



Separati in casa

Formula 1

**Oggi Button teme Barrichello
domani Massa si difenderà da Alonso.**

**Tra calcoli, alleanze e veleni
il Mondiale è spesso una lotta in famiglia**

La foto della settimana

Equilibrismi d'autore

In primavera ha festeggiato i suoi primi cinquant'anni e non correva da un po'. Ma la scorsa settimana, sulle strade del RallyLegend, Juha Kankkunen ha dimostrato di sapere ancora molto bene come si maneggia un'auto da corsa. Ripagando con pezzi di assoluta bravura le moltitudini di appassionati che il richiamo delle auto di ieri e ieri l'altro ha portato sulle strade sammarinesi



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



Bastardo dentro!

“Quando ero in macchina sembrava che niente fosse successo: sono lo stesso bastardo di prima”. Così parlò Felipe Massa nel giorno in cui si è infilato nuovamente in una monoposto di F.1 (una Ferrari F2007 con gomme Bridgestone di GP2), ed ha percorso sul tracciato di Fiorano una decina di giri, poi interrotti dalla pioggia. Pochi certo, ma importanti per fargli riacquistare la fiducia necessaria, la definitiva conferma che nulla è cambiato rispetto a pri-

ma. Da quella terribile sessione di qualifica a Budapest, quando una molla persa dalla Brawn di Rubens Barrichello lo colpì in pieno casco facendogli perdere conoscenza e provocando tanta paura, sono trascorsi 79 giorni. Settimane di passione. Massa è comunque abile e arruolato. Il pensiero è che potrebbe tranquillamente tornare ai Gran Premi già questo fine settimana a San Paolo e poi ad Abu Dhabi, ma meglio non esagerare. Massa nei pochi giorni trascorsi

in Italia si è dato parecchio da fare tra ore al simulatore, allenamenti in palestra, visita medica a Parigi presso la FIA. “Stavo molto bene fisicamente, sembrava che l'incidente del 25 luglio non ci fosse mai stato. Non ho avuto nessun problema di vista e sarei pronto a fare non una, ma due gare di fila. Ovviamente ci sono dei tempi che, per precauzione, bisogna rispettare, ma salendo in macchina posso dire che sono tornato quello di prima dell'incidente”.



I super recuperi di Lauda e Schumacher

Negli ultimi decenni, altri due grandi campioni ferraristi, hanno tenuto i tifosi col fiato sospeso: Niki Lauda e Michael Schumacher. E' il 1 agosto del 1976, quando l'austriaco lanciato verso il suo secondo titolo rimane vittima di un tremendo incidente nel GP di Germania al Nurburgring. Perso il controllo, la sua 312 T2, sbatte contro un terrapieno e prende fuoco. Solo il provvidenziale soccorso di Merzario, Hertl, Lunger e Edwards salva Lauda dalle lamiere in fiamme. Malgrado le prime diagnosi lascino poche speranze, Niki si riprende a tempo di record ed il 12 settembre è già in pista a Monza. Deve difendere il mondiale dall'assalto di Hunt e non lo fermano neanche le ferite al capo ancora aperte, causate dalle bruciature. Tredici anni dopo tocca invece a Schumacher. L'11 luglio 1999, durante il primo giro del GP d'Inghilterra a Silverstone, a causa di un problema ai freni, il "Kaiser" si schianta contro il muro di gomme alla curva Stowe. Il musetto della sua F399 si spezza e il tedesco si frattura tibia e perone della gamba destra. Sottoposto ad un intervento chirurgico per l'inserimento di una placca, inizia la riabilitazione. Nel frattempo il compagno Irvine, scala sempre più la classifica, al punto da giocarsi la corona iridata con Hakkinen. Dopo continui rinvii, che danno adito a sospetti circa la disponibilità di Schumi ad aiutare il compagno, va in scena il grande ritorno. Avviene in occasione del GP della Malesia del 17 ottobre, dopo aver superato i test FIA e dopo 102 giorni di stop.

Carlo Baffi

79 i giorni trascorsi dall'incidente di Budapest



Alonso privé

Dell'arrivo di Fernando Alonso alla Ferrari si è ormai già detto tutto. Il ritorno di un pilota campione del mondo a Maranello ha riacceso ovi entusiasmi, ma dello spagnolo ci sono ancora alcune cosette che rimangono poco note. Alonso arriva da una regione di nome Asturia che si trova nel nord della Spagna, dalla città di Oviedo. Una terra lontana, che costringeva lui e suo padre a interminabili viaggi in auto per partecipare alle gare in kart dislocate sulle varie piste europee. Viaggi che però hanno cementato il rapporto tra Fernando e Josè Luis. Poi, nel 1999, Adrian Campos lo porta sulle monoposto e lo fa debuttare direttamente nella Formula Nissan 2.0, potenti monoposto da 280 cavalli. Alonso non si impressiona e vince subito il campionato. Poi, la F.3000 con l'Astromega con la quale vince una memorabile gara a Spa e già l'anno seguente è in F.1 con Minardi. Una carriera folgorante, paragonabile solo a quella di Kimi Raikkonen, passato dal F.Renault alla F.1. Ecco allora alcune cosette "segrete" di Alonso.



LA MOGLIE

Raquel del Rosario Macías (a sinistra), 26 anni, nata a Gran Canaria, è cantante e autrice del gruppo spagnolo pop-celtico El Sueño de Morfeo, composto anche da David Feito e Juan Luis Suárez. Ha incontrato Alonso a uno show dell'emittente radiofonica Cadena Ser.

L'AUTO

Ha usato a lungo una Renault Clio V6 2000. Sta ancora decidendo con quale Ferrari stradale sostituirla.

GLI SPORT

Dalla pallavolo allo sci, dall'alpinismo al body building, ma la sua vera passione è il ciclismo. Con un suo amico rallista dallo stesso cognome, Alonso, faceva a gara sulle grandi salite della Vuelta.

IL CALCIO

Seconda punta molto agile, nel calcio è stato trascinato da Michael Schumacher. Fin da piccolo tuttavia è stato un tifoso del Real Madrid. Il suo modello di sempre: Zinedine Zidane.

LA CORSA

11"4 è il suo tempo sui 100 metri piani. Sui 400 è accreditato di un non disprezzabile 57".

I BATTITI

38/45 battiti al minuto è la forbice in cui si situa il suo ritmo cardiaco a riposo, contro i 60/70 di una persona normale sana. Recupera dopo uno sforzo da 220 battiti a 100 in meno di 60'.

LA PAURA

Ha paura di una sola cosa: i ragni.

LE IMITAZIONI

Gli piace imitare personaggi della F.1 e uomini politici: l'interpretazione dell'ex premier Aznar è la cosa che gli riesce meglio. Le sue specialità sono i piccoli giochi di prestigio, con i quali organizza veri e propri spettacoli per i figli di amici e conoscenti.



Quando Irvine tirò la



Carlo Baffi

Nemmeno il tempo di annunciare il suo passaggio in Ferrari, che già si avanza l'ipotesi di una rivalità col futuro compagno di squadra. Parliamo ovviamente di Fernando Alonso, nuovo fantino del Cavallino per il 2010, la cui pacifica convivenza con Felipe Massa desta qualche perplessità. A Maranello non sono nuovi a queste situazioni, che in passato hanno creato non pochi problemi. Nel 1999 l'armonia va via via scricchiolando, con Irvine che a Silverstone tira a Schumacher la staccata alla curva Stowe (in regime di bandiera rossa), costringendolo a mettere le ruote sulla parte sporca della pista. Risultato, il "Kaiser" finisce contro le barriere, una gamba fratturata e addio alla corsa mondiale. Meno cruenta, ma non altrettanto serena, la storia di Prost e Mansell. La partenza arretrante del Leone, che nel GP del Portogallo del 1990 stringe il francese verso il muretto box, è la punta dell'iceberg. I due litiganti favoriscono così la corsa al titolo di Senna, tant'è che l'anno dopo, Mansell se ne torna alla Williams. Un epilogo drammatico ebbe invece la rottura tra Pironi e Villeneuve. La miccia si accende il 25 aprile del 1982 a Imola, in un GP di San Marino disertato dai team FOCA in guerra con la FISA. In barba agli accordi interni, secondo cui avrebbe vinto chi dei due fosse rimasto in testa a 10 giri dalla fine, Didier infila il capofila Gilles. Mancano poche tornate al traguardo ed il canadese crede che il francese gli ridia strada. Invece a vincere è Pironi, ma da quel momento tra i due è guerra. Animato da un forte rancore, Villeneuve intende immediatamente ribadire la propria supremazia. Dopo due settimane, a Zolder, nel tentativo di strappare la pole al transalpino, urta la March di Mass e perde tragicamente la vita. Tensioni anche nel 1974, con la nuova coppia Regazzoni-Lauda. Dell'eccessivo agonismo tra il ticinese ed il giovane austriaco ne approfitterà Fittipaldi che conquisterà il suo secondo mondiale. Tensione alle stelle invece nel '58: una faida a tre che vede coinvolti Musso, Hawthorn e Collins. La coalizione tra i due inglesi, porterà il romano a spingere oltre il limite. Il 6 luglio, gli sarà fatale un'uscita di strada a Reims, mentre lotta per la vittoria nel GP di Francia. L'ennesima situazione al limite, favorita anche dal cinismo del Drake che alimentava la rivalità per ottenere il massimo dai suoi piloti. Ma tornando ai giorni nostri, che accadrà tra Alonso e Massa? Tra i due, le scintille si sono già viste al GP d'Europa del 2007. Dopo un duro contatto all'ultimo giro, l'asturiano ed il paulista si mandarono a quel paese prima di salire sul podio.

La staccata a Schumi



Nel 1999 a Silverstone, Irvine "tira" la staccata a Schumacher alla curva Stowe costringendolo a mettere le ruote sulla parte sporca della pista. Il "Kaiser" finisce contro le barriere, si frattura una gamba e dice addio alla corsa iridata



I conti di Button

Quest'anno San Paolo, che ospita il Gran Premio del Brasile in programma il 18 ottobre come penultima gara del campionato mondiale (chiusura il primo novembre con il Gran Premio di Abu Dhabi), non ospiterà la prova finale e decisiva come accaduto 12 mesi fa con la emozionante sfida tra Lewis Hamilton e Felipe Massa. Ma nonostante questo, la città brasiliana potrebbe comunque festeggiare Jenson Button come campione del mondo. L'inglese ha a disposizione un altro match-point per chiudere i giochi: il pilota della Brawn ha ora 85 punti iridati e la sua corsa è sul compagno di squadra Rubens Barrichello (71 punti) e su Sebastian Vettel (69 punti) con la Red Bull. Tenendo conto delle discriminanti in caso di parità finale, ecco nella grafica a lato come Button può diventare campione a San Paolo

Button iridato se arriva primo, secondo o terzo

Se è quarto e Barrichello non vince

Se è quinto e non vincono Barrichello nè Vettel

Se è sesto o settimo, con Barrichello terzo o peggio e se Vettel non vince

Se Barrichello è quinto o peggio, e Vettel terzo o peggio

Compagni e veleni

Jenson il ragioniere cauteloso, Rubens il rivale lamentoso. Massa il convalescente, Fernando l'arrogante. In equilibrio fra un 2009 pazzerello e un 2010 che sarà tutto un carosello di sedili, il Mondiale di F.1 ripropone uno dei suoi grandi classici: la lite in famiglia. Quest'anno i separati in casa, infilati dentro un sitoro l'altro emarginato. La parte più scomoda toccò anche ad Alonso, ai tempi della McLaren, quando gli bastò pochissimo per capire che Ron Dennis gli avrebbe preferito Hamilton. Se ne andò sbattendo la portiera, autoesiliandosi alla Renault, dall'anno prossimo però Re Fernando sbarcherà come un Messia alla Ferrari, e allora vedremo come reagirà Felipe I, il sovrano mancato. Farà il piangina, come il suo connazionale Rubinho - il massimo interprete del ruolo, va detto - o reagirà snudando i canini? Appena tornato su una monoposto, due giorni fa, ha ringhiato: "non è cambiato niente, in pista sono sempre il solito bastardo", e forse più che a cancellare il passato prossimo pensava già a mettere qualche paletto sul suo futuro a Maranello. Juan Pablo Montoya, un grande talento sprecato, qualche giorno fa ha dichiarato alla Gazzetta dello Sport che dalla F.1 se ne andò per "motivi politici". In F.1, ha aggiunto, tutti pensano solo a fregare il prossimo loro, specie se si tratta del compagno di squadra. "Lavori per un team e hai la sensazione che la tua squadra ti remi contro". Dubitiamo che altrove - nella Nascar, figuriamoci... - l'amicizia e la solidarietà fra avversari regni sovrana, di sicuro in F.1 tutti girano con uno stiletto (metaforico) sotto la tuta. Di solito vince chi guaisce meno e agisce di più. Gentlemen, preparate i vostri veleni.

s.s.



Arriva Kamui

E' l'anno dei rookie. Prima Sebastien Buemi, poi Jaime Alguersuari e Romain Grosjean, infine Kamui Kobayashi. A San Paolo, toccherà al giapponese entrare in pista nel ballo dei debuttanti. Kobayashi è stato chiamato per sostituire Timo Glock nel prossimo GP del Brasile a San Paolo. Il tedesco non ce la fa e quindi ha dovuto abdicare. Il ragazzo di Amagasaki, che nel periodo 2004-2005 ha vissuto a Grisignano di Zocco, Vicenza, in un appartamento messogli a disposizione dal team Prema quando correva in F.Renault, corona finalmente il suo sogno. Già accarezzato a Suzuka: prima per la febbre che aveva lasciato a letto il venerdì delle prove libere Glock, e quindi la possibilità di partecipare alle due sessioni (pochi giri per via della pioggia). Poi per l'incidente in qualifica che ha visto protagonista sempre Glock, la successiva richiesta Toyota alla FIA di far correre Kobayashi, la risposta negativa perché non aveva girato nel terzo turno libero, con pista asciutta. Poco male, si vede che era destino che Kamui debuttasse in F.1 in questo finale di stagione. La carriera di Kobayashi è tutta firmata Toyota, dai primi passi in monoposto ad oggi. Un curriculum però, non troppo ricco di soddisfazioni. A San Paolo saranno due i giapponesi in pista. Kazuki Nakajima e Kokō, come lo chiamavano in Italia.



Kamui Kobayashi

Nato a Amagasaki il 13-9-1986

2009 → 16° GP2 - Dams

2009 → Campione GP2 Asia - Dams

2008 → 16° GP2 - Dams

2008 → 6° GP2 Asia - Dams

2007 → 4° F.3 Euro Series - ART

2006 → 8° F.3 Euro Series - ART

2005 → 1° Eurocup F.Renault - Prema

2005 → 1° F.Renault Italia - Prema

2004 → 7° F.Renault Italia - Prema



DENSO

La gara simu

Massimo Costa

Si chiamano simulatori. E non sono i calciatori che si buttano volontariamente nelle aree avversarie fingendo di avere subito un fallo da rigore. I simulatori sono invece dei complessi macchinari in cui un pilota di automobilismo può allenarsi seriamente ricreando tutte le condizioni che può trovare su una pista vera mentre è al volante di una monoposto. In questi giorni se ne è parlato molto dopo che Felipe Massa si è allenato davanti a un video, "disputando" tre GP di Spagna, in attesa di salire su una monoposto vera. Vediamo allora di capire cosa sono i simulatori. In Italia, spicca l'ARC Team di Pavia che dispone del simulatore denominato F1 Driving, un pezzo di monoscocca circondato da video enormi che riproducono le più importanti piste del mondo. I piloti vivono una situazione simile a quella che può incontrare ai box. Intanto, si devono

presentare con tuta, scarpine apposite, guanti e casco. Poi, l'ARC metterà a loro disposizione un ingegnere di pista, la telemetria per verificare il comportamento tenuto nei punti di frenata, l'accelerazione, la traiettoria e via dicendo oltre a un servizio di supporto come reintegratori minerali, acqua, barrette energetiche. Dopo di che, si inizia prendendo conoscenza del simulatore, si sceglie il circuito, si fa una messa a punto della "macchina". Come nei videogiochi insomma. Poi, si compiono due stint, ovvero tratti, di 15 giri ciascuno. Esaminato il comportamento tenuto sul tracciato, si può decidere di gettarsi in un long-run. Questo diciamo è il programma base, ma ogni pilota può scegliere un pacchetto e adattarlo ai propri bisogni. Le macchine riprodotte sono delle F.1, GP2, GP2 Asia, World Series, F.3000 e F.3. Tra i tanti piloti che si sono allenati alla ARC, anche Edoardo Piscopo, protagonista del campionato di F.2.

Sul simulatore come in pista

Il simulatore è dotato di volante e pedaliera derivati direttamente dal mondo delle corse, è facilmente regolabile per tutte le taglie dei piloti (grazie alla mobilità di sedile e pedaliera), dispone di un sistema Force Feedback sul volante per trasmettere le sensazioni di guida oltre che le relative perdite di aderenza ed alleggerimento, è dotato di un sistema di vibrazione sul sedile che riproduce gli effetti di passaggio sul cordolo e presenza della macchina in pista. Dotato di un potente impianto audio è in grado di riprodurre il sound della vettura in modo realistico. Inoltre, la presenza di uno sistema intelligente di informazione, fornisce al pilota, in tempo reale (in italiano e inglese), le informazioni relative alla situazione della macchina e della prestazione di ogni giro con la segnalazione anche dei distacchi sugli intertempi. Visivamente tre monitor da 50 pollici ripro-

ulata



ducono virtualmente pista, ruote e sospensioni della monoposto dando al pilota l'impressione di essere realmente in pista con le ruote virtuali che rispondono in tempo reale alle sollecitazioni sullo sterzo. Gomme e freni devono essere scaldati come dal vero e ne seguono il consumo relativo. Escursioni fuori pista vengono penalizzate con la necessità di dover rallentare per pulire le gomme e recuperarne il grip oltre che, in caso di urto contro le barriere o cordoli presi troppo decisi, danneggiamento di parti della vettura con relativo stop o piegamento delle sospensioni e distacco di ali.

I piloti si portano F1 Driving a casa

La simulazione non vuole sostituire l'allenamento che un pilota deve effettuare a bordo della propria vettura, ma diventa un grosso coadiuvante per mantenere altissima la concentrazione psichica e in

parte fisica, poiché un allenamento costante a bordo del simulatore ed un continuo miglioramento delle proprie performance nei tempi sul giro (singolarmente o nel caso di confronto con l'intelligenza artificiale) portano inevitabilmente a trovare un maggiore feeling di guida nel momento in cui si entra in pista. Il simulatore è statico e non dinamico per cui, il pilota, deve abituarsi a "sentire" la macchina non con il proprio corpo ma solo con mani ed occhi, poiché tutte le forze esercitate dal movimento della macchina in pista, si trasmettono solo ed esclusivamente sul volante e nello sforzo sui pedali. Inoltre, in pista, la visuale a disposizione del pilota raggiunge circa i 180° di campo visivo mentre, nella simulazione, è di circa 120°. Questo richiede una maggiore attenzione del pilota a quanto succede in pista (virtuale) e gli insegna a utilizzare al meglio i propri sensi per essere sempre reattivo e pronto ad anticipare qualunque situazione si verifichi. Affinché questo

accada è necessario che il pacchetto simulativi che il pilota utilizza (software di guida - volante-pedaliera- impianto audio-posizione di guida, visuale di guida e postazione) siano il più verosimili possibile. Diversi piloti (alcuni di questi hanno acquistato F1Driving e suoi accessori) hanno rivelato di aver indiscutibilmente tratto grossi vantaggi nel momento della guida della loro vettura in pista con miglioramento dei tempi sul giro ma, soprattutto, con una accresciuta visione della gestione della gara e delle proprie risorse psico/fisiche. A questo si aggiunge la nuova release del software che permette di verificare in tempo reale, attraverso il MOTEC i2 PRO, i dati telemetrici reali e poter così notare i comportamenti della monoposto e gli errori del pilota attraverso un sistema in real time nel momento in cui il pilota rientra ai box. A ciò aggiungasi programmi realizzati ad hoc per i piloti che possono includere attività Yoga per il raggiungimento della massima concentrazione in pista.



*Jarno Trulli
saluta la F.1.
Prossima fermata
la NASCAR?
A destra,
Montoya
davanti ad Harvick
e Labonte*

Attrazione FATALE



Marco Cortesi

Dopo Juan Pablo Montoya, Max Papis e Scott Speed, senza contare lo sfortunato esperimento di Jacques Villeneuve, una nuova informata di piloti "all'europea" è pronta a cercare fortuna nel mondo Stock-Car. Mentre un ormai bruciato Nelson Piquet si appresta ad affrontare il primo test in Truck Series, Jarno Trulli si metterà alla prova insieme a Mika Salo a bordo di una Toyota Camry della Sprint Cup Series. Nonostante le smentite su un possibile interesse in chiave 2010 da parte del pilota italiano della Toyota F.1, la portata del test è chiara. Coinvolto, il Michael Waltrip Racing, la squadra più in crescita dell'ambiente, nonché quella più vicina a casa Toyota, che ospiterà il pilota abruzzese dopo il Gran Premio di Abu Dhabi. Ma quali sono i risvolti di un cambio di orizzonte che coinvolge tecnologie, mentalità ed abitudine così differenti? In questo senso, Montoya ha senza dubbio sfondato una porta. Il pilota colombiano, che ha scelto di passare alla Nascar mentre era ancora impegnato - e con un top-team - in Formula 1, è stato il primo ad effettuare il salto nel pieno (o quasi) della carriera, e con un background di discreto successo (7 vittorie e 13 pole nella massima formula). Nonostante i numeri, il suo apprendimento si è protratto per diverse stagioni. Dopo una fortunosa vittoria a Sonoma, le difficoltà di una squadra lontana dall'essere un top-team, i rapporti non particolarmente buoni con il resto dei colleghi rischiavano di metterlo alle corde. Per lui, la svolta è avvenuta solo nella prima metà del 2009, con un salto di qualità in termini di concretezza che ha portato con sé una serie di piazzamenti al top ed un posto nella sfida-playoff di fine stagione. Nonostante la disponibilità della serie, per un esule della F.1 la

sfida Nascar è importante. Una base tecnica (in teoria) arretrata, costringe infatti tutti a spingere la ricerca all'estremo sui pochi componenti modificabili, mentre dal punto di vista del set-up, velocità medie elevatissime e la necessità di lavorare indipendentemente su ogni ruota moltiplica lo sviluppo. Per un pilota che arriva senza alcuna nozione di base, la curva d'apprendimento è difficile, quasi verticale. Sono richieste pazienza e, soprattutto, grande capacità di mettersi in discussione. Come l'imparare un nuovo linguaggio, anche tecnico, che prevede complicazioni (e budget) a volte superiori alla Formula 1. Basti pensare alla possibilità di stravolgere completamente gli assetti delle vetture durante la gara ai box, ed ai complessi giochi di scie che coinvolgono interi gruppi di vetture. Dal punto di vista mediatico, lo step non è meno ripido. Una singola gara Sprint Cup porta in pista tanti spettatori quanti un intero weekend in F.1: attenzione televisiva, spot pubblicitari e merchandising si riversano a pioggia su quasi tutti i piloti in gara trasformandoli in personaggi noti a milioni di persone. Il contatto con il pubblico è costante, ricambiato con un fitto calendario di apparizioni ed una disponibilità sconosciuta in Europa. Essere esposti continuamente, essere in pista quasi tutte le domeniche, può penalizzare i caratteri introversi. Il risultato, una sofferenza spesso interpretata come disaffezione dal pubblico e, cosa molto più pericolosa, come disprezzo dagli avversari. I piloti Nascar sono sempre al 100% dal punto di vista fisico e tecnico, lontani anni luce dai cowboy del passato, e in grado di distinguersi anche quando si tratta di girare il volante a destra. Vittima illustre è stata l'ex iridato Villeneuve, "rimbalzato" dopo un approccio di grandi promesse e risultati zoppicanti. Ora tocca ad una nuova generazione...



In volo

Mitia Dotta e Giandomenico Basso
nel loro "ufficio" da gara:
la Punto Abarth Super2000



o sull'Europa

Guido Rancati

Pensiero stupendo, nasce un poco strisciando. Eh sì, si potrebbe trattare di bisogno d'amore ma è meglio non dire. E Mitia Dotta non dice. Ma ammette che a chiudere definitivamente l'europartita già questo fine settimana sulle strade belle e possibili del Rallye d'Antibes, lui e Giandomenico Basso ci hanno pensato. Ci pensano. "Sì, l'idea c'è...", sospira il copilota veneto. Aggiunge: "Sarebbe bello". Già, lo sarebbe. Però garantirsi un posto a tavola al gran galà federale di dicembre non è facile quanto dirlo. Un po' perché la copia d'assi dell'Abarth deve vincere in Costa Azzurra e la storia racconta che nelle corse è bene non dare mai niente per scontato, un po' perché a Michal Solowow basta un secondo posto per restare in gioco. Per costringerli alla trasferta al Valais. Per anticipare la festa, l a

premiata ditta Basso & Dotta ha bisogno che qualcuno dia loro una mano. Può succedere, ma può anche non succedere. Pur se Corrado Fontana con la Peugeot del Grifone e Luca Betti con quella della sua Kimera Motorsport ci proveranno e riproveranno.

Intanto, i due veneti pensano alle prove speciali a ridosso della Costa Azzurra. Hanno nomi che profumano di leggenda – per dire, in programma c'è anche il mitico Col del Turini – e a loro ricordano una sfida persa quattro anni fa. Quando maneggiavano una Punto Super1600 e persero per una manciata di secondi o poco più il testa a testa con Cedric Robert che sgomitava con una Clio per garantirsi un futuro da professionista. "Fu una bella battaglia, incerta fino alla fine", fa Dotta. Pensando che allora erano loro a inseguire un titolo già ampiamente ipotecato da Renato Travaglia, che in fondo non avevano niente da perdere. Questa volta è diverso, molto diverso. Non possono perdere il confronto con il gentleman-driver polacco e non possono neppure andare a briglia sciolta badando solo a divertirsi. "Colpa della scalletta adottata per distribuire i punti che, così com'è, premia poco chi vince e penalizza troppo chi si ferma. Fosse per me,

cambierei sistema", osserva il naviga appassionato di metal. Rassegnato a una tre giorni fra Juan-les-Pins e Nizza poco rock. E poco divertente. Del resto, non è che a Itea e dintorni, sulle strade dell'Elpa Rally, lui e il suo autista si siano divertiti tanto. "Prima del via – confessa – ci pareva strano essere in Grecia mentre i nostri avversari abituali, quelli con cui c'eravamo battuti fino al Principe de Asturias per l'Intercontinental Rally Challenge, erano a Sanremo. Ci mancava l'atmosfera sanremese, ci mancava il gusto di una battaglia che avevamo in testa da mesi. Poi, per fortuna, la gara è partita e allora i nostri pensieri sono cambiati". Ed è cambiato anche il senso dei messaggi che ricevevano dalla riviera ligure: stabilito come e perché erano lontani, Guy Wilks e gli altri sono passati agli incoraggiamenti. Poi ai complimenti. Il risultato ellenico – e il passo falso di Solowow – li ha rilanciati nella corsa al titolo. La corona europea è tornata a portata di mano, i rimpianti hanno cominciato a dissiparsi. La mancata trasferta in Croazia che quasi certamente avrebbe fatto prendere un'altra piega alla loro annata non brucia quasi più. O forse brucia ancora. Ma come suggerisce Patty Pravo, meglio non dire....

Quelle assenze che fanno discutere

Sono sempre i marinai a rovinare il porto: dice così, la gente di mare. E a guardare l'elenco degli iscritti del Rallye d'Antibes, viene fin facile pensare che abbia ragione. C'è Giandomenico Basso e con lui ci sono pure Michal Solowow, Corrado Fontana, Luca Betti, Antonin Tlustak, Jan Cerny e Marco Caviglioli. Ma all'appello mancano diversi di quelli che a inizio stagione s'erano iscritti al Campionato d'Europa. Fra loro, anche gente come Krun Donchev che in Croazia aveva rastrellato più punti di tutti e come Renato Travaglia che l'idea di rincorrere un'altra corona continentale l'aveva messa da parte ben prima che iniziasse l'estate. Dopo, però, aver tolto qualche punto all'imprenditore polacco con l'hobby delle corse. La buona fede e i buoni propositi iniziali del bulgaro e del trentino sembrano, sono, fuori discussione. Ma questi e quella non possono bastare ad assolverli del tutto. Non dopo che in qualche modo hanno falsato il campionato.

Franchitti

mossa da campione



Marco Cortesi

E' Dario Franchitti il campione 2009 della IndyCar Series. Al termine di una gara senza precedenti, che ha visto la totale assenza di situazioni di safety-car, lo scozzese ha vinto di strategia, battendo Scott Dixon e Ryan Briscoe. Il duo dell'Oceania ha pagato in maniera durissima la scelta di compiere un primo stint di soli 45 giri. Con un'autonomia per stint di circa 50 tornate, entrambi sono stati costretti a fermarsi a

pochi giri dalla fine, mentre Franchitti, che aveva a quel punto puntato sull'assenza di caution, ha risparmiato quanto è bastato a transitare sotto la bandiera a scacchi davanti a tutti. In seconda posizione ha chiuso Briscoe a poco meno di 5 secondi di distacco, seguito da Dixon. Nella seconda gara più veloce della storia IndyCar (oltre 324 Km/h di media), il resto del gruppo è risultato annichilito. Tony Kanaan, ed un Helio Castroneves spento anche a causa del botto di venerdì, sono stati gli unici a

limitarsi ad un solo giro di ritardo. Da segnalare pochissimi episodi di gara. Ritiri per cause tecniche hanno riguardato Jacques Lazier, Marco Andretti e Robert Doornbos, mentre l'unico contatto da registrare ha coinvolto, in pit-lane, Dan Wheldon e Danica Patrick. L'inglese ha ricevuto l'ok del team per ripartire dalla sua piazzola troppo presto, colpendo la vettura del team Andretti e vedendosi costretto al ritiro. Positiva giornata per Raphael Matos, andato a conquistare la palma di rookie dell'anno.

La cronaca Giro dopo giro

Non passa nemmeno un giro per vedere Franchitti e Dixon affiancati, mentre Carpenter soffia temporaneamente a Briscoe la terza posizione. Per i primi dieci giri, le vetture di casa Ganassi restano appaiate, favorendo il recupero dell'australiano, che passa Franchitti per il 2° posto. Andretti recupera la quarta piazza, mentre dalle retrovie si ripro-

pone Castroneves. Dixon si piazza al comando, ed inizia ad allungare, aiutato ulteriormente dal traffico dei doppiaggi, mentre Patrick è quinta. Al quarantesimo passaggio, Kanaan si aggiunge al trenino Andretti-Green, mentre il vantaggio di Dixon è di oltre 2 secondi. Poco dopo, con bandiera verde esposta, Briscoe entra per il pit, seguito in un paio di giri dal resto dei piloti. Per Franchitti, che lamenta una combinazione di sottosterzo e sovrasterzo, ci sono anche

degli aggiustamenti all'ala anteriore. La sosta rivitalizza Briscoe autore di un'ottima prestazione nei giri di rientro e uscita, che dopo il quarto di gara torna all'attacco. Giro 59, sono solo sette le vetture ancora a pieni giri. Si ferma Andretti per un problema ai freni, mentre il duo di testa affronta il doppiaggio di Castroneves. Briscoe non fa sconti, e al sessantaquattresimo giro si infila. Dixon reagisce, torna quasi davanti ma trova Carpenter a chiudere la sua linea. Deve alzare il piede e perdere quasi un secondo. Briscoe ne approfitta, e anche grazie ad una serie di sorpassi spregiudicati aumenta il proprio vantaggio a dismisura. Il secondo round di soste parte poco dopo il novantesimo giro. Briscoe batte Dixon facilmente, mentre Franchitti, terzo, è l'ultimo a pieni giri. Poco dopo, al giro 105, è ancora guerra al top: Dixon e Briscoe arrivano quasi al contatto in più di un'occasione ed il pilota di Ganassi si riprende la leadership. Quarto e quinto sono rispettivamente Kanaan e Castroneves. La situazione in vetta non resta immutata a lungo. La Dallara di Briscoe sem-

bra più performante a gomme vecchie, permettendogli di ripassare in testa. Nel frattempo, piloti e ingegneri discutono di tattica. Franchitti, al contrario dei leader, può arrivare alla fine con una sola sosta. Al giro 145, Briscoe e Dixon, seguiti sei tornate dopo dallo scozzese, vanno al pit. Dal quarto al sesto posto ci sono Kanaan, Patrick e Mutoh. La pilotessa di casa Andretti-Green è bloccata poco dopo, toccata in pit-lane da Wheldon per un errore del team Panther. Al giro 167, Kanaan, quarto, viene messo sotto di 2 giri. Briscoe conduce il conto delle tornate passate in testa, che regalano due punti. Con venti giri al termine, Dixon ha raggiunto ancora il rivale, ma sembra chiaro che entrambi dovranno fermarsi. A -10 Ashley Judd, moglie di Franchitti e famosa attrice, sorride compiaciuta: sa che è fatta. Un primo stint su ritmi infernali ha distrutto un'intera stagione per Briscoe e Dixon, regalando a Franchitti il secondo titolo. Rallenta quanto basta per farcela in tranquillità. Vince ma, incredibilmente, rimane senza carburante prima di arrivare in victory lane.



Dario Franchitti
in lotta
con Scott Dixon

MOMENTO CLOU

Briscoe e Dixon decidono di anticipare il primo pit-stop mentre Franchitti prosegue per altri giri. Sarà la mossa vincente che permetterà allo scozzese di avere sempre più benzina dei due rivali, fatto che gli permetterà di aggiudicarsi gara e campionato

L'ordine di arrivo, sabato 10 ottobre 2009

- 1 - Dario Franchitti - Ganassi - 200 giri 1.28'28"3117
- 2 - Ryan Briscoe - Penske - 4"7888
- 3 - Scott Dixon - Ganassi - 6"0206
- 4 - Tony Kanaan - Andretti-Green - 1 giro
- 5 - Helio Castroneves - Penske - 1 giro
- 6 - Hideki Mutoh - Andretti-Green - 2 giri
- 7 - Mario Moraes - KV - 2 giri
- 8 - Alex Lloyd - Newman/Haas/Lanigan - 2 giri
- 9 - Tomas Scheckter - Dreyer&Reinbold - 3 giri
- 10 - Justin Wilson - Coyne - 3 giri
- 11 - Graham Rahal - Newman/Haas/Lanigan - 3 giri
- 12 - Ed Carpenter - Vision - 3 giri
- 13 - Ryan Hunter-Reay - Foyt - 4 giri
- 14 - Raphael Matos - Luczo Dragon - 4 giri
- 15 - Mike Conway - Dreyer&Reinbold - 5 giri
- 16 - EJ Viso - HVM - 6 giri
- 17 - Milka Duno - Dreyer&Reinbold - 6 giri
- 18 - Sarah Fisher - Fisher - 13 giri
- 19 - Danica Patrick - Andretti-Green - 15 giri

Ritirati

Robert Doornbos - 17 laps
Dan Wheldon - 16 laps
Marco Andretti - 92 laps
Jaques Lazier - 35 laps

Il campionato finale

1. Franchitti 616; 2. Dixon 605; 3. Briscoe 604; 4. Castroneves.

A photograph of Dario Franchitti, an IndyCar driver, celebrating a victory. He is wearing a red racing suit with white and blue accents, a red and white racing helmet, and is holding a large Italian flag (tricolore) in his right hand. A large silver trophy is visible in the lower-left corner. The background is dark, suggesting an indoor or nighttime setting.

Franchitti ha nonni italiani sia dalla parte del padre sia dalla parte della madre. I genitori sono nati e cresciuti in Scozia, ma lui non ha mai snobbato le origini e, unico, ha sempre tenuto sul suo casco il nostro tricolore

Da Edimburgo a Hollywood

Massimo Costa

Dalla piovosa Edimburgo alla terra dove il sole batte sempre, la California, Hollywood. Dove Dario Franchitti ha incontrato l'attrice Ashley Judd, divenuta da ormai più di dieci anni sua moglie. Una bella coppia, solida. Come il Franchitti pilota. Che non si è fatto abbattere dalla pochezza di risultati ottenuti in Nascar e con umiltà ha capito che quel mondo non faceva per lui, almeno per ora. E così si è rituffato nelle monoposto, che aveva lasciato da campione Indycar al termine della stagione 2007. Quell'anno vinse con il team Andretti/Green, ora ci ha ripro-



5 le vittorie nel 2009

Long Beach

Toronto

Sonoma

Newton

Miami

vato con Ganassi e quel titolo se lo è ripreso. Cinque vittorie, grande intelligenza tattica evidenziata anche nella ultima e decisiva prova di domenica scorsa. 36 anni, di cui 13 spesi in America. Era una delle promesse britanniche, faceva parte del programma Mercedes, prelevato dalla F.3 e portato nel DTM dove aveva come rivali le Alfa di Nannini e Larini, Fischella e Modena e tanti altri colossi. Norbert Haug lo ha portato in USA, nella CART, dove Mercedes all'epoca forniva motori. Così è iniziata la sua brillante carriera americana. Nel 2000, un test con la Jaguar F.1 che lui ha sempre definito una farsa, utilizzato solo per far

brillare altri piloti. E il discorso è finito subito. Franchitti ha nonni italiani sia dalla parte del padre sia dalla parte della madre. I genitori sono nati e cresciuti in Scozia, ma lui non ha mai snobbato le origini e, unico, ha sempre tenuto sul suo casco il nostro tricolore. Un gesto che non va dimenticato. Franchitti si è sempre sentito più scozzese che inglese. Storica la sua battaglia con gli organizzatori del DTM che gli impedirono di utilizzare sulla sua Mercedes la bandierina della Scozia, in quanto non è uno Stato, e gli inflessibili organizzatori tedeschi gli appiccicarono sulla fiancata quella britannica.

Nato a Edimburgo il 19-5-1973

2009 – 1° Indycar

2008 – Nascar

2007 – 1° Indycar

2006 – 8° Indycar

2005 – 4° Indycar

2004 – 6° Indycar

2003 – 25° Indycar

2002 – 4° Cart

2001 – 7° Cart

2000 – 13° Cart

1999 – 2° Cart

1998 – 3° Cart

1997 – 22° Cart

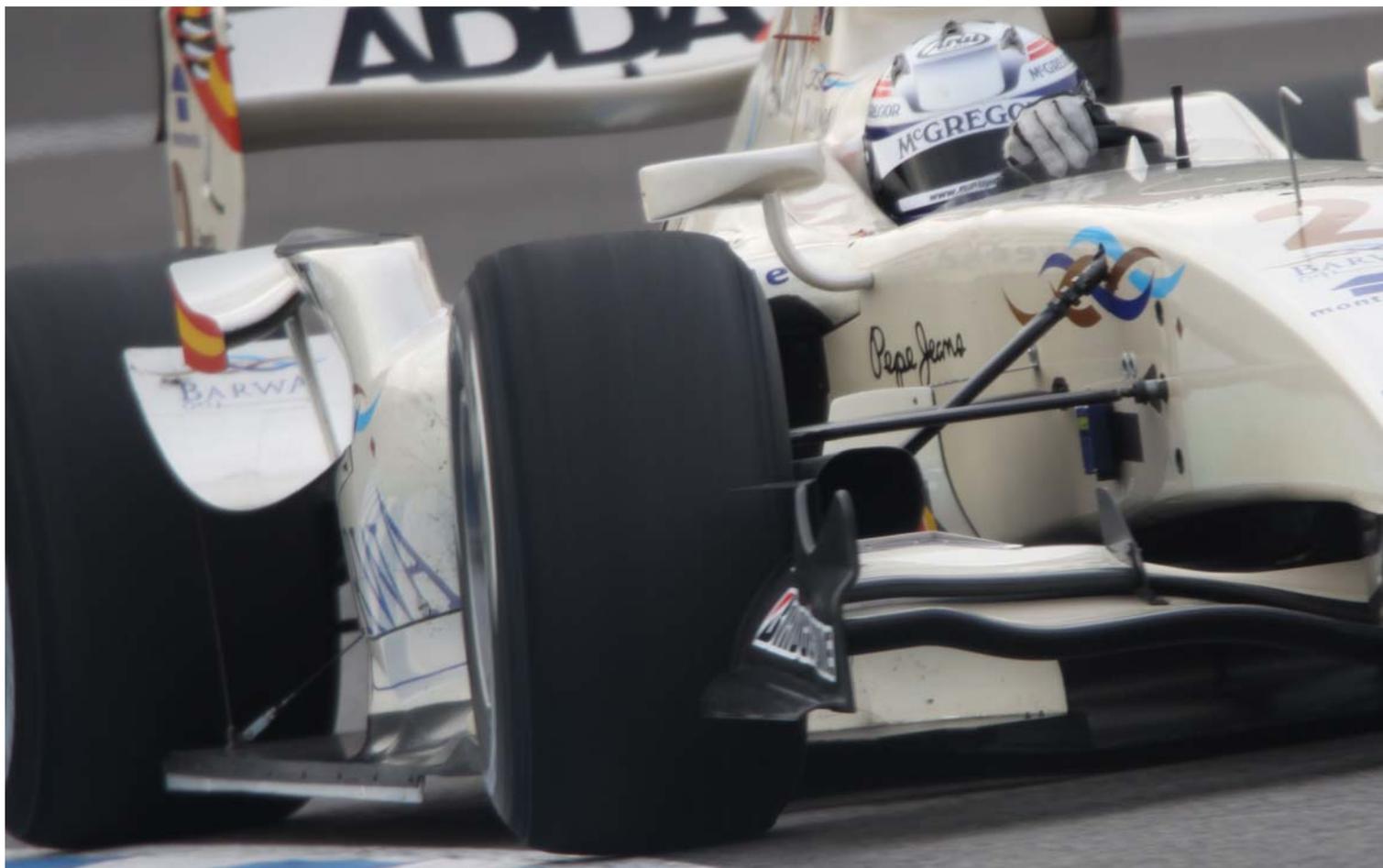
1996 – 8° DTM/ITC

1995 – 4° DTM

1994 – 4° F.3 inglese

1993 – 1° F.Vauxhall

1992 – 4° F.Vauxhall



Nel segno di Van der

A neanche un mese dall'ultima prova stagionale, la GP2 è tornata in pista per il primo test collettivo in vista del 2010. Lo ha fatto sull'impegnativo circuito di Jerez. Tanti i piloti che si sono avvicinati per la prima volta alle monoposto della categoria, tra questi gli italiani Edoardo Piscopo e Francesco Castellacci. La pattuglia tricolore era anche composta da Davide Valsecchi, Edoardo Mortara, Marco Bonanomi, Fabio Onidi. Il più veloce in assoluto nei sei turni di prove spalmati su tre giorni è stato Giedo Van der Garde con la vettura del Barwa Addax. Dietro di lui Alberto Valerio e Kamui Kobayashi. Questi i top tre. Miglior rookie, Christian Vietoris, secondo nella F3 Euro Series. Paura per Piscopo che nel suo primo giorno di test, col team Trident, per il cedimento dei freni ha sbattuto a 190 orari contro le protezioni dell'ultima curva. Nessuna particolare ferita, ma varie contusioni causate dalle cinture di sicurezza che gli hanno impedito di partecipare al terzo giorno di test. Bene Valsecchi (Coloni) che il primo giorno era risultato il più veloce assoluto. Un buon test lo ha svolto anche Bonanomi (Coloni), sesto l'ultimo giorno. Prove interessanti per Onidi che si è diviso tra Coloni e Trident e Castellacci, alla guida dell'unica monoposto Durango scesa in pista.



I Top 30 dei sei turni



- 1 – Giedo Van der Garde – Barwa Addax – 1'25"291 – 2° giorno
- 2 – Alberto Valerio – PartyPoker Coloni – 1'25"434 – 2°
- 3 – Kamui Kobayashi – Racing Engineering – 1'25"520 – 2°
- 4 – Jerome D'Ambrosio – ART – 1'25"525 – 2°
- 5 – Christian Vietoris – Dams – 1'25"575 – 2°
- 6 – Luiz Razia – Piquet GP – 1'25"734 – 2°
- 7 – Oliver Turvey – iSport – 1'25"759 – 2°
- 8 – Diego Nunes – Barwa Addax – 1'25"783 – 2°
- 9 – Sam Bird – Dams – 1'25"911 – 2°
- 10 – Marcus Ericsson – ART – 1'25"970 – 3°
- 11 – James Jakes – Super Nova – 1'25"972 – 2°
- 12 – Dani Clos – Racing Engineering – 1'26"105 – 3°
- 13 – Philip Eng – Ocean – 1'26"170 – 2°
- 14 – Fabio Leimer – Ocean – 1'26"193 – 3°
- 15 – Stefano Coletti – Trident – 1'26"248 – 2°
- 16 – Marcus Ericsson – iSport – 1'26"317 – 2°
- 17 – Dani Clos – Arden – 1'26"357 – 2°
- 18 – Davide Valsecchi – PartyPoker Coloni – 1'26"408 – 1°
- 19 – Jerome D'Ambrosio – Racing Engineering – 1'26"483 – 3°
- 20 – Michael Herck – DPR – 1'26"496 – 2°
- 21 – Luiz Razia – Barwa Addax – 1'26"546 – 3°
- 22 – Marco Bonanomi – PartyPoker Coloni – 1'26"607 – 3°
- 23 – Ricardo Teixeira – Super Nova – 1'26"632 – 2°
- 24 – Davide Valsecchi – 1'26"651 – Super Nova – 3°
- 25 – Roldan Rodriguez – Racing Engineering – 1'26"707 – 1°
- 26 – Alexander Rossi – Dams – 1'26"740 – 3°
- 27 – Roldan Rodriguez – Arden – 1'26"846 – 3°
- 28 – Chris Van der Drift – Piquet GP – 1'26"858 – 3°
- 29 – Jules Bianchi – ART – 1'26"919 – 1°
- 30 – Jerome D'Ambrosio – iSport – 1'26"938 – 1°

Garde



Edoardo Piscopo



Marco Bonanomi

Quel ragazzino di



Massimo Costa

Alle 7.30 del mattino di giovedì 8 ottobre, come un ragazzino ansioso di salire in macchina, Sébastien Loeb era davanti al box del team DPR nel paddock di Jerez. Da protagonista assoluto nella disciplina che lo ha visto conquistare cinque campionati del mondo e strappare contratti milionari alla Citroen, a umile apprendista in mezzo a tanti ragazzini nella GP2. Questo è Sébastien Loeb, 35 anni, che in un anonimo giorno di ottobre si è presentato in un circuito sul quale non aveva mai girato per guidare una monoposto che aveva visto per la prima volta a Portimao. In occasione dell'ultima gara GP2, lo scorso 20 settembre, Loeb era apparso tra lo stupore generale nel paddock dell'autodromo portoghese infilandosi sotto la tenda del team DPR, non proprio una delle squadre top. Con calma aveva fatto il sedile. E perché mai? Per affrontare il test di Jerez dell'8 ottobre, alimentando le voci che lo vogliono sulla Toro Rosso-Ferrari di F.1 nell'ultimo Gran Premio stagionale ad Abu Dhabi. Loeb è arrivato a Jerez direttamente dalla Gran Bretagna, dove ha affrontato due giornate di prove con la C4 WRC. Ma non la sera prima, bensì la mattina stessa del test. Quindi, sveglia in piena notte, viaggio con il suo aereo privato e... "Alle 7.30 era già nel nostro box", spiega il team manager DPR Tancredi Pagiaro, "ed è stato sfortunato perché la sessione mattutina è stata disturbata dalla pioggia. Non proprio l'ideale per chi doveva conoscere la macchina e la pista. Ma Loeb mi ha lasciato stupefatto e devo dire che è... un mostro. Sono tanti anni che seguo le corse, tra F.3000 e GP2, e non ho mai visto un pilota del genere. Sembrava avesse sempre guidato delle monoposto. Loeb è di poche parole, ma essenziali. Intanto, è uscito dal box e non ha spento la macchina, cosa che hanno invece fatto alcuni dei rookie presenti a Jerez. Con pista umida si è limitato a prendere visione della situazione. Non ha voluto rischiare inutilmente ed

ha percorso 32 giri risultando 18° su 25 senza un errore, senza un dritto o un testacoda. Quando è sceso dalla macchina non aveva una goccia di sudore, non aveva l'affanno tipico di molti ragazzi, non aveva particolari integratori nelle borracce...". Insomma, quasi una passeggiata per Loeb, che sotto la tuta aveva anche installato un cardiofitness. Il dialogo con l'ingegnere di pista è stato ottimo e non ha avuto problemi nel seguire la telemetria del suo compagno, Michael Herck: "Controllava con attenzione i dati dell'altro pilota, saliva in macchina e frenava esattamente nel punto di Herck. Bene anche nelle traiettorie". Nel pomeriggio, finalmente con pista asciutta, Loeb ha potuto spingere di più benché avesse la macchina sempre carica di 30 chili di benzina: "Non voleva cercare la prestazione, ma girare e girare", puntualizza Pagiaro. Dal tempo di 1'31"487, il francese è sceso nel pomeriggio a 1'28"114, ultimo nella classifica. Il miglior crono lo ha realizzato al 20° passaggio dei 29 totali percorsi. Sommati a quelli della mattina fanno 61 tornate. Loeb è risultato a 2"144 dal più veloce della giornata, il rookie Ericsson, ma si è tenuto a pochi decimi da Arabadzhiev (24° con 1'28"059), Lancaster (23° in 1'27"893), Charouz (22° in 1'27"845). Prosegue Pagiaro: "Loeb ha tenuto un buon passo e anche in questa sessione non ha sbagliato niente girando sempre con il pieno di benzina. Per questo ritengo che in condizioni da qualifica, avrebbe potuto tranquillamente togliere un secondo". Loeb alle 16 ha dovuto lasciare il circuito, un'ora prima della fine della sessione. Il pilota del suo aereo lo aveva già ripetutamente chiamato dall'aeroporto di Jerez, c'era il rischio di perdere lo slot. Ma Loeb ci aveva preso gusto ed ha finito per far tardi. Così, sceso dalla monoposto, stretto la mano a tutti i componenti della DPR, è salito sulla macchina presa a noleggio, e guidata da una persona del suo staff, in tuta cambiandosi nel tragitto che lo portava al suo aereo. Sarà ad Abu Dhabi dopo aver chiuso la pratica del mondiale rally?

35 anni

**Breve ma
intensa la
giornata di
Sébastien Loeb
nell'abitacolo
della monoposto
di GP2 del
team DPR
a Jerez**



Marco Bonanomi – 58



Un poker p

Sarà come una partita a poker la finalissima della Euroseries 3000 che si terrà questa fine settimana a Monza. Quattro i giocatori che si siederanno attorno ad un tavolo e cercheranno di giocare al meglio le loro carte. Fabio Onidi, l'uomo da battere, poi Marco Bonanomi, Will Bratt e Fabrizio Crestani che faranno di tutto per togliere la leadership ad Onidi. Il campionato organizzato dalla Coloni Motorsport quest'anno ha presentato poche monoposto al via, ma la qualità non è mancata. Lo dimostrano i nomi che si stanno giocando la stagione, quattro piloti di buon livello che non hanno avuto timori quando hanno dovuto affrontare in pista ospiti come Pastor Maldonado o Ben Hanley. O quando hanno partecipato ai recenti test GP2 di Jerez, dove proprio Coloni ha portato i primi tre della classifica facendoli girare con le monoposto del PartyPoker, lo sponsor che da questa stagione appoggia con vigore la Euroseries 3000. Ricordiamo che PartyPoker regalerà al campione 2009 la possibilità di partecipare alla GP2 Asia con il team Coloni. Una opportunità notevole.

Will Bratt – 55





Fabio Onidi – 61

er quattro



Fabrizio Crestani – 49

I vincitori 2009

Portimao: Maldonado – Onidi

Magny-Cours: Bonanomi – Hanley

Zolder: Gonzales – Bratt

Valencia: Bratt – Bonanomi

Vallelunga: Bonanomi – Onidi

Stelle

Dario Lucchese

Un titolo tricolore ed il "sogno" di salire sulla Rossa per tre... con il resto di due. Nella volata finale di Monza saranno in cinque a giocare tutto. Tre italiani, uno spagnolo ed un messicano. Per il campionato di ACI-CSAI, nell'anno del definitivo rilancio, migliore epilogo non poteva esserci. In cima alla lista Daniel Zampie-

a cinque punte

ri, 19 anni, laziale della BVM-Target. Segni particolari: quattro vittorie (l'ultima risale però all'inizio di agosto) e 152 punti. Lo segue a sole 14 lunghezze Daniel Campos-Hull, l'iberico della Prema che a Vallelunga, neppure un mese fa, ha messo a centro il suo secondo successo. Appena dietro c'è Marco Zipoli, il più costante di tutti: 136 punti, sei volte a podio quest'anno e in due occasioni sul gradino più

alto, ma con tre squadre diverse. Nei suoi confronti Sergio Campana paga attualmente un gap di cinque lunghezze ed il modenese del team Lucidi pare intenzionato a cancellare con un colpo di spugna la sfortuna che innegabilmente ha condizionato la sua stagione. Ci sta ancora dentro Pablo Sanchez (122 punti), uomo Mygale e portacolori dell'Alan Racing. Chi riuscirà a spuntarla? Il conto dei giorni

che mancano al weekend brianzolo è già iniziato, ma le decine di variabili in ballo su una pista ultra-veloce e difficile da interpretare, rendono impossibile azzardare qualsiasi pronostico. Chiedere un parere è tuttavia lecito e questa volta a parlare sono gli ingegneri di pista, ovvero coloro che forse meglio di altri conoscono pregi e difetti, vizi e risorse nascoste dei propri piloti.

Zampieri, leader di campionato guida il gruppo ad Adria



Checco Ravera, ingegnere di pista di
Daniel Zampieri (BVM Target) – 152 punti

“Leader fin dalla prima gara”

“Le principali caratteristiche di questo pilota sono l’impetuosità e l’aggressività in pista. Nonostante ciò voglio fare presente che di errori durante tutta la stagione ne ha fatto solamente uno: a Varano, in gara 2, quando ha buttato via un sesto posto e dei punti preziosi. Anche la decisione che è stata presa a Misano nei suoi confronti (giunse secondo ancora in gara 2, ma dopo l’arrivo fu penalizzato di 25” per la carambola che al pronti-via coinvolse le vetture di Richelmi e Campana, ndr) ritengo che sia stata forse un po’ troppo dura. Per il resto bisogna ricordare che Daniel è rimasto in testa al campionato fin dal primo appuntamento del 2009 e non credo che ci sia altro da aggiungere. La pista di Monza dovrebbe fare al caso suo, così come penso sia favorevole al suo compagno di squadra Marco Zipoli, che pure ha delle caratteristiche di guida completamente differenti. Alla fine spero comunque una sola cosa: che a vincere sia BVM-Target”.

Walter Biasatti, ingegnere di pista di
Daniel Campos (Prema) – 138 punti

“La frenata il punto forte”

“Erano tanti anni che in F.3 non si assisteva ad un finale di stagione così entusiasmante, con cinque piloti e quattro squadre ancora in lotta per il titolo. Avere vinto la seconda delle due gare di Vallelunga e gli ottimi risultati ottenuti nei recenti test di Monza hanno sicuramente caricato Daniel, il cui unico punto debole rimangono forse le qualifiche in cui Zampieri ha dimostrato fino ad ora di essere quello che osa più di tutti gli altri. Durante la stagione Campos è però migliorato tanto, specialmente nell’aspetto delle frenate. Molto preciso nel mettere a punto la vettura, in realtà è un pilota costante. A suo svantaggio, il fatto di non conoscere le piste, a differenza dei propri avversari. Ma nonostante tutto è sempre riuscito ad adattarsi velocemente ad ogni tracciato ed i risultati si sono pure visti. A Monza, per la loro guida pulita, vedo bene sia Daniel sia Campana. Ma il distacco che c’è tra i primi è davvero molto ridotto e alla fine credo che la differenza potrà farla chi sarà più furbo a sfruttare meglio le scie. Dal punto di vista del risultato, paghiamo il doppio zero di Misano. Ma in realtà tutto sarà possibile”.

Checco Ravera, ingegnere di pista di
Marco Zipoli (BVM Target) – 136 punti

“Un vero calcolatore”

“L’ho già detto esprimendomi a proposito di Zampieri e lo ribadisco. Lui e Zipoli hanno un’impostazione di guida diametralmente diversa. Daniel è aggressivo, mentre Marco l’esatto contrario: un vero calcolatore. La pista di Monza dovrebbe essergli congeniale, ma allo stesso tempo lo sarà anche per il suo compagno di squadra. Nel team BVM-Target, come lui stesso ha ammesso, ha trovato le persone giuste con cui lavorare e lo ha subito dimostrato. Ha vinto gara 2 a Varano e poi si è imposto a Imola, perdendo il secondo posto in campionato solamente in occasione del weekend di Vallelunga”.

Carlo Sterrantino, ingegnere di pista di
Sergio Campana (Team Lucidi) – 131 punti

“In partenza non sbaglia mai”

“Pur non essendo il più giovane della compagnia, per Campana bisogna considerare che questo è solamente il terzo anno di monoposto ed il primo nella F.3 tricolore, in cui si è trovato a confrontarsi con gente più esperta. Inoltre, c’è da dire che il suo vero potenziale non è potuto emergere del tutto, perché a metterci lo zampino è stata in più di un’occasione la sfortuna. Senza di questa sarebbe maggiormente favorito nella lotta per il titolo, mentre oggi realisticamente le sue chance non sono così elevate. Ritengo che Sergio sia un pilota istintivamente molto veloce. Tra i suoi pregi migliori, quello di sapere sfruttare al meglio le gomme nuove. Sul giro secco è in grado di rendere al massimo e questo è un fattore particolarmente importante, anche nel contesto di gare che si disputano su una distanza abbastanza breve. In partenza poi, non sbaglia mai. Volendo elencare le sue caratteristiche positive, non posso esimermi dal sottolineare che anche nel paddock i suoi rapporti sono buoni con tutti, persino con il suo rivale numero uno Daniel Zampieri ed ovviamente con i propri compagni di squadra. A Monza sono sicuro che cercherà di dare il massimo, come lo ha fatto durante tutto l’anno e nei test collettivi che si sono svolti a inizio mese ed in cui ancora una volta si è confermato il più veloce. Penso che il fatto di conquistare il test-premio con la Ferrari giungendo tra i primi tre nel campionato, essendo Sergio modenese, abbia per lui un significato particolare anche se questo argomento non lo ha mai affrontato. Lui è uno che preferisce rimanere concentrato”.

Marco Gadola, ingegnere di pista di
Pablo Sanchez (Alan Racing) – 122 punti

“Nei momenti difficili emerge”

“Quella di giocare tutto a Monza per noi e per Sanchez è una grossa opportunità. Il circuito brianzolo è diverso dagli altri e qui conta maggiormente l’esperienza del pilota e della squadra. Per l’Alan Racing si tratterà di correre sulla pista di casa, mentre Pablo ha già dimostrato in passato di gradire particolarmente questo tracciato dalle caratteristiche particolari. Volendo essere realisti, le speranze di vincere il titolo non sono davvero molte e so che lui è al momento più concentrato sul weekend in sé stesso. Però, posso affermare che quando le cose si fanno difficili, Sanchez sa superare ogni momento di sconforto, rivelando grande determinazione ed un aspetto del suo carattere sicuramente positivo. Rispetto all’età che ha non è molto emotivo e possiede il pregio di avere una visione nel complesso abbastanza ampia della gara. Questo lo aiuterà ad attaccare fino all’ultimo, senza lasciare nulla di intentato. Infine, non dimentichiamo che a Monza sulla Mygale debutteranno delle importanti novità aerodinamiche in cui confidiamo e che hanno già dato nei test interessanti risultati. Insomma, sono più che certo che sarà proprio tutta da vedersi”.



Marco Gadola



Daniel
Zampieri

Daniel
Campos



Marco
Zipoli



Sergio
Campana



Pablo
Sanchez



Bianchi tra i grandi



Meglio di così non gli poteva capitare. Jules Bianchi ha vinto il titolo della F.3 Euro Series nella sua Francia, sul circuito di Digione, permettendo al team ART di ottenere la sesta vittoria in sei anni. E' infatti dal 2004 con Jamie Green (poi si sono succeduti Lewis Hamilton, Paul Di Resta, Romain Grosjean, Nico Hulkenberg), che la squadra di Frederic Vasseur domina incontrastata. Partito settimo in gara 2, Bianchi si è ritrovato terzo dopo l'enorme caos verificatosi alla prima curva. L'incidente è stato causato da Roberto Merhi che ha tagliato la pista da sinistra a destra come se gli altri non esistessero... e spe-

rendo in testacoda Christopher Zanella. Tutti hanno cercato di evitare lo svizzero, Mika Maki a sua volta si è girato ed è stato colpito ripetutamente dalle macchine che sorraggiungevano. Maki è stato portato al centro medico. Dopo la safety-car, Bianchi, terzo, ha attaccato con successo Alexander Sims e Sam Bird andando a vincere la gara. Bird non lo ha mollato fin sul traguardo concludendo a soli tre decimi. Terzo posto per Merhi. Niente da fare per Christian Vietoris che doveva sperare in una vittoria e nelle disgrazie di Bianchi per rimandare la volata per il titolo a Hockenheim. Il tedesco era riuscito in

gara 1 ad imporsi in maniera rocambolesca rovinando la festa a Bianchi per qualche ora. Vietoris, quinto in griglia, aveva conquistato con la Dallara-Mercedes del team Mucke la prima posizione nella confusa ripartenza da una situazione di safety-car che ha visto penalizzati con un drive through Jean-Karl Vernay e Valtteri Bottas. Vietoris è fuggito al comando seguito da Bianchi. Vicino al podio ha terminato Andrea Caldarelli, quarto, protagonista di una gara regolare. Il pescarese, quinto in qualifica, ha concluso tra Mika Maki, terzo, e Roberto Merhi, quinto e finalmente tornato al vertice.





Jules Bianchi ha trionfato sul circuito di casa di Digione, nel campionato Europeo di F.3. Sotto, Andrea Caldarelli quarto in gara 1



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 10 ottobre 2009

- 1 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mucke - 21 giri 27'15"927
- 2 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 2"882
- 3 - Mika Maki (Dallara-Volkswagen) - Signature - 4"396
- 4 - Andrea Caldarelli (Dallara-Mercedes) - SG - 5"180
- 5 - Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Manor - 6"613
- 6 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Mucke - 10"260
- 7 - Christopher Zanella (Dallara-Mercedes) - Motopark - 13"406
- 8 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Mucke - 14"112
- 9 - Tiago Geronimi (Dallara-Volkswagen) - Signature - 14"608
- 10 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - Prema - 22"393
- 11 - Marco Wittmann (Dallara-Mercedes) - Mucke - 22"832
- 12 - Esteban Gutierrez (Dallara-Mercedes) - ART - 23"284
- 13 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 24"048
- 14 - Robert Wickens (Dallara-Volkswagen) - Kolles&Heinz - 26"923
- 15 - Pedro Enrique (Dallara-Mercedes) - Manor - 31"098
- 16 - Valtteri Bottas (Dallara-Mercedes) - ART - 31"969
- 17 - Johan Jokinen (Dallara-Volkswagen) - Kolles&Heinz - 38"988
- 18 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 1'03"103

Giro più veloce: Jules Bianchi 1'11"067

Ritirati

- 18° giro - Tom Dillmann
- 15° giro - Adrien Tambay
- 15° giro - Stefano Coletti
- 12° giro - Brendon Hartley
- 9° giro - Jake Rosenzweig
- 1° giro - Renger Van der Zande



L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 11 ottobre 2009

- 1 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 20 giri 40'50"023
- 2 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Mucke - 0"351
- 3 - Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Manor - 1"044
- 4 - Esteban Gutierrez (Dallara-Mercedes) - ART - 5"039
- 5 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Mucke - 6"981
- 6 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mucke - 7"202
- 7 - Robert Wickens (Dallara-Volkswagen) - Kolles&Heinz - 9"007
- 8 - Tiago Geronimi (Dallara-Volkswagen) - Signature - 10"233
- 9 - Johan Jokinen (Dallara-Volkswagen) - Kolles&Heinz - 13"582
- 10 - Adrien Tambay (Dallara-Mercedes) - ART - 14"403
- 11 - Brendon Hartley (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 14"988
- 12 - Christopher Zanella (Dallara-Mercedes) - Motopark - 22"568
- 13 - Renger Van der Zande (Dallara-Mercedes) - Motopark - 25"041
- 14 - Pedro Enrique (Dallara-Mercedes) - Manor - 1 giro

Giro più veloce: Sam Bird 1'11"163

Ritirati

- 11° giro - Henki Waldschmidt
- 6° giro - Valtteri Bottas
- 5° giro - Andrea Caldarelli
- 5° giro - Basil Shaaban
- 0 giri - Mika Maki
- 0 giri - Marco Wittmann
- 0 giri - Jean Karl Vernay
- 0 giri - Stefano Coletti
- 0 giri - Tom Dillmann
- 0 giri - Jake Rosenzweig

Futuro in Rosso

Nato a Nizza il 3-8-1989

2009 – 1° F.3 Euro Series

2008 – 3° F.3 Euro Series

2008 – 1° Master F.3

2007 – 1° F.Renault francese





Massimo Costa

E' il cocco della FFSA, la Federazione francese. Jean Alesi lo segue spesso e in lui vede il pilota che può riportare alla Francia titoli ormai dimenticati. Jules Bianchi è il nuovo campione della F.3 Euro Series, è gestito da qualche anno da Nicolas Todt, figlio di quel Jean che è in corsa per la presidenza FIA e che è stato per più di un decennio il capo incontrastato della Ferrari. Senza dubbio non c'è pilota in Europa meglio posizionato di Bianchi. Figlio di un titolare di una pista di kart, curiosa similitudine con Michael e Ralf Schumacher, nato a Nizza venti anni fa, Bianchi non può contare su una indipendenza economica. Le sue enormi qualità, il suo grande talento, hanno però attirato l'attenzione dei personaggi sopra citati che gli ha permesso di disegnare la splendida carriera che si sta costruendo. Bianchi, quest'anno vincitore di otto gare nella F.3 Euro Series, ora salirà in GP2 e da più parti lo si da già sotto contratto Ferrari. Una mossa intelligente quella del team di Maranello, che finalmente ha il coraggio di optare un giovane dal grande futuro. Nulla di ufficiale è però trapelato dalla Ferrari. Una cosa è certa. Bianchi non può permettersi di sostenere le spese che occorrono per disputare un anno in GP2 con la ART. Cifre che superano il milione e quattrocentomila euro. Per questo si sta spingendo a più non posso per convincere la Ferrari a pagare in parte la stagione del ventenne Jules. Più facile per Todt junior era farlo correre nella F.3 europea, dove la ART ha quattro macchine e le spese vengono in qualche modo recuperate col budget degli altri piloti. Ma in GP2 la squadra di Vasseur e dello stesso Todt, di monoposto ne ha due e tutto diventa più difficile. Ci si chiede anche chi porterà alla ART di Nicolas Todt 1.4 milioni di euro, o più, per fare da secondo, perché non potrà essere diversamente, a Bianchi. Anche alla luce dei trattamenti ricevuti da Luca Filippi nel 2008, quando aveva come compagno Romain Grosjean, o da Pastor Maldonado, divenuto improvvisamente un fantasma nel 2009, a vantaggio di Nico Hulkenberg. Bianchi potrebbe saltare l'ultima prova della F.3 europea di Hockenheim per partecipare ai test pre GP2 Asia di Abu Dhabi con l'intento di farlo debuttare una settimana dopo nella prima prova della serie asiatica. Un buon risultato, davanti agli occhi della Ferrari, potrebbe far scattare il definitivo ingresso di Bianchi sotto l'ombrello rosso togliendo così ogni riserva sul budget 2010.

Le vittorie 2009

Lausitzring 1

Norisring 1

Zandvoort 1

Zandvoort 2

Oschersleben 1

Nurburgring 1

Barcellona 1

Digione 2

*È stato Jean Alesi
il primo a complimentarsi
con Bianchi per il fresco
trofeo continentale*

Amberg si rivela

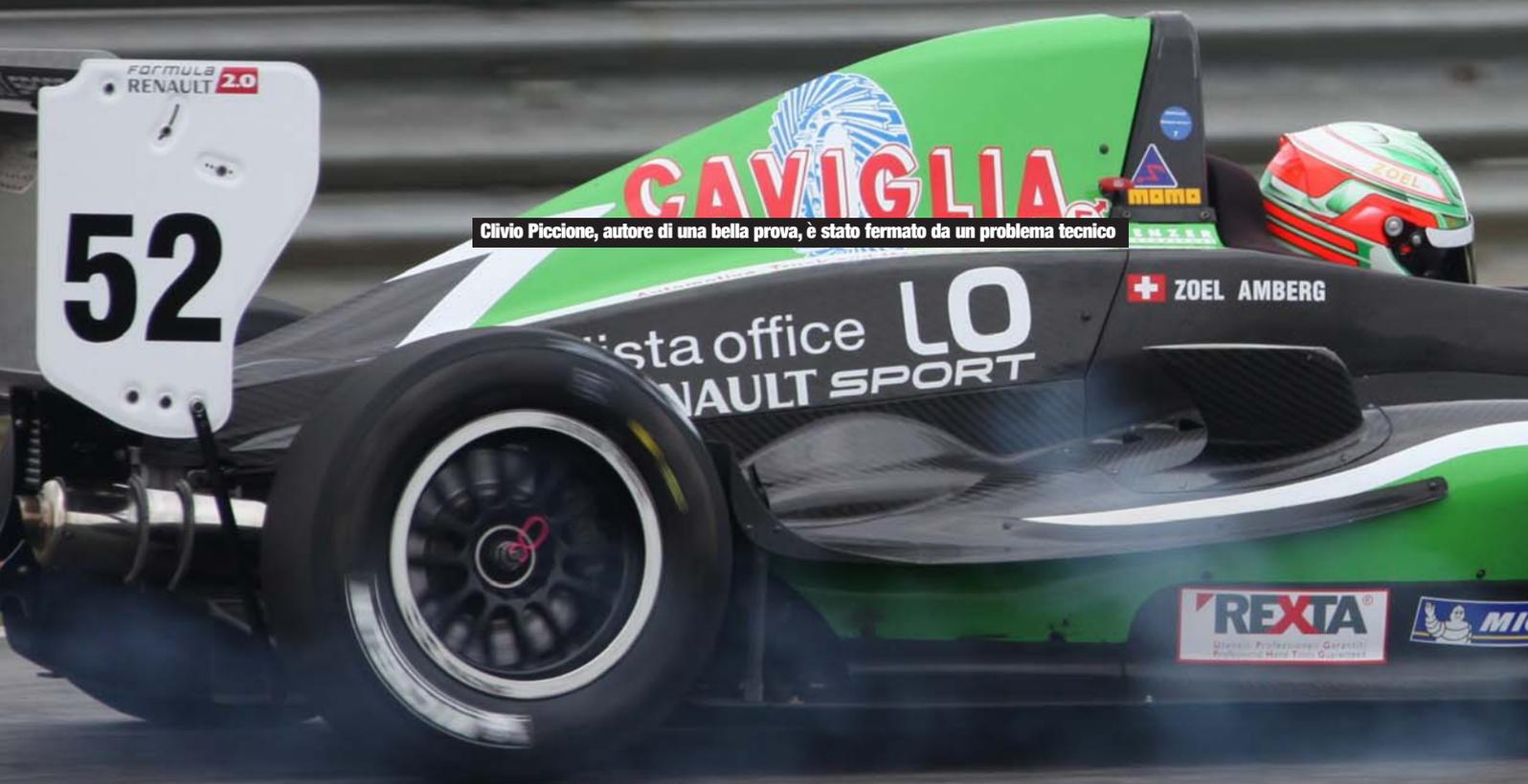
Massimo Costa

Dopo la prima pole nella F.Renault Italia, sono arrivate anche le prime due vittorie per Zoel Amberg, 17enne pilota svizzero lanciato in monoposto quest'anno dal team Jenzer. Amberg ha disputato una prima gara perfetta non lasciandosi intimorire dall'aver tutti i rivali dietro di sé in griglia di partenza e non cedendo mai un millimetro di pista a Daniel Mancinelli. Il neo campione della categoria ha atteso fino all'ultimo un minimo errore di Amberg, ma lo svizzero ha guidato pulito e sicuro. Niente da fare quindi per il marchigiano che a sua volta ha

dovuto guardarsi da Genis Olive. Lo spagnolo sembrava poter sorprendere il duo di testa, ma dopo i primi giri si è stabilizzato. Suo comunque il giro più veloce. E i punti importanti per la piazza d'onore nella classifica generale. Giovanni Venturini infatti gli è finito dietro. Il vicentino non ama Adria e anche al team CO2 questa pista è piuttosto indigesta. Bella gara di Eddie Cheever che ha firmato un buon quinto posto davanti a Tyler Dueck, Bernardo Arnaut e Andrea Roda, che così hanno viaggiato per tutta la corsa.

In gara 2, Amberg ha dimostrato grande carattere e un pizzico di cattiveria al via

quando, partito malino, non ha esitato a portare sull'erba Mancinelli. Amberg ha poi condotto con grinta sul compagno Olive che ha spinto fortissimo, ottenendo anche il giro più veloce, ma senza riuscire mai ad avvicinare lo svizzero. Sul terzo gradino del podio Venturini, finito staccato dal duo di Jenzer. Si è invece ritirato per problemi alla trasmissione Mancinelli che, dopo la divagazione sull'erba sopra citata nella quale aveva danneggiato l'ala, si è reso protagonista di un bel sorpasso su Venturini per il terzo posto. Bella rimonta del debuttante Osmieri, sesto al traguardo al termine di una prova di carattere.



Clivio Piccione, autore di una bella prova, è stato fermato da un problema tecnico

La cronaca Gara 1

Non parte Osmieri per i problemi tecnici avuti in qualifica. Amberg scatta bene dalla pole, Mancinelli tiene la seconda piazza mentre Olive si difende da Venturini. Al 5° giro, Mancinelli avvicina sensibilmente Amberg, ma lo svizzero reagisce con tranquillità sfruttando al meglio l'accelerazione in uscita di curva. A sua volta, Olive non sembra poter infastidire Mancinelli. Quarto, Venturini perde terreno dal trio di testa e dietro di lui, staccato di un paio di secondi, c'è Cheever poi Dueck, Arnaut, Roda, Vozniak, Pellegrino. All'8° giro si ritira Smiechowski. La corsa prosegue senza particolari sussulti. Tra Amberg e Mancinelli ci sono sempre quei 4-5 decimi che sul traguardo il marchigiano non riesce ad arginare. Al 20° giro, si ritirano Zimin e Pellegrino che erano in lotta per il 10° posto. Entra la safety-car e di fatto la gara finisce dietro alla vettura della direzione gara.

La cronaca Gara 2

Amberg non parte bene, Mancinelli al suo fianco è più rapido, ma lo svizzero lo accompagna sull'erba e il campione 2009 scivola quarto. Alla prima curva Amberg precede Olive, Venturini e Mancinelli mentre Roda nel successivo rettilineo ci rimette il musetto. Weiler al momento del via spegne il motore, viene aiutato dai commissari e torna in gara. Al 4° giro, Mancinelli con coraggio infila Venturini alla curva 2. All'8° giro, Amberg ha 0"5 su Olive, 1"9 su Mancinelli, 3"8 su Venturini poi Dueck, Cheever, Arnaut, Osmieri autore di un ottimo recupero, Pellegrino, Vozniak. All'11° giro, Mancinelli è costretto a rientrare ai box per problemi meccanici e lascia il terzo posto a Venturini. Amberg conduce con sicurezza su Olive, il cui vantaggio è salito a 0"8. Le prime tre posizioni sono stabili, dietro vi è lotta con Dueck che è il capofila di un trenino composto da Cheever, Arnaut, Osmieri. Nulla cambia fin sul traguardo con Amberg, Olive e Venturini che vanno sul podio.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 10 ottobre 2009

- 1 - Zoel Amberg - Jenzer - 23 giri
- 2 - Daniel Mancinelli - One - 0"427
- 3 - Genis Olive - Jenzer - 1"092
- 4 - Giovanni Venturini - C02 - 2"874
- 5 - Eddie Cheever - Jenzer - 3"732
- 6 - Tyler Dueck - BVM Minardi - 4"449
- 7 - Bernardo Arnaut - C02 - 5"473
- 8 - Andrea Roda - BVM Minardi - 6"132
- 9 - Romain Vozniak - Facondini by Draco - 6"778
- 10 - Francisco Weiler - Dueppi - 7"890

Giro più veloce: Genis Olive 1'15"132

Ritirati

- 19° giro - Maxim Zimin
- 19° giro - Antonino Pellegrino
- 7° giro - Jakub Smiechowski

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 11 ottobre 2009

- 1 - Zoel Amberg - Jenzer - 24 giri
- 2 - Genis Olive - Jenzer - 0"760
- 3 - Giovanni Venturini - C02 - 13"012
- 4 - Tyler Dueck - BVM Minardi - 17"638
- 5 - Eddie Cheever - Jenzer - 18"243
- 6 - Leonardo Osmieri - Dueppi - 18"446
- 7 - Antonino Pellegrino - Pellegrino - 22"523
- 8 - Romain Vozniak - Facondini by Draco - 23"438
- 9 - Bernardo Arnaut - C02 - 30"066
- 10 - Jakub Smiechowski - Kochanski - 38"673
- 11 - Maxim Zimin - Jenzer - 47"416
- 12 - Andrea Roda - BVM Minardi - 1'20"360
- 13 - Francisco Weiler - Dueppi - 1 giro

Giro più veloce: Genis Olive 1'15"127

Ritirati

- 11° giro - Daniel Mancinelli

Il campionato

1. Mancinelli 353 punti; 2. Olive' 292; 3. Venturini 274; 4. Amberg 228; 5. Dueck 218; 6. Comini 192; 7. Arnaut 182; 8. Scionti 156; 9. Scuncio 132; 10. Pellegrino 120.



“E adesso voglio la F.3”



Antonio Caruccio

Alberto Cerqui, nato il 20 giugno 1992, è il nuovo vincitore del Campionato Italiano Formula Azzurra. Il bresciano del team MG Motorsport ha raggiunto il titolo nell'ultimo appuntamento di campionato a Monza al termine di un'agguerritissima stagione.

Nell'ultima gara di Monza ti sei laureato campione. Hai “carburato” questo successo?

“Arrivavo a Monza pensando di potercela fare, ma la sorte mi ha dato una mano facendo in modo che le cose giocassero a mio favore e potessi laurearmi campione nella prima corsa. Nella seconda gara ero molto più rilassato avendo portato a casa il titolo, ma soprattutto il premio che mi permetterà di andare in Formula 3 il prossimo anno”.

Ripercorriamo brevemente questa stagione 2009 che ti ha visto protagonista della serie cadetta Aci Sport.

“Il campionato è stato difficile perché all'esordio ho avuto un po' di sfortuna. Ad Adria, nel corso del secondo giro, mi sono dovuto ritirare a causa del testacoda davanti a me di un avversario e per evitare l'impatto mi sono insabbiato. Nella seconda manche ho subito recuperato cogliendo il successo che mi ha molto caricato per le seguenti prove, come ha dimostrato il bis di Vallelunga in gara 2. La prima corsa romana invece, è stata condizionata da un mio errore in partenza dove ho spento la vettura e ho raccolto solo la quinta posizione. Al Mugello e a Misano sono stato rallentato dalla conoscenza nulla della pista. In Toscana inoltre è caduta la pioggia in gara 1 che mi ha rovinato i piani, ma il podio della manche successiva è stata una grandissima soddisfazione perché arrivato su una delle piste più difficili. In Romagna invece ho conquistato dei punti, col quarto e quinto posto, importanti per la classifica. Sono tornato alla vittoria sulla pista di Varano. In gara 1 sono partito bene ed ho amministrato il vantaggio mentre nell'appuntamento pomeridiano ho pagato lo scotto di non avere le gomme nuove, tant'è vero che Luca Defendi mi pressa-

va da vicino fino a quando ha sbagliato la staccata della lcx tamponandomi. Ho ugualmente recuperato sino alla sesta posizione facendo anche segnare il giro più veloce. Per lo sprint finale di campionato siamo tornati a Vallelunga dove mi sono ben difeso cogliendo l'ultima mia vittoria nella stagione recuperando in un solo giro, il primo, dalla quarta piazzola in griglia alla leadership. Potevo portare a casa un buon piazzamento anche in gara 2, ma la pioggia ha fatto nuovamente la sua apparizione e Mirko Torsellini ha fatto un gran sorpasso rubandomi il podio all'ultimo giro”.

Prima dell'Azzurra hai avuto un buon apprendistato in kart.

“Non ho mai corso con la KZ, categoria in cui c'erano le marce. Ho iniziato nel 2002 con la 60 Minikart vincendo la classifica regionale in Lombardia nel 2005 e l'anno successivo ho bissato il titolo, ma nella 100 Junior. Nel 2007 ho partecipato alla WSK Internazionale in KF3 cogliendo il successo a Muro Leccese, che mi ha dato grande spinta per il prosieguo della mia carriera battendo piloti di



grande esperienza. Quell'anno avevo iniziato la stagione con la Intrepid per poi passare alla Tony Kart. L'anno scorso, invece, ero pilota ufficiale Maranello e ho dovuto fare molta esperienza. Mi sono ugualmente difeso come dimostra il terzo posto conquistato alla Coppa del Mondo in Giappone a Suzuka per poi concentrarmi sullo sviluppo del mezzo a seguito del cambio di fornitura di motori".

Quali sono state le maggiori difficoltà di adattamento che hai riscontrato nel passaggio dal kart alle ruote scoperte?

"Nei kart non ho mai usato le marce quindi mi sono dovuto adattare in fretta. Inoltre, ha una grande importanza lo stile di guida, che nel kart può anche essere sporco per dare risultati in termini velocistici, mentre su una monoposto l'unico modo per andare forte è guidare pulito. Un pilota deve anche modificare il suo approccio nella bagarre che nel kart è molto 'fisica' mentre con le vetture formula si deve trovare il giusto punto di staccata in ingresso. Un passo in più per i prossimi anni saranno sia la preparazione fisica sia l'introduzione dell'aerodinamica che que-

st'anno era praticamente nulla".

Come hai trovato il livello del campionato?

"Difficile e lo dimostra il fatto che abbiamo vinto molti piloti, ben nove, sottolineando la grande parità tra di noi e la validità di questa serie. All'inizio potevamo tutti lottare per la vittoria, data la presenza di piloti molto esperti che erano al loro terzo anno in questa categoria. Poi col passare del tempo anche i più giovani grazie ai test ed alle gare sono riusciti a macinare chilometri e giocarsela alla pari".

Quali tra i tuoi avversari è stato il più consistente, o comunque ti ha maggiormente impensierito per la conquista del titolo?

"Defendi mi ha molto impressionato. Da Misano ha avuto una notevole svolta in quanto se nelle prime prove lottava per la zona punti, lì ha iniziato a diventare un avversario concreto per il successo finale. Oltre a lui sicuramente Falci inizialmente mi era molto vicino, così come anche Fontana mio compagno di squadra era molto competitivo".

Come ti sei trovato col tuo team?

"Mg Motorsport è uno dei migliori grazie anche a Giuseppe Mangione, il proprietario, che ha messo insieme una bellissima squadra di meccanici e telemetristi molto affiatati che mi hanno molto aiutato e si sono comportati con me come se fossero una seconda famiglia. Oltre a loro vorrei ringraziare per il supporto ricevuto anche Andrea Buffoli che ha creduto molto in me".

Quali sono i tuoi piani per il prosieguo della carriera?

"Per quest'anno abbiamo completato il programma. Per il 2010 vorrei correre nel F.3 Italia, effettuando dei test al fine di arrivare preparato ad inizio campionato anche se so già che il livello sarà molto alto. E' avvincente anche la battaglia tra Dallara e Mygale".

Cosa fai nella tua vita oltre correre?

"Studio per affrontare il quarto anno del Liceo Scientifico ad indirizzo tecnologico, dove ho trovato degli amici che mi sono molto vicini e si sono appassionati al motorsport tant'è vero che sono venuti a supportarmi nell'ultimo round a Monza".

Campione a 15 anni

Kevin Giovesi, nato l'8 novembre 1993 a Rho in provincia di Milano è il campione della svizzera Formula Lista Junior 2009. Al volante della vettura di Formula BMW del team Daltec il quindicenne pilota italiano ha bene impressionato nel suo primo anno di monoposto ed ora si prepara ad affrontare la stagione 2010.

Questa è stata la tua prima stagione in monoposto. Precedentemente cosa hai fatto?

“Come la maggior parte dei piloti ho corso in kart dove nel 2005 con la 60 Easykart ho vinto il primo titolo. La stagione successiva il passaggio alla categoria nazionale con la medesima cilindrata dove sono giunto secondo nel campionato regionale. Nel 2007 ho vinto la classifica regionale, ma al volante della 100 Junior nel campionato a squadre. L'anno scorso sono diventato pilota ufficiale Maranello prendendo parte all'Europeo dove sono risultato secondo tra gli italiani e ottavo assoluto dopo aver anche vinto una manche”.

Poi è arrivato l'esordio in monoposto nella Formula Lista Junior dove ti sei subito laureato campione.

“La prima tappa è stata a Digione in aprile dove in qualifica ho ottenuto il decimo tempo, ma in gara 1 per un contatto ho rotto il musetto e sono arrivato solo tredicesimo. Ho preso la mia personale rivincita nella corsa domenicale dove ho recuperato sino alla seconda posizione sotto la bandiera a

scacchi. Già all'appuntamento successivo, quello del Nurburgring, ho portato a casa un week-end perfetto, conquistando entrambe le pole e le vittorie riuscendo a salire in vetta al campionato. A Magny-Cours ho difeso la mia posizione salendo sul podio e vincendo gara 2 partendo dalla pole, per poi ripetere l'en plein ad Hockenheim portandomi ad un passo dal titolo, vinto poi a Monza con 184 punti in campionato”.

Nella gara finale di Monza come hai vissuto il tuo primo titolo in monoposto?

“A Monza ho sentito un po' di pressione, ma ho cercato di tenermi fuori dai guai, tant'è vero che anziché lottare per la vittoria ho preferito accontentarmi del secondo posto dopo aver rischiato di essere buttato fuori. Ho così ottenuto l'alloro di campione conquistando poi la pole position ed il secondo posto nella gara conclusiva del campionato”.

Come ti sei trovato nella tua prima stagione in Formula?

“La macchina mi è piaciuta sin dai test invernali così come il campionato che mi è

sembrato molto valido. Un pensiero ed un ringraziamento speciale va soprattutto al team Daltec che mi ha aiutato nel corso della stagione, come anche i miei sponsor e i tecnici della mia squadra senza il cui supporto non avrei mai conquistato il titolo”.

Inoltre sei stato protagonista di un'apparizione nell'ultima gara del Formula BMW Europe a Monza

“E' stato un evento decisamente travagliato. Prima i problemi con le licenze che sembravano dover compromettere la mia partecipazione, poi il cedimento del propulsore nel corso delle prove libere in pieno rettilineo mentre avevo l'ottavo tempo, non mi hanno permesso di dimo-

strare in un contesto importante come quello organizzato direttamente da BMW Motorsport, il mio potenziale”.

Quali sono i piani per il prosieguo della tua carriera?

“Stiamo vagliando alcune ipotesi tra cui il campionato italiano Formula 3 o la Formula Master con cui ho in programma di fare un test a Misano con JD Motorsport”.



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

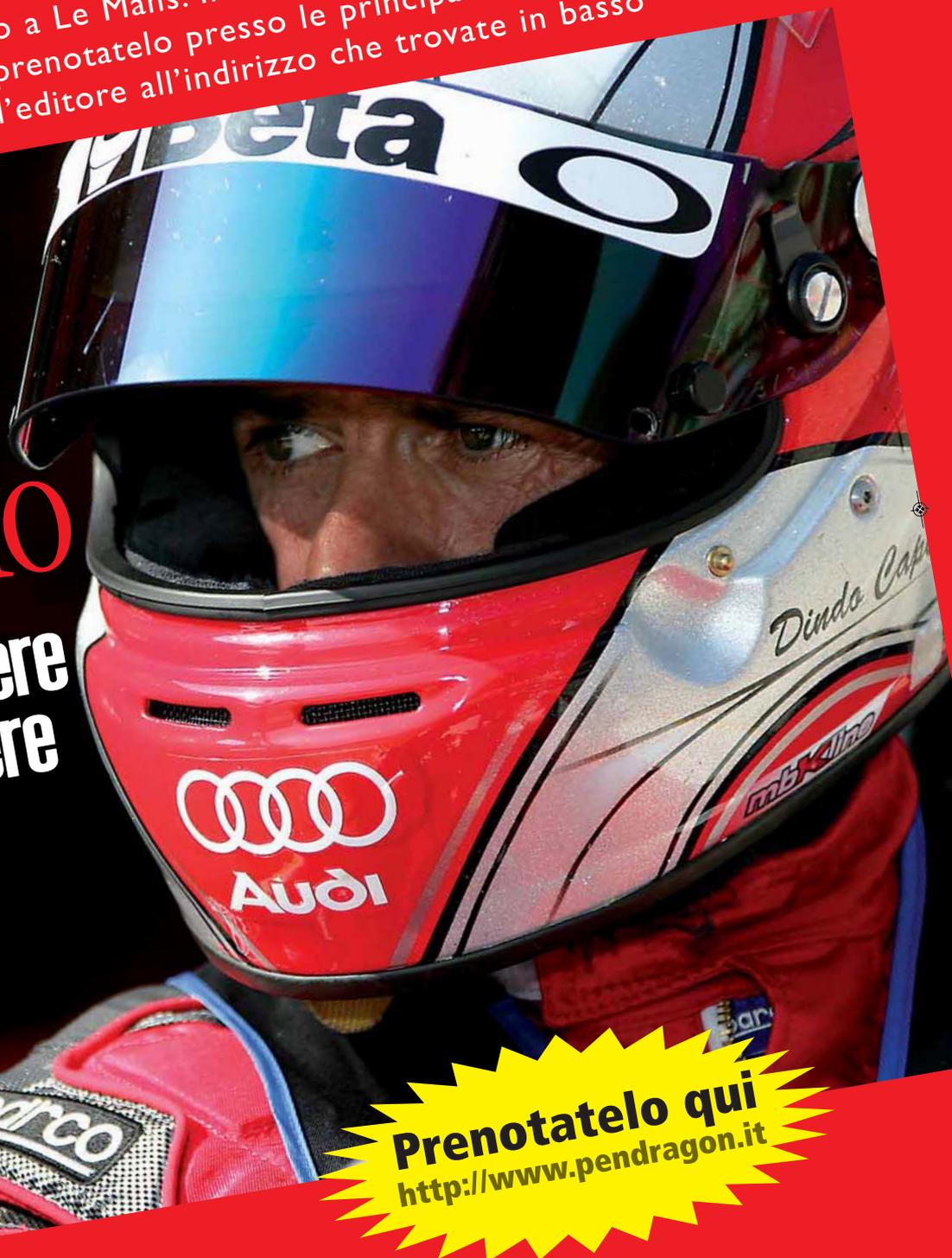
Dindo Capello. Il mestiere di vincere

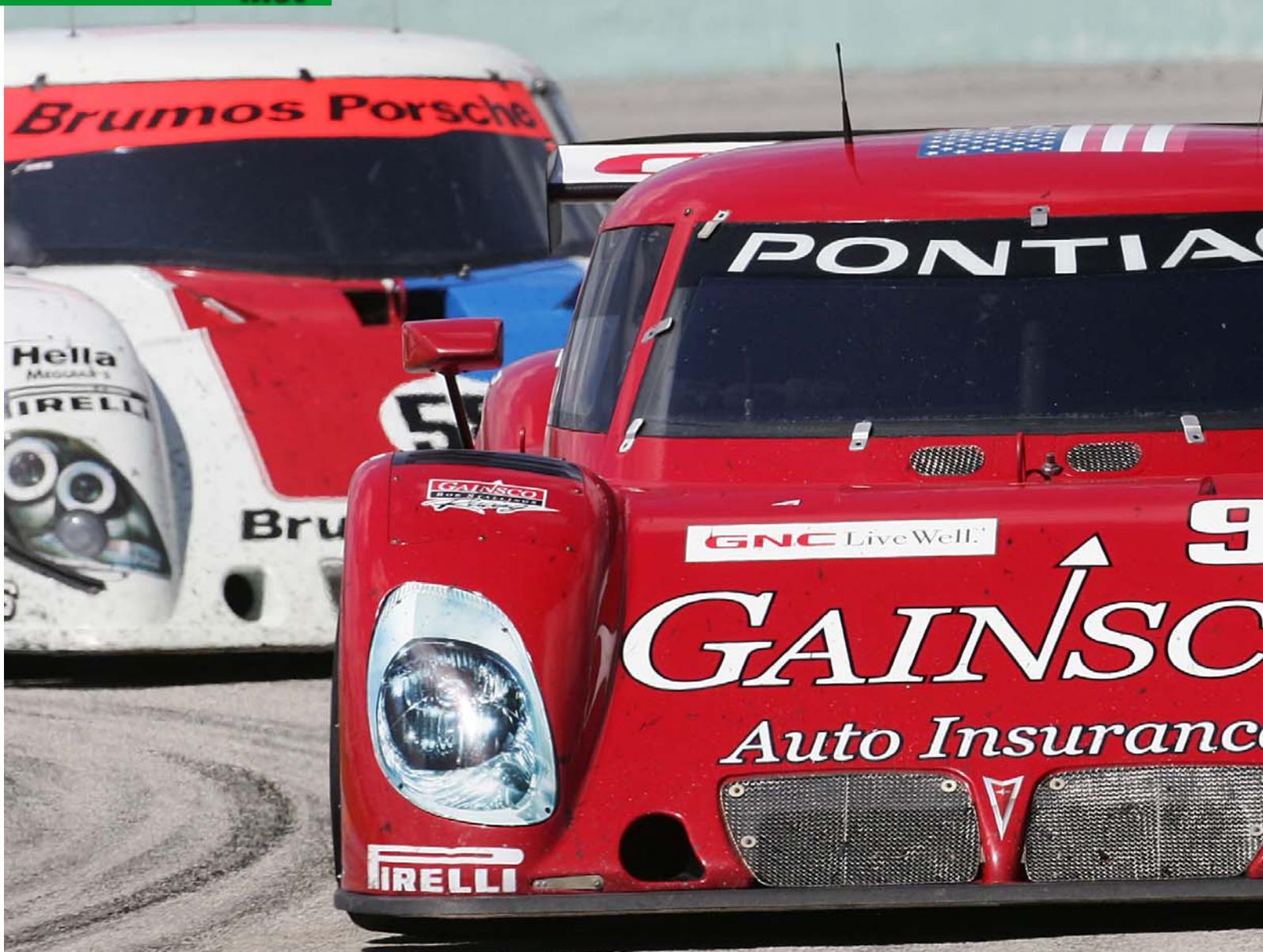
Coscia - Semeraro

 Pendragon
INPAGINA

 Pendragon

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





Gurney-Fogarty l'hanno f

Marco Cortesi

Secondo titolo Grand-Am in tre anni per Alex Gurney, Jon Fogarty ed il Gainsco Blakhawk Racing di Bob Stallings. Sotto le bandiere gialle dell'Homestead Miami Speedway, in un finale condizionato da numerose interruzioni, i due piloti statunitensi hanno conquistato un quarto posto in grado di garantirgli il titolo indipendentemente dai risultati altrui. Dopo aver condotto i primi giri, Gurney ha cercato di rimediare ad uno scarso

rendimento del suo motore Pontiac nel finale, attaccando quando necessario e centrando l'obiettivo. Al termine di un'epica battaglia che ha visto fino a sette vetture lottare nello stesso pacchetto di mischia, a vincere sono stati Joao Barbosa ed Hurley Haywood. In casa Brumos, la stagione si chiude come si era aperta a Daytona, mentre per Haywood, 61 anni e richiamato dopo l'arresto di JC France, arriva una nuova perla in un'interminabile carriera. Per Scott Pruett e Memo Rojas è arrivato il secondo

posto, ottenuto davanti alla Riley-Ford di Patterson e Negri al termine di una lunga rimonta. Nulla da fare anche per Max Angelelli e Brian Frisselle. Penalizzati dal rendimento delle loro coperture, i due alfieri di casa SunTrust hanno chiuso al settimo posto. Nonostante una spettacolare rimonta verso la vetta, propiziata da una caution arrivata al momento giusto, Angelelli si è trovato progressivamente senza grip, vedendosi costretto a rientrare ai box nel finale. Da sottolineare l'ottima prova del Level5



L'ordine di arrivo, sabato 10 ottobre 2009

- 1 - Barbosa/Haywood (Riley-Porsche) - Brumos - 100 giri 2:32:02.335
- 2 - Pruett/Rojas (Riley-Lexus) - Ganassi - 1.292
- 3 - Negri/Patterson (Riley-Ford) - Shank - 2.617
- 4 - Fogarty/Gurney (Riley-Pontiac) - Stallings - 3.592
- 5 - Donohue/Law (Riley-Porsche) - Brumos - 4.223
- 6 - Bouchut/Tucker (Riley-BMW) - Level5 - 5.069
- 7 - Angelelli/Frisselle (Riley-Ford) - SunTrust - 5.838
- 8 - Dalziel/von Moltke (Riley-BMW) - Orbit - 6.917
- 9 - Frisselle/Wilkins (Riley-Ford) - AIM - 7.713
- 10 - Taylor/Taylor (Riley-Chevrolet) - Beyer - 9.887
- 11 - Hunter-Reay/Tucker (Riley-BMW) - Level5 - 10.467
- 12 - Bernhard/Dumas (Riley-Porsche) - Penske - 13.338
- 13 - Borcheller/Enge/de Quesada (Riley-BMW) - Alegra - 26.798
- 14 - Garcia/Rice (Coyote-Porsche) - Spirit Of Daytona - 1 giro
- 15 - Pew/Valiante (Riley-Chevrolet) - Shank - 1 giro
- 16 - Finlay/Wallace (Crawford-Chevrolet) - Childress-Howard - 2 giri

Giro più veloce: Antonio Garcia - 1:12.136

Il campionato finale

1. Gurney, Fogarty 337; 3. Rojas, Pruett 331; 5. Br.Frisselle, Angelelli 325.



A fianco, Gurney e Fogarty festeggiano il successo nel campionato Grand Am. Sotto, la Dallara di Angelelli e la Riley di Barbosa in lotta ravvicinata. In basso, il podio della gara di Miami

fatto ancora!



Racing. In attesa di portare in pista nel 2010 il nuovo motore Ferrari, la squadra si è distinta, riuscendo anche a prendere il comando con Christophe Bouchut nelle fasi iniziali. Oltre al titolo Daytona Prototype, a Miami si è assegnato anche quello GT, conquistato per il solo fatto di aver preso il via dalla Porsche di Leh Keen e di Dirk Werner. Grazie ad una foratura occorsa alla Mazda di Tremblay ed Ham, in testa per quasi tutto il tempo, la vittoria è andata a Kelly Collins e Paul Edwards.



De Ferran salta

Marco Cortesi

Corona la gara d'addio con una vittoria Gil De Ferran, che a Laguna Seca si aggiudica il primo posto nella 4 ore ALMS, ultimo appuntamento del 2009. Il successo è stato cercato: dopo un dominio iniziale di Simon Pagenaud, il patron brasiliano ha pagato nel finale la scelta di effettuare un doppio stint senza cambiare le gomme Michelin. La battaglia con Adrian Fernandez, dotato di coperture più fresche, è stata entusiasmante, e si è risolta solo sul rettilineo finale grazie alla cavalleria dell'Acura LMP1. Alla disperata ricerca di budget per il 2010, il duo messicano ha completato al meglio una stagione quasi perfetta che ha portato otto vittorie e sette pole position di classe, demolendo la concorrenza di un'inaffidabile pattuglia Dyson. In terza posizione assoluta hanno conquistato il titolo di categoria Scott Sharp e David Brabham, vincitori di una battaglia a due con i compagni di marca. Dopo aver perso quattro giri nella fase iniziale, i due hanno puntato tutto su un piazzamento, riuscendo a recuperare un podio decisivo. Gli altri, a partire da Burgess, McMurry e Willman, hanno come sempre rappresentato un pianeta a parte, chiudendo con distacchi impressionanti, mentre la prova dell'interessante Lola-Judd di Drayson e Cocker è finita al terzo giro. Toccato da un'altra vettura prima del 'cavatappi' il ministro britannico è finito violentemente contro le protezioni. Per lui, nessuna conseguenza fisica, ma molti danni che potrebbero impedire la partecipazione all'Asian Le Mans. Tra le GT2 successo e titolo sono andati alla Porsche 997 di Bergmeister e Lieb. Anche in questo caso la lotta - con la Corvette di Jan Magnussen - ha regalato scintille, con una serie di sportellate che hanno spedito il danese a muro negli ultimi metri. Riuscito a classificarsi al secondo posto, ha preceduto la Porsche Farnbacher di Henzler e Ehret. Nulla da fare per il team Risi, che ha visto evaporare ogni possibilità di vittoria con un contatto con la Jaguar di Mark Goossens, mentre in classe Cup la vittoria è andata alla coppia Baker-Cosmo.



uta tutti



*A sinistra,
lo start della gara.
Sotto, i vincitori
del campionato
Brabham-Sharp.
A destra,
De Ferran in posa
per l'ultima gara*



L'ordine di arrivo, sabato 10 ottobre 2009

- 1 - De Ferran/Pagenaud (Acura ARX02a) - De Ferran
168 giri 4.00'51"966
- 2 - Fernandez/Diaz (Acura ARX01b) - Fernandez - 0"662
- 3 - Brabham/Sharp (Acura ARX02a) - Highcroft - 4 giri
- 4 - Burgess/McMurry/Willman (Lola B06/10-AER) - Autocon - 9 giri
- 5 - Mowlem/Johansson (Ginetta-Zytek) - Corsa - 10 giri
- 6 - Bergmeister/Long (Porsche 997) - Flying Lizard - 13 giri
- 7 - Magnussen/O'Connell (Corvette C6.R) - Corvette - 13 giri
- 8 - Henzler/Ehret (Porsche 997) - Farnbacher - 14 giri
- 9 - Farnbacher/James (Panoz Esperante) - PTG - 14 giri
- 10 - Neiman/van Overbeek (Porsche 997) - Flying Lizard - 15 giri
- 11 - Muller/Milner (BMW M3 E92) - Rahal - 15 giri
- 12 - Westbrook/Stuck/Arnold (Porsche 997) - Vici - 15 giri
- 13 - Sellers/Cicero (Porsche 997) - Farnbacher - 18 giri
- 14 - Dyson-Smith (Lola B09/86-Mazda) - Dyson - 18 giri
- 15 - Sutherland/Drissi/Gigliotti (Riley Corvette) - LG - 18 giri
- 16 - Lewis/Pagerey (Porsche 997) - Velox - 24 giri
- 17 - Baker/Cosmo (Porsche 997) - Orbit - 24 giri
- 18 - Hoaglund/Faleta (Porsche 997) - Orange - 24 giri
- 19 - Beretta/Gavin (Corvette C6.R) - Corvette - 25 giri
- 20 - Parker/Pickering (Porsche 997) - Orange - 28 giri





Montoya spaventa Johnson

Marco Cortesi

Quando parte è inarrestabile. Ancora una volta la Chase For The Cup sembra essere territorio di Jimmie Johnson che, per la seconda volta, è andato a conquistare la vittoria portandosi anche in testa in classifica ai danni di Mark Martin. A Fontana, nella Pepsi 500 solo due sono stati gli avversari per il tri-campione in carica. Per quasi tutta la gara, Juan Pablo Montoya ha corso da vero candidato al titolo, mettendo spesso e volentieri la propria Chevy davanti a tutti, ma soccombendo nel finale anche per via delle mutate condizioni del tracciato. Ad

approfittarne è stato Jeff Gordon che, costretto alla battaglia dal colombiano e da Mark Martin, non ha potuto però contendere seriamente la vittoria. In quinta piazza ha concluso Tony Stewart, dopo aver recuperato un giro perso a causa di un drive-through per eccesso di velocità ai box. Felicità a metà per i team Roush e Childress, riusciti a mettere due vetture in top-10 ma lontani dalla forma necessaria per vincere un titolo. Senz'altro a piangere sarà il team Petty di George Gillet, le cui quattro vetture sono state fermate da un incidente innescato da Sadler che, tamponato Dale Earnhardt Jr, ha coinvolto in una

carambola altre 6 vetture. Incidenti anche per Kurt Busch, che dopo aver urtato le barriere è rimbalzato contro Kahne e Biffle, e per Denny Hamlin che, chiusa la traiettoria troppo presto su Montoya, è finito in testa-coda dopo essere partito dalla polle position. Ha continuato a soffrire di sintomi influenzali Kyle Busch, sostituito in occasione della prima causino da David Gilliland. Il pilota californiano che si era qualificato a bordo della Toyota TRG, era stato da poco nominato quarto pilota del Joe Gibbs Racing. In classifica, Martin paga 12 punti di distacco nei confronti di Johnson, mentre Montoya si tiene a -58.



Cambia la tonalità dell'azzurro della livrea, ma rimane immutata la forza agonistica di Jimmie Johnson a segno anche a Fontana. Sotto, Montoya e Martin che hanno provato inutilmente a fermare il tricampione della serie

L'ordine di arrivo, domenica 11 ottobre 2009

- 1 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 250 giri
- 2 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 250
- 3 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 250
- 4 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 250
- 5 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart/Haas - 250
- 6 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 250
- 7 - David Ragan (Ford) - Roush - 250
- 8 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 250
- 9 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 250
- 10 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 250
- 11 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 250
- 12 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 250
- 13 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 250
- 14 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 250
- 15 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart/Haas - 250
- 16 - David Stremme (Dodge) - Penske - 250
- 17 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 250
- 18 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 250
- 19 - John Andretti (Chevrolet) - Front Row - 250
- 20 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 250
- 21 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 250
- 22 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 250
- 23 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 250
- 24 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 248
- 25 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 248
- 26 - Bobby Labonte (Ford) - Yates - 247
- 27 - Paul Menard (Ford) - Yates - 247
- 28 - Regan Smith (Chevrolet) - Furniture Row - 247
- 29 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 246
- 30 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 245
- 31 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 244
- 32 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 244
- 33 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 244
- 34 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 244
- 35 - Max Papis (Toyota) - Germain - 244
- 36 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 209
- 37 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 195
- 38 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 121
- 39 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 29
- 40 - Michael McDowell (Toyota) - Baldwin - 25
- 41 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 22
- 42 - David Gilliland (Chevrolet) - TRG - 13
- 43 - Mike Bliss (Dodge) - Phoenix - 11

Il campionato

1. Johnson 5728; 2. Martin 5716; 3. Montoya 5670;
4. Stewart 5644; 5. Gordon 5623; 6. Busch 5607; 7. Biffle 5540; 8. Edwards 5536; 9. Hamlin 5509; 10. Newman 5505; 11. Kahne 5422; 12. Vickers 5377.



Claudio Pilia

Il tracciato di Digione ha emesso il suo verdetto: vittoria per Gary Paffett. Incassa un successo buono quanto basta a far tornare il sorriso a Norbert Haug e alla Mercedes, che piazza ben cinque C-Klasse nelle prime cinque posizioni. Vittoria pesante, quella del suddito della Regina, che lo rilancia nella corsa al titolo grazie a una gara tutta all'attacco, ma allo stesso tempo attenta a salvaguardare le gomme, vero tallone d'Achille sul saliscendi francese. Per tutti, anche per Mattias Ekstrom. Lo svedese, a una manciata di giri dalla fine, vede svanire le sue

speranze di vittoria in campionato dopo un contatto rimediato proprio con Paffett. È la famigerata pietra sopra, quella messa dal pilota Audi sui sogni di gloria, anche alla luce del deludente weekend di Barcellona. Saranno quindi concentrate su Timo Scheider, sesto a Digione e primo dei piloti Audi, ora forte di sette punti di vantaggio, le attenzioni della Casa dei quattro anelli, nell'ultimo appuntamento di Hockenheim. Dove Ekstrom, Tomczyk e pure Kristensen dovranno dargli manforte fino in fondo. Dove saranno costretti a fare meglio e a fare 'muro' sui piloti Mercedes, in una pista in cui il favore del pronostico è dalla loro parte.

Paffett mette paura





Timo Scheider e Gary Paffett sempre più in lotta per il titolo

L'ordine di arrivo, domenica 11 ottobre 2009

- 1 - Gary Paffett (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 1'04"38"472
- 2 - Paul Di Resta (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 0"834
- 3 - Bruno Spengler (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 1"055
- 4 - Jamie Green (Mercedes C Klasse 08) - AMG - 1"308
- 5 - Ralf Schumacher (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 1"807
- 6 - Timo Scheider (Audi A4 09) - Abt - 2"239
- 7 - Martin Tomczyk (Audi A4 09) - Abt - 3"260
- 8 - Mathias Lauda (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 4"021
- 9 - Mattias Ekstrom (Audi A4 09) - Abt - 4"577
- 10 - Markus Winkelhock (Audi A4 08) - Rosberg - 4"988
- 11 - Alexandre Prémat (Audi A4 08) - Phoenix - 5"228
- 12 - Maro Engel (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 5"938
- 13 - Mike Rockenfeller (Audi A4 08) - Rosberg - 8"158
- 14 - Susie Stoddart (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 9"715
- 15 - Oliver Jarvis (Audi A4 08) - Phoenix - 1 giro
- 16 - Katherine Legge (Audi A4 09) - Abt - 1 giro
- 17 - Tomas Kostka (Audi A4 07) - Kolles - 1 giro
- 18 - Tom Kristensen (Audi A4 09) - Abt - 4 giri

Giro più veloce: Paul Di Resta 1'11"644

Ritirati

Christian Bakkerud
Johannes Seidlitz

Il campionato

1.Scheider 56 punti; 2.Paffett 49; 3.Ekstrom 41; 4.Di Resta e Spengler 39; 6.Tomczyk 35; 7.Green 23; 8.Kristensen 21; 9.Jarvis 15; 10.Winkelhock 10

ra all'Audi





Ricciarini sul trono

Cristian Ricciarini è il vincitore della Clio Cup Italia 2009. Il 37enne pilota aretino della squadra campione Composit Motorsport, sulla pista di Adria ha formalizzato un successo ormai annunciato mettendo tutti dietro in gara 1, dopo avere centrato la pole position, cominciando dal proprio compagno Giancarlo Lenzotti ed un funambolico Vito Postiglione, sul gradino più basso del podio in occasione del suo rientro nel monomarca tricolore con il team Monolite Racing. Alla sua settima stagione con le vetture della Casa d'Oltralpe, per Ricciarini si tratta della prima affermazione assoluta dopo che negli ultimi anni era già andato abbastanza vicino al successo. "Ho cominciato a crederci dopo Spa, sapendo che anche a Misano e Mugello avrei potuto dire la mia. Pensavo che l'anno giusto sarebbe stato il 2008 e invece ho dovuto aspettare ancora un po'. Ma credo che sia io che la mia squadra alla fine ce lo siamo meritati...", ha dichiarato Ricciarini. Con i

titoli Junior e Gentlemen già in precedenza assegnati rispettivamente a Luca Casadei (Go Race) e lo stesso Lenzotti, l'inglese del Team Pyro Jeff Smith, quinto al traguardo, si è confermato il migliore tra gli Esordienti. Per la cronaca, in partenza Ricciarini era stato bravo a mantenere il comando, mentre alle sue spalle Lenzotti ha subito guadagnato una posizione scavalcando Jeff Smith e portandosi alle spalle del capofila. A dare spettacolo è stato anche Postiglione (autore del secondo tempo in qualifica, ma poi retrocesso ultimo per un disguido tecnico che aveva portato la sua vettura a risultare sottopeso), risalito nono già nel corso del primo giro. Il potentino ha proseguito la sua rimonta portandosi dopo tre tornate sesto. Con il terzetto di testa abbastanza compatto, Postiglione si è quindi accodato ad Aron e Jeff Smith, avendo in seguito ragione di entrambi e facendo pure segnare il giro più veloce. Con l'ordine d'arrivo dei primi due immutato, ad avvicendar-

si nelle fasi conclusive sono stati proprio Aron e Jeff Smith, con quest'ultimo che sul finire è retrocesso quinto.

Gara 2

Vito Postiglione ha siglato l'ultima gara della stagione imponendo la propria supremazia con la vettura della Monolite Racing. Il potentino si è confermato grande protagonista di questo conclusivo appuntamento del 2009 che ha anche laureato campione assoluto Cristian Ricciarini, matematicamente detentore del titolo dopo l'affermazione ottenuta in gara 1. Ma il pilota della Composit Motorsport non ha potuto festeggiare salendo sul podio di gara 2, penalizzato da un drive through che lo ha costretto ad accontentarsi della quinta piazza alle spalle di Jeff ed Aron Smith, ancora una volta protagonisti con il Team Pyro. Ultimo acuto per Giancarlo Lenzotti, secondo al traguardo e in campionato. Con le prime otto posizioni di gara 1 invertite sulla griglia ad avviarsi dalla pole è stato Lolli, che ha inizial-



**Sopra, il campione Ricciarini.
Sotto, Postiglione**

Gara 1

1.Ricciarini (Composit) 21 giri 31'06"477; 2.Lenziotti (Composit) 2"903; 3.Postiglione (Monolite) 5"470; 4.A.Smith (Pyro) 17"510; 5.J.Smith (Pyro) 19"000; 6.Muccio (Venthos) 29"934; 7.Foglio (Composit) 32"018; 8.Lolli (Composit) 33"047; 9.Marazzi (Giada) 45"547; 10.Dell'Onite (Monolite) 51"689; 11.Gabrielli (One) 52"888; 12.Pasquali (Composit) 53"467; 13.Giacomini (One) 1 giro.

Giro più veloce: Postiglione 1'28"015

Gara 2

1.Postiglione (Monolite) 21 giri 31'18"311; 2.Lenziotti (Composit) 5"176; 3.J.Smith (Pyro) 25"383; 4.A.Smith (Pyro) 25"822; 5.Ricciarini (Composit) 28"927; 6.Zanini (Composit) 32"552; 7.Marazzi (Giada) 33"390; 8.Pasquali (Composit) 33"931; 9.Muccio (Venthos) 42"097; 10.Dell'Onite (Monolite) 46"005; 11.Giacomini (One) 1'34"790.

Giro più veloce: Ricciarini 1'28"253

Il campionato finale: 1.Ricciarini 294; 2.Lenziotti 242; 3.Di Luca 142; 4.Iorio 136; 5.Casadei 128.

mente mantenuto il comando davanti a Foglio e Muccio. Ma dalla sesta posizione è scattato altrettanto bene Postiglione, davanti a tutti al termine del primo giro, grazie anche al testacoda del battistrada e al contatto che ha costretto Foglio a rientrare ai box alla seconda tornata con la parte posteriore della sua vettura danneggiata. A risalire secondo è stato quindi Lenziotti. Con i primi due in fuga a guidare il "trenino" degli inseguitori è stato a questo punto Muccio, tallonato nell'ordine da Jeff Smith, Ricciarini ed Aron Smith, ai quali ha successivamente dovuto cedere strada scivolando sesto. Intorno a metà gara "fine dei giochi" per Ricciarini, penalizzato per un contatto e quindi protagonista di una rimonta in cui ha fatto segnare anche il giro più veloce confermandosi sul traguardo quinto. Analoga la sorte subita da Muccio, retrocesso nono. Postiglione ha invece tenuto duro fino all'arrivo, meritandosi così il successo e precedendo Lenziotti e Jeff Smith, che ha completato il podio.



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

Servizi editoriali
per tutte le esigenze

INPAGINA

ON-LINE publishing

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

EDITORIAL services

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

RACING pr service

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

STORIE di sport

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



www.inpagina-bo.com

info@inpagina-bo.it

Ipse dixit

“Secondo la matematica tutto è ancora possibile, e io terrò le dita incrociate per Vettel”

Michael Schumacher

“Mia moglie mi ha chiesto una volta se c’era l’1 per cento di possibilità che smettessi di correre, le ho risposto che non c’era neanche lo 0,5 per cento”

Felipe Massa

“Al momento le mie possibilità di essere in F1 l’anno prossimo si aggirano attorno all’80 per cento”

Bruno Senna

“Sogno di guidare ad Abu Dhabi ma le

possibilità che questo accada sono molto, molto poche”

Felipe Massa

“Oggi non so dire quanto mi manca per guidare una F1. Certo mi manca esperienza su questo tipo di macchine”

Sébastien Loeb

“Con Alonso faremo una bella squadra. L’obiettivo? Vincere. Gerarchie? Nessun problema, chi corre per la Ferrari sa che la squadra viene prima di tutto”

Felipe Massa

“Anche se riuscissero a trovare i soldi, a Donington non ce la

farebbero a costruire in tempo il circuito”

Bernie Ecclestone

“Credo che molti piloti saranno sorpresi dal tracciato di Abu Dhabi”

David Coulthard

“Con la F1 abbiamo





Sébastien Loeb a Jerez in GP2

un contratto che scade nel 2012. C'è tempo per pensare al dopo"
Luca di Montezemolo

"Se dovessi dire la verità, qualcuno potrebbe arrabbiarsi"
Il sibillino Max Mosley

"Per chi farò il tifo? Per Barrichello, ovvio"
Felipe Massa

"Jean Todt non è uomo che si fa condurre per le briglie. Già alla Ferrari faceva di testa sua, incurante di quello che voleva Luca di Montezemolo"
Max Mosley

"Al più tardi nel 2011 il mio successore introdurrà il limite dei

costi con un budget dei team fra 60 e 70 milioni di euro, escluse le spese per piloti e marketing"
Max Mosley

"Il matrimonio corona questo nostro grande amore"
Giancarlo Fisichella
neo-sposo di Luna Castellani