, Farfus arriva leggermente lungo, tocca Menu e si crea un vero e proprio ingorgo che causa l'ingresso della safety car.

7 - Brands Hatch. Alla seconda curva, prima vera staccata dopo il via, Yvan Muller tampona Farfus. Nel parapiglia ne farà le spese anche Michelisz.

8 - Oschersleben. Genè tampona Huff, che finisce addosso a Jorg Muller il quale si gira coinvolgendo Farfus e Monteiro

9 - Imola. Genè tampona Huff, che spintono Tarquini che a sua volta tocca Yvan Muller in testa. La vettura di Genè s'intraversa e crea un tappo. Ne fanno le spese i piloti alle sue spalle: Rydell, Monteiro, Farfus, Jorg Muller, Engstler, Boardman.

N.B.: i numeri identificano la gara stagionale. Solo a Puebla, seconda tappa del campionato, non sono avvenuti incidenti significativi

Uragano Peugeot



Marco Cortesi

Finisce prima della metà gara la Petit Le Mans 2009: la 10 ore di Road Atlanta, passaggio clou del panorama endurance della stagione, è stata bloccata da un potente temporale che ha reso impraticabile il tracciato, costringendo l'uscita della bandiera rossa. Con il tempo che ha continuato a scorrere, Peugeot ha conquistato una doppietta che, per quanto attesa sin dalle libere, era stata messa in dubbio dall'ottima scelta di tempo del team Audi nel passaggio alle coperture slick nella prima ora di gara. A quel punto, il duo Capello-McNish era sembrato ribaltare la situazione di superiorità Peugeot creatasi in tutto il corso delle libere mantenendo un buon passo e riuscendo addirittura ad allungare.



**Doppietta Peugeot a Braselton
con la pista allagata da un violento nubifragio.
Terza la coppia Audi McNish-Capello
dopo un avvio di gara promettente
ed un'azzeccata scelta di gomme**





**Sopra, le vetture bloccate dopo il diluvio.
Sotto, McNish in testa alla gara prima dell'errore fatale**

L'ordine di arrivo, sabato 27 settembre 2009

- 1 - Sarrazin-Montagny (Peugeot 908) - Peugeot - 184 giri 4h48:11.557
- 2 - Minassian/Lamy (Peugeot 908) - Peugeot - 2.011
- 3 - Capello/McNish (Audi R15) - Audi - 3.465
- 4 - Luhr/Werner (Audi R15) - Audi - 1 giro
- 5 - Panis/Lapierre/Dumas (Oreca 01 AIM) - Oreca - 3 giri
- 6 - Brabham/Sharp/Franchitti (Acura ARX-02a) - Highcroft - 4 giri
- 7 - Dyson/Smith (Lola B09 86 Mazda) - Dyson - 7 giri
- 8 - Melo/Kaffer/Salo (Ferrari F430 GT) - Risi - 14 giri
- 9 - D.Mueller/Milner/J.Mueller (BMW E92 M3) - Rahal - 15 giri
- 10 - Henzler/Werner (Porsche 997) - Farnbacher - 15 giri
- 11 - Beretta/Gavin/Faessler (Corvette C6.R) - Corvette - 15 giri
- 12 - Bergmeister/Long/Lieb (Porsche 997) - Flying Liz. - 15 giri
- 13 - Leitzinger/M.Franchitti/Devlin (Lola B09 86 Mazda) - Dyson - 106 giri
- 14 - Magnussen/O'Connell/Garcia (Corvette C6.R) - Corvette - 16 giri
- 15 - Law/van Overbeek/Neiman (Porsche 997) - Flying Liz. - 22 giri
- 16 - Sutherland/Drissi/Bell (Chevrolet Riley Corvet) - LG - 27 giri
- 17 - J.Field/C.Field (Lola B06/10 AER) - Intersport - 32 giri
- 18 - Farnbacher/James (Panoz Esperante GTLM F) - PTG - 32 giri
- 19 - Burgess/McMurry/Willman (Lola B06/10 AER) - Autocon - 40 giri
- 20 - Murry/D.Robertson/A.Robertson (Doran Ford GT) - Robertson - 42 giri
- 21 - Fernandez/Diaz (Acura ARX-01B) - Fernandez - 45 giri
- 22 - Pickett/Graf/Maassen (Porsche RS Spyder) - Cytosport - 48 giri
- 23 - Sellers/Cicero (Porsche 997) - Farnbacher - 48 giri
- 24 - De Ferran/Pagenaud/Dixon (Acura ARX-02a) - De Ferran - 48 giri
- 25 - Hand/Auberlen/Priaux (BMW E92 M3) - Rahal - 51 giri
- 26 - Feinberg/Hall (Dodge Viper Comp Coupe) - Primetime - 55 giri
- 27 - Drayson/Cocker/Bell (Lola B09 60 Judd) - Drayson - 61 giri



Debutto difficile per il Drayson Racing in LMP1. La Lola-Judd del Ministro della Ricerca britannico è finita fuori pista per un contatto dopo aver bene impressionato in prova



La scelta di passare in anticipo alle gomme da bagnato si è rivelata vincente per il team Risi e per Melo, Salo e Kaffe



A risultare decisivo è stato un testacoda che, dopo quattro ore, ha spedito lo scozzese al terzo posto nonostante si fosse in regime di safety-car, chiamata per il violentissimo temporale che avrebbe poi costretto a fermare la corsa. In quarta posizione hanno concluso Lucas Luhr e Marco Werner, con il primo a sua volta rallentato da un'escursione. In casa Acura, frustrazione per il team De Ferran, che in condizioni di pista difficile aveva mostrato performance al top. Dopo aver sopravanzato entrambe le Peugeot per il secondo posto (che sarebbe poi diventato il primo) il pilota e team manager brasiliano si è visto centrare dalla Lola di Jon Field, che ha messo fine sia alle speranze di successo in gara sia alle possibilità di trionfare in campionato.

Con il sesto posto, alle spalle della Oreca di Olivier Panis-Nicolas Lapierre-Romain Dumas, David Brabham e Ryan Sharp, coadiuvati da Dario Franchitti, necessitano solo del conforto della matematica per festeggiare il titolo 2009. In classe LMP2, le cose si sono rivelate problematiche per tutti. Il plotone dei prototipi "minori" è stato infatti comandato da Dyson e Smith che però, correndo in via sperimentale con una nuova miscela di bioetanolo, sono risultati "trasparenti". Il successo è così andato ai compagni di squadra Leitzinger-Franchitti-Devlin, costretti nelle prime fasi a fermarsi a causa di problemi all'alternatore e rallentati da un testacoda. In loro aiuto sono venuti i guai tecnici dell'Acura di Fernandez (sterzo) e della Porsche Cytosport (problemi elettrici). Tra le Gran Turismo, il successo è andato a sorpresa alla Ferrari di Melo, Kaffer e Salo del team Risi che, dopo una prima fase di gara dominata dalle Corvettes, aveva azzeccato il giusto momento per passare alle gomme da bagnato con la ripresa della pioggia. Da un pacchetto di sei vetture estremamente bilanciato e competitivo, nella lotteria per il podio ad uscire sono stati i nomi di Jorg Muller, Dirk Muller e Tommy Milner per BMW, seguiti dalla Porsche di Henzler e Werner.

Johnson, prove di aggancio

Marco Cortesi

Dominio di Jimmie Johnson al Monster Mile di Dover, nel secondo appuntamento della Chase For The Cup 2009. Il pilota di casa Hendrick ha mostrato i muscoli per tutto l'arco della gara, respingendo senza grossi problemi l'attacco portato da Kurt Busch nelle fasi centrali. In seconda posizione, Mark Martin ha patito qualche problema in occasione dei re-start finali, riuscendo comunque a mantenere la leadership nella Chase For The Cup. In terza posizione Matt Kenseth ha recuperato un buon piazzamento al termine di un periodo nero per tutto il Roush Fenway Racing. Anche

grazie all'assistenza del gruppo meccanici, Kenseth ha battuto per il terzo posto Juan Pablo Montoya, installatosi con sole 65 lunghezze di ritardo, alle spalle di Martin e Johnson in classifica. Una strategia alternativa, con un cambio gomme supplementare nel finale, ha portato Jeff Gordon ad un insperato sesto posto finale, dietro a Busch e davanti ad un positivo AJ Allmendinger.

A chiudere la top-10 sono state le due Chevy dello Stewart-Haas Racing con Tony Stewart e Ryan Newman: dopo un inizio incerto, la squadra del North Carolina ha consolidato le proprie posizioni, restando intorno alle 100 lunghezze di

distacco. Difficili le gare degli uomini di casa Gibbs. Problemi prestazionali hanno penalizzato Denny Hamlin, andato a perdere tre posti in classifica, mentre Kyle Busch è stato fermato da due contatti con le barriere con la complicità di una foratura. Ad avere la peggio è stato comunque Joey Logano. Vistosi costretto ad alzare il piede per evitare un rallentamento, il giovanissimo debuttante è stato toccato da Tony Stewart prima e da Reed Sorenson poi, innescando una carambola che l'ha visto ribaltarsi diverse volte prima di atterrare sulle quattro ruote. Nessuna conseguenza, a parte un comprensibile scombussolamento generale.





Sopra, Jimmie Johnson concentratissimo pochi attimi prima del via.
Sotto, Matt Kenseth in battaglia con Jamie McMurray



L'ordine di arrivo, domenica 27 settembre 2009

- 1 - Jimmie Johnson (Chevy) - Hendrick - 400 giri
- 2 - Mark Martin (Chevy) - Hendrick - 400
- 3 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 400
- 4 - Juan Montoya (Chevy) - DEI/Ganassi - 400
- 5 - Kurt Busch - (Dodge) - Penske - 400
- 6 - Jeff Gordon (Chevy) - Hendrick - 400
- 7 - AJ Allmendinger (Dodge) - RPM - 400
- 8 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 400
- 9 - Tony Stewart (Chevy) - Stewart/Haas - 400
- 10 - Ryan Newman (Chevy) - Stewart/Haas - 400
- 11 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 400
- 12 - Kevin Harvick (Chevy) - Childress - 400
- 13 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 400
- 14 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 400
- 15 - Clint Bowyer (Chevy) - Childress - 400
- 16 - Jeff Burton (Chevy) - Childress - 400
- 17 - Casey Mears (Chevy) - Childress - 400
- 18 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 400
- 19 - Paul Menard (Ford) - Yates - 400
- 20 - Dale Earnhardt Jr (Chevy) - Hendrick - 399
- 21 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 398
- 22 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 398
- 23 - Bobby Labonte (Ford) - Yates - 398
- 24 - David Ragan (Ford) - Roush - 396
- 25 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 396
- 26 - Sam Hornish Jr (Dodge) - Penske - 395
- 27 - John Andretti (Chevy) - Front Row - 395
- 28 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 394
- 29 - David Stremme (Dodge) - Penske - 385
- 30 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 353
- 31 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 342
- 32 - Regan Smith (Chevy) - Furniture Row - 337
- 33 - Martin Truex Jr (Chevy) - DEI/Ganassi - 251
- 34 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 181
- 35 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 170
- 36 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 84
- 37 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 76
- 38 - Michael McDowell (Toyota) - Baldwin - 74
- 39 - David Gilliland (Chevy) - TRG - 60
- 40 - Mike Bliss (Dodge) - Phoenix - 54
- 41 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 51
- 42 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 30
- 43 - Tony Raines (Dodge) - Gunselman - 13

Chase For The Cup

1. Martin 5400; 2. Johnson 5390; 3. Montoya 5335;
4. Busch 5325 5. Stewart 5294; 6. Hamlin 5292; 7. Newman 5290; 8. Gordon 5278; 9. Biffle 5262; 10. Vickers 5249.

MOMENTO CLOU

GIRO 30: Una reazione a catena spedisce Joey Logano a ruote all'aria dopo un contatto con Stewart



Giornata in Rosso



Prima vittoria stagionale per l'equipaggio Cerrai-Cirò (Ferrari 430) all'autodromo del Mugello nella prima gara del sesto appuntamento del Campionato Italiano Gran Turismo. I portacolori dell'Advanced Engineering hanno preceduto Giammaria-Bonetti (Ferrari 430-Edilcris) e Cruz Martins-Lietz (Porsche 997-Autorlando). Terzo gradino del podio per il portoghese Cruz Martins. Nella classe GT3 il successo è andato alla Lamborghini Gallardo di Grassotto-Piccini (Mik Corse) che hanno concluso davanti a Bontempelli-Livio (Ferrari 430-Kessel Racing) e La Mazza-Earle (Ferra-

ri 430-Kessel Racing). Nella GT Cup Angelo Lancellotti (Porsche 997-Rangoni Motorsport) con il quinto successo stagionale davanti ai compagni di squadra Bellini-Baccani e Goldstein-Bocellari (Ferrari F 430-Kessel Racing). Al termine di una seconda corsa molto combattuta, Perazzini-Cioci (Ferrari 430) sono saliti sul gradino più alto del podio. Sotto alla bandiera a scacchi nella classe GT2 i portacolori della Megadrive hanno preceduto i due equipaggi dell'Autorlando Cruz Martins-Lietz e Formilli Fendi-Castellaneta (Porsche 997). Nella GT3 il successo è

andato a Livio-Bontempelli (Ferrari F 430-Kessel Racing) davanti a Piccini-Grassotto (Lamborghini Gallardo-Mik Corse) e De Lorenzi-Borghi (Porsche 997-GDL Racing), mentre nella GT Cup si sono imposti Spinelli-Villa (Porsche 997-GDL Racing) su Ferraris-Cerruti (Ferrari 430-Aeffem) e Meneghello-Raimondi (Porsche 997). Con le classifiche di classe ancora molto corte, il tricolore GT approderà a Monza il prossimo 18 ottobre per l'ultimo appuntamento stagionale con i rispettivi leader Cruz Martins (GT2), Bontempelli e Livio (GT3), Ferraris e Cerruti (GT Cup).





L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 26 settembre 2009

1.Cerrai-Cirò (Ferrari 430) 50'11.243; 2.Bonetti-Giammaria (Ferrari 430) 9.514; 3.Lietz-Cruz Martins (Porsche 997) 14.219; 4.Palma-Mugelli (Ferrari 430) 14.511; 5.Grassotto-Piccini (Lamborghini Gallardo) 23.511; 6.Bontempelli-Livio (Ferrari 430) 1'15.592; 7.La Mazza Earle (Ferrari 430) 1'28.248; 8.Lancellotti (Porsche 997) 1'49.976; 9.Cioci-Perazzini (Ferrari 430) 1 giro; 10.Berton-Cressoni (Lamborghini Gallardo) 1 giro.

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 27 settembre 2009

1.Cioci-Perazzini (Ferrari 430) 51'10.503; 2.Cruz Martins-Lietz (Porsche 997) 5.096; 3.Livio-Bontempelli (Ferrari 430) a 36.576; 4.Piccini-Grassotto (Lamborghini Gallardo) 37.065; 5.Formilli Fendi-Castellaneta (Porsche 997) 39.408; 6.Giammaria-Bonetti (Ferrari 430) 40.077; 7.De Lorenzi-Borghini (Porsche 997) 48.022; 8.Salucci-Ceccato (Ferrari F 430) 1'07.814; 9.Albuquerque-Sanna (Audi R8) 1'39.427; 10.Earle-La Mazza (Ferrari F 430) 1'45.730

Il campionato

1.Cruz Martins 130; 2.Maassen 120; 3.Perazzini-Cioci 120; 5.Mugelli 93; 6.Aguas, Garofano 88; 8.Cerrai-Cirò 84; 10.Kemenater 73

A sinistra, la ferrari di Cirò e Cerrai. A destra i due piloti si abbracciano al termine della vittoriosa gara 1. Sotto, la F430 di Cioci e Perazzini





**C'è sempre
una prima volta**

Skoda Superb Wagon



Mai Skoda aveva avuto in gamma per tre station wagon. E mai la Casa Ceca aveva offerto una grande station wagon. 484 centimetri di lunghezza, la nuova Superb Wagon ha lo stesso ingombro della berlina, pur con un bagagliaio molto più generoso: si passa da un minimo di 633 litri a un massimo, con i sedili posteriori ripiegati di 1865 litri. Due i turbodiesel con due livelli di potenza del 2.0 TDI, 140 o 170 CV common rail; tre i benzina 1.4 da 125 CV, 1.8 da 160 e V6 3.6 da 260 CV. Quest'ultimo motore è accoppiato di serie al cambio Dsg a sei marce e offre la trazione integrale. Ben rifinita, assai spaziosa la Skoda Super Wagon entra in concorrenza con la Volvo V70 ma rispetto a questa offre più spazio per i passeggeri posteriori.

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

F.1 a Fuji
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

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 Oscherleben
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

A1 GP a Surfers Paradise
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
GP2 Asia ad 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

A1 GP a Zhuhai o Shanghai
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

6 dicembre

A1 GP a Sepang

* non valevole per il campionato

IMPERDIBILE!

Si intitola "Dindo Capello: Il mestiere di vincere" la biografia del grande pilota piemontese scritta da Carlo Coscia e Stefano Semeraro e illustrata dalle più belle immagini della carriera del driver Audi tre volte vittorioso a Le Mans. Il volume è edito da Pendragon-InPagina e per acquistarlo prenotatelo presso le principali librerie italiane o direttamente all'editore all'indirizzo che trovate in basso

Carlo Coscia
Stefano Semeraro

Dindo Capello

Il mestiere di vincere

Dindo Capello. Il mestiere di vincere

Coscia - Semeraro

 Pendragon
INPAGINA

 Pendragon

Prenotatelo qui
<http://www.pendragon.it>



Ipse dixit

“È stata una vittoria facile”

Lewis Hamilton

“Alla Ferrari avrebbero voglia di finirla qui, di concedere l'eutanasia alla F60, la peggior monoposto degli anni Duemila, e di seppellirla insieme al Kers”

Stefano Mancini,
La Stampa

“Mi preoccupa la possibile discesa in campo di chi, gestendo una Ferrari per cui andavamo fieri nel mondo, oggi l'ha condotta a risultati da vergognarsi”

Il ministro
Calderoli

“L'incidente di Grosjean? Forse nel computer hanno lo stesso chip dell'anno scorso...”

Bernie Ecclestone

“Dedico questo podio a Briatore, perché è figlio del suo lavoro”

Fernando Alonso

“Flavio arrabbiato con me? Penso che adesso sia arrabbiato con il mondo”.

Bernie Ecclestone

“Sto pensando a New York, a Manhattan. I miei amici mi hanno detto che è impossibile. Proprio come quando avevo proposto Singapore”

Bernie Ecclestone



“Senza immunità Piquet avrebbe parlato? Credo di no. E comunque la punizione è terribile anche se non è scritta: la sua carriera è finita”.

Jean Todt

“Non so se il prossimo anno continuerò con la



Foto
Mazzi

Giancarlo Fisichella

Brawn, non so se mi vogliono, è tutto nebuloso. Io so solo che intendo continuare a correre. E preferisco che mi diano per spacciato come l'inverno scorso"
Rubens Barrichello

"Dobbiamo essere razionali. Abbiamo scelto di soffrire in

questo finale per tornare competitivi nel 2010. Siamo abituati a lavorare sotto stress".
Stefano Domenicali

"Se gli altri continuano a portare novità e noi no, questo è risultato".
Kimi Raikkonen

"Non credevo fosse tanto difficile abituarsi

a questa macchina"
Giancarlo Fisichella

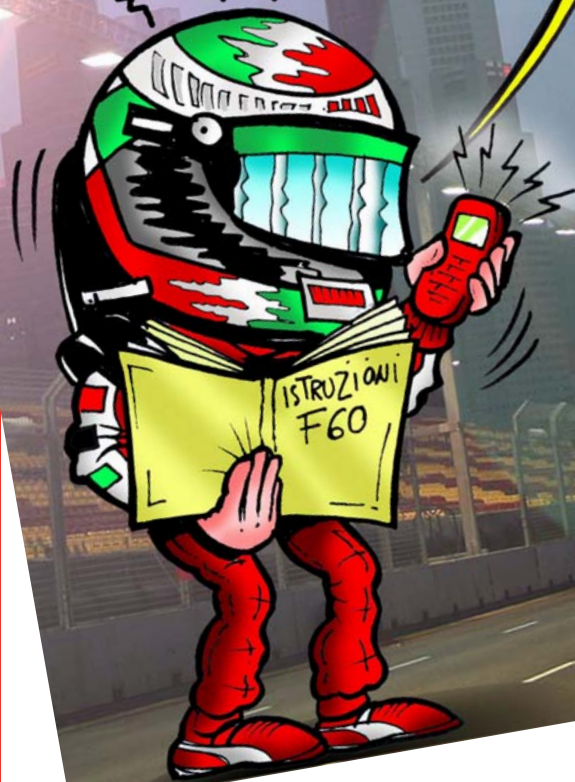
"Fernando ci mancherà, in questi giorni annunceremo i prossimi piloti"
Jean-Francois Caubet,
ds Renault

"L'anno prossimo sarà bellissimo"
Fernando Alonso

Il graffio di Baffi

**FISICHELLA: ANCORA PROBLEMI
DI ADATTAMENTO.**

Pronto Felipe...
ahò,
ma 'sto acceleratore
'ndo stà?



BAFF.1