

## Il grande sogno

**GP Giappone**

**Vettel si prende Suzuka e manda un messaggio al "ragioniere" Button. Per vincere questo pazzo Mondiale all'inglese non basterà fare melina**



# La foto della settimana

## Il sorpasso

Il titolo che giustamente rimane una pietra miliare del cinema italiano, suona come una beffa per il pilota romano approdato recentemente alla Ferrari. All'uscita dalla corsia box di Suzuka, Fisichella, infatti, è stato letteralmente sorpreso da Kovalainen che lo ha superato con abilità





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





ベツテル様



# Io ci provo





Massimo Costa

Meglio che non si volti indietro. Il mal di pancia è assicurato. Sebastian Vettel, splendido dominatore del GP del Giappone sul tracciato favoloso di Suzuka, che lui stesso correndovi per la prima volta in carriera ha giudicato un qualcosa di impensabile, realizzato da Dio, ha molto da recriminare. Per gli errori commessi e per quei motori Renault che in estate hanno iniziato a rompersi come fossero cristalli preziosi. Vettel ha dato vere lezioni di guida a Suzuka, sia in qualifica sia in gara, tenendo un ritmo elevatissimo fin dopo la prima curva. Solo Lewis Hamilton ci ha provato all'inizio a tenersi legato all'alettone della Red Bull, ma presto si è staccato. Vettel e la RB5, tornata quella dei momenti migliori grazie alla meravigliose curve in appoggio di Suzuka, si ritrovano ora a meno 16 punti da formichina Jenson Button.

E allora, non si può non andare a rivedere i piazzamenti buttati via da Sebastian: l'incidente a Melbourne con Kubica negli ultimi km (perso un quarto posto sicuro), l'uscita a Sepang con la pioggia quando era ottavo, il ritiro di Monte Carlo quando era 13° dopo un pit-stop mentre era sesto per la scelta errata delle gomme. E ancora, il ritiro di Budapest quando era settimo per auto inguidabile causa contatto alla prima curva innescato da Kimi Raikkonen, la rabbia di Barcellona (quarto) e Istanbul (terzo) per avere pagato una strategia di gara non redditizia finendo dietro al compagno Webber. Il KO di Valencia per rottura del motore quando era quindicesimo, ma prima un rabbocco non riuscito al pit-stop gli aveva tol-

to la quinta piazza, e infine il secondo posto buttato via (quarto sul traguardo) per il drive through subito causa eccesso di velocità ai box in occasione del pit-stop... Almeno undici sono i punti sicuri persi che diventano quattordici se la squadra lo avesse favorito a Barcellona e Istanbul a discapito di Webber. Mentre non si può sapere come sarebbe finita a Monaco senza il dritto alla Sainte Devote quando era fuori dai top 8. Facendo un rapido conteggio, sono 14 i punti lasciati in giro per il mondo. La matematica ci dice che 16 meno 14 fa 2. Questo sarebbe oggi il divario da Button se tutto fosse funzionato sempre come doveva. Un'altra storia insomma. Vettel deve rimproverarsi parecchio, ma anche Christian Horner ha le sue colpe così come la RB5 che ha faticato a divenire competitiva poi quando è assurda a ruolo di monoposto da battere è quasi sparita come a Spa e a Monza. Vettel non si perde d'animo. E' giovane abbastanza per sapere guardare avanti e anzi, ora si diverte a mettere pepe sotto il naso di Button. Il tedesco ricorda che nel 2007 Hamilton ha buttato via il mondiale a vantaggio di Raikkonen quando sembrava lo avesse già vinto. Quindi, occhio a non sottovalutarmi, è il messaggio che Vettel invia in casa Brawn. Vettel però ha un handicap notevole: sta utilizzando l'ottavo motore Renault. Se si rompe, il regolamento vuole che al nono propulsore si paga una penalità di 10 posizioni sullo schieramento. A Suzuka tutto ha funzionato al meglio, il Renault non ha dato segni di cedimento, non vi sono stati sentori di problemi. A San Paolo farà caldo, Vettel girerà il minimo nelle prove libere per non rischiare, poi si vedrà. Intanto ha una sola missione: vincere.





**I punti persi da Vettel fino ad oggi - 14**

**Il divario virtuale da Button - 2 punti**

**Dove ha perso punti**

Melbourne - incidente quando era 4° (5 punti)

Sepang - uscita di pista quando era 8° (1 punto)

Budapest - ritiro quando era 7° (2 punti)

Singapore - 4° anziché 2° per drive through (3 punti di differenza)

Barcellona e Istanbul - 4° e 3° dietro al compagno Webber per strategia errata  
(3 punti di differenza se vi fosse stato gioco di squadra)



# Jenson ha il fiatone





## Massimo Costa

Nella personale collezione di piazzamenti stagionali, l'ottavo posto gli mancava. Ha provveduto a inserirlo nella apposita casella riservata a Suzuka. Gli manca il quarto e li ha presi tutti. In un certo senso, l'inglese era tranquillo nel vedere davanti a sè, quindi solo in settima posizione, il compagno di team Rubens Barrichello che remava e malediceva l'occasione buttata. La guerra, parola grossa, meglio dire le cusciate, tra i due piloti Brawn non si infiamma. Con Button che acchiappa per i capelli un punto e Barrichello che ne prende solo due anziché sei o otto. Allora sì che la patata sarebbe divenuta bollente. Invece, il brasiliano rimane lontano, a meno 14, da Button. Se a Singapore l'inglese si era dato da fare risalendo da dodicesimo a quinto, a Suzuka da undicesimo si è piazzato ottavo. Va rilevato che in qualifica sia lui sia Barrichello sarebbero partiti ben più avanti se fossero stati un pelino più attenti quando sventolavano le bandiere gialle. Invece, si sono cercati la penalità e tutto si è fatto più difficile. Button ha allora deciso che è meglio far di conto e si è messo in macchina la calcolatrice. Gli basta arrivare in fondo, a punti però. La Brawn glielo permette, mai un ritiro per noie meccaniche, l'unico KO si è verificato per la tamponata ricevuta da Romain Grosjean a Spa. Barrichello non costituisce un problema, lo sa domare. Qualche preoccupazione gli arriva invece da Sebastian Vettel, portatosi a meno 16. Questo significa che Button deve piazzarsi assolutamente a punti a San Paolo per non arrivare col fiato grosso, e giocarsi il tutto per tutto, su un circuito nuovo, mai visto, quale è quello di Abu Dhabi. E si sa, all'ultima gara può accadere qualsiasi cosa come insegnano i finali da infarto del 2007 e del 2008. Per un pelo, mezzo punto, a Suzuka la Brawn non ha potuto festeggiare il titolo costruttori. Il miracolo Brawn è certezza.



# McLaren e Merce litigano per Raikk

## La situazione

**McLaren-Mercedes** Hamilton - Raikkonen (?) - Rosberg (?)

**Ferrari** Massa - Alonso

**Renault** Kubica (?) - Grosjean (?) - Kovalainen (?)

**Toyota** Glock (?) - Trulli (?) - Raikkonen (?) - Kovalainen (?)

**Red Bull** Vettel - Webber

**Toro Rosso** Buemi - Alguersuari

**Williams** Hulkenberg - Barrichello (?) - Kovalainen (?)

**Force India** Sutil (?) - Liuzzi (?) - Senna (?)

**Brawn** Button - Rosberg (?) - Raikkonen (?)

**Campos Meta De La Rosa** (?) - Gené (?) - Senna (?) - Petrov (?)

**Manor/Wirth** Carroll (?) - Chilton (?) - Baguette (?)

**USF1** Nakajima (?) - Villeneuve (?) - Filippi (?)

**Lotus** Fauzy (?) - Filippi (?)

**Sauber** (?) - Heidfeld (?)



# des Konen

*Kimi Raikkonen  
a colloquio  
con il suo manager  
Steve Robertson.  
Facile prevedere  
il motivo dei  
loro discorsi  
dopo il benservito  
dalla Ferrari*



Solitamente, nel mese di ottobre, tutto già si sa sulle composizioni delle squadre per la stagione successiva. Quest'anno siamo in alto mare. Dei 26 posti disponibili, solo nove sono certi e di questi due mancano ancora dell'ufficializzazione da parte del team, nel caso Toro Rosso per quanto riguarda la riconferma di Sebastien Buemi e Jaime Alguersuari, che però è ormai sicura. Si cerca il secondo pilota McLaren, e in pole c'è Kimi Raikkonen, ma rimane sempre l'opzione Nico Rosberg. Tra McLaren e Mercedes è scoppiata la crisi, che deriva dalla vettura stradale realizzata dalla compagnia di Ron Dennis senza l'aiuto di Stoccarda. Fatto che ha provocato l'irritazione dei vertici della Casa tedesca. Anche perché, con la GT stradale (che vi mostriamo a pagina 64), la McLaren va a prendere un mercato che vede la Mercedes protagonista e ne diviene concorrente. Da qui l'idea di Norbert Haug di entrare direttamente, come fatto in precedenza con la McLaren, nel team Brawn che sta per festeggiare il mondiale grazie anche ai motori tedeschi. I rapporti tesi tra Martin Whitmarsh ed Haug, potrebbero dirottare Raikkonen alla Brawn, sottraendo quindi alla McLaren il pilota che vorrebbe al fianco di Lewis Hamilton. In tal caso, Whitmarsh si butterebbe su Rosberg, ambito anche da Ross Brawn. Renault annuncerà a giorni Robert Kubica mentre potrebbe ritrovare Heikki Kovalainen se verrà deciso di non dare fiducia a Romain Grosjean. O un pilota di esperienza come Jarno Trulli o Nick Heidfeld. In casa Toyota, John Howett si è divertito a spararle grosse rendendo pubblica le offerte a Kubica e Raikkonen, dimostrando poi poco affetto ai suoi attuali piloti Timo Glock e Trulli. Strategicamente devastante il comportamento di Howett, che è anche vice presidente FOTA. E, nelle vesti di questo ruolo, ha fatto sapere che dovranno essere le singole squadre iscritte a prendere singolarmente una decisione in merito. Frank Williams ha già fatto sapere il suo diniego. Il 14esimo team è quello ex BMW, rilevato dalla finanziaria Qadbak e con Peter Sauber al comando. Per ora, Howett, nel ruolo di Toyota man, vorrebbe un top driver. Ma quale? Il mercato offre Rubens Barrichello, in uscita dalla Brawn, ma pare gradire la possibilità di finire in Williams. Tutto da scoprire quel che accadrà nelle nuove quattro squadre, anzi cinque se vi sarà Sauber.







# SABATO infernale

*Il gran botto di Glock durante le qualifiche del sabato*



**Massimo Costa**

Suzuka può spaventare più di Spa. Perché ha una successione incredibile di curve veloci, perché ha vie di fuga non troppo larghe, perché richiede una messa a punto precisa. La pioggia ha impedito ai piloti, sette non conoscevano il tracciato, di conoscere o ripassare a dovere la pista nei 180 minuti di test del venerdì. Prove che sono state fundamentalmente inutili. Sabato mattina, nella terza sessione libera, c'è stata la possibilità di rimediare. I piloti hanno avuto a disposizione 60 minuti, tra i 20 e i 25 giri. Poco per dare del tu a Suzuka e affrontare, dopo poco, un giro secco per fare il tempo in qualifica. Webber non ci è riuscito fin dalla mattina ed ha costretto il team Red Bull a buttare via la scocca prima della qualifica. Impossibile per l'australiano prendervi parte per essere volato fuori tra la curva 8 e la 9. Un punto difficile, dove il cordolo, se preso non bene, ti fa volare via. Che quel punto della pista fosse critico, lo hanno fatto capire nel Q3 Sebastien Buemi, che ha colpito le barriere dopo un 180 gradi ma ha proseguito, e Heikki Kovalainen, protagonista di un furioso doppio testacoda. I guai sono cominciati nel Q2 quando Jaime Alguersuari, sempre lì, tra la 8 e la 9, ha perso il controllo della sua Toro Rosso ed è finito di punta contro le gomme. Bandiera rossa, pilota indenne anche se un po' spaventato. Quando si riparte, Timo

Glock (che aveva saltato il venerdì per febbre lasciando la sua TF109 a Kamui Kobayashi), in uscita dall'ultima curva dopo la chicane, una zona dove pare difficile commettere errori, non ha avuto risposta dall'avantreno della Toyota in accelerazione e senza controllo si è infilato sotto le protezioni colpite anche col casco. Qualcosa gli ha provocato una profonda ferita alla gamba sinistra. Bandiera rossa e paura perché Glock rimaneva a lungo nell'abitacolo con i commissari e i dottori che si affannavano attorno alla macchina. E quei teli bianchi, tanto sinistri, alzati per impedire la vista al pubblico e all'occhio lungo delle telecamere. Si ricomincia, e proprio all'ultimo secondo, Buemi è andato largo all'uscita della Spoon, ha fatto un po' di rallycross perdendo il muso e poi colpendo ripetutamente, di lato, il rail strisciando per una cinquantina di metri. Infine, il Q3 con Kovalainen che ha commesso un errore alla curva 8 e picchiando nella 9. Terza rossa. Un po' di tensione era venuta a tutti, quando inizia a girare male, e con questo crescendo, non si sa mai dove si possa andare a finire. Per fortuna nessuno si è fatto male seriamente. Anche il GP ha avuto il suo incidente, con Alguersuari fuori nella curva da 300 orari, settimana marcia piena, chiamata 130R. Un gran botto. Anche in questo caso, tutto bene. Merito della robustezza delle vetture, della validità delle protezioni.



Se par





**Stefano Semeraro**

“Nessuno è stato punito più di me”. Briatore bandito a vita, Pat Symonds out per cinque anni, ma Nelsinho Piquet, l'esecutore impunito del fattaccio, si sente la vera vittima del crashgate. Un lamento un po' stridulo, quello che il pilota brasiliano ha affidato all'autorevolissimo Times. “Qualcuno ha detto che avrei dovuto essere penalizzato dalla FIA, ma a differenza degli altri coinvolti nel caso, io sono all'inizio della mia carriera – sostiene Nelsinho – E ora mi troverò ad affrontare molti ostacoli. Dovrò ricominciare da nulla la mia carriera in F.1, e comunque sarò costretto a giustificarmi in qualsiasi serie mi troverò a correre”.

A dire il vero, per evitare tutto questo sarebbe bastato dire un bel no, scendere dalla macchina e rendere pubblica la magagna prima che si concretizzasse sul circuito di Singapore. Ma Nelsinho non accetta la responsabilità, anzi: un po' si (auto) giustifica, un po' frigna chiamando in causa il babbo, la rapidità degli eventi, la faccia brutta dell'Orco Briatore: “Tutto è successo così in fretta, non ho avuto la possibilità di soppesare le conseguenze di ciò che stavo facendo. Ero in una posizione difficile, stavo rinegoziando il mio contratto e tutto sarebbe potuto saltare se non avessi accettato la strategia. Fui preso alla sprovvista da una richiesta che dopo tutto proveniva dalle due persone più importanti del team. Una delle quali, fra l'altro, era il mio manager. Ma tutto ciò non sarebbe successo se mio padre fosse stato presente alla gara”. Povero cocco. Per una volta che il babbo l'aveva mandato solo.

Piquet junior insiste: “Tutto fu deciso all'ultimo, se almeno mi avessero interpellato durante le prove libere avrei potuto rifletterci su meglio”, e nega di aver mai ricattato la Renault: “La prima confessione la fece mio padre alla FIA durante il GP del Brasile del 2008, poi nel corso del 2009 sia io sia mio padre abbiamo parlato ad altre persone. Qualcuno sostiene che io abbia voluto ricattare la Renault per salvare la mia carriera, ma la questione si era già molto più complicata prima di quel fatto. Briatore era scontento per come andavano le cose e scaricava su di me tutta la sua rabbia. Ad ogni GP minacciava di rescindere il contratto o di non rinnovarlo. Nessun pilota ha mai dovuto passare quello che ho passato io (ma ne è così sicuro Nelsinho? ndr). La pressione è un conto, la violenza mentale un'altra. Alonso? Non partecipò alla riunione in cui si decise per l'incidente, e non posso sapere se ne fosse al corrente”.

Insomma, Nelsinho metà zerbihno e metà agnellinho sacrificale. Ma c'è qualcosa che stona in tutto questo, disonestà a parte: la qualità di un pilota di F.1 non si riconosce proprio dal coraggio, dal saper valutare un rischio e prendere una decisione in una frazione di secondo? E dal saperlo fare, possibilmente, senza il suggerimento del papà? La vicenda del crashgate ci aveva già detto che il piccolo Piquet si era comportato da piccolo uomo. La sua difesa ci svela che probabilmente, ovunque correrà – le ultime voci parlano di un possibile ingaggio nella NASCAR - sarà sempre un piccolo pilota.

**oà lo manda solo**

# Alonso solo 10°

Vettel parte benissimo dalla pole nonostante sia più pesante di 3 kg rispetto a Trulli che invece non regge alla furia di Hamilton il quale usa al meglio il Kers per portarsi secondo. Buemi al via tentenna, Webber si muove dai box. Vettel realizza subito giri più veloci. Problemi per Webber che rientra ai box due volte nelle prime due tornate, con problemi causati da una foratura e dalla sostituzione della protezione della zona dell'abitacolo del nuovo telaio utilizzato dopo l'incidente nel terzo turno libero. Al 2° passaggio: Vettel, Hamilton, Trulli, Heidfeld, Raikkonen, Barrichello, Rosberg, Kovalainen, Sutil, Button. Le vetture più pesanti sono quelle di Rosberg (684,5 kg), Kubica (686 kg), Alguersuari (682,5 kg), Nakajima (695,7 kg), Grosjean (691,8 kg), Alonso (689,5 kg), Liuzzi (682,5). Gli altri hanno un carico che varia tra i 655 e i 670 kg. Al 5° giro, Vettel ha 2"4 su Hamilton, 4"1 su Trulli, 5"8 su Heidfeld mentre Raikkonen è quinto a 8"9. Vettel aumenta costantemente il vantaggio nei confronti di Hamilton e al 12° giro è a più 4"7. Buemi si ritira ai box per problemi alla frizione. Sutil attacca all'interno alla variante Kovalainen, il finlandese non molla e urta il pilota della Force India mandandolo in testacoda. Ne approfitta Button che passa entrambi salendo 8°. Sutil viene passato anche Kubica e Fisichella. Sutil, che era il più leggero in pista (650 kg), ma non ha sfruttato al meglio tale vantaggio, va al rifornimento al 15° giro. Inizia la teoria dei pit-stop dei primi della classifica. Vettel mantiene la testa della corsa, dietro di lui Rosberg (che non ha fatto il pit), poi Hamilton, Trulli, Heidfeld. Dopo 26 giri, Kubica si ferma per il rifornimento, ultimo dei top ten. Vettel procede indisturbato con 5"3 su Hamilton, seguono Trulli, Heidfeld, Raikkonen, Barrichello, Rosberg, Alonso

(ancora senza pit), Button, Kubica. Fisichella è 12°, Liuzzi 16°. Il pescarese attacca Nakajima e lo passa alla prima curva non senza qualche rischio. Raikkonen con le gomme soft spinge forte e al 33° giro segna il miglior tempo assoluto in 1'32"999 ed avvicina Heidfeld, quarto. Intanto Button, che per vincere il mondiale deve prendere 5 punti a Barrichello, è ottavo e il brasiliano gli è davanti, sesto. Raikkonen va per la seconda sosta anticipando di un giro quella di Heidfeld e la manovra per la Ferrari è perfetta perché il finlandese si ritrova davanti al tedesco. Sosta per Hamilton al 37° giro, Trulli (terzo) tenta di avere la meglio mentre Heidfeld si vede attaccare dal compagno Kubica. L'italiano della Toyota fa un buon giro poi effettua un pit velocissimo e rientra ai box davanti ad Hamilton. Al 40° giro, Vettel nella sosta perde tempo prezioso per un problema alla gomma anteriore destra. Fisichella e Kovalainen in lotta da diversi giri vanno assieme al pit, il romano esce dalla corsia box davanti al finlandese che non perde tempo e lo attacca alla prima staccata superandolo. Vettel è una furia e al 43° passaggio si prende il giro più veloce in 1'32"572, Trulli è secondo a 11"7, Hamilton sembra non avere la velocità necessaria per recuperare sul pilota Toyota. Quarto è Rosberg, ma è atteso al pit, poi Raikkonen, Heidfeld, Barrichello, Button, Kubica, Alonso. Al 45° giro, Alguersuari sbatte forte subito dopo aver cambiato le gomme alla curva 130R, la più veloce del circuito. Entra la safety-car e tutto ritorna improvvisamente in gioco. La corsa riprende a 4 giri dal traguardo. Vettel allunga tranquillo, dietro di lui anche il doppiato Grosjean, Trulli non viene attaccato da Hamilton e tiene la seconda piazza. Non ci sono sorpassi benché tutti siano piuttosto vicini



**La battaglia al via ha visto prevalere Vettel con Hamilton davanti a Trulli. Poi il pescarese si sarebbe rifatto. Sotto, il futuro ferrarista Alonso**







## L'ordine di arrivo, domenica 4 ottobre 2009

- 1 - Sebastian Vettel (Red Bull RB5-Renault) - 53 giri 1.28'20"443
- 2 - Jarno Trulli (Toyota TF109) - 4"877
- 3 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/24-Mercedes) - 6"472
- 4 - Kimi Raikkonen (Ferrari F60) - 7"940
- 5 - Nico Rosberg (Williams FW31-Toyota) - 8"793
- 6 - Nick Heidfeld (BMW F1.09) - 9"509
- 7 - Rubens Barrichello (Brawn BGP001-Mercedes) - 10"641
- 8 - Jenson Button (Brawn BGP001-Mercedes) - 11"474
- 9 - Robert Kubica (BMW F1.09) - 11"777
- 10 - Fernando Alonso (Renault R29) - 13"065
- 11 - Heikki Kovalainen (McLaren MP4/24-Mercedes) - 13"735
- 12 - Giancarlo Fisichella (Ferrari F60) - 14"596
- 13 - Adrian Sutil (Force India VJM02-Mercedes) - 14"959
- 14 - Vitantonio Liuzzi (Force India VJM02-Mercedes) - 15"734
- 15 - Kazuki Nakajima (Williams FW31-Toyota) - 17"973
- 16 - Romain Grosjean (Renault R29) - 1 giro
- 17 - Mark Webber (Red Bull RB5-Renault) - 2 giri

**Giro più veloce:** Mark Webber 1'32"569

### Ritirati

- 43° giro - Jaime Alguersuari
- 11° giro - Sebastien Buemi

### Non partito

Timo Glock

### Il campionato piloti

1. Button 85; 2. Barrichello 71; 3. Vettel 69; 4. Webber 51,5; 5. Raikkonen 45; 6. Hamilton 43; 7. Rosberg 34,5; 8. Trulli 30,5; 9. Alonso 26; 10. Glock 24; 11. Massa, Kovalainen 22; 13. Heidfeld 15; 14. Kubica 9; 15. Fisichella 8; 16. Sutil 5; 17. Buemi 3; 18. Bourdais 2.

### Il campionato team

1. Brawn-Mercedes 156; 2. Red Bull-Renault 120,5; 3. Ferrari 67; 4. McLaren-Mercedes 65; 5. Toyota 54,5; 6. Williams-Toyota 34,5; 7. Renault 26; 8. BMW 24; 9. Force India-Mercedes 13; 10. Toro Rosso-Ferrari 5.



## Suzuka

Lo splendido circuito di Suzuka ce l'avevano tolto dal calendario, per via delle logiche commerciali di Mister E. Il GP del Giappone negli ultimi due anni si era tenuto sull'inutile circuito del Fuji. A Suzuka, ai piloti è parso di essere in paradiso. Chi non lo conosceva, come Hamilton e Vettel, ne è rimasto estasiato. Vettel ha addirittura pensato che un tracciato del genere lo avesse disegnato Dio! Con tanti saluti al poco originale Tilke.

**10**  
e lode

## Sebastian Vettel

Qualifica, vittoria e rilancio nel mondiale. Il weekend perfetto del tedesco della Red Bull è arrivato su una delle piste più impegnative del calendario. Non badando al fatto che gli è rimasto un solo motore Renault, quello in uso, Vettel ha spinto forte in ogni momento, come in trance. E tutto gli è venuto alla perfezione. Dall'incubo di Singapore al trionfo di Suzuka. E ora, grazie alla pochezza delle Brawn in Giappone, rivede il mondiale.

**10**

## Jarno Trulli

Un GP da incorniciare, come la qualifica, anche se più leggero di Vettel non è riuscito a far meglio del tedesco. Difficile capire la stagione della Toyota e ancora più quella di Trulli. Capace di eclissarsi come a Singapore mentre Timo Glock volava secondo o di prestazioni esagerate come a Suzuka. Magari le parole di Howett, boss Toyota, che non lo comprendevano tra i piloti che vorrebbe nel 2010, lo hanno improvvisamente svegliato.

**9,5**

## Lewis Hamilton

Solo la rottura del Kers lo ha rallentato negli ultimi giri altrimenti il secondo posto sarebbe stato suo. Il solito Hamilton, splendido, veloce, temerario al via quando ha passato Trulli e per poco anche Vettel grazie alla spinta del Kers. Capito che Vettel era imprendibile si è concentrato nel tenere a bada la Toyota dell'italiano, fino al problema tecnico.

**8**

## Kimi Raikkonen

A Singapore aveva annunciato, triste per il 10° posto, che sarebbe stata dura fino al termine della stagione poter lottare per qualcosa di interessante. La prestazione di Suzuka è invece stata notevole, a conferma che neanche in Ferrari sanno bene come si comporta e comporterà la F60. Raikkonen del resto è uno che se la macchina va si esalta sui circuiti difficili come quello giapponese e il quarto posto è un premio alla sua caparbia. Avrebbe fatto meglio Alonso?

**7,5**

## Nick Heidfeld

Sulla complicata pista di Suzuka il tedesco è parso molto ispirato riuscendo a mettere in ombra il compagno Kubica. Una corsa dura, ma tirata quella di Heidfeld.

**7**

## Nico Rosberg

Una buona gara per il tedesco della Williams. La doveva al team dopo la sciocchezza di Singapore.

**7**

## Rubens Barrichello

Per tenersi il posto in Brawn dovrebbe vincere il mondiale, operazione che pare sempre più impossibile. Si è tenuto Button dietro per tutto il GP, ma arrivando settimo alla fine gli ha portato via un solo punto quando poteva puntare al quarto posto finale.

**6**

## Jenson Button

Sta correndo con la calcolatrice in funzione nel cervello. Si è preso un rischio superando Kubica, corretto non facendo inutilmente il duro. Ha conquistato un punto. Ma ha il fiatone e Vettel fa più paura di Barrichello.

**6**





# IL PAGELLONE



***Sebastian Vettel  
non riesce a contenere  
tutta la sua gioia  
e stritola letteralmente  
il suo ingegnere  
Guillaume Rocquelin,  
sotto gli occhi attenti  
delle telecamere***

## Robert Kubica

Sempre dietro ad Heidfeld, questa volta il polacco non è stato il migliore in casa BMW.

6

## Fernando Alonso

Fa un solo pit-stop, scelta stravagante che non lo porta da nessuna parte. Si batte come sempre ma la zona punti è un miraggio.

6

## Sebastien Buemi

Un fulmine in qualifica, merito anche della Toro Rosso ritrovatasi velocissima a Suzuka. Peccato per l'errore al termine del Q2. In gara si è ritirato presto per noie meccaniche. Ma il rookie svizzero ha evidenziato grandi capacità.

6

## Jaime Alguersuari

Oscilla tra l'insufficienza e la sufficienza. Il 5 perché non si deve sbattere due volte tra qualifica e gara, il quasi 6 perché su una pista del genere girava su tempi che dovrebbero far impallidire piloti ben più esperti di lui. Rimane il dubbio per il botto durante il GP: lo spagnolo non si capacita, Toro Rosso sta investigando. E fa bene, perché la pessima prestazione di Singapore, si è scoperto solo quando sono arrivati a Suzuka, è stata causata dalla rottura del diffusore.

5,5

## Adrian Sutil

Gran qualifica, ma la penalità lo ha mandato in tilt. Mentre stava recuperando, con un bel sorpasso su Kovalainen, si è poi dimenticato dell'esistenza del finlandese, chiudendolo e finendo in testacoda. La rimonta si è fermata lì.

5

## Vitantonio Liuzzi

Male in qualifica, ma ha potuto esibire il certificato medico di una febbre notturna. In gara ha navigato nelle retrovie battagliando con Nakajima.

5

## Kazuki Nakajima

Seguito con attenzione dal padre Satoru, Nakajima sulla pista di casa le prende sonoramente da Rosberg e... forse anche da papà una volta a casa.

5

## Heikki Kovalainen

Lotta, si divincola, combatte con Sutil e Fisichella, ma la differenza con il compagno di squadra Hamilton non cambia, anzi, peggiora sempre più.

5

## Romain Grosjean

Come Alonso fa un solo pit-stop e si limita a partecipare.

5

## Giancarlo Fisichella

Dopo il 2° posto di Spa con la Force India e l'approdo in Ferrari, Fisichella è sparito. Una brutta copia di se stesso. Male in qualifica, in gara è riuscito a segnare gli stessi tempi di Raikkonen alla fine, ma con l'onta di essere stato sverniciato da Kovalainen in uscita box. Preso dalla Ferrari per fare punti in quanto pilota esperto, nelle tre gare disputate ha segnato uno zero in casella. Avevamo detto, aspettiamolo a Suzuka. Ripetiamo ora... aspettiamolo a San Paolo.

4

## Mark Webber

A Singapore ha sbattuto il venerdì perdendo una sessione. A Suzuka ha picchiato forte il sabato mattina dovendo saltare la qualifica. Con un nuovo chassis, Webber ha disputato il GP ma ha subito forato poi ha perso tempo per sistemare la centina della protezione casco. Infine ha segnato il giro più veloce. Ha comunque dimostrato una volta di più che non ha la tenuta per lottare un anno intero per il titolo iridato.

2

## Timo Glock

A volte inizia male e finisce peggio. È il caso di Glock, costretto a letto dalla febbre il venerdì, poi all'ospedale per un taglio nella gamba sinistra dopo l'incidente in qualifica. E l'impossibilità di correre.

ng



Sopra, Jarno Trulli festeggiato dal team. Sotto, il gran botto di Alguersuari durante la gara





# IL PAGELLONE







# Lorenzo salva la Yamaha

Antonio Caruccio

Jorge Lorenzo. Basterebbe semplicemente citare quel nome e quel cognome per descrivere il GP del Portogallo della Moto GP. Prove libere, qualifica e gara. Tutto ha dominato lo spagnolo di casa Yamaha sulla pista dove, nel 2008, colse la sua prima affermazione al debutto nella classe regina delle due ruote. Una gara volendo noiosa, che ha però fornito spiegazioni e temi interessanti. Lorenzo è tornato dalle vacanze più forte che mai, motivato e agguerrito, ma soprattutto ha imparato a capire qual è il suo limite e non lo oltrepassa. Il majorchino della Yamaha è partito bene dalla pole position, ma non ha potuto resistere allo slancio della Honda di Dani Pedrosa che ha conquistato la prima posizione. Dopo poche curve però, la leadership è tornata al suo legittimo proprietario. Avvincente, seppur breve, il confronto tra Casey Stoner e Valentino Rossi che nel corso del secondo giro si sono scambiati le posizioni un paio di volte. L'australiano della Ducati ha avuto la meglio, portandosi anche all'inseguimento di Pedrosa, sopravanzandolo nel corso della terza tornata. Da qui, nei restanti 25 giri di gara, nulla è più accaduto al vertice con Lorenzo che ha aumentato il proprio vantaggio sugli inseguitori.

segue a pag 24

**Lorenzo impazzisce di gioia dopo la vittoria che lo ha rilanciato nel Mondiale**







Bravo Casey Stoner al suo rientro in Moto GP dopo la pausa di tre gare che si era imposto per motivi di salute, psichica e fisica. Partito bene dalla prima fila, ha superato Rossi e Pedrosa, portandosi all'inseguimento di Lorenzo che aveva un ritmo veramente imprevedibile. Un podio che non solo porta in casa Ducati 20 punti importanti per la classifica costruttori nel confronto diretto con la Honda, ma offre la conferma per poter affermare con certezza che Stoner, il campione del mondo 2007, è tornato e fa paura. Rossi dopo la qualifica auspicava che l'australiano potesse rubare punti importanti a Lorenzo, ma in realtà

chi ci ha rimesso è stato proprio il pesarese. Rossi paga il fatto di essere un fenomeno. Aver sempre abituato tutti a lottare per la vittoria lo rende bersaglio di facili critiche dopo una gara che comunque lo ha visto concludere al quarto posto, non certo un disastro. Un errore di messa a punto, scaturito dal fatto che Estoril è una pista su cui non si è mai trovato molto a suo agio, lo ha tenuto giù dal podio mentre Lorenzo ha messo una pezza in Yamaha dove il Dottore ha fallito. "La gomma posteriore non andava in temperatura e non riuscivo ad avere grip. Negli ultimi giri il mio passo non era male, ma ormai gli altri erano troppo

lontani". Ecco quindi nelle parole di Valentino i motivi di questa debacle, che però è servita per riaprire il campionato, e per dargli la giusta motivazione per riscattarsi nel finale di stagione. Per la Yamaha invece da segnalare la vittoria del mondiale costruttori, ma d'altro canto con Rossi e Lorenzo che si sono aggiudicati più della metà delle gare sin qui disputate (9 su 14) era un traguardo inevitabile. Dopo il Portogallo, sono ora solo 18 le lunghezze di ritardo di Lorenzo, e con tre gare ancora da disputarsi, tutto può succedere. Appuntamento quindi a Phillip Island, il 18 ottobre per il GP d'Australia.







**L'arrivo di Lorenzo**

## L'ordine di arrivo, domenica 4 ottobre 2009

- 1 - Jorge Lorenzo (Yamaha) – Yamaha – 28 giri 45'35"522
- 2 - Casey Stoner (Ducati) – Ducati – 6"294
- 3 - Dani Pedrosa (Honda) – Hrc – 9"889
- 4 - Valentino Rossi (Yamaha) – Yamaha – 23"428
- 5 - Colin Edwards (Yamaha) – Tech 3 – 32"652
- 6 - Toni Elias (Honda) – Gresini – 35"709
- 7 - Andrea Dovizioso (Honda) – Hrc – 35"723
- 8 - Nicky Hayden (Ducati) – Ducati – 38"830
- 9 - James Toseland (Yamaha) – Tech 3 – 44"093
- 10 - Chris Vermeulen (Suzuki) – Suzuki – 52"863
- 11 - Randy De Puniet (Honda) – LCR – 55"698
- 12 - Marco Melandri (Kawasaki) – Hayate – 1'04"515
- 13 - Niccolò Canepa (Ducati) – Pramac – 1'04"538
- 14 - Gabor Talmasci (Honda) – Scot – 1'27"299

### Ritirati

- 20° giro - Loris Capirossi
- 8° giro - Alex De Angelis
- 5° giro - Mika Kallio

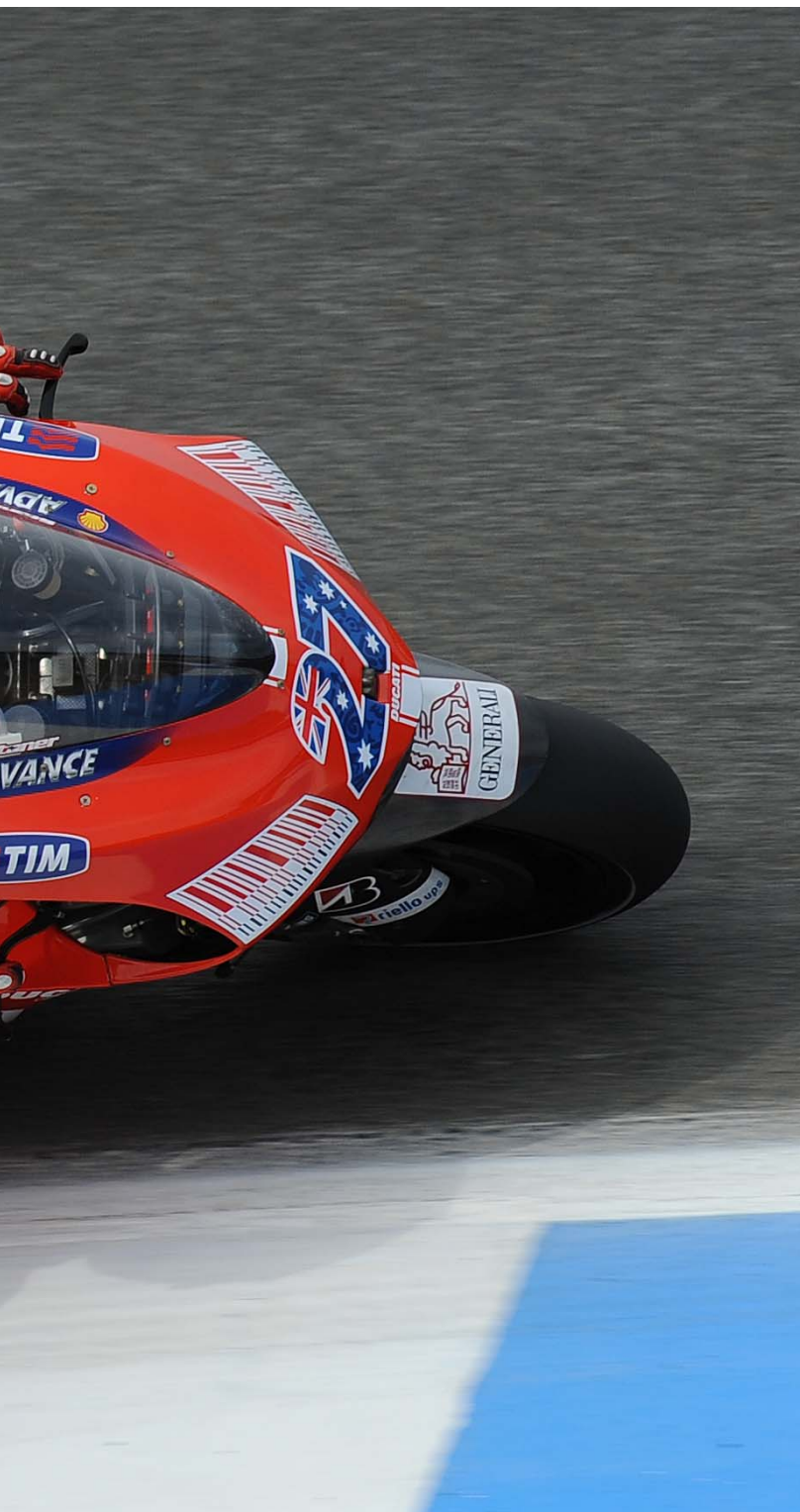
**Giro più veloce:** Dani Pedrosa 1'36"937

### Il campionato piloti

1. Rossi 250; 2. Lorenzo 232; 3. Pedrosa 173; 4. Stoner 170; 5. Dovizioso 142; 6. Edwards 134; 7. Capirossi 97; 8. De Puniet 93; 9. Melandri 91; 10. Elias & Vermeulen 90

### Il campionato costruttori

1. Yamaha 330; 2. Honda 236; 3. Ducati 211; 4. Suzuki 126; 5. Kawasaki 91.



**Proficuo il ritorno alle gare di Stoner,  
sopra, sul podio con lo spagnolo Pedrosa**



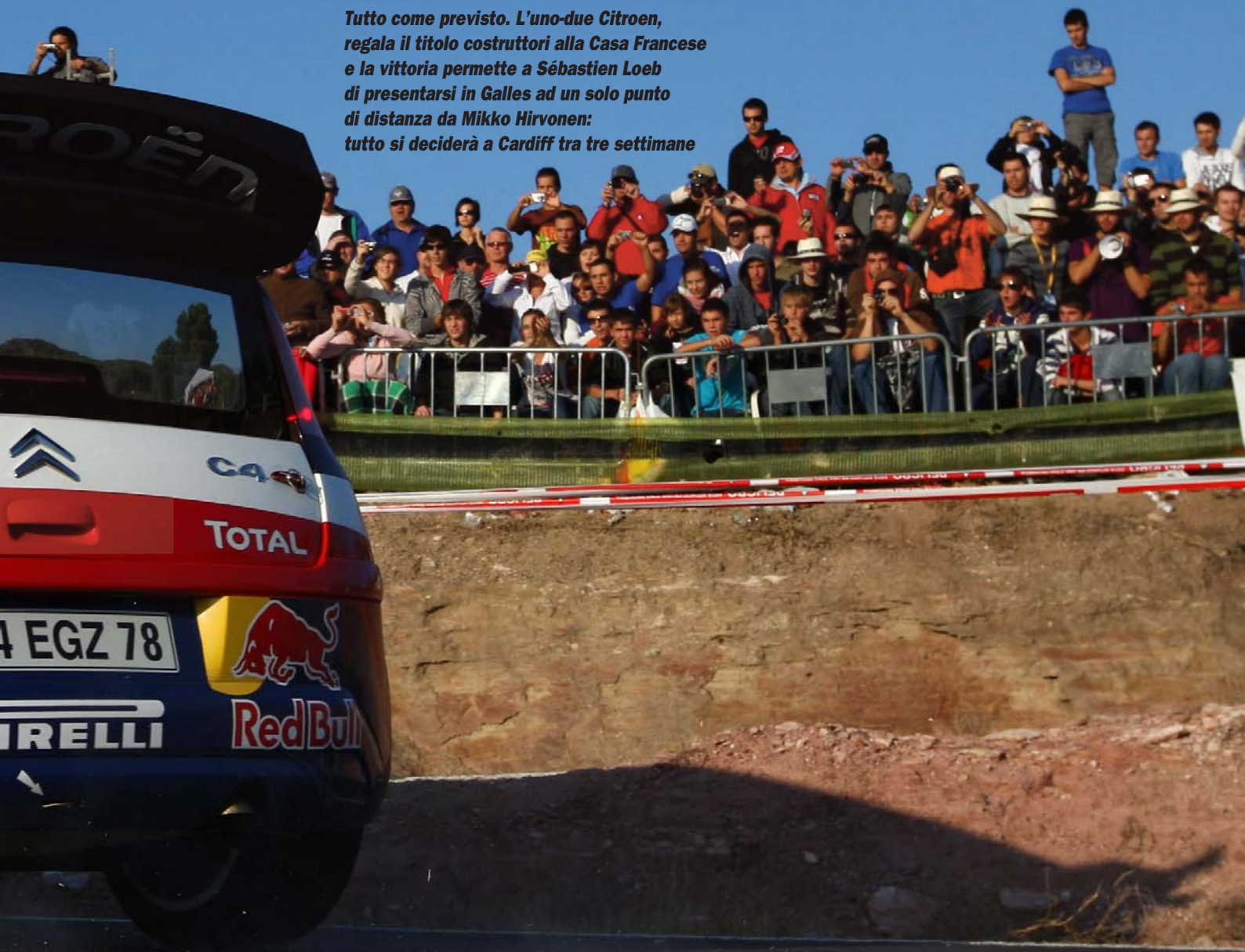
# LOEB **missi**





# one compiuta

*Tutto come previsto. L'uno-due Citroen, regala il titolo costruttori alla Casa Francese e la vittoria permette a Sébastien Loeb di presentarsi in Galles ad un solo punto di distanza da Mikko Hirvonen: tutto si deciderà a Cardiff tra tre settimane*





Guido Rancati

**SALOU** – Domenica è sempre domenica. Bene. Ma il Gianicolo e Sant'Angelo sono lontani e la cittadina catalana non si sveglia con le campane. Anzi, non si sveglia proprio. Quelli che i protagonisti del penultimo rally iridato della stagione incontrano per strada all'alba del dì di festa sono gli irriducibili della movida notturna, quelli che all'ora del cappuccino si concedono il bicchiere della staffa. "Oggi ci si è dovuti svegliare proprio presto", fa Conrad Rautenbach entrando nel parco-assistenza. E non ci vuole un mago per capire che ne avrebbe fatto volentieri a meno di alzarsi prima del sole. Il ragazzo con il passaporto zimbabwano non è l'unico che avrebbe preferito dormire tranquillamente, senza auto, clacson e sirene. Invece, uno dopo l'altro, piloti e copiloti animano quello che per trecentosessanta giorni all'anno è uno dei tanti parcheggi del parco divertimenti della Costa Daurada. Anche se i giochi sono fatti e strafatti. Anche se giocarsi qualcosa sono rimasti in pochi assai. E fra loro non c'è nessuno di quelli che si sono ritagliato un posto nell'alta e nella media classifica. "Non credo proprio", ribatte Daniel Elena a un cronista che gli chiede se lui e il suo chaffeur hanno in mente di collezionare qualche altro successo parziale. Il copilota del Principato pensa a Dani Sordo che merita almeno di restare davanti a tutti nella classifica di chi ha vinto più prove. Ma anche alla corsa al titolo: "Fin qui – osserva – è andata esattamente come speravamo e non è il caso di cercare guai tanto per dimostrare di essere veloci". Già, la pluridecorata coppia franco-monegasca è davanti a tutti. A quella spagnola composta da Dani Sordo e Marc Martí e a quella finlandese composta da Mikko Hirvonen e Jarmo Lehtinen. Nei primi due giorni, i due sono andati forte, ma non fortissimo. Non hanno dominato, ma hanno ipotocato una vittoria che li rilancia alla grande nella corsa al titolo. Sébastien Loeb è sulla stessa lunghezza d'onda del suo compare: "Fin qui, è andato tutto esattamente come volevo", conferma con un sorriso. Con un altro sorriso spiega: "L'obiettivo era recuperare quattro dei cinque punti che al via ci separavano dalla vetta della classifica del mondiale. Lo stiamo facendo e allora non vedo perché rischiare di rovinare tutto, perché vanificare il sacrificio di Dani".

È tranquillo, l'Extraterrestre. Ma mentre va ad affrontare le ultime due boucles della tre giorni spagnola non ha la baldanzosa sicurezza di una volta. Quella, per dire, che l'anno passato gli aveva permesso di rivettare il pedale dell'acceleratore sul pianale per vincere in Galles. Il digiuno di vittorie iniziato ad aprile l'ha in qualche modo segnato. Sono graffi, non vere ferite quelle che la

serie nera gli ha lasciato sulla pelle. Ma bruciano. E sa che l'unico unguento che può farli sparire definitivamente lo può trovare solo sull'attico del podio. Anche se per mettersi in condizione di salirci ha avuto bisogno di un aiutino. Niente di che: la sera prima, quando il suo scudiero ha alzato il piede, non è che lui fosse dietro di chissà quanto. Però era dietro e poco o tanto la cosa lo disturba. "Non è difficile immaginare quanto dev'essere stato difficile per Dani deporre le armi quando era primo a casa sua, fra la sua gente", butta lì prima di infilarsi nella sua astronave. Sono le stesse cose che dice otto ore dopo, a bocce ormai ferme. Dopo la solita orgia di abbracci, dopo averlo ringraziato pubblicamente. Domenica è sempre domenica. Anche a Salou dove le campane non suonano. Anche per Sordo che fa il pieno di complimenti ma non riesce a non pensare a quello zero che resiste nella casella delle vittorie. Anche per Hirvonen che scenderà per primo dalla pedana di Cardiff, anche per Loeb che gli aliterà sul collo. La guerra per il titolo non è vinta e non è persa. A decidere l'esito sarà la battaglia finale. In Galles, dove nessuno potrà aiutare nessuno.







*Sguardi pieni di intesa tra Loeb e Sordo sul podio catalano. Hirvonen, sotto in azione, assiste impotente*

## L'ordine di arrivo, domenica 4 ottobre 2009

1. Loeb-Elena (Citroen C4 Wrc) in 3'22'14"7
2. Sordo-Marti (Citroen C4 Wrc) a 12"0
3. Hirvonen-Lehtinen (Ford Focus Wrc) a 54"1
4. Solberg-Mills (Citroen C4 Wrc) a 1'12"4
5. Ogier-Ingrassia (Citroen C4 Wrc) a 1'41"6
6. Latvala-Anttila (Ford Focus Wrc) a 2'49"8
7. Wilson-Martin (Ford Focus Wrc) a 7'15"5
8. Villagra-Perez Companc (Ford Focus Wrc) a 8'28"1
9. H. Solberg-Menkerud (Ford Focus Wrc) a 9'07"6
10. Snoeck-Oondesir (Peugeot 307 Wrc) a 10'56"0

### Le classifiche di campionato

#### Piloti

1. Mikko Hirvonen - 84 punti
2. Sebastien Loeb - 83
3. Daniel Sordo - 58
4. Jari-Matti Latvala - 39
5. Petter Solberg - 30
6. Henning Solberg - 29
7. Matthew Wilson - 25
8. Sebastien Ogier - 24

#### Costruttori

1. Citroen - 151 punti (**Campione**)
2. Ford - 130
3. Stobart Ford - 73
4. Citroen Junior - 42
5. Munchi's Ford - 23

# 5 DOMANDE PER CAPIRE

- Senza ordini e/o consigli, Dani Sordo avrebbe vinto in Catalunya?

Difficile dirlo. O, meglio, impossibile. Di certo, gli avessero lasciato le briglie molli, il cantabrico ci avrebbe provato e avrebbe tenuto giù il piede come ha fatto veramente solo nelle prime quattro o cinque prove speciali. Sébastien Loeb avrebbe fatto lo stesso ed entrambi avrebbe rischiato più di quanto hanno fatto. E si sa che più si rischia, più si sbaglia...

- Rispettivamente quarto e quinto, Petter Solberg e Sébastien Ogier hanno disputato una bella gara. Ma non sono riusciti a stare davanti a Mikko Hirvonen. Un aiuto mancato, il loro?

A conti fatti, no. Se anche il Pallido di Jyväskylä avesse rastrellato solo quattro punti, lui e Loeb il titolo se lo sarebbero comunque dovuto andare a giocare in Galles. In un testa a testa senza terzi scomodi.

- Primo nella graduatoria iridata, Hirvonen aprirà le danze in Galles. Un vantaggio o uno svantaggio?

Dipenderà essenzialmente dalle condizioni atmosferiche: in caso di pioggia, un vantaggio. E nel Regno Unito, a fine ottobre, è più facile che vengano buoni gli ombrelli che le creme protettive.

- Normale che, alla fine, Matthew Wilson, settimo, si sia ritrovato a quasi quattro minuti e mezzo da Jari-Matti Latvala finito sesto?

Sì, in un mondiale povero di veri piloti. Dove c'è tristemente posto per giovani e meno giovani pronti a staccare assegni di una certa consistenza senza battere ciglio.

- Anche grazie all'uno-due catalano, la Citroen ha vinto il mondiale costruttori con una gara di anticipo. Tutto merito delle doti della C4?

In parte sì, ma solo in parte. La vuerreci francese è un gran bell'oggetto, ma lo è pure la Focus e i numeri, impietosi, dicono che a far pendere la bilancia da una parte piuttosto che dall'altra hanno contribuito parecchio le, diciamo così, distrazioni di Jari-Matti Latvala. In soldoni, se il finlandese avesse sempre corso in appoggio al suo capitano come ha fatto Sordo, il risultato sarebbe quasi certamente stato diverso.



## NUMERI CATALANI

**2** esclusi dalla gara prima della prima prova: il finlandese Heikki Westerlund e lo spagnolo Marcos Barquin, colpevoli di non essersi presentati giovedì sera alla cerimonia del via.

**5** cambiamenti al vertice nella tre giorni catalana. Nell'ordine, ad avvicinarsi sull'attico della classifica, Sordo, Sordo e Loeb, Loeb, di nuovo Sordo e infine Loeb.

**7** appena al via dell'ultima manche stagionale del decotto Mondiale Junior.

**4,9** secondi il vantaggio di Dani Sordo su Sébastien Loeb dopo le prime quattro prove.

**17** prove speciali vinte dai piloti Citroen - sei Sordo, cinque Loeb, quattro Petter Solberg e due Ogier - in Catalunya, dove solo Latvala ha interrotto la serie all'ultimo assalto.

**19.2** secondi lasciati da Mikko Hirvonen a Dani Sordo nei due passaggi da El Montmell.

**20** con quello catalano, i rally fin qui disputati da Thierry Neuville.

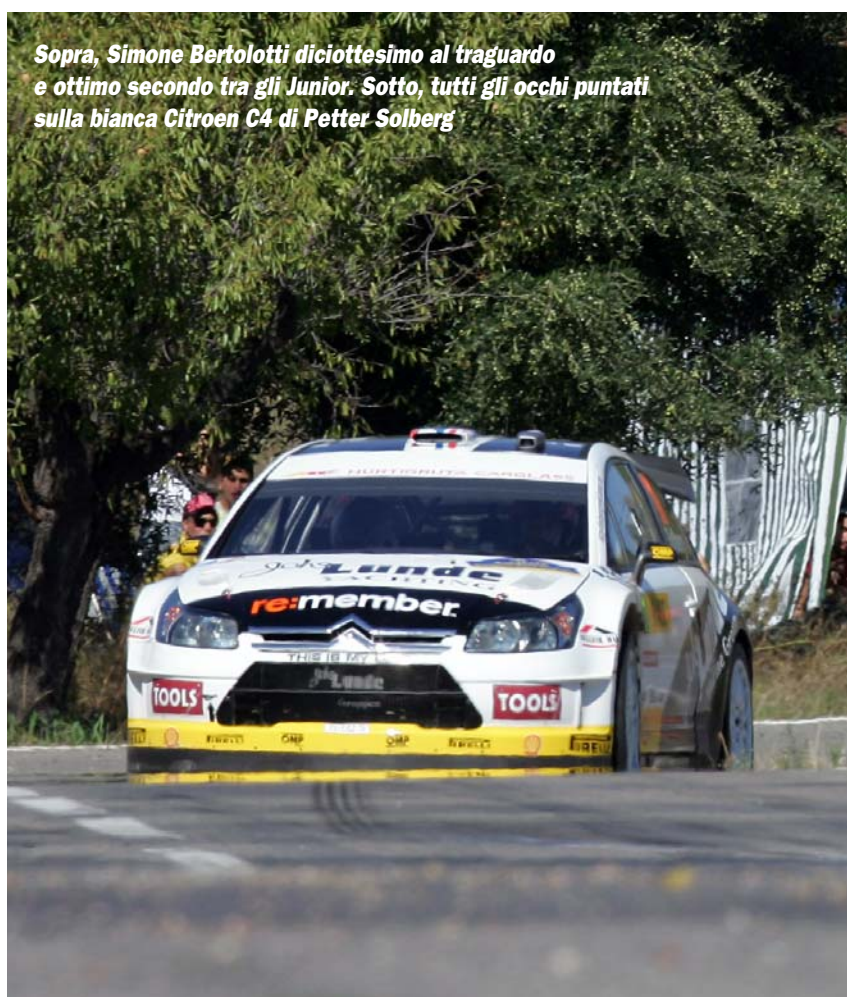
**63** anni compiuti lo scorso maggio da Dani Snobeck, decimo con la Peugeot 307.

**159** giorni passati dalla vittoria argentina di Sébastien Loeb al successo catalano.

**300** chilometri macinati prima del via da Petter Solberg con la C4. Per capirla, per farsela amica.



*Sopra, Simone Bertolotti diciottesimo al traguardo e ottimo secondo tra gli Junior. Sotto, tutti gli occhi puntati sulla bianca Citroen C4 di Petter Solberg*





# Le pagelle di Rancati

**10**

**Dani SORDO**

Parte sapendo che per quanto faccia, prima o poi gli diranno di alzare il piede. Non è un gran bel viatico, ma il cantabrico prova a far finta di niente e finché può ci dà dentro.

**9,5**

**Mikko HIRVONEN**

Le strade catalane le ha sempre interpretate molto bene e scende dalla pedana deciso a dare un dispiacere a quelli della Citroën. Spinge, il Pallido, ma il risultato non è pari al suo impegno: capisce di non avere nessuna possibilità di mettere il sale sulla coda al cantabrico e all'alsaziano dell'Armata Rossa e si rassegna.

**9,5**

**Sébastien LOEB**

Deve vincere, l'alsaziano. Ma deve anche stare alla larga dai guai e si adegua. Il massimo risultato con il minimo sforzo.

**8,5**

**Petter SOLBERG**

Tremate, tremate... Il biondo ritrova una top-car e fa subito vedere di non essersi dimenticato come si fa ad andare forte. Non vince la sfida nordica con il finlandesino fordista, ma convince. E, carico a mille, si propone per un posto sul podio gallese.

**8**

**Sébastien OGIER**

Si sente addosso una certa pressione e per un po' fatica a trovare il ritmo giusto. Ma è questione di poco: il tempo di resettare il cervello e torna ad essere buon protagonista agli avanposti.

**6**

**Jari-Matti LATVALA**

Di danni ne ha già fatti fin troppi, lo sa e se se ne sta abbottonato. Evita di procurare altro lavoro al carrozziere fordista, ma è la sola cosa positiva in un fine settimana davvero anonimo

**5**

**Federico VILLAGRA**

Illude e forse si illude di vincere la sfida fra quelli che non sono e non saranno mai pagati per correre. Ma quando pare che ce la possa fare, si affloscia e chiude a un minuto dal figlio del padrone.

**5**

**Kalid AL-QASSIMI**

Se una perdita d'olio non lo stoppasse il primo giorno, l'emiro finirebbe a ridosso della zona-punti. Niente di che, ma comunque meglio del solito

**5**

**Matthew WILSON**

Il suo passo è imbarazzante, come il distacco che alla fine della tre giorni catalana gli infligge la prima guida fordista.

**4,5**

**Evgeny NOVIKOV**

Per sei prove, le prime, il ragazzino russo se la cava piuttosto bene. Rovina tutto alla settima, cambiando i connotati della C4 e completa l'opera domenica mattina. .

**4,5**

**Conrad RAUTENBACH**

Ha una passione incredibile, lo zimbabwano. E ha pure una notevole disponibilità economica che gli permette di soddisfare le sue voglie. Non è poco, è molto. Ma non può bastare, non basta.

**4**

**Henning SOLBERG**

Il fratellone di Hollywood vaga sull'asfalto catalano come un turista qualsiasi. Ai suoi dice che la colpa è tutta dell'auto che gli hanno affidato: sarà anche così, ma sarebbe interessante sapere cosa pensa di lui la Focus arancione...





*Troppo spesso fallosso,  
Jari-Matti Latvala  
sembra precipitato  
in una specie  
di buco nero.  
Dove è finito lo  
sfrontato ragazzino  
capace di fara  
mangiare la polvere  
a Loeb  
ed Hirvonen?*





# Parola più, parola meno

“Essere campione del mondo domenica? Beh, è quello che spero”.

**Mikko Hirvonen alla vigilia**

“Non importa quanti riusciranno a mettersi alla fine fra noi e Mikko. Quello che conta è che lo faccia uno dei nostri alleati”.

**Daniel Elena alla vigilia**

“Prima di Mikko e di Jari-Matti, è stato Markko Martin a testare le modifiche pensate in vista della gara. Perché lui? Perché non ha pregiudizi e non deve dimostrare di essere più veloce dei nostri piloti”.

**Christian Loriaux alla vigilia**

“Dopo i prime tre, i distacchi sono già importanti e non capisco perché”.

**Marc Martì dopo la 3. prova**

“E' chiaro che ormai Mikko fa forte sia sulla terra, sia sull'asfalto”.

**Sébastien Loeb dopo la 3. prova**

“Ho iniziato assai meglio di quanto avessi fatto l'anno passato”.

**Mikko Hirvonen dopo la 3. prova**

“Mi avevano chiesto di stare davanti a Latvala e fin qui l'ho fatto. Ma sono a quasi un minuto da Sordo e non posso certo essere contento”.

**Sébastien Ogier dopo la 3. prova**

“Ci siamo girati nella prima prova e nella terza abbiamo urtato una bordura. Ma va bene anche così”.

**Stéphane Prévot dopo la 3. prova**

“In questo tratto abbiamo ancora perso parecchio. E il problema è che non capiamo perché”.

**Jarmo Lehtinen dopo la 6. prova**

“I test che abbiamo effettuato prima della gara ci hanno permesso di migliorare le prestazioni della Focus. Purtroppo non abbastanza”.

**Christian Loriaux dopo la 1. tappa**

“Ce la giocheremo in Galles, fra tre settimane”.

**Daniel Elena dopo la 1. tappa**

“Che dire? Tutto procede secondo i piani prestabiliti”.

**Sébastien Loeb dopo la 9. prova**

“Poco alla volta i miei tempi migliorano”.

**Petter Solberg dopo la 9. prova**

“Io ho fatto la mia parte, adesso tocca a Seb. E se in Galles non vince, mi sentirà”.

**Dani Sordo, ridendo, dopo la 2. tappa**

“Grazie Dani, senza di te ora non avremmo niente da festeggiare”.

**Olivier Quesnel a Sordo dopo l'ultima speciale**

“Capisco quanto deve essere stato duro per Dani rinunciare a battersi per vincere e lo ringrazio”.

**Sébastien Loeb all'arrivo**

“E adesso allacciamo bene le nostre cinture in vista della sfida in Galles”.

**Mikko Hirvonen all'arrivo**

“Il più bel risultato della stagione? No, il più bello da quando corro”.

**Simone Bertolotti all'arrivo**





# La volata





*Ryan Briscoe vola sui cordoli con la sua Penske. L'australiano è uno dei due candidati al titolo dell'IndyCar Series assieme a Dixon e Franchitti*

# finale

## **Marco Cortesi**

È l'ultima e decisiva gara dell'Indycar Series 2009. Con uno scenario diverso (l'ovale di Homestead, Florida, anziché il Chicagoland Speedway) si ripropone una sfida tra tre piloti separati da pochissimi punti. Messo in difficoltà da una difficile prova a Sonoma, Scott Dixon è ancora leader e favorito, in cerca del terzo alloro per eguagliare Sam Hornish. Sempre competitivo sul circuito delle Everglades di Miami, Dixon conta su solo cinque lunghezze di vantaggio su Dario Franchitti che, al rientro dalla traumatica esperienza in NASCAR, si è mostrato estremamente corretto nei confronti del compagno, tanto quasi da sembrare protettivo in alcune occasioni, come la bagarre finale al Chicagoland speedway. Non dotato, almeno nell'anno del rientro, della stessa consistenza nel traffico e della capacità di vedere oltre, tipiche di Dixon, Franchitti è comunque da considerare un ottimo candidato, specie per la sua qualità di tenersi lontano dai guai. Al terzo posto, Ryan Briscoe è a -8 punti e appare colpito nel morale dall'erroraccio commesso in Giappone. Un testacoda nelle fasi dei pit-stop, ha ricordato il controverso contatto con Danica Patrick nella scorsa Indy 500, che aveva portato molti a dubitare della capacità dell'australiano di reggere la pressione. Briscoe, tuttavia, rimane in un'ottima posizione considerando i 53 punti in palio. In pista i team i due team in lizza, Ganassi (Dixon e Franchitti) e Penske (Briscoe) hanno mostrato di equivalersi, anche se a favore di quest'ultima ci sarà un Helio Castroneves che, dopo il rientro agonistico in seguito ai guai giudiziari, e la vittoria ad Indianapolis, non ha più avuto nulla da chiedere alla sua stagione.

Nel frattempo, l'Indycar al completo si interroga sul proprio futuro. Nonostante alcune voci diano Tony George di ritorno al vertice della "corporale" di famiglia, l'estromissione dalla gestione di Indianapolis Motor Speedway e Indy Racing League ha pesato in termini di assenza di leadership. I canali su cui lavorare, sono principalmente due. Innanzitutto la copertura televisiva. A fare discutere non è stato solo stato il numero di spettatori portato dall'accordo con il canale specialistico Versus. In un periodo di crisi, i redditi familiari alti dell'utente tipo (circa 90.000\$) sono una buona garanzia per gli sponsor: meglio pochi, in altre parole, ma con ampie possibilità di spesa. Il problema vero è arrivato dalla rottura tra la dirigenza della rete e DirecTV, principale fornitore USA di servizi via satellite con oltre 18 milioni di abbonati. Tale frattura ha lasciato letteralmente imbufaliti buona parte degli appassionati di lungo corso, quelli statisticamente più inclini ad acquistare ciò che vedono pubblicizzato dalla loro serie preferita. Secondo punto: i regolamenti. Mentre l'Indy Racing League conferma di avere quattro potenziali fornitori di motori, pesa l'ultimatum Honda, che vuole un regolamento messo su carta prima di natale. Sperando nell'arrivo del gruppo Volkswagen ma soprattutto, per amor patrio, di Fiat Powertrain, è tutto lasciato alla speranza di una decisa presa di posizione da parte degli invisibili (finora) Curtis Brighton e Jeffrey Belskus. Da sottolineare, quantomeno, la decisione di Danica Patrick, che resterà nella categoria a fare da vera e propria anchorwoman per altri tre anni, iniziando probabilmente a prepararsi al salto verso le ruote coperte. Insieme a lei, l'anno prossimo potrebbe finalmente tornare uno sponsor di titolo. Trattative sono in corso con Phillips-Van Heusen, l'azienda proprietaria dei marchi di abbigliamento Izod e Calvin Klein; questo sarà il primo, vero banco di prova per la nuova dirigenza.



# Tris d'assi

In attesa di vedere le luci accendersi per lo start in notturna a Miami, Briscoe, l'uomo delle pole (4 fino a questo momento) è apparso in forma vincendo a Sparta e Chicago, tracciati con caratteristiche relativamente simili ad Homestead. Un po' più impacciato Franchitti, tre successi su stradali e uno all'Iowa Speedway, mentre per Dixon i numeri parlano da soli. Motegi, Kansas, Milwaukee, Richmond: c'è solo l'imbarazzo della scelta.

Pilota	Punti	Vittorie	Pole	Ritiri
Dixon	570	5	1	1
Franchitti	565	4	4	1
Briscoe	562	3	4	1



**Scott Dixon**

**Nuova Zeanda**

**Età: 29**

**Titoli: 2 (2003, 2008)**

**Indy 500 vinte: 1 (2008)**

**Vittorie totali: 20**





**Dario Franchitti**

**Scozia**

**Età: 36**

**Titoli: 1 (2007)**

**Indy 500 vinte: 1 (2007)**

**Vittorie totali: 15**



**Ryan Briscoe**

**Australia**

**Età: 28**

**Migliore piazzamento in campionato: 3°**

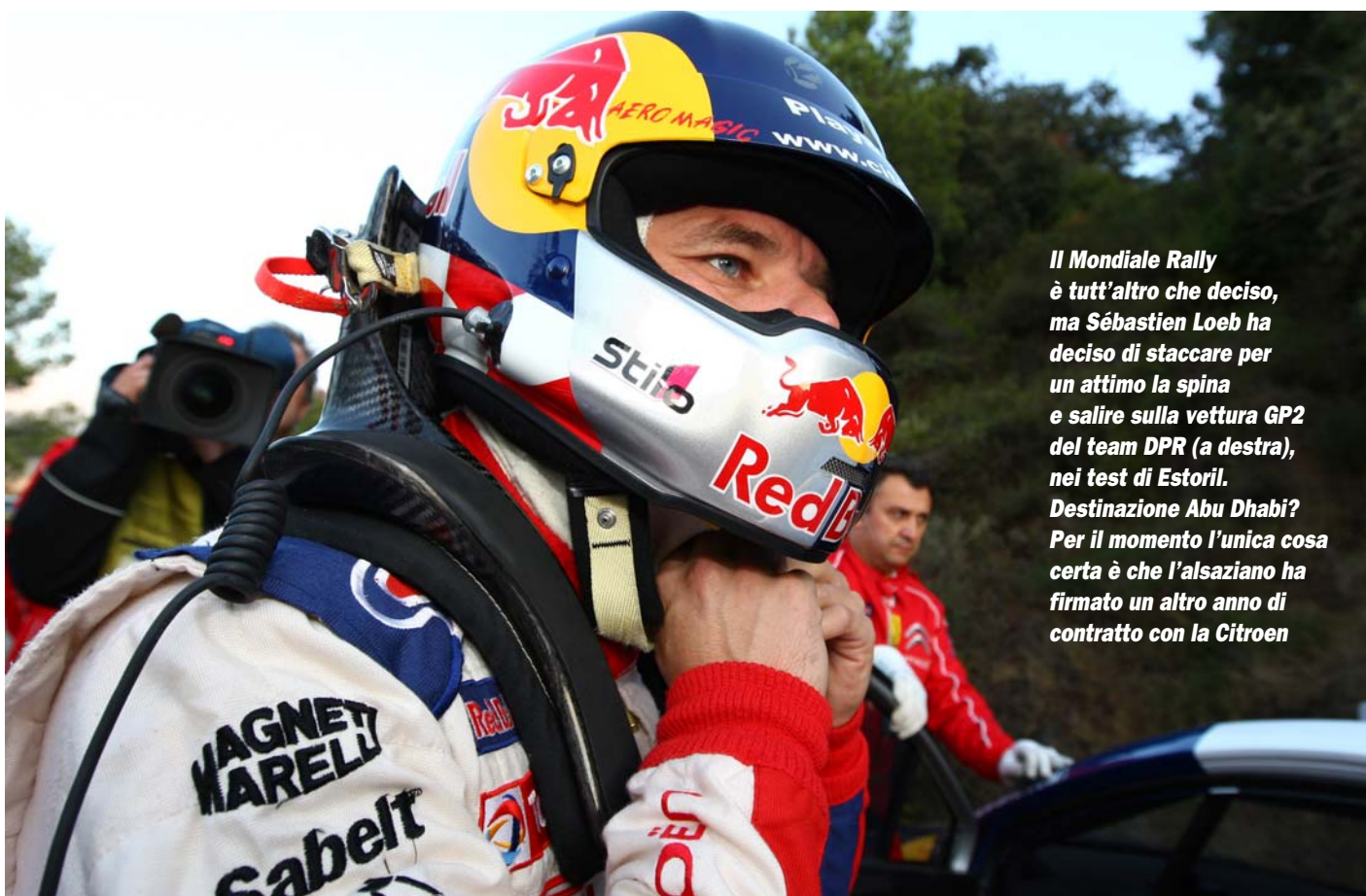
**Migliore piazzamento a Indy: 5°**

**Vittorie totali: 5**



# Sei gli italiani

# La star è Loeb



*Il Mondiale Rally è tutt'altro che deciso, ma Sébastien Loeb ha deciso di staccare per un attimo la spina e salire sulla vettura GP2 del team DPR (a destra), nei test di Estoril. Destinazione Abu Dhabi? Per il momento l'unica cosa certa è che l'alsaziano ha firmato un altro anno di contratto con la Citroen*

Mentre leggerete queste righe, team e piloti saranno a Jerez per la prima seduta di test collettivi della GP2 Main Series che si svolgeranno da martedì 6 a giovedì 8 ottobre. Sono tante le novità, come prevedibile, e sono sei i piloti italiani presenti. Grazie alla Euroseries 3000, che vuole premiare i tre contendenti al titolo offrendogli una giornata a testa di prove con la vettura del PartyPoker Coloni, in pista vi saranno Marco Bonanomi e Fabio Onidi. Il primo ha già corso nella GP2 Asia e conosce bene la categoria nella quale

cerca una ulteriore chance, Onidi aveva svolto un test un anno fa. Con loro, vi sarà l'esperto Davide Valsecchi, accordatosi proprio con il team di Paolo Coloni. Gli altri tre piloti azzurri sono i rookie Edoardo Piscopo, Francesco Castellacci e Marcello Puglisi. Per i due romani sarà la prima volta assoluta con le Dallara-Renault della GP2 mentre Puglisi ha già partecipato alla serie asiatica e fatto un paio di apparizioni nella Main Series. A Jerez ci sarà il campione della F.3 Euro Series Jules Bianchi seguito da diversi protago-

nisti di quella categoria, non mancherà il campione della F.Master Fabio Leimer, il campione giapponese della F.3 Marcus Ericsson. Non mancano numerosi "ripenenti" e piloti della World Series Renault. Poi, il ritorno di Bruno Senna, che riprende confidenza con le monoposto, e la star del test, Sebastien Loeb, pluri campione del mondo rally. Il francese guiderà per il team DPR e da più parti sostengono che questa prova sarà un assaggio in vista del debutto in F.1 con la Toro Rosso previsto per Abu Dhabi.



# Così a Jerez dal 6 all'8 ottobre

**OCEAN** Leimer, Kral, Gonzales, Pic

**RACING ENGINEERING** Nunes, Rodriguez, Kobayashi, Pentus, D'Ambrosio, Clos

**BARWA ADDAX** Chilton, Razia, Van der Garde, Nunes, Vietoris

**DAMS** Coletti, Bird, Vietoris, Rossi, Lancaster

**DURANGO** Castellacci, Puglisi

**TRIDENT** Cecotto, Piscopo, Coletti, Salaquarda

**ISPORT** Senna, D'Ambrosio, Ericsson, Turvey

**PARTYPOKER COLONI** Valerio, Valsecchi, Bonanomi, Bratt, Onidi

**PIQUET GP** Razia, Van der Drift, Rossi, Kral, Arabadzhiev

**DPR** Loeb, Herck

**ART** Bianchi, Perez, Gutierrez

**SUPER NOVA** da definire

**ARDEN** da definire





# L'incertezza è di rigore





Massimo Costa

Finirà come nel 2009? Con la prima gara al Mugello cancellata e la seconda, poi divenuta apertura stagionale, a Zandvoort con le squadre, ancora non tutte quelle iscritte, intente a completare le monoposto direttamente nei box del circuito olandese? La A1 Grand Prix aveva rilasciato un comunicato di grande ottimismo annunciando l'accordo con la società IMG per quanto riguarda la trasmissione televisiva degli eventi e la certezza di disporre della adeguata copertura finanziaria. Ma queste sono parole. I fatti sono per il momento diversi. La prima gara in calendario è nella lontana Australia, a Surfers Paradise, il 25 ottobre. Le monoposto dovranno essere imbarcate almeno sette giorni prima, i

team e i piloti poco dopo. Eppure ancora non c'è una lista iscritti, ancora non si sente parlare negli ambienti GP2, World Series o F3 (dove di solito la A1 attinge uomini) di movimenti, di interessi, di offerte. Intanto, abbiamo saputo che tutte le monoposto A1 GP Ferrari viste in pista lo scorso campionato sono ostaggio dell'azienda Delivered on Time che negli ultimi due anni ha trasportato in giro per il mondo tutto il materiale. Non avendo ricevuto i pagamenti dovuti, Delivered on Time si è tenuta le macchine, questo dall'ultima prova di Brands Hatch dello scorso maggio. Inoltre, da più parti si sosteneva che la Ferrari avrebbe ritirato tutti i motori V8 utilizzati nello scorso campionato. Con la messa in liquidazione, lo scorso giugno, della socie-

tà A1 GP Operations, il problema col trasportatore pare sia stato risolto. Si era anche detto che la Ferrari aveva ritirato tutti i motori... Le monoposto A1 GP devono però essere tecnicamente modificate per seguire i nuovi regolamenti FIA sulla sicurezza nella zona dell'abitacolo per la protezione della testa del pilota. Occorre quindi effettuare anche un crash test. I giorni trascorrono veloci ed è difficile capire come la A1 GP possa presentarsi nel rispetto delle regole FIA in Australia. Tra l'altro iniziando un campionato senza un minimo di test pre stagione. Ma Teixeira non molla, non si arrende. Lo farà forse il team Italia. Da tempo non si hanno notizie sul futuro della squadra azzurra in A1 GP.

**Tutte le monoposto A1 GP Ferrari viste in pista lo scorso campionato sono ostaggio dell'azienda Delivered on Time che negli ultimi due anni ha trasportato in giro per il mondo tutto il materiale**

## **Il calendario 2009/2010**

**25 ottobre - Australia**

**15 novembre - Cina**

**6 dicembre - Malesia**

**28 febbraio - Sud Africa**

**14 marzo - Brasile**

**21 marzo - Messico**

**11 aprile - Portogallo**

**2 maggio - Germania**

**16 maggio - Olanda**

**Teixeira non molla, non si arrende. Lo farà forse il team Italia. Da tempo non si hanno notizie sul futuro della squadra azzurra in A1 GP**



# I magnifici 10

Tutte le gare GP3 si terranno, a parte Monaco e Istanbul, assieme alla F.1 e alla GP2

La lista  
delle squadre  
2010/2012

ART — GP2/F.3 Euro Series

Barwa Addax — GP2

Carlin — World Series Renault/F.3 Euro Series/British F.3

Hitech — Superleague/British F.3/F.Renault

Jenzer — F.Master/F.Renault

Manor — F.3 Euro Series/F.Renault

Mucke — F.3 Euro Series/F.BMW/DTM

MW Arden — GP2

Status — A1 Grand Prix (Irlanda)

Tech 1 — World Series Renault/Euro Megane





La GP3 avrà trenta piloti che saranno sottratti in primis alla F.3 Euro Series, ai vari campionati nazionali della F.3, alla F.Master, alla World Series Renault. Un uragano insomma, che investirà l'attuale situazione del motorsport europeo



Massimo Costa  
Photo Pellegrini

La GP3 inizia a prendere forma. La nuova serie con monoposto Dallara, motore Renault da 280 cavalli, cambio Hewland, gomme Pirelli, voluta da Bernie Ecclestone per creare un paddock sullo stile del Motomondiale nel quale un pilota può percorrere l'intera carriera (F.BMW, GP3, GP2, F.1) ha deliberato i nomi dei dieci team ammessi alle stagioni 2010, 2011, 2012. Dieci squadre che dovranno schierare tre monoposto per un parco partenti di ben trenta piloti. Tanti, sicuramente, considerando il difficile momento economico. Ma a Bruno Michel, factotum della serie, le sfide piacciono: "La scelta dei team ha richiesto molta attenzione da parte nostra e alla fine abbiamo selezionato solo team che hanno dimostrato di essere vincenti nelle categorie dove militano. La filosofia della GP3 è simile a quella della GP2, dove vogliamo offrire un pacchetto composta da una vettura competitiva, dal controllo dei costi, dallo spettacolo in pista, dalla sicurezza. Una categoria che vuole scoprire i giovani talenti da lanciare in GP2". Quali sono allora questi team? ART, MW Arden (dove le prime due lettere stanno per Mark Webber, il pilota Red Bull che si è unito con il team di Christian Horner lanciandosi in questa nuova avventura), Barwa Addax, Carlin, Hitech, Jenzer, Manor, Mucke, Status, Tech 1. Curioso notare che nessuna squadra italiana è stata scelta nonostante agli organizzatori fossero giunte diverse applicazioni. Base fondamentale per la scelta fina-

le e la compilazione definitiva dell'elenco era il pagamento di una prima parte dell'iscrizione di 45.000 euro cui deve far seguito un secondo versamento prima della fine di ottobre di ben 100.000 euro. E' comunque un plateau di squadre altamente professionali e vincenti che partecipano a vari campionati come GP2, F.3 Euro Series, F.3 inglese, F.Master, Superleague, A1 Grand Prix, World Series Renault. Nonostante il costo elevato che un pilota dovrà affrontare, si parla di cifre tra i 600-700 mila euro, per una stagione in GP3 (dove tra l'altro non si girerà molto nei weekend di gara compresi tra F.1, GP2, F.BMW), la categoria sta godendo di molti riscontri tra i ragazzi, i manager, i genitori, per via della vicinanza col paddock iridato. Trenta piloti abbiamo detto, che saranno sottratti in primis alla F.3 Euro Series, ai vari campionati nazionali della F.3, alla F.Master, alla World Series Renault. Un uragano insomma, che investirà l'attuale situazione del motorsport europeo. Vedremo quel che accadrà, le reazioni e... se veramente la GP3 godrà del successo che gli si attribuisce. La Dallara-Renault GP3 ha già svolto nove giorni di test sui circuiti di Barcellona, Le Castellet e Mugello con i piloti Romain Grosjean e Vitaly Petrov. Gli organizzatori prevedono di consegnare le tre macchine alle squadre nella prima settimana del gennaio 2010. Il primo test collettivo si svolgerà nel mese di marzo e sarà seguito da altre due sedute di prove. Il calendario prevede di far visita alle piste europee che accoglieranno F.1 e GP2, esclusa però Monaco e Istanbul. La GP3 sarà con la GP2 quando quest'ultima affronterà l'impegno solitario.



# Bourdais sorride

Marco Cortesi  
Photo 4

Prova di forza di Sebastien Bourdais nella prima gara Superleague a Monza. Il francese, presa la leadership con decisione alla prima staccata su Esteban Guerrieri, ha mantenuto il controllo anche quando, poco dopo il pit, Maria De Villota aveva seminato il panico mettendo in serio rischio la sua leadership. Respinto il primo tentativo, Bourdais ha poi retto all'assalto finale dell'Argentino, arrivato ad un ultimo disperato tentativo sul traguar-

do. In terza piazza, grazie ad un bel recupero nella prima fase di corsa, ha chiuso Julien Jousse, positivo al debutto con l'AS Roma. Il pilota francese ha mantenuto alle spalle la vettura del Liverpool: la squadra inglese consolida il vantaggio in classifica, precedendo il Tottenham. Prova opaca per Max Wissel, progressivamente calato fino al nono posto, mentre Giorgio Pantano ha avuto una difficile partenza. Il pilota veneto ha chiuso in fondo alla classifica, scontando anche problemi al pit. Partirà in seconda fila in gara 2, cercando di ridurre le perdite patite in fatto di classifica.



## La cronaca Giro dopo giro

In partenza, parte benissimo Ho-Pin Tung, che affianca il duo in prima fila, anche se ad uscire vincitore è Bourdais, che calcola lo spazio in maniera perfetta e prende la leadership, col Basilea di Wissel terzo. Penalizzato da una partenza non felice è Giorgio Pantano. Il pilota veneto, partito dalla seconda fila, precipita fino alla decima piazza. Una bella battaglia a tre coinvolge Tung, Jousse e Valles nei primi giri, con il push-to-pass che regala grande spettacolo. Favorito dalla bagarre l'alfiere della Roma, che riesce a conquistare il terzo posto con uno splendido sorpasso sul rettilineo di partenza, restando però lontano da Bourdais e Guerrieri. Wissel perde progressivamente posizioni, pagando un piccolo errore che lo costringe a lottare coi rivali in classifica

Tottenham e Liverpool. Qualcosa di più sembra avere proprio Valles, che si piazza alle spalle di Jousse e davanti a Tung. Il pit-stop è compiuto dalla maggior parte dei piloti al giro 9, mentre Bourdais ritarda. La mossa sembra costargli la vetta, ma con un'altra bella staccata, il francese compie un miracolo portandosi davanti al rivale. Chi guadagna, e di parecchio, è il PSV che va però presto a ridiscendere a causa di un contatto. Bourdais deve mantenere i nervi saldi anche quando, causa sosta ritardata, la vettura dell'Atletico Madrid si inserisce nella bagarre. Attaccata Maria De Villota all'esterno della parabolica, Bourdais chiude Guerrieri, che tentava l'attacco con il push-to-pass. L'argentino è però vittima a sua volta della pilotessa spagnola, non intenzionata a cedere il passo. La situazione si stabilizza con Jousse terzo e Valles quarto, mentre Pizzonia, aggressivo nelle fasi iniziali, recupera al quinto posto.



*Bourdais, a sinistra sul podio con Esteban Guerrieri, ha avuto uno scatto bruciante sin dal via. Sotto, Pantano ha ricevuto la visita dell'ex milansita Daniele Massaro*







## MOMENTO CLOU

Bourdais strappa di forza alla prima curva dopo il via il comando della corsa al poleman Guerrieri. L'argentino non si arrende e per tutta la gara mette pressione a Bourdais, che però non si farà mai sorprendere



### L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 4 ottobre 2009

- 1 - Sebastien Bourdais - Siviglia - 25 giri
- 2 - Esteban Guerrieri - Olympiacos - 0"375
- 3 - Julien Jousse - Roma - 14"930
- 4 - Adrian Valles - Liverpool - 18"014
- 5 - Craig Dolby - Tottenham - 22"078
- 6 - Yelmer Buurman - RSC Anderlecht - 25"536
- 7 - Tristan Gommendy - Porto - 27"342
- 8 - Ho Pin Tung - Galatasaray - 29"568
- 9 - Max Wissel - Basilea - 35"894
- 10 - Antonio Pizzonia - Corinthians - 38"378
- 11 - John Martin - Glasgow Rangers - 51"734
- 12 - Kasper Andersen - Midtjylland - 55"320
- 13 - Nelson Panciatici - Lione - 56"807
- 14 - Maria De Villota - Atletico Madrid - 1'05"661
- 15 - Giorgio Pantano - Milan - 1'10"845
- 16 - Carlo Van Dam - PSV Eindhoven - 1'13"568
- 17 - Jonathan Kennard - Flamengo - 1'34"720

#### Ritirati

10° giro - Pedro Petiz - Sporting Lisbona

Giro più veloce: Antonio Pizzonia 1'36"466





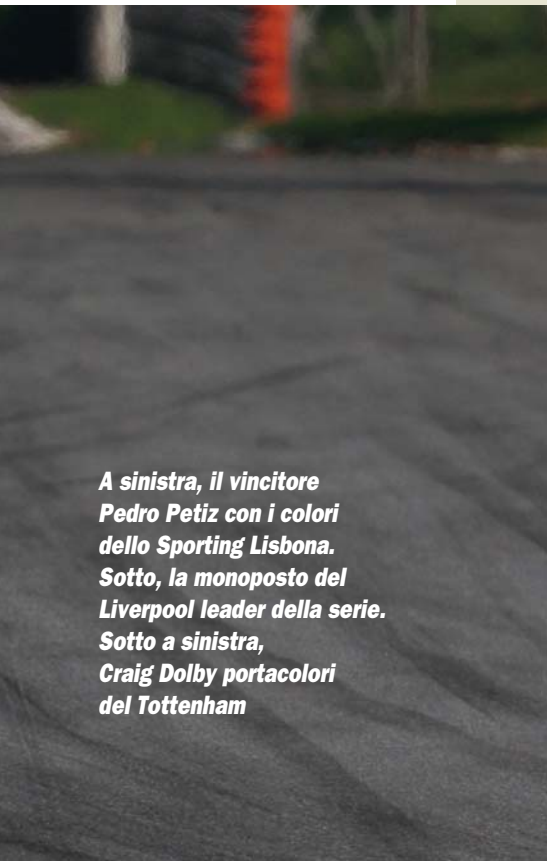
# Petiz in contropiede

Marco Cortesi

Dopo il secondo posto conquistato in casa a Portimao, Pedro Petiz ha approfittato della pole position per imporsi in gara 2 a Monza, centrando il primo successo in Superleague. Il pilota di Porto, campione Megane Trophy nel 2007, ha condotto dall'inizio alla fine, tenendosi lontano dai guai alla prima curva ed estendendo la propria leadership. In seconda piazza, Craig Dolby si è confermato in gran forma per il Tottenham, portatosi a -49 in classifica dal Liverpool di Adrian Valles, grazie ad una sosta molto veloce e ad un finale solido. L'evento (la somma dei risultati tra gara 1 e gara 2 in quanto a Monza non è stata disputata la finale con i primi tre di ognuna delle due corse) è stato conquistato ancora una volta da Bourdais, davanti ad un ottimo Guerrieri autore anche del giro più veloce in gara 2. "Ho cercato di tenermi fuori dai guai all'inizio - ha detto l'ex Toro Rosso - approfittando dei guai altrui. In gara 2 è decisiva la gestione dei powerboost. Occorre aspettare di avere il tempo giusto per evitare di passare chi hai davanti davanti trovandosi poi subito bloccati in gruppo. La strategia ha decisamente funzionato.." Gara sfortunata per Giorgio Pantano. Rallentato da un errore del team ai box (un'incredibile distrazione dell'uomo con la paletta, dimenticatosi del suo arrivo), ha ripreso su alti giri, chiudendo però a fondo gruppo.







**A sinistra, il vincitore Pedro Petiz con i colori dello Sporting Lisbona. Sotto, la monoposto del Liverpool leader della serie. Sotto a sinistra, Craig Dolby portacolori del Tottenham**

## L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 4 ottobre 2009

- 1 - Pedro Petiz - Sporting - 25 giri 41'51"037
- 2 - Craig Dolby - Tottenham - 6"051
- 3 - Sebastien Bourdais - Siviglia - 11"436
- 4 - Esteban Guerrieri - Olympiacos - 12"945
- 5 - Adrian Valles - Liverpool - 18"660
- 6 - Yelmer Buurman - Anderlecht - 19"107
- 7 - Ho-Pin Tung - Galatasaray - 24"969
- 8 - Carlo Van Dam - PSV - 34"379
- 9 - Antonio Pizzonia - Corinthians - 46"658
- 10 - Maria De Villota - Atletico Madrid - 54"555
- 11 - Giorgio Pantano - Milan - 1'07"516
- 12 - John Martin - Rangers - 1 giro

**Fastest lap:** Esteban Guerrieri 1'36"681

### Ritirati

- 22° giro - Tristan Gommendy - Porto
- 17° giro - Max Wissel - Basilea
- 15° giro - Nelson Panciatici - Lione
- 5° giro - Kasper Andersen - Midtjylland
- 3° giro - Julien Jousse - Roma
- 3° giro - Jonathan Kennard - Flamengo

### Il campionato

- 1. Liverpool 350; 2. Tottenham 301; 3. Olympiacos 259; 4. Basilea 253; 5. Corinthians 249.



## MOMENTO CLOU

**Tutto facile per Petiz che parte in testa e mantiene il comando della gara per tutti i 25 giri**

## La cronaca Giro dopo giro

Alla prima variante è in testa Petiz mentre continua la giornata del Flamengo: Kennard va in testacoda, toccato da Pantano. La monoposto del Milan si piazza al secondo posto, insidiata dal PSV di Van Dam. Bourdais, penalizzato dalla serrata bagarre iniziale, resta a fondo gruppo, dove, al terzo giro, un contatto alla prima variante elimina definitivamente Flamengo e Roma, attardando Guerrieri. Il giro successivo, Bourdais si sblocca e recupera velocemente fino al decimo posto, Guerrieri lotta con Tung (Galatasaray) e Valles (Liverpool). Pantano perde progressivamente terreno. Dopo l'attacco subito dal Van Dam, un Wissel in recupero lo passa tagliando leggermente la prima chicane e allunga in terza posizione. Se ne va Petiz che, al settimo passaggio, ha già 5 secondi di vantaggio. Pizzonia si porta al quinto posto con due bei sorpassi su Tottenham e Lione, e si mette a sua volta a caccia della vettura milanista. Il valzer dei cambi si apre poco dopo, ed entra subito il leader. Alle sue spalle, Wissel rimane bloccato dalla vettura di Pantano, fermo a metà della pit-lane: il meccanico incaricato di tenere il lollipop si distrae, facendolo proseguire oltre la piazzola. Semina scompiglio anche Panciatici, che rimane a motore spento dopo essersi visto affibbiare anche un drive through. In testa si issa il Van Dam, che rientra all'ultimo lasciando di nuovo strada allo Sporting di Petiz. Alle sue spalle recupera alla grande Pizzonia, sempre in rimonta con il Corinthians, mentre Craig Dolby risale quarto per il Tottenham. Wissel, rientrato quinto, si vede recuperare terreno da Bourdais, mentre una feroce battaglia lo coinvolge con Van Dam e Dolby. Alla ricerca del podio, il tedesco del Basilea conquista con decisione la posizione alla roggia nel corso del quindicesimo giro, prima di vedersi fermare da una perdita di potenza. Al diciassettesimo passaggio, Dolby conquista la seconda piazza ai danni di un Pizzonia in crisi tecnica. Un indavolato Bourdais raggiunge il brasiliano a 5 minuti dalla fine, passandolo alla Roggia ed assicurandosi il podio. Guerrieri si scontra prima con il Porto, poi approfitta dei problemi del Corinthians per passare Valles e portarsi alle spalle del francese. La gara del Porto finisce poco dopo in corsia box, mentre Petiz si avvia in tutta tranquillità verso la prima vittoria in Superleague.





# Miguez va all'a

## Marco Cortesi

Nell'European F3 Open allunga in classifica Celso Miguez con il doppio successo di Monza. In gara 1, il pilota spagnolo di casa DriveX ha ripreso il comando dopo un perentorio attacco al via subito da Bruno Mendez, andato ad infilarsi tra il rivale e le barriere interne del rettilifilo. Dopo essere stato raggiunto, Mendez ha tentato di resistere con una difesa ad oltranza, ma non ha potuto nulla quando l'ex pilota World Series ha rotto gli indugi, allungando progressivamente in testa al gruppo. In terza posizio-

ne ha chiuso Christian Ebbesvik dopo che Stefano Bizzarri aveva mantenuto con autorità un potenziale piazzamento a podio. Al 12° giro, l'italiano è stato centrato da Adrian Campos, in un remake del contatto con Mendez di Magny-Cours, retrocedendo causa ala posteriore danneggiata al sesto posto. Quarto ha concluso l'ottimo Doru Sechelariu, riuscito a vincere il confronto con Kevin Ceccon al termine di una bella serie di attacchi incrociati. In un quartetto di piloti italiani hanno chiuso Samuele Buttarelli e David Fumanelli, mentre un leggero contatto e la conseguen-

te foratura ha compromesso la gara di Michele Faccin, che dopo una difficile qualifica si era portato in testa alla classe Copa. Il successo parziale è andato così a Callum McLeod, seguito da Jose Luis Abadin.

Nella seconda corsa, grazie ad una vettura leggermente più carica, Miguez ha passo passo recuperato la seconda posizione, attaccando a sorpresa Mendez all'inserimento della Ascari. Tentato un contrattacco al giro successivo, anche grazie ad un piccolo errore dell'avversario, il pilota del team Campos ha tenuto duro, tentando sul

rettilineo finale un disperato avvicinamento e chiudendo con un distacco di 3 decimi di secondo. Ancora sul podio Bizzarri, partito dalla prima fila insieme al compagno Ceccon. Spettacolare la battaglia che ha coinvolto i due, con l'inserimento del romeno Sechelariu, poi finito fuori in parabolica a seguito di una dura chiusura del bergamasco. Quinto ha chiuso Ebbesvik, in costante recupero nel corso della gara, seguito da Buttarelli. Il successo in classe Copa è andato ad Abadin, che ha completato il risultato pieno per il DriveX tra le Dallara F306.





## L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 3 ottobre 2009

- 1 - Celso Miguez (Dallara F308) - DriveX - 18 giri 29"22"245
- 2 - Bruno Mendez (Dallara F308) - Campos - 3"815
- 3 - Christian Ebbesvik (Dallara F308) - West-Tec - 17"613
- 4 - Doru Sechelariu (Dallara F308) - De Villota - 20"850
- 5 - Kevin Cecon (Dallara F308) - RP - 22"122
- 6 - Stefano Bizzarri (Dallara F308) - RP - 22"590
- 7 - Samuele Buttarelli (Dallara F308) - De Villota - 23"361
- 8 - David Fumanelli (Dallara F308) - RP - 32"361
- 9 - Callum McLeod (Dallara F306) - West-Tec - 34"657
- 10 - Jose Luis Abadin (Dallara F306) - DriveX - 51"478
- 11 - Biagio Bulnes (Dallara F306) - RP - 56"730
- 12 - Tono Fernandez (Dallara F306) - Hache - 1'03"943
- 13 - Carmen Jorda (Dallara F306) - Campos - 1'16"655
- 14 - Noel Jammal (Dallara F306) - De Villota - 1'41"308
- 15 - Edgar Fernandez (Dallara F306) - Hache - 1 giro

### Ritirati

- 14° giro - Michele Faccin
- 13° giro - Kristjan Einar
- 12° giro - Adrian Campos
- 0 giri - Bruno Palli
- 0 giri - Sergio Canamasas
- 0 giri - Carlos Munoz

**Giro più veloce:** Bruno Mendez 1'49"234

## L'ordine di arrivo di gara 2, sabato 3 ottobre 2009

- 1 - Celso Miguez (Dallara F308) - DriveX - 16 giri
- 2 - Bruno Mendez (Dallara F308) - Campos - 0"323
- 3 - Stefano Bizzarri (Dallara F308) - RP - 13"484
- 4 - Kevin Cecon (Dallara F308) - RP - 13"791
- 5 - Christian Ebbesvik (Dallara F306) - West-Tec - 14"737
- 6 - Samuele Buttarelli (Dallara F308) - De Villota - 15"089
- 7 - Jose Luis Abadin (Dallara F306) - DriveX - 16"600
- 8 - Callum McLeod (Dallara F306) - West-Tec - 26"600
- 9 - Tono Fernandez (Dallara F306) - Hache - 28"461
- 10 - Biagio Bulnes (Dallara F306) - RP - 34"272
- 11 - Carmen Jorda (Dallara F306) - Campos - 37"641
- 12 - Kristjan Einar (Dallara F306) - West-Tec - 38"791
- 13 - Bruno Palli (Dallara F306) - Campos - 39"150
- 14 - Sergio Canamasas (Dallara F308) - De Villota - 40"917
- 15 - Adrian Campos (Dallara 308) - Campos - 44"208
- 16 - Michele Faccin (Dallara 306) - Hache - 45"444
- 17 - Edgar Fernandez (Dallara F306) - Hache - 54"364
- 18 - Carlos Munoz (Dallara F308) - Porteiro - 1'07"979
- 19 - Noel Jammal (Dallara F306) - De Villota - 1 giro

### Ritirati

- 12° giro - Doru Sechelariu
- 5° giro - David Fumanelli

**Giro più veloce:** Celso Miguez 1'49"477

### Il campionato

- 1. Miguez 122; 2. Mendez 116; 3. Bizzarri 63; 4. Ebbesvik 56; 5. Campos 54.

**Celso Miguez, sopra, dominatore delle gare di Monza ha allungato in classifica ai danni di Bruno Mendez, sotto, il suo rivale più pericoloso**





# Il campione è

**Antonio Caruccio**  
**Photo 4**

Alberto Cerqui è il nuovo campione italiano della Formula Azzurra. Il settimo posto in gara 1 ed i conseguenti due punti sono stati sufficienti al diciassettenne bresciano per ottenere il titolo ed aggiungere il suo nome nell'albo d'oro della categoria dopo Davide Rigon, Giuseppe Termine, Salvatore Cicutelli ed Edoardo Liberati. Il successo dell'evento invece è andato al poleman Alessandro Silvestri che ha condotto la gara precedendo sotto la bandiera a scacchi Marco Moscato ed Eugenio Palmeri. Al via Silvestri mantiene la leadership su Antonino Pellitteri, bravissimo in qualifica, seguito da Marco Falci, Alex Fontana, Ronnie Valori e Simone Defendi, con Luca Defendi ed Alberto Cerqui che restano arretrati e rallentati dalla bagarre del gruppone. Silvestri prende un po' di margine lasciando lottare per la medaglia d'argento Pellitteri, Fontana e Falci, ma un contatto tra questi ultimi due alla Prima Variante lascia via libera anche al siciliano del team Nannini. Proprio questo contatto permette a Cerqui di laurearsi matematicamente campione perché recupera la settima posizione alle spalle di Defendi, Moscato, Palmeri e Matteo Torta. Il leader del campionato non si accontenta ed anche con l'ala anteriore staccata guadagna la sesta posizione sul milanese. Defendi e Moscato lottano per la terza posizione con il bergamasco che oltre al baffo destro rischia di perdere il cofano motore nei tratti più veloci. Della bagarre ne approfitta Palmeri che arriva a guadagnare la scia di Defendi provando l'attacco al decimo di giro. Il sorpasso arriva a ruote fumanti nel successivo passaggio alla Prima Variante, ma le emozioni non finiscono lì. All'ultimo passaggio infatti, Pellitteri si ritrova in scia Moscato, Palmeri e

Defendi. Il siciliano, nel tentativo di difendere la piazza d'onore, va in testacoda lasciando così strada a Moscato e Palmeri, mentre anche Defendi si intraversa perdendo posizioni. La bandiera a scacchi saluta così il secondo posto di Moscato che precede per un solo decimo di secondo Palmeri ed a seguire in due decimi Pellitteri, Defendi e Taloni, mentre con il settimo posto conquistato davanti a Torta, Cerqui si laurea campione.

Nella seconda gara, prima vittoria nella Formula Azzurra per il siciliano Palmeri. Al volante della monoposto del team Line Race il pilota ventenne ha fatto sua l'ultima corsa della stagione dopo aver duellato con Silvestri, vincitore della prima manche. Con questo risultato Palmeri conquista anche il secondo posto in campionato alle spalle di Cerqui, autore di una bella gara seppur caratterizzata da un drive-through. Falci ha completato il podio. Allo spegnersi dei semafori Palmeri conquista la prima posizione ai danni di Silvestri, mentre alle loro spalle Cerqui riesce a superare la prima variante in terza posizione, seppur autore di un taglio che gli costerà la penalizzazione al quinto giro. Intanto Taloni è autore di un dritto all'Ascari mentre Silvestri e Palmieri hanno fatto il vuoto alle loro spalle, con Falci, laquinta, Torsellini e Moscato che lottano per l'ultimo gradino del podio. Nel corso dell'ottavo giro arriva il soprasso per il quarto posto di Torsellini ai danni di laquinta. L'altro portacolori di Line Race ha infatti l'alettone anteriore piegato nella parte destra e l'alfiere del team di Angelo Corbetta riesce a sopravanzarlo alla staccata della Prima Variante. Negli ultimi giri Moscato cerca di prendere il quinto posto di laquinta, ma i due passeranno sotto la bandiera a scacchi con un solo decimo di distacco a favore del secondo.



**Niente da fare per Eugenio Palmeri (a destra) vincitore dell'ultima gara a Monza. Il titolo 2009 è finito nelle mani di Alberto Cerqui (sopra)**



# e Cerqui



## L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 4 ottobre 2009

- 1 - Alessandro Silvestri - MG Motorsport - 13 giri
- 2 - Marco Moscato - Mac Competition - 11"831
- 3 - Eugenio Palmeri - Line Race - 11"931
- 4 - Antonino Pellitteri - Nannini - 23"739
- 5 - Luca Defendi - Fog Competition - 23"822
- 6 - Simone Taloni - Winner - 23"924
- 7 - Alberto Cerqui - MG Motorsport - 24"859
- 8 - Matteo Torta - ARM - 28"435
- 9 - Simone Iaquina - Line Race - 44"420
- 10 - Mirko Torsellini - Corbetta - 1'05"729

### Ritirati

- 10° giro - Alessandro Perini - BVE
- 2° giro - Alex Fontana - MG Motorsport
- 2° giro - Ronnie Valori - BVE
- 2° giro - Marco Falci - Nannini
- 2° giro - Lorenzo Marino - BVE

**Giro più veloce:** Eugenio Palmeri 1'58"989

\* Indica la penalizzazione di 20"

## L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 4 ottobre 2009

- 1 - Eugenio Palmeri - Line Race - 13 giri
- 2 - Alessandro Silvestri - MG Motorsport - 0"889
- 3 - Marco Falci - Nannini - 5"998
- 4 - Mirko Torsellini - Corbetta - 10"425
- 5 - Simone Taloni - Winner - 13"362
- 6 - Simone Iaquina - Line Race - 13"468
- 7 - Alex Fontana - MG Motorsport - 15"508
- 8 - Marco Moscato - Mac Competition - 16"293
- 9 - Ronnie Valori - BVE - 25"460
- 10 - Antonino Pellitteri - Nannini - 28"348
- 11 - Lorenzo Marino - BVE - 35"605
- 12 - Alberto Cerqui - MG Motorsport - 24"859
- 13 - Matteo Torta - ARM - 28"435
- 14 - Luca Defendi - Fog Competition - 1 giro

### Ritirati

- 0 giri - Alessandro Perini

**Giro più veloce:** Eugenio Palmeri 1'59"660

### Il campionato finale

1. Cerqui 77; 2. Palmeri 64; 3. Defendi 63; 4. Falci 60; 5. Silvestri 59; 6. Moscato 56; 7. Fontana 50; 8. Taloni 44; 9. Iaquina 41; 10. Torsellini 39

**Come in una  
rotonda nelle ore  
di punta,  
anche la variante  
del circuito  
di Monza ha  
rischiato il caos  
in gara 1**





# Puntata secca





Massimo Costa

La politica dei costi contenuti è divenuta un obiettivo da inseguire con attenzione in casa Renault. E il primo passo per la stagione agonistica 2010 è stato definito per quanto riguarda i campionati della categoria 2.0 litri. Dal prossimo anno un pilota non potrà più partecipare a due campionati completi, come avveniva di norma, ma potrà iscriversi solamente a un torneo ed essere al via di altri tre appuntamenti extra. Per esempio: se nel 2009 un pilota si presentava al via della Eurocup e del WEC, dal 2010 non potrà più farlo. Il pilota potrà iscriversi a un solo campionato principale, poniamo l'Eurocup, ed essere al via di tre appuntamenti ulteriori. Che possono essere rappresentati o dal campionato italiano o dal WEC, dal NEC, dall'inglese, dallo svizzero e via dicendo. E' anche possibile spez-

zettare le tre wild-card correndo, per esempio, una volta nel WEC, una nel NEC, una nell'italiano. Inverso il percorso per chi sceglie di disputare, mettiamo caso, l'intera serie tricolore. In tal modo, il pilota potrà anche partecipare a tre prove della Eurocup o del WEC o del NEC, eccetera.

La mancanza di una efficace regolamentazione negli anni precedenti, aveva portato a situazioni a dir poco dominanti, con team come Motopark, Epsilon Euskadi e SG Formula che saccheggiavano l'intero mercato piloti, potendo schierare anche una quantità infinita di monoposto, mettendo in difficoltà tutti gli altri team. Inoltre, c'è la chiara presa di coscienza che al momento non vi sono giovani in grado di poter far fronte dal punto di vista economico a un doppio impegno completo, con cifre che finiscono per superare i 400-450mila euro. La nuova regola, è

quindi anche una salvaguardia agli stessi top team sopra citati, che in alcuni casi hanno dovuto far fronte con qualche difficoltà alla improvvisa impossibilità da parte di certi piloti di disporre del budget preventivato a inizio stagione. Terzo punto, questa soluzione permette una maggiore equità nelle prestazioni della serie europea tra i piloti; in precedenza, vi era chi poteva disputare due campionati interi e chi per motivi economici puntava sulla sola serie continentale non potendo così battersi ad armi pari con i colleghi dei top team. Certamente, la F.Renault ha sempre avuto tra i suoi punti di forza il fatto di poter consentire a un pilota di essere al via di 28 gare in una stagione acquisendo grande maturazione, ma il momento economico è quel che è, e qualche volta bisogna anche sapere tirare la cinghia per poi godere negli anni che verranno di immutata stabilità.



**Nel 2010 l'iscrizione dei piloti è concessa a un solo campionato**





# Alla Corvette piace il samba

## Leopoldo Canetoli

Tutti gli anni, alla fine della stagione, ci lamentiamo di questo campionato FIA GT, e tutti gli anni ci chiediamo che futuro avrà. Questa volta con maggiori motivazioni, dal momento che è stato dichiarato Mondiale per le GT1 ed Europeo per le GT2. Sta di fatto che il campionato resiste, è combattutissimo, e a Zolder si deciderà a chi affidare il titolo per conduttori in entrambi le classi. Ma tant'è, sarà ancora una volta il tracciato belga, per noi italiani tristemente legato al destino di tricolore l'abbiamo già ottenuta al Paul Ricard, quella del campionato a squadre. Diciamo "quasi" italiana perché in realtà il team che ha vinto in GT1, il Vitaphone Racing, schiera sì delle Maserati, ma ha passaporto tedesco. Mentre italianissimo, targato Piacenza, è quell'AF Corse di Amato Ferrari, che per la terza volta si è aggiudicato la classe GT2. Ora rima-

ne da stabilire chi saranno i piloti campioni delle due categorie. E ancora una volta abbiamo italiani in prima linea, Andrea Bertolini in coppia con Michael Bartels a 49 punti davanti all'olandese Toni Hezemans a quota 45 in GT1, e Gimmi Bruni, in coppia con Toni Vilander anche loro a 49 punti incalzati da Collard e Westbrook che ne hanno 46 in GT2.

Avevamo facilmente pronosticato un successo delle Corvette al Paul Ricard, tracciato che si addice al grosso coupé USA, e così è stato. Le Maserati hanno fatto il massimo e al nostro Bertolini sotto un certo aspetto è andata abbastanza bene che la vettura di Hezemans abbia accusato problemi di motore. A Zolder, le cose sembrerebbero poter essere migliori per la Maserati, che dovrebbe essere più a suo agio sui lunghi rettilinei, come ha dimostrato nelle precedenti edizioni. Quello belga dovrebbe essere buon tracciato anche per

le Ferrari F430, segnatamente per quella di Bruni e Vilander. A Le Castellet hanno scelto una diversa configurazione, diciamo "tipo Porsche" (in effetti le Porsche la utilizzano dall'inizio anno) con pneumatici più larghi (dimensioni da GT1), restrittori più generosi (da 28,1 a 28,6 mm) bilanciati da un sovrappeso di un centinaio di chili. Con questa modifica, che Michelotto teneva nel cassetto per il 2010, le Ferrari non hanno guadagnato molto in prestazioni generali, ma non hanno risentito del maggior peso e con gomme più generose non hanno accusato quel calo prestazionale che si verificava prima nell'ultimo terzo di gara. Ma torniamo alla gara al Paul Ricard, settima prova stagionale, penultima del calendario. Dominio sin dalle prove libere della Corvette brasiliana di Bernoldi-Streit con l'ex F.1 aveva ottenuto anche la pole position, ma è stato arretrato di sei posizioni dai commissari sportivi per un contatto con





## L'ordine di arrivo, domenica 4 ottobre 2009

- 1 - Bernoldi-Streit (Corvette Z06) - Sangari - 2.00'27"312
- 2 - Ramos-A.Muller (Maserati MC12) - Vitaphone - 15"512
- 3 - Longin-Ruffier (Corvette Z06) - Selleslagh - 16"820
- 4 - X.Maassen-Biagi (Corvette Z06) - Alphand - 25"620
- 5 - Bartels-Bertolini (Maserati MC12) - Vitaphone - 55"004
- 6 - Pierguidi-Bobbi (Maserati MC12) - Vitaphone - 1'08"092
- 7 - Barde-Panis (Ferrari 550) - Solution F - 2 giri
- 8 - Mutsch-Moser (Ford GT) - Matech - 2 giri
- 9 - Vilander-Bruni (Ferrari 430) - AF Corse - 2 giri
- 10 - Collard-Westbrook (Porsche 997) - Prospeed - 2 giri
- 11 - Barba-Cadei (Ferrari 430) - AF Corse - 2 giri
- 12 - Companc-Russo (Ferrari 430) - Pecom - 2 giri
- 13 - Niarchos-Mullen (Ferrari 430) - CRS - 2 giri
- 14 - Leinders-Kuppen (Ford GT) - MarcVDS - 2 giri
- 15 - Lucchini-Ragginger (Porsche 997) - Brixia - 3 giri

### Il campionato

1.Bartels-Bertolini 49; 2.Kumpen-Hezemans 45; 3.Longin-Ruffier 35; 4.X.Maassen 30; 5.Ramos-A.Muller 29.



**A sinistra, i vincitori Bernoldi-Streit. Sopra, la Ferrari di Bruni-Vilander e sotto la Maserati MC12 dei leader di campionato Bartels e Bertolini**

la Maserati di Muller in prove libere. Nelle prime fasi di gara Bernoldi ha dovuto ancora una volta battere Muller, ma dopo 12 giri è passato al comando e da quel momento la Corvette brasiliana non veniva più insidiata da nessuno. Alle sue spalle, ben distanziata, giungeva la Maserati di Muller e Ramos, poi l'altra Corvette di Ruffier, quarta ancora una Corvette,



quella affidata a Thomas Biagi, primo degli italiani, che è riuscito a terminare la gara pur senza servosterzo solo grazie all'intenso allenamento fisico che lo mantiene in grandissima forma. Solo quinto Andrea Bertolini seguito fedelmente dall'altra

Maserati, quella di Bobbi e Pier Guidi, costretti a uno splash and go finale che li ha portati alle spalle del loro capitano Bartels, in coppia con Bertolini. Afflitta da guai al motore la Corvette di punta, quella di Hezemans, che avrebbe dovuto marcare

punti pesanti al Ricard ed ha perso la sua occasione d'oro proprio sul tracciato adatto a questo tipo di vettura. Grande soddisfazione all'interno di AF Corse che ha piazzato le sue Ferrari F430 al primo terzo e quarto posto, aggiudicandosi naturalmente il titolo a squadre. La vettura di Bruni-Vilander ha marciato come un orologio, e a differenza delle ultime

due o tre gare ha mantenuto la stessa efficienza anche a fine corsa, cosa che mancava da tempo. Per Collard e Westbrook, piloti ufficiali Porsche, si prospettano tempi duri nella volata finale al titolo sulla pista belga di Zolder.





# Passo doppio per Camathias-Fassler

**Marco Cortesi**

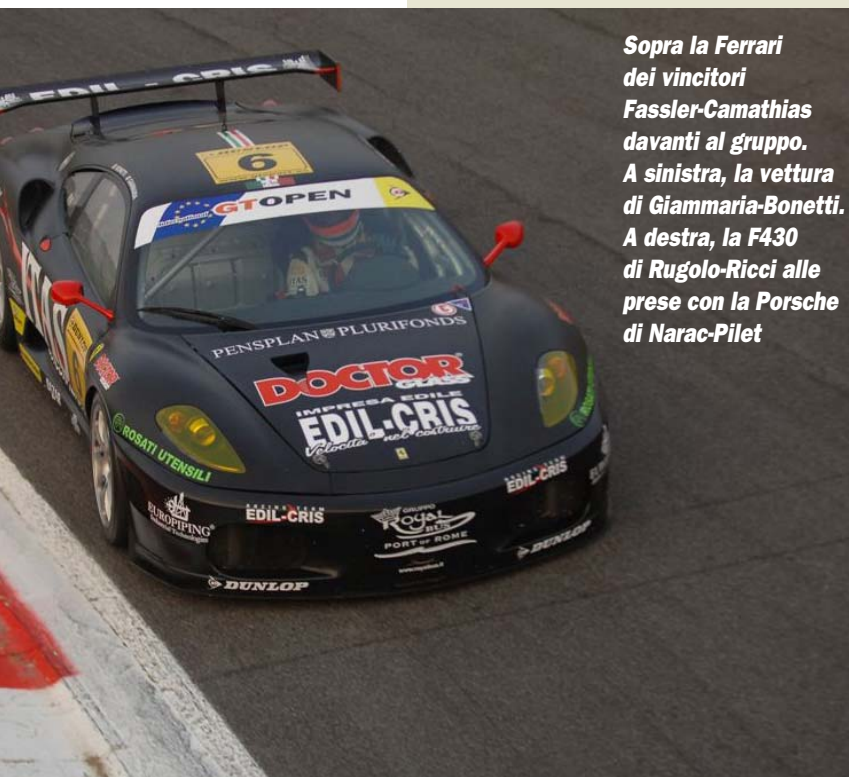
Dominio assoluto Ferrari del team Trottet e dei piloti Camathias-Fassler nel weekend GT Open a Monza. Nella fase iniziale, uno spettacolare Marcel Fassler ha recuperato la vetta rimediando ad una gran partenza di Pedro Couceiro, passato a condurre in prima variante. Lo svizzero ha poi allungato progressivamente con un gran ritmo di gara sulla 430 Advanced Engineering di Giacomo Ricci, portandosi nei pit con un vantaggio sufficiente a mantenersi a stretto contatto con i rivali anche dopo l'applicazione dell'handicap. Joel Camathias ha poi completato l'opera allungando su Manuel Giau: il portoghese ha ceduto prima nei confronti di Richard Lietz, riuscito a rimontare al secondo posto nell'ultima fase di corsa, poi, in extremis, a Michele Rugolo che ha completato il podio. Gara sfortunata per la coppia di punta del team IMSA. Dopo l'ot-

timo stint di Raymond Narac, Patrick Pilet è stato fermato da un problema, prima di vedersi appioppare una penalità per non aver rispettato il tempo imposto in pit-lane. Tra le GTS, Lucas Guerrero e Marco Petrini hanno approfittato dell'handicap inferiore e di un problema capitato alla vettura gemella di Wiser e Lancieri.

Camathias e Fassler hanno poi conquistato gara 2 nonostante 90" di handicap approfittando dei guai che hanno fermato lo squadrone Porsche. Protagonista di uno stint iniziale da record, Richard Lietz è stato il primo ad abbandonare la compagnia a causa del dechappamento di uno pneumatico (andato a causare la rottura della sospensione posteriore sinistra). Con il cambio pilota, la situazione-handicap aveva premiato Pedro Couceiro che, subentrato a Manuel Giau, si era trovato ad inseguire l'omologa 997 di Narac e Pilet. La conclusione, poco dopo, è stata devastante, quando il portoghese ha

tentato un improbabile attacco in prima variante. Senza essere sufficientemente vicino al gentleman francese, Couceiro ha centrato Narac causando il ritiro di entrambi. A quel punto, per Fassler la strada è stata spianata. Recuperato in fretta Yannick David che, ricevuta la seconda 997 IMSA da Jean-Philippe Belloc, si era trovato rocambolescamente al vertice, il velocissimo ex ufficiale Audi ha centrato un nuovo successo, aumentando in classifica il vantaggio suo e di Camathias a 24 nei confronti di Lietz-Roda. Dietro a David, in netto miglioramento rispetto alle prestazioni di inizio anno, ha chiuso terza la coppia EdilCris con Raffaele Giammaria e Alessandro Bonetti. Quarto posto per Rugolo e Ricci, davanti a Cioci/Perazzini e Bamford/Griffin. Ma a fine gara il colpo di scena: Belloc-David sono stati esclusi a causa della misura del passo non conforme sulla loro 997 GT3 RSR





**Sopra la Ferrari dei vincitori Fassler-Camathias davanti al gruppo. A sinistra, la vettura di Giammaria-Bonetti. A destra, la F430 di Rugolo-Ricci alle prese con la Porsche di Narac-Pilet**

## L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 3 ottobre 2009

- 1 – Fassler/Camathias (Ferrari F430) – Trottet – 37 giri 1:10'21"234
- 2 – Roda/Lietz (Porsche 997) – Autorlando – 18"529
- 3 – Rugolo/Ricci (Ferrari F430) – Advanced – 28"122
- 4 – Couceiro/Giao (Porsche 997) – Autorlando – 29"131
- 5 – Belloc/David (Porsche 997) – IMSA – 34"327
- 6 – Cioci/Perazzini (Ferrari F430) – Megadrive – 45"582
- 7 – Lecourt/Balandras (Porsche 997) – IMSA – 1'23"584
- 8 – Mayola/Carol (Ferrari F430) – PCR – 1'33"959
- 9 – Narac/Pilet (Porsche 997) – IMSA – 1'34"638 \*
- 10 – Lee/Medlani (Ferrari F430) – Vittoria – 1'50"825
- 11 – Petrini/Guerrero (Aston Martin DBRS9) – Villois – 1 giro
- 12 – Peter/Broniszewski (Ferrari F430 GT3) – Kessel – 1 giro
- 13 – Julia/Lagniez (Corvette GT3) – Lagniez – 1 giro
- 14 – Fernandez/Vives (SR21) – Sun Red – 1 giro
- 15 – Bamford/Griffin (Ferrari F430) – Advanced – 1 giro
- 16 – Zadotti/Sabatini (Viper GT3) – FR Motorsport – 2 giri
- 17 – Ardigò (Viper GT3) – Ardigò – 2 giri
- 18 – Wiser/Lancieri (Aston Martin DBRS9) – Villois – 3 giri
- 19 – Kuzminykh (Ferrari F430 GT3) – Kessel – 9 giri

### Ritirati

- 24° giro – Desbrueres/Kelders
- 10° giro – Lee/Domouilin
- 4° giro – Fernandez/Llobet
- 1° giro – Giammaria/Bonetti

**Giro più veloce:** Patrick Pilet 1'50"569

\* Indica la penalizzazione di 20"

## L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 4 ottobre 2009

- 1 – Fassler/Camathias (Ferrari F430) – Trottet – 26 giri 50'02"347
- 2 – Giammaria/Bonetti (Ferrari F430) – EdilCris – 11"697
- 3 – Rugolo/Ricci (Ferrari F430) – Advanced – 12"479
- 4 – Cioci/Perazzini (Ferrari F430) – Megadrive – 25"474
- 5 – Bamford/Griffin (Ferrari F430) – Advanced – 47"799
- 6 – Lee/Medlani (Ferrari F430) – Vittoria – 50"519
- 7 – Lecourt/Balandras (Porsche 997) – IMSA – 51"564
- 8 – Wiser/Lancieri (Aston Martin DBRS9) – Villois – 58"064
- 9 – Petrini/Guerrero (Aston Martin DBRS9) – Villois – 1'13"378
- 10 – Kuzminykh/Bontempelli (Ferrari F430 GT3) – Kessel – 1'17"158
- 11 – Fernandez/Vives (SunRed SR21) – SunRed – 1'26"007
- 12 – Peter/Broniszewski (Ferrari F430 GT3) – SunRed – 1'34"747
- 13 – Lee/Dumoulin (Ferrari F430 GT3) – Vittoria – 1 giro
- 14 – Maurizio Ardigò (Dodge Viper) – Giudici – 1 giro
- 15 – Zadotti/Sabatini (Dodge Viper) – FR – 1 giro
- 16 – Fernandez/Llobet (SunRed SR21) – SunRed – 1 giro
- 17 – Couceiro/Giao (Porsche 997) – Autorlando – 6 giri
- 18 – Narac/Pilet (Porsche 997) – IMSA – 7 giri

**Giro più veloce:** Patrick Pilet - 1'50"416

### Ritirati

- 12° giro – Roda-Lietz
- 18° giro – Desbrueres-Kelders
- 23° giro – Julià-Laignez
- 26° giro – Carol-Mayola





# Stewart si rialza



## Marco Cortesi

Con un successo che ha messo fine ad un lungo periodo nero, Tony Stewart si è rimesso alla caccia della Sprint Cup 2009 affermandosi al Kansas Speedway. Il due volte campione si è portato al comando cambiando due soli pneumatici nell'ultimo pit-stop, reggendo poi all'attacco di un arrebbante Jeff Gordon e precedendo anche Greg Biffle, mattatore della fase iniziale. Il pilota Roush ha tentato la stessa strategia del vincitore, senza riuscire a riagguantare la leadership, e trovandosi anche insidiato da Juan Pablo Montoya, che ha continuato la propria serie di risultati positivi anche sul nel terzo round di Chase For The

Cup. In top-5 ha concluso anche Denny Hamlin, davanti a Mark Martin e Jimmie Johnson. Anche il campione in carica ha optato per il cambio di due sole coperture, pagando però dazio e chiudendo nono. La gara ha avuto un andamento estremamente regolare dopo una prima fase complicata. Prima un testacoda di Joey Logano al secondo giro, poi un incidente multiplo che ha coinvolto Paul Menard, Michael Waltrip, David Ragan, Max Papis e Bobby Labonte avevano fatto temere una lunga serie di bandiere gialle.

Trentaduesimi al traguardo, Papis ed il team Germain hanno mostrato consistenti miglioramenti, riuscendo a mantenere il

passo dei rivali diretti (quanto a budget) nonostante il problema iniziale. Solo trentaseiesimo Dale Earnhardt Jr che, dopo aver portato la propria Chevy in lotta per le prime posizioni, ha pagato prima un errore del team in corsia box, poi la rottura del motore. Ancora in crisi nera l'intera pattuglia del team Childress, che ha navigato sempre oltre la quindicesima posizione, mentre da rimarcare è un altro ottimo piazzamento in top-10 per David Reutimann e per il Michael Waltrip Racing. In classifica, Martin è stabile al comando, con un distacco minimo (18 punti) su Johnson. In terza e quarta posizione guadagnano sia Montoya (-51) che Stewart (-67)







*A fianco, il vincitore Tony Stewart. Sotto, un pit di Greg Biffle vero mattatore della prima parte di gara*

## L'ordine di arrivo, domenica 4 ottobre 2009

- 1 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart/Haas - 267 giri
- 2 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 267
- 3 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 267
- 4 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 267
- 5 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 267
- 6 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 267
- 7 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 267
- 8 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 267
- 9 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 267
- 10 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 267
- 11 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 267
- 12 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 267
- 13 - Brad Keselowski Chevrolet - Hendrick - 267
- 14 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 267
- 15 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 267
- 16 - Martin Truex Jr (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 267
- 17 - AJ Allmendinger (Dodge) - RPM - 267
- 18 - Sam Hornish Jr (Dodge) - Penske - 267
- 19 - Bill Elliott (Ford) - Wood - 266
- 20 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 266
- 21 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 266
- 22 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart/Haas - 266
- 23 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 266
- 24 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 266
- 25 - David Stremme (Dodge) - Penske - 266
- 26 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 266
- 27 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 266
- 28 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 266
- 29 - Erik Darnell (Ford) - Yates - 265
- 30 - Paul Menard (Ford) - Yates - 265
- 31 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 264
- 32 - Max Papis (Toyota) - Germain - 263
- 33 - John Andretti (Chevrolet) - Front Row - 263
- 34 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 263
- 35 - David Ragan (Ford) - Roush - 256
- 36 - Dale Earnhardt Jr Chevrolet - Hendrick - 232
- 37 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 208
- 38 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 141
- 39 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 134
- 40 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 28
- 41 - Mike Bliss (Dodge) - Phoenix - 26
- 42 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 25
- 43 - Bobby Labonte (Chevrolet) - TRG - 6

### Chase For The Cup

1. Martin 5551; 2. Johnson 5533; 3. Montoya 5500;
4. Stewart 5484; 5. Kurt Busch 5460; 6. Hamlin 5452;
7. Jeff Gordon 5448; 8. Biffle 5437; 9. Newman 5387;
10. Edwards 5386.





# Petri Corse fa l'en-plein



## Babini, biondo di classe

*L'ultima gara. Si gioca il Campionato. Un biondo dagli occhi azzurri si agita sul muretto. Parla con il direttore di corsa e quando parla il biondo sa sempre cosa dire. Le regole sono le regole, il briefing è vangelo. Così chi tagliava viene fermato. Tutti alla fine sono contenti, il Campionato vede vincere il Team Petri con Babini. Il biondo. Il biondo che è un buon pilota. Il biondo che protegge la macchina e non la distrugge per fare il tempo da fenomeno fine a se stesso. Il biondo che ha la sensibilità del collaudatore. Il biondo che potrebbe fare il direttore di gara. Il biondo che potrebbe spingersi nel giornalismo televisivo. Il biondo artista nella comunicazione. Un biondo che in tutto il Campionato non ha mai sbagliato nulla e messo dietro tutti. Con stile certo ma anche grazie alle sue innate doti.*



Il team italiano Petri Corse ha conquistato il titolo piloti Pro e Pro-Am e il titolo team del Lamborghini Blancpain Super Trofeo 2009 sul circuito di Paul Ricard. Nonostante la lotta serrata con Peter Kox e Marc A. Hayek del team Reiter Engineering, Fabio Babini e Claudio Rossetto sono riusciti a conquistare i tre titoli dopo essersi aggiudicati tre podi durante l'ultimo weekend di gara della stagione.

## La cronaca Gara1

Prima della fine del primo giro, Bernard a bordo della vettura VIP del team Automobili Lamborghini ha superato sia Rossetto sia Andrea Invernizzi del team PURESORT, portandosi in testa alla corsa e comincian-

do a incrementare il distacco tra sé il resto del gruppo. Kox, però, partito in ultima posizione, stava risalendo la fila, e al quinto giro, il pilota del team Reiter Engineering superava Bernard per portarsi in prima posizione. Durante il pit-stop di rito, Sanna ha sostituito Bernard e Hayek ha preso il posto di Kox. Rientrato in pista, Sanna ha superato Hayek e dopo qualche istante anche Rossetto riesce ad avere la meglio sul pilota svizzero, portandosi in seconda posizione. Dietro, Davide Amaduzzi, del team Bonaldi Motorsport, stava recuperando su Hayek, ma non è riuscito a superarlo prima della bandiera a scacchi. Sanna ha raggiunto il traguardo primo, seguito da Babini e Hayek.

“Sono un giornalista automobi-

listico, non un pilota e dunque sono molto contento del risultato”, ha detto Bernard. “Non ero molto sicuro ieri, ma Giorgio Sanna e il team mi hanno aiutato a leggere i dati e a imparare come sfruttare al meglio la macchina, e i loro consigli si sono rivelati molto utili!”.

## Gara2

Secondo sulla griglia, Babini ha subito preso la testa della gara, seguito da Kox e dal pilota ospite della vettura VIP del team Lamborghini, Albert von Thurn und Taxis in terza posizione. Venturi del team PURESORT era riuscito a recuperare fino al terzo posto al momento del cambio pilota, ma ha subito l'esplosione di un pneumatico al decimo giro. Venturi ha ripor-

tato la vettura ai box e il suo compagno di squadra Invernizzi è rientrato in pista, risalendo fino alla nona posizione. In testa al gruppo, Rossetto è andato in testacoda dopo un errore di frenata. Il compagno di squadra di Kox, Hayek, ha sorpassato Rossetto e ha raggiunto la bandiera a scacchi in prima posizione. Rossetto ha terminato la gara secondo, seguito da Eugenio Amos del team Bonaldi Motorsport terzo. Avendo conquistato 12 punti nella gara 17, Babini e Rossetto del team Petri Corse si sono aggiudicati i titoli piloti Pro e Pro-Am del Lamborghini Blancpain Super Trofeo 2009.

## Gara3

Con la terza posizione della classifica piloti Pro-Am e la





seconda e la terza nella classifica team ancora da decidere, l'ultima gara della stagione si è rivelata particolarmente emozionante. Alla partenza Babini ha cercato di passare in testa ma Peter Kox del team Reiter Engineering, partito in pole, è riuscito a mantenere la testa della corsa. Dietro, Davide Amaduzzi del team Bonaldi Motorsport, ha mantenuto la terza posizione. Al pit-stop, Hayek è salito alla guida, mentre Amos si metteva al volante della vettura n. 69. A tutti e due, però, è stata inflitta una penalità drive-through per aver infranto le regole di pit-stop, a quattro giri dalla fine della gara. All'ultimo giro Amos ha sorpassato Rossetto passando in seconda posizione. Quando Hayek si è fermato per scontare la penali-

tà drive-through, Amos ha preso la testa della corsa. Appena le vetture sono entrate nell'ultimo giro Amos si è fermato ai box permettendo a Rossetto di conquistare un'altra vittoria. Rossetto si è così aggiudicato il primo posto nella classifica Pro-Am, seguito da Hayek secondo e da Ferruccio Bellini del team Bonaldi Motorsport terzo. Nella classifica Pro, Babini ha vinto il titolo, seguito da Kox e da Jarek Janiš del team Lamborghini Racing Eastern Europe terzo. Petri Corse ha conquistato il titolo team dopo essere salito 11 volte sul podio nel corso della stagione. Reiter Engineering è stato il suo principale rivale ed ha finito secondo, mentre Bonaldi Motorsport ha conquistato il terzo posto.

## Gara 1

1. Sanna/Bernard (Automobili Lamborghini S.p.A) 41:56.217
2. Babini/Rossetto (Petri Corse) a 10.790
3. Hayek/Kox (Reiter Engineering) a 16.821
4. Amos/Amaduzzi (Bonaldi Motorsport) a 17.144
5. von Thurn und Taxis/Saurma (Automobili Lamborghini S.p.A) a 20.692
6. Charouz/Lacko (Lamborghini Racing Eastern Europe) a 35.170
7. Bellini (Bonaldi Motorsport) a 46.419
8. Dijkstra/van de Zwaan (Schoolmaster) a 58.983
9. Venturi/Invernizzi (PURESPORT) a 1:15.717
10. C. Leimer/H. Leimer (Autovitesse) a 1:49.506
11. Jani\_/Winter (Lamborghini Racing Eastern Europe) a 1:54.267
12. Jenny (Lamborghini Racing Eastern Europe) a 1 giro
13. Bassetti (Petri Corse) a 1 giro

### Non classificati

Bartocci/Maddalena (#6), Petri Corse

## Gara 2

1. Hayek/Kox (Reiter Engineering) 42:01.943
2. Babini/Rossetto (Petri Corse) a 2.378
3. Amos/Amaduzzi (Bonaldi Motorsport) a 5.223
4. Charouz/Lacko (Lamborghini Racing Eastern Europe) a 26.703
5. Dijkstra/van de Zwaan (Schoolmaster) a 28.359
6. Bellini (Bonaldi Motorsport) a 29.513
7. von Thurn und Taxis/Saurma (Automobili Lamborghini S.p.A) a 44.721
8. Jani\_/Winter (Lamborghini Racing Eastern Europe) a 52.982
9. Venturi/Invernizzi (PURESPORT) a 59.567
10. Bartocci/Maddalena (Petri Corse) a 1:03.576
11. Jenny (Lamborghini Racing Eastern Europe) a 1:53.576
12. Bassetti (Petri Corse) a 2:00.277
13. C. Leimer/H. Leimer (Autovitesse) a 2 giri

### Non classificati

Sanna/Bernard (#1), Automobili Lamborghini S.p.A

## Gara 3

1. Babini/Rossetto (Petri Corse) 41:59.502
2. Amos/Amaduzzi (Bonaldi Motorsport) a 1.064
3. Hayek/Kox (Reiter Engineering) a 7.618
4. Bellini (Bonaldi Motorsport) a 15.282
5. Charouz/Lacko (Lamborghini Racing Eastern Europe) a 17.375
6. von Thurn und Taxis/Saurma (Automobili Lamborghini S.p.A) a 22.911
7. Bartocci/Maddalena (Petri Corse) a 45.413
8. C. Leimer/H. Leimer (Autovitesse) a 54.399
9. Jani\_/Winter (Lamborghini Racing Eastern Europe) a 54.407
10. Dijkstra/van de Zwaan (Schoolmaster) a 1:04.135
11. Sanna/Bernard (Automobili Lamborghini S.p.A) a 1:15.243
12. Jenny (Lamborghini Racing Eastern Europe) a 2:20.043
13. Bassetti (Petri Corse) a 3 giri

### Non classificati

5. Venturi/Invernizzi (#23), PURESPORT

### Classifica Piloti Pro

Fabio Babini (ITA) 179  
 Peter Kox (NED) 156  
 Jarek Jani (CZE) 110  
 Jonathan Cochet (FRA) 73  
 Maximilian Götz (GER) 63  
 Davide Amaduzzi (ITA) 46  
 Arjen van de Zwaan (NED) 41  
 Jens Klingmann (GER) 38  
 Erik Jani (CZE) 26  
 Johannes Stuck (GER) 10  
 Giorgio Venica (ITA) 6  
 Andy Wallace (GBR) 6  
 Ivan Capelli (ITA) 6  
 Mirko Venturi (ITA) 4  
 Marco Apicella (ITA) 1  
 Uwe Alzen (GER) 1

### Classifica Piloti Pro-Am

Claudio Rossetto (ITA) 179  
 Marc A. Hayek (SUI) 156  
 Ferruccio Bellini (ITA) 97  
 Eugenio Amos (ITA) 86  
 Alexander Frei (SUI) 73  
 Achim Winter (GER) 61  
 Albert von Thurn und Taxis (GER) 53  
 Cedric Leimer (SUI) 51  
 Herve Leimer (SUI) 51  
 Petr Charouz (CZE) 45  
 Adam Lacko (CZE) 41  
 Siebrand Dijkstra (NED) 39  
 Michael Scheublein (GER) 38  
 Giorgio Bartocci (ITA) 34  
 Leonardo Maddalena (ITA) 34  
 Stephan Dostal (CZE) 21  
 Giovanni Bassetti (ITA) 19  
 Mario Fasanetto (ITA) 18  
 Benoit Galand (BEL) 17  
 Tim Schrick (GER) 17  
 Romain Bernard (FRA) 15



Intervista a Ferruccio Bellini

# Il simpatico lunatico

Dicevano di lui: è un duro e anche un po' lunatico. Consigliavano: maneggiarlo con cura, perché come McEnroe sbatteva la racchetta lui lanciava il casco... e se ti prendeva erano dolori. Lui è Ferruccio, il dottore, il fiscalista, il pilota che guida forte e che si allena con il computer, che compie gli anni in anta, che impreca sugli assetti, suoi veri incubi sia nella ventennale esperienza in pista con le Porsche sia ora con la Lambo, che dopo sei gare nel SuperTrofeo non gira più per i box ringhiando, per lo meno con noi.

**- Insomma, niente da eccepire?**

"Hanno cercato di organizzare tutto benissimo. Eccezionale la scelta delle piste, molto divertente la macchina".

**- Allora dott. Ferruccio: tutte rose e nessuna spina?**

"Qualche eccesso di agonismo in pista che per fortuna hanno cercato di limitare e ci sono anche riusciti".

**- Il prossimo anno si torna alle Porsche?**

"Diciamo e speriamo Lamborghini...".

**- Sempre stakanovista, nel senso che correrà ancora da solo tutte le gare, o accetterà un aiuto come tutti i rivali?**

"Dipende dalla durata. Nelle gare di un ora essere in due è meglio. Quest'anno ho fatto tutto da solo, mi sono ubriacato di questa vettura. Diciamo che ne avevo bisogno. A me piace guidare e quindi perché avrei dovuto privarmene? Per me guidare è una gioia".

**- I freni che aveva stramaledetto all'inizio di stagione?**

"Sono migliorati e siamo al 95%. Qualcosa può essere

ancora fatto. Bisogna sempre migliorare."

**- La mitica curva di Signes, Ayrton Senna iniziò a farla in pieno dopo due stagioni? Il dottore come la percorre?**

"Io la faccio in quarta marcia perché in questo circuito si trovano tutte le condizioni, quindi l'assetto deve essere sia per il veloce sia per il lento. Diciamo che con un assetto spinto la potrei fare anche in quinta e quindi ipotizzare un semi... pieno. Ma questa volta l'assetto l'ho "cannato" perché sul computer avevo studiato la performance per una pista veloce, poi qui ho dovuto ribaltare tutto perché ci sono anche curve molto lente".

**- Con il suo team come va?**

"Ovviamente ringrazio la famiglia Bonaldi che da oltre 15 anni mi mette a disposizione un team affidabile e perfetto. Vorrei ricordare Piero Bonaldi che andava all'asilo con un mio copilota e che quest'ultimo me lo fece scoprire."

**- Come mai oggi il miele abbondava?**

"Sono arrivato terzo nel campionato più veloce. Questo è quello che conta".

**- L'inverno fa paura?**

"Sì. Lo passerò pensando alle macchine e con tanto allenamento sul computer con GTR2, una scheda grafica da 512 K e un pentium 4 con schermo 37 pollici LCD."

**- Ma con una attrezzatura così indossa anche casco e tuta seduto al computer?**

"No, non ho la postazione, uso i tasti altrimenti mia moglie mi... butta fuori."



Ferruccio Bellini in azione, e sopra, in posa con la Lamborghini Trofeo



**La parola al Presidente di Lamborghini Automobili Stephan Winkelmann**

## “Un antidoto alla crisi”

"È un successo. La macchina è veloce e l'abbiamo dimostrato. È affidabile e anche questo si è visto, complice la crescente notorietà del SuperTrofeo. Il family feeling all'interno delle squadre è incredibile ed in continuo aumento: ora ci concentriamo sul 2010. Vogliamo continuare su questa strada e stiamo pensando di espandere questa esperienza ad un altro continente e di conseguenza far crescere il numero dei partecipanti. Poi mi preme sottolineare come siamo stati accettati nel Motorsport anche al di fuori dell'ambito Lamborghini: tutti hanno contribuito nel mostrare una immagine magnifica del marchio. In questo momento in cui il mercato delle supercar e del lusso è in flessione del 40%, e al momento non si vedono grossi segnali di ripresa, il Motorsport aumenta la notorietà del marchio ed incrementa il mito e l'immagine. Se questo viene tramutato in numeri è difficile da quantificare ma l'effetto collaterale di certo non ci dispiace, quindi: sempre giù tutto l'acceleratore".





# Il mito della velocità

"Ma come va forte questa Lamborghini!". Quante volte si è registrato questo commento da parte dei piloti del SuperTrofeo: tante, troppe. Qualcuno, fra il serio e il faceto, ha addirittura pensato che la Casa madre prevedesse severissime reprimende contro i meno entusiasti. Anche perché da Sant'Agata, fin dall'inizio, è stata calcata pesantemente la mano sulla volontà di offrire il monomarca più veloce al mondo. Quindi era logico attendersi grandi prestazioni e udire i piloti rilasciare commenti a dir poco entusiastici, ma che tutti lo ripetessero in continuazione e soprattutto in modo quasi autistico...faceva pensare male. Così si è aspettato il circuito del Paul Ricard, teatro dell'ultima gara e, complici gli ingegneri del generoso Lucchini che fa correre Ferrari e Porsche in Fia GT, si è scoperto che la SuperTrofeo Lamborghini sul rettilineo del Mistral è mediamente più veloce di ben 15 km/h!!!

Per essere precisi: la Lamborghini SuperTrofeo sfreccia a 266,6 km/h, la Porsche 911 RSR a 251,8 km/h e la Ferrari F430 a 249,7 km/h. Guardando le velocità di percorrenza di Signes è interessante rilevare che la Ferrari è più veloce nella percorrenza (210,1) rispetto alla Porsche di ben cinque chilometri e di ben 30 rispetto alla Lamborghini. Scendendo ancora più in dettaglio si nota come la Lamborghini SuperTrofeo, che è un'auto di serie, è quella più veloce in rettilineo e all'uscita dalle curve strette grazie alla ottima motricità; la Ferrari paga le flange del regolamento sul motore, che non consentono di andare oltre 470 cavalli, ma pur essendo una vera auto da corsa non è così lontana dalla rivale tutta di serie che pesa oltre 1350 kg contro i 1145 kg della F430! Analizzando i migliori tempi, inoltre, si è anche visto che rispetto alle migliori del Fia la differenza pagata dalla Lamborghini nel best lap è di soli 2 secondi e se si considera la differenza di peso, i freni, i cambi...si conviene che chi sale sul podio nel SuperTrofeo Lamborghini è un pilota superveloce. Insomma, se Lamborghini migliora un po' l'aerodinamica, attua un alleggerimento, migliora ancora i freni, il prossimo anno la SuperTrofeo terrà tempi più bassi di tutto Fia Gt.





Ai raggi X - McLAREN MP4-12C



**L'INGLESE  
CHIEDE STRADA**





E' da più di due anni che si lavora sul progetto delle vetture stradali. La squadra di manager scelta da Ron Dennis ha pieni poteri e in questo lasso di tempo sembra stia andando come un treno. In un momento di sofferenza per i rivali, la McLaren prosegue a tutta velocità e la MP4-12C sembra possa arrivare sul mercato anche con un buon prezzo, si vocifera bel al di sotto dei 200 mila euro. Se quindi mantiene tutte queste promesse può diventare un vero incubo per chi da anni è nel settore supercar. Andando indietro nel tempo viene da ricordare quando una decina di anni fa si sapeva della nuova era Lamborghini e quanto i rivali blasonati di Maranello la sottovalutassero. A distanza di poco tempo il Toro è forte più che mai. Per la serie dei ricorsi storici è quindi più che ipotizzabile che tra meno di cinque anni la stessa cosa possa capitare con McLaren. Insomma, se negli Anni 90 per una biposto super prestazionale la scelta era obbligata e se oggi si può scegliere tra un prodotto di Maranello e uno di Sant'Agata domani a questi state certi si aggiungerà uno di Woking.



# Ai raggi X - McLAREN MP4-12C



## Il concetto

Se la Ferrari 458 si chiama Italia, lei dovrebbe chiamarsi England perché anche lei è il travaso di un'esperienza vincente in Formula 1 a una vettura stradale. Stiamo parlando della nuova McLaren MP4-12C, la berlinetta con motore V8 centrale che condivide con la monoposto guidata da Lewis Hamilton la denominazione e il telaio monoscocca in carbonio con la quale la factory di Woking torna a fare vetture da sola dopo la leggendaria F1 progettata da Gordon Murray, ancora più di prima visto che motore, cambio e ogni singolo componente sono fatti internamente. Altra novità è che la MP4-12C non sarà il solo modello, ma è il primo dei tre della gamma che la McLaren prevede per ognuno dei segmenti delle supersportive. Dobbiamo dunque attenderci anche un'avversaria per la Ferrari 599 e la Lamborghini Murcielago ed una per la Ferrari Enzo, la Bugatti Veyron, la Pagani Zonda e la Koenigsegg. Per venderle, la McLaren prevede di sviluppare una rete di vendita propria. Per ora la MP4-12C gioca a nascondino e fa capire agli uomini di Maranello, Sant'Agata e Zuffenhausen di essere lei la più leggera e potente, dunque naturalmente più veloce e sul cofano il marchio dell'unico costruttore ad aver conquistato la cosiddetta "Triple Crown": Mondiale di Formula 1, 24 Ore di Le Mans e 500 Miglia di Indianapolis. Altro che ripiego!



## Il nome

Si chiama MP4, come tutte le monoposto di Woking dal 1981, anno nel quale John Barnard introdusse la tecnologia dei pannelli a nido d'ape in fibra di carbonio nell'automobilismo sportivo, una strada poi presa da tutti gli altri. La sigla MP4 proviene significa "McLaren Project 4", l'entità creata dalla fusione tra la Project 4, di proprietà di Ron Dennis, e la McLaren. Proprio al leggero e nero materiale si deve la C mentre 12 è un indice di valutazione interno della McLaren e si riferisce alle prestazioni della vettura in base a criteri ingegneristici quali il peso, l'aerodinamica, la potenza e le emissioni.





# Ai raggi X - McLAREN MP4-12C

## La scocca e l'autotelaio

La MP4-12C ha una struttura monoscocca in carbonio, con zona centrale Mono-Cell a vasca realizzata in un sol pezzo che pesa meno di 80 kg al quale sono collegate due sottostrutture in alluminio con parti fuse ed estruse. La carrozzeria è invece in semplice composito. In alluminio le sospensioni a doppio braccio oscillante con molle elicoidali molto lunghe e con spire a passo ridotto e ammortizzatori telescopici a smorzamento controllato elettronicamente attraverso un sistema elettroidraulico condiviso con lo sterzo. Il software di controllo ha anche una strategia antirollio e prevede tre programmi di funzionamento. Molto interessante la struttura dei freni che sono a tazza in alluminio cavo e rotori in alluminio, una soluzione che consente di avere la migliore sensibilità al pedale con un peso addirittura inferiore di 8 kg complessivi rispetto ai dischi carboceramici che, in ogni caso, saranno disponibili a richiesta per chi li desidera. Come sulla F1 e la SLR, non manca il freno aerodinamico con un grosso spoiler che si solleva schiacciando la coda della vettura verso il suolo in caso di forte decelerazione. Inconsueta anche la scelta per migliorare la motricità e l'inserimento in curva. La MP4-12C non ha alcun sistema di bloccaggio meccanico del differenziale, ma un algoritmo messo a punto in Formula 1 denominato Brake Steer e che, in pratica, consiste in frenate differenziate sulle ruote. In pratica un ESP indirizzato all'uso sportivo. I cerchi sono da 19 pollici anteriormente e da 20 posteriormente con pneumatici appositamente sviluppati da Pirelli.

## L'abitacolo

Abbandonati i tre sedili affiancati con il posto guida centrale della F1, la MP4-12C non rinuncia alle portiere che si aprono verso l'alto e ad altre originalità, ma mai fini a loro stesse. La caratteristica principale del cockpit è di essere circondato a destra e sinistra da due cornici ascendenti praticamente uguali e simmetriche per dare al pilota la sensazione di essere in una monoposto. Quella centrale è dedicata ai comandi per la dinamica, la meccanica e la multimedialità con lo schermo da 7 pollici a sfioramento centrale, invece che in formato orizzontale "panorama", in formato "ritratto" ossia verticale, come i telefonini, per essere più intuitivo e meno "televisivo". Quella laterale è invece dedicata alla climatizzazione dotata di tre bocchette a turbina. Semplice e raffinato il volante con corona leggermente smussata in basso, levette del cambio che seguono le mani e una corona di dimensioni minime considerando che deve accogliere l'airbag. È lo strumento di governo per eccellenza della vettura e per questo non vi si trova nessun pulsante, diversamente da molte altre sportive, Ferrari in testa. Essenziale la strumentazione con il solo contagiri analogico al centro, all'interno del quale c'è il tachimetro digitale e ai lati i due indicatori relativi al rapporto al cambio innestato e al programma scelto. Ci sono poi due ali dove si trovano indicatori LCD che offrono tutte le informazioni di bordo. Sulla MP4-12C ciò che si vede ha una funzione.







## Il motore

Il motore M838T è sviluppato e costruito interamente da McLaren. È posizionato centralmente con disposizione longitudinale e ha 8 cilindri a V di 90° di 3,8 litri con doppio turbocompressore e albero motore con manovelle a 180°, come il V8 Ferrari. Le canne sono indurite in Nikasil, la lubrificazione è a carter secco e la distribuzione a doppio albero a camme per bancata con variatori di fase e coperchi in carbonio, così come i collettori. Grande attenzione per lo scarico dotato di collettori isolati per mantenere alta e, per quanto possibile, costante la temperatura dei gas caldi fino ai terminali forniti non di silenziatori, ma di miscelatori. La McLaren dà per ora numeri vaghi, ma sono già impressionanti: zona rossa a 8.500 giri/min, circa 600 i cavalli e 600 Nm di coppia disponibili all'80% già da 2.000 giri/min. Attenta anche la disposizione dei radiatori che è laterale e all'interno dell'interasse per migliorare il momento polare e lasciare del tutto libera la parte anteriore della vettura, a tutto vantaggio dell'aerodinamica e anche del vano bagagli. Il cambio, denominato SSG (Seamless Shift Gearbox) è longitudinale e a doppia frizione (dischi multipli in bagno d'olio) con 7 rapporti e un software provvisto di 4 programmi e una strategia definita Pre-Cog (Pre Cognition) che sente se il pilota sta per premere la levetta per scalare o quella per salire di marcia pre-impostando il cambio per velocizzarne l'azione. Secondo la McLaren, la MP4-12C è l'automobile con il rapporto tra emissioni di CO2 e potenza migliore del mondo, diesel e ibride comprese.





# L'asso che mancava





di Marco Marelli

X5, X3, X6 e ora X1: queste le quattro carte di BMW sul tavolo da gioco dei SUV, che la Casa bavarese chiama SAV. X1 è la sorella minore ma ha tutto per non fare apparire ciò. A partire dalle dimensioni interne. Se infatti fuori metro alla mano è inconfutabilmente più compatta della X3, dentro altrettanto non si può dire. Lo spazio ad esempio per la testa è sensibilmente superiore. Il trucco sta nella posizione dei sedili, nettamente più bassa. Ma anche nella meccanica molto simile a quella della 3 Touring. Bella e possibile grazie a un prezzo d'attacco sotto i 30 mila euro, la X1 vedrà la luce dalle vetrine delle concessionarie il prossim

mo 24 ottobre. 12 centimetri più corta della X3, 5 centimetri meno larga e ben 12 più bassa, è omologata cinque posti ma per essere precisi porta solo quattro passeggeri nel massimo comfort perché tra il tunnel centrale e la larghezza contenuta chi viaggia al centro sul divano posteriore non viaggerà mai come un re. La gamma si compone di versioni a sola trazione posteriore denominate sDrive e con trazione integrale xDrive.

Il listino parte da 29.500 euro per la X1 sDrive 18i da 150 cavalli e raggiunge i 45.200 euro per la versione a benzina xDrive 28i con 258 cavalli. In mezzo ai due poli le versioni più intriganti a gasolio: la sDrive 18d con 143 cavalli e trazione posteriore,

la xDrive 18d sempre da 143 cavalli, la xDrive 2.0d da 177 cavalli e la xDrive 23d con 204 cavalli grazie a due turbine. Alla guida colpisce l'agilità, la prontezza di risposta ai comandi e la tenuta di strada della versione a trazione integrale. Alle alte velocità si sentono un po' di fruscii aerodinamici ma sensibilmente inferiori a quelli della X5 e X6. Il comfort sospensivo è decisamente buono e se non si scelgono pneumatici superbassati la schiena ringrazia. Ottime le doti di stabilità grazie alla meccanica bassa. In definitiva la X1 colpisce perché offre molto delle sorelle maggiori ma con prezzi assai accattivanti. Insomma è la quadratura del cerchio o meglio è l'asso che mancava a BMW per fare poker.



### 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 Adria  
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

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>





**“Davvero Alonso ha detto che il suo sogno di bambino era guidare la Ferrari? Strano, aveva detto lo stesso della McLaren. Si vede che da bambino sognava molto”**

**Lewis Hamilton**

**“Onestamente quello che avrei voluto, per me e per la Toyota, era la vittoria, ma altrettanto onestamente Vettel era impendibile”**

**Jarno Trulli**

**“Sì, Trulli mi ha veramente sfiancato”**

**Lewis Hamilton**

**“Io ci proverò fino in fondo, anche se è dura. Ma ricordate cosa capitò a Hamilton nel 2007?”**

**Sebastian Vettel**

**“Suzuka è una pista semplicemente fantastica, come se l’avesse disegnata Dio. All’ultimo giro quasi mi dispiaceva che fosse finita”**

**Sebastian Vettel**

**“Il curioso caso di Jenson Button. Pare di vedere quei maratoneti che arrivano a 50 metri dal traguardo e barcollano, cadono,**



**si rialzano, percorrono pochi metri e di nuovo a terra, perché le gambe non reggono”**

**Stefano Mancini,  
La Stampa**

**“Ci sono state gare in cui si poteva vincere e siamo arrivati quarti o**





Trulli, Vettel e Hamilton dopo le qualifiche del sabato

**quinti, ecco la verità”**  
Sebastian Vettel

**“Capisco che vista dal  
di fuori la F.1  
quest’anno sia un po’  
complicata da  
decifrare. Vi assicuro  
che lo è anche  
dall’interno”**

Stefano Domenicali

**“Kovalainen ha un po’**

**esagerato, io non me  
ne sono accorto...”**  
Giancarlo Fisichella

**“Fisichella rischia di  
precipitare nella  
sindrome Badoer”**  
Marco Evangelisti, Il  
Corriere dello Sport

**“Per ragioni che  
nessuno è in grado  
di spiegare, da quando**

**a Maranello hanno  
smesso di sviluppare  
la Ferrari F60**

**Kimi Raikkonen è il  
pilota che ha fatto più  
punti: 35 in 6 gare”.**  
Stefano Mancini,  
La Stampa

**“Per le prossime  
due gare non prometto  
nulla”**  
Kimi Raikkonen



# Il graffio di Baffi

## IL MURO DEL PIANGINHO.

"MI HANNO RUBATO  
IL MONDIALE 2008."  
F.MASSA

"Quando correvo alla Ferrari  
ero bloccato da  
Michael Schumacher"  
R. BARRICHELLO

"ERO ALLA MERCE  
DI FLAVIO."  
N. PIQUET JR.

BAFFI