

Bene, Brawn, Button

GP Brasile

Jenson succede ad Hamilton e la sua scuderia vince fra i costruttori: è l'apoteosi dell'inghilterra e di Ross l'Orso, il vero genio della F1

La foto della settimana

Demolition Road

Gara 2 Superstars Series a Monza. La BMW di Bruno Bollini si intraversa in Ascari e centra violentemente le protezioni, capovolgendosi. Il pilota sammarinese esce incolume dal rottame



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

Un sorriso da campione



Butt



Stefano Semeraro

Lo hanno chiamato in tutti i modi: tassista, paracarro, mezzo disoccupato. Lui ha sempre reagito secondo tradizione di famiglia: un sorrisone molto "charming", e un drink per sdrammatizzare. Il meglio del British Style. Anche domenica scorsa, dopo aver intasato per mezz'ora la radio di bordo tutta la sua gioia, tutto il sollievo per aver finalmente messo le mani su quel sogno che viene da lontano, ai giornalisti ha risposto con ironia, ma senza cattiveria, sparando allegro uno dei suoi "smile" a 32 denti che sanno conquistare il mondo: "E adesso come farete a criticarmi?".

Jenson Button è il fidanzato di tutti, in F.1. Nemici pochissimi, amici tanti, fidanzate vere una schiera, da Louise Griffith a Flora Brudenell Brice all'attuale supermodello Jessica Michibata.

Ma di ammiratori sinceri Jenson, fino a quest'anno, non ne aveva avuti mai tantissimi,

almeno fuori dall'Inghilterra.

Veloce, sì – dicevano - ma troppo bello, troppo playboy, troppo distratto per essere un fuoriclasse vero. Etichette. Che Jenson quest'anno si è (forse) strappate di dosso vincendo un Mondiale comandato dall'inizio alla fine. Nelle prime sette gare da dominatore assoluto; poi, quando la Brawn è andata in crisi, da ragioniere illuminato. Tremori, qualcuno. Errori, nessuno. E una grande chiusura a Interlagos, sfoderando grinta e talento. Non sarà mai Jim Clark, Button, ma definirlo un campione per caso sarebbe ingeneroso. Per la prima volta in carriera quest'anno si è trovato a montare un cavallo vincente, e non ha sprecato l'occasione. Può bastare, no?

Al Circus, a dire il vero, Jenson si era affacciato alla grande. Convocato per un test a Jerez da una telefonata di Sir Frank Williams, che si era fatto ingolosire da quel ragazzino del Somerset capace di vincere la F.Ford inglese e arrivare terzo nella F.3

britannica fra '98 e '99. "Williams mi chiamò mentre ero in un pub", racconta Jenson. "E sul momento pensai che fosse uno scherzo. Ma un mese dopo ero in pista a provare una F.1". Aveva 19 anni. Sul primo kart era montato 11 anni prima, spinto dall'"old boy", ovvero suo padre John, ex-venditore di automobili di Upper Vobster, un paesino vicino a Frome. Una passionaccia per le corse aveva spinto Button senior prima a battezzare il figlio con il nome di una marca automobilistica di Birmingham, "Jensen", che per errore dell'ufficiale dell'anagrafe si era trasformato in Jenson, e poi a scorrazzarlo per anni su tutti i circuiti inglesi, a bordo di un motor-home occupato dal kart, finendo più di una volta a chiedere in prestito una tanica di benzina per tornare a casa.

John Button - faccia simpaticissima di chi nella vita si è negato poco e non rimpiange niente, camicia rosa portafortuna aperta sul petto da 66enne in magnifica forma e sem-

segue a pag 8



**Nato a Frome (GB)
19 gennaio 1980**

**Debutto
GP Australia 2000 su Williams**

**171 presenze
169 GP disputati
7 vittorie
7 pole
2 giri più veloce
23 volte sul podio**

**Giri percorsi: 8.730
Km percorsi: 42.616
Giri in testa: 384
Km in testa: 1.844**

**2009 – 1° su Brawn-Mercedes
2008 – 18° su Honda
2007 – 15° su Honda
2006 – 6° su Honda
2005 – 9° su BAR-Honda
2004 – 3° su BAR-Honda
2003 – 9° su BAR-Honda
2002 – 14° su Renault
2001 – 17° su Benetton-Renault
2000 – 8° su Williams-BMW**

**Jenson a spasso
per i box con la
fidanzata
Jessica Michibata**





pre a caccia di un drink - rinunciò presto a fare da manager a suo figlio ("dopo un paio di litigi ai tempi del kart capii che non volevo fare la fine di tanti genitori ossessivi"), ma non a trasmettergli serenità, calore, una visione ottimistica della vita. Una lezione che è servita a Jenson a superare le montagne russe di una carriera piena di grandi luci e di passi falsi.

Il primo lampo in F.1 arrivò al secondo GP della carriera, in Brasile, nel 2000: sesto al traguardo, il più giovane della storia ad andare a punti. Una stella, l'erede di Damon e Graham Hill, ottavo in campionato a fine stagione e un grande futuro assicurato dai titoli dei giornali inglesi. Ma già la prima discesa era dietro l'angolo. Alla Williams arrivò Montoya, e Button finì per due anni in prestito alla Benetton, alle dipendenze di Briatore, che non lo stimava affatto e che infatti presto lo

scaricò per fare posto al suo protetto Alonso. Passato alla Bar, allora gestista da David Richards, Jenson sembrò rinascere. Nel 2004 finì terzo in campionato dietro Schumacher e Barrichello, ma un nuovo scivolone era dietro l'angolo. Quando Richards se ne andò i Button prima tentarono di mollare la BAR ("di errori ne abbiamo commessi", ammette oggi John), impegnandosi in una faticosissima battaglia legale, poi furono costretti a pagare 9 milioni di sterline per liberarsi del contratto quinquennale con la Williams e uno per liquidare il discusso manager Russell King. Intanto la Honda aveva preso il controllo della scuderia, ma in pista le cose non andavano benissimo. Anzi. Una nuova discesa, fino al patatrac della scorsa stagione. Diciottesimo nel mondiale, con un triennale da 24 milioni di sterline ma senza più una macchina e una scuderia,

il grande merito di Button è stato di tenere duro e fidarsi di Ross Brawn nell'inverno più duro e scuro della sua carriera.

Si è decurtato lo stipendio di 15 - dicasi 15 - milioni di sterline, accettando pure di pagarsi le spese delle trasferte. Un contratto di solidarietà, se volete. Comunque il miglior affare della sua vita.

Per vincere il suo primo Gp, nel 2006, Jenson aveva impiegato 113 gare. Per vincere il più insperato dei Mondiali ha dovuto aspettare 10 stagioni, due in meno di Mansell. "Quando 21 anni fa montai per la prima volta su un kart", ha confessato, "mai avrei pensato di diventare un giorno campione del mondo di F.1. Pensavo che i campioni fossero fatti di un'altra pasta. Ma per come ho guidato qui in Brasile, penso di meritarmelo". Sorridi Jenson: non sei su scherzi a parte.



Così nel 2009

6 vittorie

4 pole

1° - Melbourne

1° - Sepang

3° - Shanghai

1° - Al Sakhir

1° - Barcellona

1° - Monte Carlo

1° - Istanbul

6° - Silverstone

5° - Nurburgring

7° - Budapest

7° - Valencia

R - Spa

2° - Monza

5° - Singapore

8° - Suzuka

5° - San Paolo

**Una pagina da libro cuore:
John Button,
papà di Jenson,
abbraccia e consola
Rubens Barrichello
al termine
della gara
brasiliiana**



**Unico ritiro a San Paolo,
tamponato al 1° giro
da Grosjean**

**Negli altri 15 GP ha concluso
SEMPRE in zona punti**



Ross Brawn si gode il trionfo dell'ennesimo titolo iridato. A destra, Button e Barrichello danno il via ai festeggiamenti Brawn Gp

Quel genio di un Orso



Stefano Semeraro

“We are the Champions” cantano a squarciagola quelli della Brawn GP. Hanno ragione, e il più champion di tutti è lui, Ross, il Principale. L’Orso, un genio della velocità nascosto sotto l’aspetto di un plantigrado. Uno che in 33 anni passati nel mondo delle corse ha saputo trasformare in oro tutto quello che ha toccato. E in tutti i ruoli, pilota escluso (almeno per ora). Operaio e meccanico in F.3 con la March, progettista prima alla Williams – il vecchio Frank ha portato in F.1 sia lui sia Button, mica male

come talent scout - e alla Jaguar, direttore tecnico alla Benetton e alla Ferrari, padrone e tuttopadre alla Brawn GP. Ha vinto mondiali in tre diverse scuderie, supportando (e anche sopportando) prima Briatore e Todt, poi i giapponesi della Honda, gestendo il muretto e i piloti, annusando i regolamenti meglio di un cane da tartufi. Quando la Honda lo ha lasciato in mutande non si è scoraggiato, anzi è riuscito a raccogliere un gruppo vincente attorno a quella che sembrava una follia, una scommessa impossibile da vincere. Invece in pochi mesi, con un gioco di prestigio, è riuscito a costruire

dal (quasi) nulla una scuderia vincente. Perché l’Orso parla poco ma quando parla, attorno ad un tavolo, dalla radio del team, o nell’ufficio di uno sponsor, tutti lo stanno ad ascoltare. Ha azzeccato il progetto giocando sul filo del fuorigioco tecnico, fregando tutti come un Inzaghi pesante un quintale ma agilissimo nel depistare le difese altrui, poi ha saputo superare la crisi di metà stagione, dando coraggio a Jenson e allungando il brodino a Barrichello. Un mago. Forse l’ultimo e l’unico, in questa F.1 dove molti sanno urlare, ma pochi inventare.

Gli inglesi lo



fanno meglio



**Tutti i
campioni
del mondo
targati GB**

1958 – Mike Hawthorn – Ferrari

1962 – Graham Hill – BRM

1963 – Jim Clark – Lotus

1964 – John Surtees – Ferrari

1965 – Jim Clark – Lotus

1968 – Graham Hill – Lotus

1969 – Jacky Stewart – Matra

1971 – Jacky Stewart – Tyrrell

1973 – Jacky Stewart – Tyrrell

1976 – James Hunt – McLaren

1992 – Nigel Mansell – Williams

1996 – Damon Hill – Williams

2008 – Lewis Hamilton – McLaren

2009 – Jenson Button – Brawn

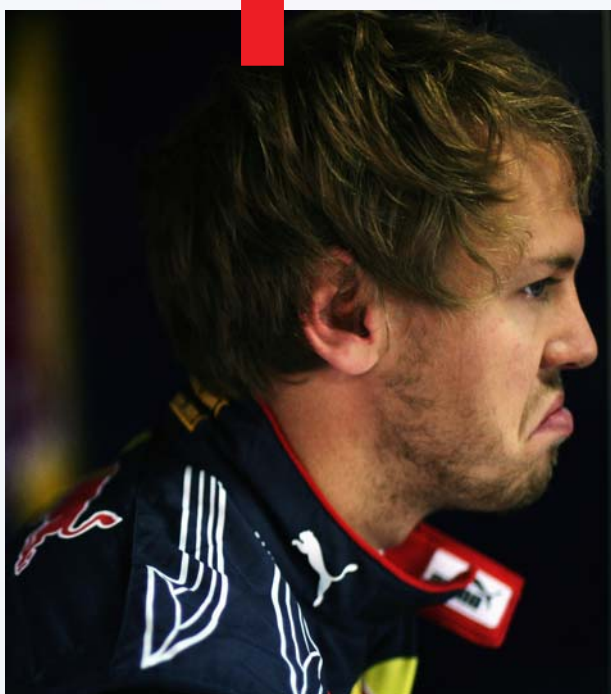
Carlo Baffi

È il 31° Campione del Mondo, il 10° britannico della storia della F.1. Un titolo che resta oltre Manica, con lo scettro di Lewis Hamilton che passa nelle mani di Jenson Button, il quale può iscrivere così il suo nome tra i miti del motorsport. Una lista, quella dei driver di Sua Maestà, inaugurata da Mike Hawthorn. L'elegante alfiere della Ferrari, che soleva scendere in pista in giacca di tweed e papillon, si laurea campione nel GP del Marocco del 1958, seguito quattro anni dopo da Graham Hill sulla BRM. Gli anni '60, sono segnati dal dominio degli anglosassoni. Lo scozzese Jim Clark si afferma nel 1963 al volante della Lotus, dominando a Monza. L'anno dopo invece tocca a John Surtees, che a Mexico City conquista l'iride per il Cavallino, grazie anche al gioco di squadra del compagno Bandini. Il "Figlio del Vento", resterà l'unico pilota ad essersi aggiudicato la corona mondiale sia nelle auto che nelle moto. Nel 1965, è un derby targato Union Jack, con Clark che ha la meglio su Hill. Quest'ultimo però si prende la rivincita nel '68, quando tornato in Lotus diviene campione davanti ad un altro fenomeno, Jackie Stewart. Il nuovo scozzese volante, conquista ben tre mondiali, nel '69 sulla Matra-Ford, a Monza dopo un arrivo al fotofinish; nel '71 e nel '73 come portacolori della Tyrrell. Da qui in poi, si registra il declino dell'egemonia britannica. Dopo il trionfo di James Hunt del 1976, nell'infernale corsa al Fuji, la terra d'Albione deve attendere 16 lunghi anni, per tornare al vertice. Il digiuno è infatti rotto da Nigel Mansell. Nel 1992, il "Leone" domina la stagione con una Williams Renault imprevedibile, chiudendo i giochi con 5 round d'anticipo. A seguire le sue orme è un altro pilota della Williams, Damon Hill. Promosso da collaudatore a titolare, il figlio d'arte vince la rivalità interna con Jacques Villeneuve, salendo sul trono dopo il G.P. del Giappone del 1996. Seguirà un altro lungo periodo di vacche magre sino al 2008, con la scalata al successo di Hamilton, all'ultima tappa in Brasile. Proprio dove Button ha trionfato ieri e guarda caso, con lo stesso numero 22 sul musetto della monoposto. Quando si dice il destino.

*Webber sorseggia
lo champagne sul podio
Vettel, in basso,
non sembra gradire*



Sapore amaro



Massimo Costa

Il sapore è quello di un arrosto bruciacchiato. Riuscito male. La bella vittoria di Mark Webber non riesce a portare la giusta gioia nel team Red Bull. La consapevolezza di aver perso un'occasione unica per vincere il mondiale è forte. Webber ritorna ad offrire una prestazione degna di nota quando ormai non serve più. Dov'era finito l'australiano quando era divenuto il principale rivale di Button in piena estate? Svanito. Toltasi la pressione di dosso, ritrovata lucidità dopo una serie di errori infiniti, ecco il Webber bravo e muscoloso già visto al Nurburgring. Nella difesa della posizione da Kimi Raikkonen nel primo giro è parso anche troppo... muscoloso, ma tant'è. E Sebastian Vettel? Non ne ha azzeccata una in qualifica, nel Q1. Gomme soft rain quando pioveva forte, gomme heavy rain quando la pista era leggermente più veloce. Confusione nel suo box, arrabbiatura forte del tedesco. Che poi in gara ci ha messo tanto del suo per recuperare da 16° a 4°. Una gara in apnea, con la sensazione di aver gettato l'ennesima occasione. Perché se la qualifica girava come doveva, al posto di Webber ci sarebbe stato sicuramente lui. A Vettel non rimane che tentare di portare via il secondo posto a Rubens Barrichello nella classifica piloti. La differenza è di due punti. Ce la può fare. La domanda ora è: la Red Bull saprà ripetersi su questi livelli anche nel 2010? Quando ci si aspetta la reazione della Ferrari, della Renault, la definitiva conferma della McLaren?



Fenomeni

Massimo Costa

Due fenomeni. A volte magari non emerge il loro valore, ma San Paolo lo ha fatto vedere apertamente. Robert Kubica e Lewis Hamilton sono sempre più su un altro pianeta. Kubica si è piazzato al secondo posto al termine di una gara tutta d'attacco, a testa bassa dal primo all'ultimo giro. Un capolavoro portato a termine con una BMW che si sta per ritirare ma che non ha perso la motivazione, anche perché cerca disperatamente di trovare uno spazio nel 2010 con i nuovi finanziatori del Qatar. Kubica il miracolo lo ha compiuto in qualifica quando sotto la pioggia battente e un assetto non adeguato, quasi da asciutto, ha superato il Q1, il Q2 e si è piazzato ottavo nel Q3. Guida sopraffina la sua. Con l'acqua e senza. In gara ha messo gran pressione su Webber, ma la Red Bull è troppo avanti come concezione aerodinamica rispetto alla BMW. Hamilton invece ha affrontato la qualifica con un set-up dichiaratamente per pista asciutta. Un azzardo esagerato. Ma il campione del mondo uscente ha accettato senza battere ciglio sapendo bene che non avrebbe superato il Q1. Rimedierò in gara, ha pensato. E così ha fatto. Da 18° si è inventato una corsa memorabile che lo ha portato al terzo posto finale. Pochi sanno fare quel che hanno fatto Kubica e Hamilton, beni preziosissimi e insostituibili della F.1 di oggi e di domani.



Hamilton con Webber sul podio e Kubica in azione: ecco i protagonisti del Gp brasiliano



Kobayashi, che debutto!

Liuzzi paga cinque posizioni sullo schieramento per la sostituzione del cambio. Barrichello parte bene, Webber e Raikkonen (unico col Kers) stringono a sandwich Sutil. L'ala della Force India pizzica la ruota posteriore sinistra del ferrarista. Alla seconda curva, Vettel urta Kovalainen che va in testacoda e Fisichella lo evita andando sull'erba. Sul lungo rettilineo di Interlagos, Raikkonen tenta di affiancare Webber, ma l'australiano si sposta e danneggia l'ala del finlandese. Poco dopo, Sutil e Trulli entrano in contatto. La Toyota dell'italiano va a sbattere lateralmente contro il muro di delimitazione, il tedesco scivola sul prato e senza controllo rientra in pista colpendo l'incolpevole Alonso. Safety-car. Kovalainen va ai box, ma riparte con il bocchettone ancora inserito. Cadono due meccanici. Kovalainen sparge benzina lungo la pit-lane e c'è una fiammata che investe la Ferrari di Raikkonen che lo seguiva. Ai box anche Liuzzi. Si riparte e Kubica supera subito Rosberg, Button scatenato si libera abilmente di Grosjean che cede anche a Vettel. Button tenta anche di superare Kobayashi, ma il rookie giapponese, al suo primo GP, reagisce da campione. La situazione al 10° giro: Barrichello, Webber, Kubica, Rosberg, Buemi, Kobayashi, Button, Nakajima, Vettel, Heidfeld, Hamilton, Kovalainen, Grosjean, Raikkonen, Alguersuari, Fisichella, Liuzzi.

Al 21° giro, Barrichello va al primo pit-stop, già effettuato da Hamilton, Kovalainen, Heidfeld. Il brasiliano rientra all'8° posto, davanti a Vettel. Il tedesco non perde tempo e con una coraggiosa manovra all'esterno lo supera. Anche Hamilton prova a passare Barrichello, più pesante, ma non ci riesce. Al 23° giro, Button si butta all'interno di Kobayashi alla prima curva, ma va largo e il jap lo ripassa. Ai box Kubica e quando rientra in pista è davanti a Barrichello. Al giro 24, Button finalmente supera Kobayashi. Il debuttante della Toyota esalta in un confronto con Nakajima che affrontano appaiati nella prima e seconda curva, e Kobayashi tiene la quarta piazza. Ai box Webber al giro 26. Rosberg dopo la sosta procede lentamen-

te in pista e ritorna ai box infilandosi nel garage. Webber conduce su Button, Kobayashi e Vettel. Questi tre piloti devono ancora fermarsi per il primo rifornimento. Poi Kubica, Barrichello, Hamilton, Kovalainen, Grosjean, Raikkonen. Al giro 29, Button va ai box e rientra decimo. 30° giro: Nakajima si ritrova dietro a Kobayashi dopo la sosta ai box. Nel lungo rettilineo prende la scia della Toyota, ma Kobayashi si sposta. Nakajima urta col muso la gomma posteriore sinistra del connazionale e urta le protezioni laterali, attraversa la pista e si schianta dall'altra parte del tracciato. In quel punto, parecchi detriti, ma non viene chiamata la safety-car.

Al giro 33, gran sorpasso di Button su Buemi alla prima curva. L'inglese sale ottavo. Webber ha 5"5 su Vettel che non ha ancora fatto il pit. Quando tutti finalmente hanno effettuato il rifornimento, Webber è davanti a Kubica con un vantaggio di 6"2 al giro 41, poi Barrichello a 13"4, Hamilton a 13"8, Raikkonen a 26"7, Button, Vettel, Buemi. Non è Liuzzi, poi Kobayashi, Kovalainen, Grosjean, Fisichella, Alguersuari. Barrichello non ha più la velocità dei giri iniziali. Secondo pit per Kubica, Kovalainen, Hamilton e Raikkonen. Al 50° giro, Barrichello è ai box per il secondo rifornimento. Al 52° passaggio è il turno di Webber. L'australiano conduce sempre ed ha 5"1 su Kubica al 54° giro. Button si ferma al giro 55 e da terzo rientra davanti a Kovalainen che però lo supera subito. L'inglese è quindi settimo mentre Barrichello è terzo dopo il pit di Vettel. Al 59° giro Raikkonen va alla sosta e Button quindi sale sesto. In questo momento sarebbe campione del mondo. Barrichello è stacato di 12"8 dal secondo, Kubica, mentre Button ha tre secondi su Raikkonen. Barrichello ha la gomma posteriore sinistra forata e non può controbattere all'attacco di Hamilton. Barrichello rientra ai box al giro 63. Il mondiale è nelle mani di Button. Le posizioni: Webber, Kubica, Hamilton, Vettel, Button, Raikkonen, Buemi, Barrichello, Kovalainen, Fisichella. Al giro 67, Kobayashi brucia alla prima curva il romano della Ferrari.



Sopra, la brillante partenza di Raikkonen. Sotto, il nuovo idolo dei giapponesi: Kamui Kobayashi





L'ordine di arrivo, domenica 18 ottobre 2009

- 1 - Mark Webber (Red Bull RB5-Renault) - 70 giri 1.32"23"081
 - 2 - Robert Kubica (BMW F1.09) - 7"626
 - 3 - Lewis Hamilton (McLaren MP4/24-Mercedes) - 18"944
 - 4 - Sebastian Vettel (Red Bull RB5-Renault) - 19"652
 - 5 - Jenson Button (Brawn BGP001-Mercedes) - 29"005
 - 6 - Kimi Raikkonen (Ferrari F60) - 33"340
 - 7 - Sebastien Buemi (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 35"991
 - 8 - Rubens Barrichello (Brawn BGP001-Mercedes) - 45"454
 - 9 - Kamui Kobayashi (Toyota TF109) - 1'03"324
 - 10 - Giancarlo Fisichella (Ferrari F60) - 1'10"665
 - 11 - Vitantonio Liuzzi (Force India VJM02-Mercedes) - 1'11"388
 - 12 - Heikki Kovalainen (McLaren MP4/24-Mercedes) - 1'13"499 *
 - 13 - Romain Grosjean (Renault R29) - 1 giro
 - 14 - Jaime Alguersuari (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 1 giro
- * Penalizzato di 25"

Giro più veloce: Mark Webber 1'13"733

Ritirati

- 31° giro - Kazuki Nakajima
- 28° giro - Nico Rosberg
- 22° giro - Nick Heidfeld
- 0 giri - Adrian Sutil
- 0 giri - Jarno Trulli
- 0 giri - Fernando Alonso

Il campionato piloti

1. Button 89; 2. Barrichello 74; 3. Vettel 72; 4. Webber 61,5; 5. Hamilton 49;
6. Raikkonen 48; 7. Rosberg 34,5; 8. Trulli 30,5; 9. Alonso 26; 10. Glock 24;
11. Massa, Kovalainen 22; 13. Kubica 17; 14. Heidfeld 15; 15. Fisichella 8;
16. Sutil, Buemi 5; 18. Bourdais 2.

Il campionato team

1. Brawn-Mercedes 161; 2. Red Bull-Renault 135,5,5; 3. McLaren-Mercedes 71;
4. Ferrari 70; 5. Toyota 54,5; 6. Williams-Toyota 34,5; 7. BMW 32;
8. Renault 26; 10. Force India-Mercedes 13; 10. Toro Rosso-Ferrari 7.



Ross Brawn

Da team sull'orlo della chiusura a team campione del mondo. Ross Brawn è l'uomo del miracolo. La sua caparbia va portata ad esempio di come non ci si debba mai arrendere, anche quando il baratro si sta aprendo. In Italia la stampa tende ad esaltare le gesta di Briatore o di Todt, ma il vero numero uno del paddock è Ross Brawn. Nessuno come lui.

10
e lode

Mark Webber

Dopo una serie di disavventure, con cinque GP consecutivi finiti fuori dalla zona punti, finalmente Webber ha trovato la via maestra tornando sul podio e alla vittoria, come gli era capitato al Nurburgring. Bravissimo sotto l'acqua in qualifica nel trovare il momento giusto per siglare i tempi nei tre segmenti e nella scelta delle gomme, Webber ha azzeccato tutto in gara.

10

Robert Kubica

Il capolavoro lo ha compiuto in qualifica quando con un assetto che era un azzardo, praticamente da asciutto, sotto il diluvio ha piazzato l'ottavo tempo. Tenutosi fuori dai guai nel giro iniziale, ha bruciato un poco attento Rosberg al restart dopo la safety-car, poi ha tenuto un ritmo esagerato mettendo pressione a Webber.

10

Lewis Hamilton

Spettacolo puro. Nel giorno in cui ha consegnato la corona iridata a Button, Hamilton ha compiuto una corsa capolavoro farcita di sorpassi e battaglie dopo essere partito dal fondo griglia. Campione vero, di razza. Assistito da una McLaren eccellente. In qualifica però, il team aveva scelto un assetto completamente da asciutto in vista della gara e difatti Hamilton non ha superato il Q1.

10

Jenson Button

Una qualifica poco efficace, timorosa. Una gara grintosa. Chi pensava che Button andasse al risparmio preferendo non rischiare, si è sbagliato. L'inglese è andato all'attacco rischiando, compiendo una serie di sorpassi che hanno divertito il pubblico. Il quinto posto lo ha preso lottando.

8

Sebastian Vettel

Dopo la qualifica pareva impazzire dalla rabbia. Lui, capace di siglare una pole sotto il diluvio di Monza nel 2008 con la Toro Rosso, non è uscito dal Q1 di San Paolo con la super Red Bull. Gomme sbagliate, uscite dai box nei momenti meno opportuni, cioè quando pioveva più forte. La sua rincorsa al mondiale è finita così. Da campione ha recuperato dalla ottava fila al quarto posto finale.

8

Sebastien Buemi

Porta due punti alla Toro Rosso, porta la Toro Rosso in terza fila. Lo svizzero ha avuto una crescita splendida nel suo anno del debutto. Qualche errore lo ha fatto, ma nel complesso il ragazzo sa guidare e non teme le difficoltà. A San Paolo è stato sempre tra i protagonisti.

8

Kamui Kobayashi

Un debutto da far rizzare i capelli anche a chi non li ha. Bravo in qualifica, in gara ha esaltato nei confronti con Button e Nakajima, rimanendo a lungo in zona punti, correndo da pilota esperto. Peccato però per quella manovra non propriamente corretta che ha spedito Nakajima, nel prosieguo del duello dopo il secondo pit-stop, contro le barriere. Così non si fa, ma è il retaggio di un certo comportamento adottato dai piloti in GP2. E a proposito di GP2, vien da chiedersi come mai Kobayashi, dopo aver vinto la GP2 Asia, nella Main Series non è mai esistito...

7,5

Nico Rosberg

Stava correndo bene, lottava per il podio, ma il cambio lo ha mollato sul più bello.

7



IL PAGELLONE



Rubens Barrichello

Una qualifica imperiosa, un primo stint da fenomeno, poi è svanito. Col secondo treno di gomme la sua Brawn era meno veloce e lui si è perso, non reagendo. Poi, la foratura che lo ha estromesso dal podio. Il solito Calimero...

7

Kimi Raikkonen

Una partenza a razzo, ma ha chiuso un pelo di troppo e Sutil gli ha forato la posteriore sinistra. Poi, Webber lo ha chiuso senza tanti complimenti e ci ha rimesso il musetto. Raikkonen non ha alzato bandiera bianca ed è andato a prendersi un bel quinto posto.

7

Kazuki Nakajima

Bel duello con Kobayashi, che lo ha eliminato. Però si è difeso bene.

6

Jaime Alguersuari

Prosegue l'apprendistato e per la seconda volta consecutiva supera il Q1, che per lui è già una vittoria se consideriamo le difficili condizioni meteo. Il suo giro più veloce in gara è a soli tre decimi dal compagno Buemi. Buon segnale. E dopo i due incidenti di Suzuka, a San Paolo non ha sbagliato una virgola arrivando al traguardo.

6

Romain Grosjean

Finalmente una gara tranquilla dopo una qualifica positiva che aveva cancellato gli errori nelle libere.

6

Vitantonio Liuzzi

Si difende come può dopo il gran botto in qualifica. La macchina non lo supporta ma riesce comunque ad arrivare undicesimo con tenacia.

6

Nick Heidfeld

In una situazione di difficoltà come quelle della qualifica si è vista in maniera fin troppo evidente la differenza di qualità con il compagno Kubica. Heidfeld si è impegnato in gara risalendo da 18° a 10°, ma il primo pit-stop non ha funzionato a dovere e il tedesco si è fermato in pista senza benzina.

5

Red Bull

La vittoria di Webber conferma che la Red Bull si è impegnata molto per perdere questo mondiale. Errori ai box, errori dei piloti, una macchina a volte scorbutica e sulla quale neanche il suo creatore Newey sapeva porvi rimedio. Sbagliando si impara, se lo capiranno nel 2010 sarà molto dura per gli avversari.

5

Giancarlo Fisichella

Sbaglia in qualifica, ma questa volta è abile al via ad evitare Kovalainen in testacoda. Purtroppo, alla resa dei conti, ancora una volta non finisce in zona punti. Corricchia, fa quasi i tempi di Kimi, poi subisce un altro sorpasso stordente. Dopo quello in uscita box a Suzuka da Kovalainen, quello alla prima curva di San Paolo da Kobayashi, un debuttante. Vabbè... Fisichella è rimasto a Spa.

5

Heikki Kovalainen

Mentre il suo compagno fa miracoli, lui fa disastri. Impalpabile come al solito. D'accordo, viene spinto in testacoda al 1° giro da Vettel, ma al box riparte tirandosi dietro il bocchettone, spargendo benzina in pit-lane. Segna il quinto giro più veloce, ma vuol dire poco.

4

Jarno Trulli

Si mette in una posizione scomoda, all'esterno di Sutil. Il tedesco tiene la sua linea (anzi, non lo vede neanche), ma Trulli non si sa perché pretende che Sutil lo faccia passare. Scordola, si scompone, e prende il pilota della Force India. Poi, Trulli, esagitato, gli va a insegnare come ci si comporta... E si becca 10.000 dollari di multa dalla FIA.

4



Foto Mazzi

Sebastian Vettel, sotto, arranca nel diluvio del sabato. Sopra, Jarno Trulli





IL PAGELLONE

RAI

Button vince il mondiale, chi è collegato sulla RAI vuole vederlo. I festeggiamenti, gli abbracci col padre, la gioia dei meccanici Brawn. Censurato. La RAI ingessata come quelli in studio, si impalla sulla conferenza stampa mentre nello stesso momento Sky mostra in continuazione Button, intervista i componenti del team e via dicendo. Lezione di giornalismo.

2

Adrian Sutil

Viene stretto al via da Webber e Raikkonen, viene colpito da Trulli e spedito fuori pista.

ng

Fernando Alonso

Centrato dalla Force India senza controllo di Sutil dopo poche curve.

ng



Eppur si muove

Tra notizie allarmanti e giustificate sulla concreta possibilità per le nuove squadre di essere pronte ai nastri di partenza del 2010, Ken Anderson di USF1 (il team principal è Peter Windsor) ha rivelato più dettagli sulla capacità tecnica della dell'operazione con sede a Charlotte. "Grazie al nostro staff interno di ingegneri, designer e ai partner la vettura, ancor prima della fase di realizzazione, è passata attraverso migliaia di processi in un ambiente virtuale". Oltre all'utilizzo massiccio di tecnologia CFD, il team USF1 ha contato molto sulla simulazione: "Con questo tipo di design virtuale, possiamo affrontare dei test ed essere sicuri che il progetto sia corretto dal punto di vista strutturale, ingegneristico e del design. Abbiamo compiuto un gran lavoro di indagine e potremo avere delle parti quasi pronte-gara quando usciranno dalle macchine, cosa che sta accadendo ora. Il primo rolling chassis dovrebbe essere pronto per l'inizio di novembre, e la vettura completa in tempo per i test di gennaio". Per quanto riguarda il punto di vista infrastrutturale, Anderson parla di un "equipaggiamento completo", ma soprattutto di un network di partner tutti localizzati a pochi chilometri dalla sede principale. L'area di Charlotte, cuore pulsante di buona parte delle attività racing degli Stati Uniti, fa la differenza: "I nostri partner tecnici sono tutti localizzati nell'arco di 30 miglia dalla nostra base, permettendoci di avere reparti distaccati, come la galleria del vento, il 7-post rig, la macchina K&C e per il centro di gravità." Tutto lo sviluppo e la progettazione saranno quindi condotti al di là dell'oceano, mentre in Europa vi sarà l'attività logistica: "Quello che la maggior parte della gente vede, i bilici, i motorhome ed il lato lifestyle rappresentano una parte molto minore del budget, e saranno localizzati presso il nostro quartier generale europeo, che annunceremo presto.." Intanto, secondo le ultime informazioni, USF1 dovrebbe utilizzare come base europea il nuovo circuito spagnolo di Motorland Aragon ad Alcaniz.

*Peter Windsor,
a destra,
nelle vesti
di speaker
di Channel Speed*





Sprint finale a gomitate

Alfredo Filippone

Chiuso il Mondiale di F.1 con l'incoronazione di Button, il mondo dell'automobilismo sportivo (e non) si prepara ad un'altro epilogo, quello dell'elezione del nuovo Presidente FIA, in programma (ma forse è meglio dire "in scena") a Parigi questo venerdì, 23 ottobre. Visto il nervosismo che impera alla fine della campagna, il meno che si possa dire è che la battaglia fra Jean Todt ed Ari Vatanen, con Max Mosley nel ruolo di arbitro schierato, non sarà incruenta. La vigilia del voto non poteva essere più incandescente, con giochi politici di ogni tipo dietro le quinte, accuse incrociate e ricorsi giudiziari in tutti i sensi. Un teatrino poco edificante che sembra comunque indicare una cosa: forse l'esito dell'elezione non è così scontato come pareva sino a pochi giorni fa.

L'elezione di Jean Todt, che per mesi ha pazientemente tessuto il suo network di alleanze, nel modo assolutamente clientelare cui è costretto dall'opaco sistema della FIA, e beneficiando del supporto di tutto l'apparato della federazione, forse non è più una formalità. Todt ha un programma chiaro e ha lavorato sodo, con la meticolosità con cui ha sempre fatto le cose, ma si comincia a dubitare che possa mantenere le sue promesse di "cambiamento nella continuità", dal

momento che avrà le mani legate dall'establishment FIA e alle varie federazioni nazionali, cui ha dovuto fare chissà quali concessioni. Senza parlare dei dubbi sull'imparzialità che suscita il suo passato di dirigente sportivo per grandi gruppi automobilistici e del potenziale conflitto d'interessi che rappresenta avere un figlio con le mani in pasta nell'ambiente (Nicolas, manager di Massa e Bianchi, team manager della ART in GP2 e F3 Euro Series). Ari Vatanen, presentatosi come il paladino di una rifondazione totale della FIA, all'insegna di "cambiamento, democrazia e trasparenza", ha condotto una campagna più garibaldina (come è logico che sia per un candidato dell'opposizione), forse più disordinata e dai contenuti non sempre chiarissimi, ma è riuscito a raccogliere su di sé i consensi di chi vuole un vero rinnovamento. Almeno per quanto riguarda la parte sportiva, la candidatura di Vatanen si è rafforzata mentre sugli aspetti sociali (che, non scordiamolo, rappresentano più della metà della missione della FIA) potrebbe pagare le opinioni non sempre "politically correct", per i tempi che corrono, del finlandese. La cosa più paradossale degli ultimi giorni è che a dare una mano a Vatanen ci sta pensando proprio Mosley, lo sponsor ufficiale della candidatura di Todt. Il buon Max si sta rivelando un po' troppo iperattivo in questa sua poco gloriosa "fin de

règne". Le documentate rivelazioni che stanno venendo a galla in queste ore (dalle minacce alle offerte di denaro fatte alle federazioni pro-Vatanen o alla lobby sfrenata dei funzionari FIA presso chiunque possa avere influenza sui club nazionali) possono rivelarsi controproducenti per i disegni del presidente ancora in carica, già screditato per propria mano dal noto scandalo privato. Il momento della conta è ormai vicino e vedremo come si comporteranno i rappresentati dei 221 club (di 132 paesi) membri della FIA. Visto che ogni club conta un voto, senza alcuna distinzione per il peso specifico di ogni nazione, fare previsioni è difficile. Todt ha avuto certamente più tempo e più appoggi per andare a raccattare i voti dei paesi piccoli e del Terzo Mondo, ma Vatanen ha incamerato il sostegno di paesi-chiave nei vari continenti (USA, Germania, Sudafrica, Arabia Saudita, India) che potrebbero "trainare" quello dei paesi nella loro sfera d'influenza. Comunque vada, ci si può attendere, purtroppo, una battaglia sporca e sanguinosa fino all'ultimo. E forse non ha torto l'anonimo e faceto appassionato francese che ha scritto su un blog, ricordando il famoso episodio della Dakar di vent'anni fa giocata a sorte da Todt fra Vatanen e Ickx: "Per eleggere Todt o Vatanen, perchè non chiamiamo Jacky Ickx a lanciare la monetina?"





Stoner scaccia i fantasmi





*In basso,
Dani Pedrosa
guida il gruppetto
delle Moto Gp
davanti a Stoner.
A sinistra,
l'australiano
della Ducati
sul podio*



Antonio Caruccio

Terza vittoria stagionale per Casey Stoner nel campionato Moto GP 2009. Dopo il successo nel round inaugurale di Losail e il trionfo del Mugello, è arrivata l'affermazione casalinga per il ducalista che porta a tre il numero di primi posti ottenuti consecutivamente sulla pista di Phillip Island. Stoner dimostra di avere scacciato i fantasmi che lo avevano costretto a un periodo di riposo. Rimane il rammari-

co per i punti persi nelle tre gare di stop forzato. Considerando anche il ritiro di Jorge Lorenzo in Australia, Stoner sarebbe stato certamente in piena lotta con Valentino Rossi per il titolo. Proprio il campione italiano è stato autore di un ottimo fine settimana considerando che grazie al ritiro del rivale e compagno di squadra spagnolo, riesce a portare a 38 i punti di vantaggio quando ormai rimangono solo due appuntamenti alla fine della stagione. Il tavulliese non è

riuscito a portare un attacco deciso a Stoner, o più probabilmente non ha voluto farlo, correndo da ragioniere ma ipotizzando il titolo, che potrebbe essere il nono della sua mirabolante carriera. Non va dimenticato che ha corso in una situazione psicologica difficile dopo l'arrivo della tragica notizia del suicidio del compagno della madre. In terza posizione ha concluso Dani Pedrosa, leader di gara nella prima tornata, poi incapace di tenere il ritmo dei primi due concludendo sotto la bandiera a scacchi con oltre 20 secondi di ritardo. La Honda deve migliorare e per farlo in ottica 2010 pone le basi di questo sviluppo nella mani dello spagnolo che riesce sempre a fare la differenza. Con questo risultato però, Dani perde la terza posizione del mondiale a favore di Stoner, con un divario tra loro di sei punti. Jorge Lorenzo è stato autore di un errore da principiante alla prima curva. Nel tentativo di recuperare le posizioni perse con uno scatto poco brillante allo spegnimento dei semafori, il majorchino di casa Yamaha ha

ritardato molto la frenata, finendo lungo e tamponando anche lo statunitense Nicky Hayden. Il pilota della Ducati è finito nella sabbia, ma a differenza dello spagnolo è riuscito a ripartire concludendo la gara in ultima posizione con un giro di ritardo. Per Lorenzo la rincorsa al titolo appare compromessa con sole due gare dalla fine, ma tutto può accadere. Alex De Angelis invece, merita di restare in Moto GP nel 2010. Da quando la Honda ha fornito a Gresini il giusto materiale, il sammarinese ha iniziato a stupire occupando costantemente le prime posizioni dello schieramento dietro ai big di questo campionato. Purtroppo però, Gresini l'ha appiattito a favore di Marco Melandri e Marco Simoncelli, mentre l'opzione Yamaha è sfumata con Tech 3, che ha promosso Ben Spies dalla Superbike. Ora De Angelis è in lotta con l'attuale compagno Toni Elias per il sellino della Honda del team Scot, che probabilmente non riconfermerà l'ungherese Gabor Talmacsi, pronto ad una stagione di apprendistato in Moto 2.



L'ordine di arrivo, domenica 18 ottobre 2009

- 1 - Casey Stoner (Ducati) - Ducati - 27 giri 40'56"651
- 2 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 1"935
- 3 - Dani Pedrosa (Honda) - Hrc - 22"618
- 4 - Alex de Angelis (Honda) - Gresini - 32"702
- 5 - Colin Edwards (Yamaha) - Tech 3 - 35"885
- 6 - Andrea Dovizioso (Honda) - Hrc - 38"482
- 7 - Marco Melandri (Kawasaki) - Hayate - 44"461
- 8 - Randy de Puniet (Honda) - LCR - 44"941
- 9 - Mika Kallio (Ducati) - Pramac - 54"345
- 10 - Toni Elias (Honda) - Gresini - 1'01"205
- 11 - Chris Vermeulen (Suzuki) - Suzuki - 1'05"417
- 12 - Loris Capirossi (Suzuki) - Suzuki - 1'05"950
- 13 - Gabor Talmacsi (Honda) - Scot - 1'17"951
- 14 - James Toseland (Yamaha) - Tech 3 - 1'17"985
- 15 - Nicky Hayden (Ducati) - Ducati - 1 giro

Ritirati

0 giri - Jorge Lorenzo

Giro più veloce: Valentino Rossi 1'30"085

Il campionato piloti

1. Rossi 270; 2. Lorenzo 232; 3. Stoner 195; 4. Pedrosa 189; 5. Dovizioso 152; 6. Edwards 145; 7. Capirossi & De Puniet & De Angelis 101; 10. Melandri 100

Il campionato costruttori

1. Yamaha 350; 2. Honda 252; 3. Ducati 236; 4. Suzuki 121; 5. Kawasaki 100



Sopra, Teixeira. A destra, la vettura irlandese campione della stagione 2008/2009



Sconfitta annunciata

Hanno sperato fino all'ultimo che la fantasia cancellasse la realtà. Ma alla fine anche gli organizzatori di Surfers Paradise si sono dovuti arrendere. 12 milioni di dollari investiti dalla regione del Queensland per mettere in piedi l'evento della A1 Grand Prix andati in fumo; 1.8 milioni di dollari già versati a Toni Teixeira, e che il Queensland vuole assolutamente rivedere. La prima prova della A1 GP 2009/2010 in Australia è stata ufficialmente cancellata. Chi segue Italiaracing, aveva intuito da qualche settimana che difficilmente la serie sarebbe partita. Macchine prese in ostaggio dall'azienda che le aveva trasportate in giro per il mondo, la Ferrari che sta pensando a un'azione legale per trattenerne i motori, tutto in seguito a mancati pagamenti da parte della A1 GP. Nonostante questo, nonostante l'evidenza dei fatti, dalla A1 Grand Prix uscivano sempre comunicati positivi. Una presa in giro alla stampa, a chi ha creduto nella categoria, a chi ha investito economicamente nelle squadre. Il grande bluff ora è stato svelato. Questa volta però, la situazione appare ben più seria rispetto a quanto verificatosi un anno fa, quando venne cancellata la gara del Mugello, ma il campionato comunque partì. Ora, non si capisce come la serie possa iniziare con tutte queste problematiche da risolvere. Eppure, Teixeira mostra ottimismo. Si scusa per quanto accaduto e annuncia che il campionato partirà tra tre settimane a Zhuhai. A questo punto non possiamo che augurarci che Teixeira risolva i mille problemi che lo stanno attanagliando.

Le tappe

- 1 luglio - Messa in liquidazione della società A1 GP Operation LTD
- 7 settembre - A1 annuncia una giornata di test collettivi al Queensland Raceway
- 21 settembre - A1 dirama il calendario 2009/2010
- 25 settembre - Teixeira annuncia di avere trovato i fondi necessari per la A1
- 1 ottobre - Italiaracing spiega le difficoltà economiche che sta incontrando la A1 Grand Prix
- 12 ottobre - A1 annuncia la lista iscritti per Surfers Paradise
- 13 ottobre - Autosprint informa dell'azione legale Ferrari contro A1
- 15 ottobre - Italiaracing scrive che le vetture A1 sono ancora in Gran Bretagna
- 17 ottobre - Dichiarata la cancellazione di Surfers Paradise

Bratt si guadagna la GP2 Asia



È Will Bratt l'ultimo campione della storia della Euroseries 3000. A incoronarlo, regalandogli l'intera stagione in GP2 Asia che spetta al vincitore, è stata l'ultima gara del weekend di Monza, in cui l'inglese è riuscito a cogliere un sudato secondo posto. È stato il finale degno di una stagione incredibile, che ha visto due piloti, Bratt e Marco Bonanomi, arrivare alla fine del campionato a pari punti e anche in parità di vittorie, quattro a testa. Il britannico ha prevalso grazie al maggior numero di secondi posti, tre contro i due di Bonanomi, che si è dovuto arrendere, ma lo ha fatto con onore, disputando un'ultima gara strepitosa. Marco, che partiva dal quarto posto, è infatti riuscito a balzare immediatamente al comando con uno start perfetto, che è stato però imitato da Onidi e Bratt. Il primo è addirittura riuscito a passare dall'ottava alla seconda piazza con una delle sue proverbiali partenze super, mentre Bratt ha guadagnato il terzo posto dal sesto di avvio. I tre si

sono lanciati nel Curvone seguiti da Rodolfo Gonzalez, autore di un taglio di chicane in Prima Variante, Francesco Dracone, Juan Carlos Sistos e Matteo Cozzari. Il secondo giro ha visto il primo colpo di scena, con Gonzalez in grado di passare Bratt ma, in seguito, autore di un nuovo taglio di chicane. Bonanomi, in quel momento campione, intanto davanti spingeva fortissimo, portando il suo vantaggio oltre il secondo. Al terzo giro, però, Gonzalez è stato autore di un ennesimo taglio di variante, il terzo, e ha preferito far passare Bratt per non incorrere in una penalità, incollandosi poi alla coda dell'inglese, tornato così in testa alla classifica a parimerito con Bonanomi. Al pilota di Lecco a quel punto non restava che spingere come un forsennato per garantirsi il giro più veloce ed è esattamente quello che ha fatto, prima con una sequenza impressionante sul passo dell'1'38"5, poi con un 1'38"377 che nessuno è stato più in grado di battere. Con 4"2 di vantaggio sugli

inseguitori, a Marco non restava che aspettare di sapere cosa sarebbe accaduto alle sue spalle. La svolta è arrivata al sesto giro, quando Onidi, secondo in quel momento, ha sbagliato alla seconda di Lesmo finendo fuori pista e rientrando quarto, lasciando via libera a Bratt e Gonzalez per il podio. Era esattamente quello che serviva al britannico per tornare a punti con Bonanomi e vincere il titolo, visto che Gonzalez, pur vicinissimo, non è riuscito più a insidiarlo ed anzi è finito largo sulla sabbia a Lesmo. Dietro il podio, Onidi si è preso il quarto posto seguito da Dracone, protagonista di un bel duello con Sistos interrotto al sesto passaggio da un'uscita di pista del giovane messicano, ingannato da una frenata anticipata dell'avversario. A chiudere il gruppo è stato il debuttante Matteo Cozzari, mentre Fabrizio Crestani non ha preso il via a causa di un problema allo scarico.

In gara 1 invece, il pilota britannico, che partiva dalla quarta piazza, è stato autore di uno



**Will Bratt
incredibile vincitore
della serie ideata
da Enzo Coloni**

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 17 ottobre 2009

- 1 - Will Bratt - De Villota - 13 giri 21'18"982
- 2 - Rodolfo Gonzalez - FMSI - 2"876
- 3 - Marco Bonanomi - FMSI - 11"836
- 4 - Fabrizio Crestani - Emmebi - 14"912
- 5 - Francesco Dracone - Emmebi - 33"267
- 6 - Matteo Cozzari - Costa Rica - 33"973

Giro più veloce: Will Bratt 1'37"544

Ritirati

Fabio Onidi
Juan Carlos Sistos

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 18 ottobre 2009

- 1 - Marco Bonanomi - FMSI - 16 giri 26'26"134
- 2 - Will Bratt - De Villota - 5"280
- 3 - Rodolfo Gonzalez - FMSI - 10"019
- 4 - Fabio Onidi - FMSI - 14"299
- 5 - Francesco Dracone - Emmebi - 28"646
- 6 - Matteo Cozzari - Costa Rica - 36"775

Giro più veloce: Marco Bonanomi 1'38"377

Ritirati

6° giro - Juan Carlos Sistos

Non partito: Fabrizio Crestani

Il campionato finale

1. Bratt 71 punti; 2. Bonanomi 71; 3. Onidi 64; 4. Crestani 54; 5. Gonzalez 44; 6. Hanley 22; 7. Dracone 15; 8. Sistos 14; 9. Piscopo 11; 10. Maldonado 10.



L'aggressività di Marco Bonanomi

start fantastico, il migliore della stagione per lui, che lo ha immediatamente proiettato in testa al gruppo. Pur andando lungo e finendo sull'erba alla staccata della prima variante, seguito nella stessa manovra da Rodolfo Gonzalez, il pilota del team De Villota ha mantenuto la prima posizione ed ha subito iniziato a spingere. Dietro di lui brutta partenza per Marco Bonanomi, rimasto quasi fermo sulla griglia, e Fabio Onidi, che si sono poi disturbati alla prima frenata. Ad approfittarne è stato Fabrizio Crestani, che è sfilato terzo davanti ai due. Per Onidi, le brutte sorprese non sono finite perché sempre nel corso del primo giro, all'entrata della parabolica, il pilota milanese ha perso il posteriore della sua Lola finendo fuori pista e finendo contro le gomme, anche se fortunatamente senza troppa violenza. Con uno dei principali contendenti fuori dai giochi, la gara ha vissuto su tre distinti duelli: quello tra Bratt e Gonzalez per la testa, quello fra Crestani e Bonanomi per la

terza piazza e quello tra Francesco Dracone e Matteo Cozzari per il quinto posto, mentre Juan Carlos Sistos ha abbandonato il gruppo al secondo passaggio per un guasto al semiasse.

Davanti, nel frattempo, Bratt ha continuato a spingere per scrollarsi di dosso un coriaceo Gonzalez; il risultato è che il duo ha iniziato a girare circa 1" al giro più veloce degli inseguitori, costruendo un vantaggio importante. Il primo strappo tra i due è arrivato al sesto giro, quando con un 1'37"746 il britannico è riuscito a portare il proprio vantaggio sull'av-



Fabio Onidi, terzo in campionato

versario a 1"2. Gonzalez è riuscito a resistere su questo gap per qualche giro, ma all'8° passaggio tentando di spingere più a fondo è andato lungo alla prima variante, perdendo un altro secondo. Da lì in poi per Bratt, autore anche del giro più veloce, è stata una gara in discesa verso la vittoria. Alle spalle dei due, Crestani e Bonanomi hanno girato a lungo incollati, con il pilota del Team FMSI che riusciva ad avvicinarsi nelle curve, ma pativa la velocità della vettura dell'avversario sul dritto. Il duello è giunto a conclusione al penultimo giro, quando Bonanomi ha attaccato in prima variante e, dopo un incrocio di traiettorie, è passato in uscita di curva; Crestani, in crisi con le gomme, ha preferito non ostacolarlo per non compromettere le chances del lombardo di lottare per il titolo. Nel duello fra Dracone e Cozzari, invece, ad avere la meglio è stato il primo, che ha saputo resistere, con tanto di staccate a ruote fumanti, alla pressione del giovane debuttante.

Primo al debutto

Antonio Caruccio

Will Bratt è il nuovo campione del campionato Euroseries 3000 by Party Poker Racing. Al termine di una stagione tiratissima che lo ha visto giungere a parità di punti e vittorie con Marco Bonanomi, solo la differenza di secondi posti in favore dell'inglese gli ha permesso di laurearsi campione e accedere così al premio che consiste nel disputare la stagione GP2 Asia.

Quali sono le tue sensazioni al termine di un campionato combattutissimo che ti ha incorato solo nell'ultimo appuntamento di Monza?

“Sono contentissimo per aver ottenuto questo successo. Devo ringraziare team e sponsor che mi hanno supportato in un campionato che per me è stato molto difficile. Arrivare a giocarsela all'ultima gara e vincere il titolo nonostante abbia concluso con gli stessi punti di Bonanomi dimostra quanto sia stata competitiva la categoria questa stagione. Onestamente non pensavo di potercela fare, dato che in qualifica non ero riuscito ad andare oltre la quarta piazza. Poi in gara 1 sono riuscito a recuperare posizioni importanti conquistando la vittoria e il mio sogno iniziava a concretizzarsi. Sono certamente stato aiutato anche dai problemi avuti dai miei avversari, ma nel motorsport serve anche avere la sorte a favore”.

Quindi l'arrivo in scia a Marco Bonanomi in gara 2 e la laurea di campione.

“Sono stato molto contento di essermi potuto giocare il titolo con piloti di grandissima esperienza. Bonanomi corre da alcuni anni con monoposto molto potenti mentre io provenivo dal Formula 3 spagnolo. Anche Fabrizio Crestani e Fabio Onidi conoscevano abbastanza bene monoposto come questa di grande potenza, ma insieme al mio team abbiamo lavorato molto per raggiungere un buon livello”.

La svolta del tuo campionato infatti è arrivata a Zolder dove hai vinto la seconda manche.

“A Zolder abbiamo iniziato a cogliere i frutti del nostro lavoro e a Valencia abbiamo continuato a recuperare minuziosamente sui nostri avversari, fino a raggiungerli nel round conclusivo di Monza. Un altro problema per me è stato confrontarmi con una pista che non conoscevo che mi ha costretto a fare maggior fatica nei confronti dei miei avversari”.

Tra pochi giorni inizierai la tua nuova avventura con GP2 Asia, che cosa ti aspetti?

“Sarà un'esperienza molto difficile, voglio essere realista e non mi aspetto di cogliere da subito risultati clamorosi. Non conosco la macchina perché nei test fatti recentemente ho provato il nuovo modello, quindi sarà tutto inedito per me. Certo, esordire su un tracciato che anche gli altri non conoscono livellerà i valori, ma l'importante sarà lavorare bene con la Scuderia Coloni nei test e poi in gara e solo dopo alcuni appuntamenti potremmo proporci nuovi obiettivi”.



Chi è

Nato il 13-4-1988

2009 – 1° Euroseries 3000

2008 – 6° F.3 spagnola

2007 – 3° F.Renault inglese

2006 – 8° F.Renault inglese

2005 – 15° F.Renault inglese

2004 – 1° T Cars

to!"

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

PP
Racing.it

es 3000™

Data 18/10/2009

euro # 5 0 0 0 0 0 0 , 0 0

ASIA Drive
BRATT

COLONI

Euroseries 3000

Il camp

Andy Soucek

Nato il 14 giugno 1985

24 anni

Campione F.3 Spagna – 2005

4° World Series Renault – 2006

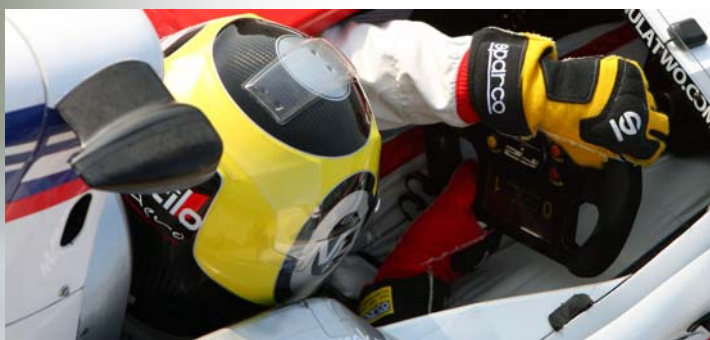
16° GP2 Main Series – 2007

14° GP2 Main Series – 2008

1° Formula 2 – 2009



zione della FIA



Andy Soucek si è laureato campione della F.2. La nuova categoria voluta dalla FIA e gestita dalla struttura di Jonathan Palmer ha incoronato un pilota spagnolo, precisamente di Madrid, che ha calcato a lungo le scene internazionali delle formule propedeutiche. Soucek ha infatti già vinto il titolo spagnolo della F.3, ha corso nella World Series Renault e nella GP2, ha partecipato anche alla Superleague. E' insomma un pilota molto esperto che ha pure avuto la possibilità di provare, come premio per il trionfo nella F.3 nazionale, la Toyota di F.1 per un giorno intero sulla pista francese di Le Castellet. La Spagna continua a produrre ottimi talenti: dopo Fernando Alonso, appena approdato alla Ferrari, e Jaime Alguersuari, ultimo arrivo in F.1, ecco Soucek che spera di poter entrare a far parte del mondiale al più presto. Intanto, gli spetta un test con la Williams, il costruttore di F.1 che ha realizzato tutte le vetture della F.2. Se la prova dovesse andare bene, Soucek potrebbe strappare un ruolo di terzo pilota in quanto le prime due guide sono già assegnate per il rookie Nico Hulkenberg e per Rubens Barrichello.

Come ci si sente nel ruolo di campione della F.2?

“È stata la stagione agonistica migliore della mia carriera. Non solo ho vinto il campionato, ma l'ho fatto con un buon margine di punti. Non posso che essere orgoglioso di quanto costruito quest'anno. Ora spero che questo successo mi possa far decollare verso traguardi ancora più importanti. Vi sono già parecchie persone del mondo della F.1 che grazie al titolo di F.2 conquistato mi conoscono molto meglio, la notizia ha fatto il giro del globo con velocità incredibile”.

Realisticamente, quante speranze hai di poter entrare in F.1?

“Sono abituato a pensare positivo e ritengo che il mio sogno si stia per avverare. Dopo tante sofferenze, dopo tante speranze andate in fumo, sento che finalmente mi trovo nel posto giusto nel momento giusto, sono il campione! La F.2 è una categoria dove i giovani piloti possono dimostrare il loro valore e i migliori possono ambire alla F.1. Ho vinto tante gare, ho concluso in zona punti praticamente ogni corsa. So bene che i team manager della massima formula non guardano solamente chi è in grado di salire sul gradino più alto del podio, ma anche a chi sa conservare la macchina, a chi sa portare punti. Chi riesce a fare questo lo si può definire un pilota completo ed io quest'anno, modesta a parte, ci sono riuscito. La consistenza è stata la mia forza e non nascondo che sento dentro di me di poter dire la mia anche in F.1”

Frank Williams e Patrick Head ti hanno fatto i complimenti. Che effetto ti ha fatto?

“È stata una incredibile emozione. Sono una persona con i piedi per terra, molto realista, e giuro che mai avrei pensato che persone importanti come Frank Williams e Patrick Head, da una vita in F.1 e che hanno costituito l'ossatura del team Williams, si congratulassero con me dicendo che si augurano che possa entrare nel campionato del mondo al più presto. È una cosa che non dimenticherò mai e... spero che quanto da loro detto si avveri al più presto”.

Come ti prepari al test con la Williams che si terrà fra qualche settimana?

“Ho intensificato gli allenamenti relativi al collo perché la forza laterale di una monoposto è molto elevata rispetto a quella che si poteva avere con le vetture della F.2. Se da un lato il servosterzo installato sulle macchine di F.1 aiuta a non sovraccaricare troppo

le braccia, è il collo che devo rinforzare. Spero di presentarmi al test in perfette condizioni fisiche. Non ho mai fermato gli allenamenti e mi sento a posto come non mai”.

Hai avuto contatti con altri team di F.1?

“Fino a questo momento non stiamo parlando con nessuna squadra, ma presto inizieremo ad intavolare trattative. Lasciatemi un attimo digerire il titolo vinto della F.2, poi valuterò quali possono essere i team da contattare. E' una cosa delicata la scelta della squadra, è importante che vi sia fiducia reciproca altrimenti tutto salta per aria. Conosco Adrian Campos da tantissimi anni, lui si appresta a entrare in F.1 come nuovo team e sicuramente parlerò con lui. Sarebbe il massimo per me, spagnolo, correre con una squadra della mia nazione. Ma non mi fossilizzerò su Campos, valuto anche altri team”

Questa stagione a quale la paragoneresti nella tua carriera?

“Con nessuna perché ogni anno ti senti più completo, più esperto. Se proprio devo guardare al passato, ricordo il meraviglioso anno nella F.3 spagnola, che conquistai, e anche la World Series Renault dove ho lottato per la vittoria assoluta fino all'ultima gara. Penso però di avere compiuto un salto di qualità quando sono passato in GP2, una serie molto difficile, e questo mi è tornato utile nel mio impegno 2009 con la F.2”.

Ci racconti allora la tua stagione?

“È iniziata con un po' di sfortuna a Valencia, ma forse aspettavo troppo da me stesso, volevo vincere sul circuito di casa e invece a dominare è stato Wickens. E ci sono rimasto male. Ma tutto ha cominciato a girare come volevo dalla successiva tappa a Brno, nella Repubblica Ceca. Da quel weekend tutto è filato alla perfezione”

La gara regina



Sono soltanto due gli italiani che parteciperanno alla gara di Macao F.3 del prossimo 22 novembre. Purtroppo l'evento più importante della stagione per quanto riguarda le formule propedeutiche, seguito con estrema attenzione da tutti i media specializzati e da tutti gli addetti ai lavori (dalla F.1 in giù) vede un solo pilota della serie tricolore al via. Onore quindi a Daniel Zampieri, che con coraggio si butta senza paracadute in una prova così impegnativa col team Prema. L'altro azzurro è Edoardo Mortara, pilota di GP2 che non ha problemi nel fare un passo indietro per cimentarsi nuova-

mente nella prova F.3 di Macao dopo la gran qualifica del 2008. Una mossa, quella del ragazzo di Ginevra, che ci ricorda quella di Robert Kubica, che da campione World Series Renault nel 2005 decise comunque di iscriversi a Macao. Peccato per l'assenza di Andrea Caldarelli, ma la SG Formula non è presente e quindi manca anche Henki Waldschmidt. Strana la non partecipazione dei due piloti del Toyota Driver Program. Da segnalare che Kei Cozzolino, giapponese ma con padre calabrese, è iscritto come italiano. La lista iscritti vede tra i favoriti il team Tom's, dominatore degli ultimi

anni, che presente il campione giapponese Marcus Ericsson. Il team ART presente il campione europeo Jules Bianchi, il velocissimo rookie Valtteri Bottas che già si è imposto nel confronto internazionale del Masters e la novità Sam Bird. Carlin si affida ai suoi tradizionali piloti: il campione inglese Daniel Ricciardo e Brendon Hartley. Hitech gioca la carta Van Dam, Signature ci prova con Mortara, ma anche con Mika Maki e la speranza belga Laurens Vanthoor, campione tedesco. Manor ci prova con Roberto Merhi, Raikkonen punta su Renger Van der Zande e Prema su Stefano Coletti.



Tra gli iscritti due italiani

Marcus Ericsson (Dallara-Toyota) - Tom's
Takuto Iguchi (Dallara-Toyota) - Tom's
Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART
Valtteri Bottas (Dallara-Mercedes) - ART
Sam Bird (Dallara-Mercedes) - ART
Daniel Ricciardo (Dallara-Volkswagen) - Carlin
Brendon Hartley (Dallara-Volkswagen) - Carlin
Max Chilton (Dallara-Volkswagen) - Carlin
Henry Arundel (Dallara-Volkswagen) - Carlin
Kei Cozzolino (Dallara-Honda) - Toda
Carlo Van Dam (Dallara-Mercedes) - Hitech
Wayne Boyd (Dallara-Mercedes) - Hitech
Mika Maki (Dallara-Volkswagen) - Signature
Laurens Vanthoor (Dallara-Volkswagen) - Signature
Edoardo Mortara (Dallara-Volkswagen) - Signature
Renger Van der Zande (Dallara-Mercedes) - Raikkonen
Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Raikkonen
Kevin Chen (Dallara-Mercedes) - Raikkonen
Michael Ho (Dallara-Mercedes) - Manor
Carlos Huertas (Dallara-Mercedes) - Manor
Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Manor
Yuji Kunimoto (Dallara-Toyota) - Now Motorsport
Koki Saga (Dallara-Toyota) - Le Beausset
Victor Garcia (Dallara-Mercedes) - Fortec
Daniel McKenzie (Dallara-Mercedes) - Fortec
Jake Rosenzweig (Dallara-Mercedes) - Fortec
Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema
Daniel Zampieri (Dallara-Mercedes) - Prema
Stef Dusseldorp (Dallara-Volkswagen) - Kolles&Heinz
Alexandre Imperatori (Dallara-Volkswagen) - Kolles&Heinz

Sanchez esalta la Mygale

Dario Lucchese

Il primo rush di Monza ha consegnato la vittoria a Pablo Sanchez che, con la Mygale dell'Alan Racing, ha messo dietro Marco Zipoli e Daniel Zampieri. Un risultato che nella rincorsa per il titolo ha finito per eliminare lo stesso Sanchez, Sergio Campana (quarto alla bandiera a scacchi) e Daniel Campos. Lo spagnolo della Prema è incolpevolmente volato fuori alla variante Ascari dopo neppure un giro, toccato dal compagno Francesco Castellacci a sua volta urtato da un altro pilota, regalando il primo dei colpi di scena di una delle gare sicuramente più movimentate della stagione.

Zampieri, avrebbe potuto conquistare un secondo posto sicuro se non avesse osato troppo nell'ultima tornata, finendo per agevolare proprio il suo compagno di squadra. Il messicano Sanchez ha dichiarato: "Vincere a Monza è come vincere a casa mia. Ai tempi della Master su questa pista avevo conquistato un secondo posto. Oggi mi ha portato fortuna il mio amico Jorge, venuto qui a seguirmi. Sono felice per me e per la squadra che se lo meritava davvero. È andato tutto per il meglio, a parte la grande paura all'inizio dopo il tamponamento di Campos. Pensavo di avere subito compromesso la mia gara e invece non è successo nulla...".



La cronaca Giro dopo giro

Al semaforo verde Zampieri, che parte dalla pole, tiene l'esterno alla staccata della prima variante e riesce ad avere la meglio su Campana che aveva tentato l'attacco all'interno. Zipoli si avvia invece male, facendo patinare troppo la sua vettura e retrocede immediatamente quinto. Ma il primo colpo di scena avviene alla Roggia, con Campos tamponato da Castellacci (a sua volta incolpevolmente coinvolto nella mischia) che arriva lungo e tampona Sanchez. Il messicano rimane tuttavia in pista mantenendo la terza posizione, mentre lo spagnolo è costretto al ritiro. Alle spalle del trio di testa si porta pertanto Ciatelli, ma all'inizio del secondo giro ancora emozioni con Sanchez che attacca Campana e lo passa in fondo al rettilineo portandosi secondo. Zipoli in rimonta torna quarto e sempre al secondo giro ha pure lui la meglio su Campana alla Parabolica. Il modenese del

team Lucidi prova a rispondere, ma senza esito. Mentre Cicognani (in quel momento settimo) compie un "excursus" nella via di fuga della prima variante, Sanchez si porta nella scia di Zampieri e nel corso del settimo giro lo scavalca all'ingresso della variante Roggia. Due tornate dopo, Liberati vola fuori contro le barriere all'Ascari in seguito ad un contatto con Cicognani, che a sua volta finisce per insabbiarsi nello stesso punto. Intanto, la lotta tra i primi due permette anche al binomio Zipoli-Campana di avvicinarsi e completare il quartetto di testa. Campana si rende però protagonista di un "lungo" alla prima chicane, perdendo contatto con gli altri. Si arriva così all'ultimo giro, quando Zampieri prova il tutto per tutto e alla staccata in fondo al rettilineo tira la staccata a Sanchez che resiste. Il romano mette due ruote sull'erba all'esterno della variante e rientra terzo dietro a Zipoli. Con Sanchez ormai saldamente al comando, Zipoli negli ultimi metri Zipoli resiste ancora a Zampieri e sancisce la sua seconda posizione al traguardo.





Pablo Sanchez, sopra, festeggia il successo di gara 1 a Monza. A sinistra, Marco Zipoli secondo con la monoposto del team Bvm Target



L'ordine di arrivo, sabato 17 ottobre 2009

- 1 - Pablo Sanchez - Alan* - 14 giri
- 2 - Marco Zipoli - BVM Target - 2"019
- 3 - Daniel Zampieri - BVM Target - 2"317
- 4 - Sergio Campana - Lucidi - 5"040
- 5 - Stéphane Richelmi - RC Motorsport - 7"897
- 6 - Salvatore Ciatelli - Ghinzani - 8"236
- 7 - Giulio Glorioso - Gloria - 28"007
- 8 - Francesco Prandi - Lucidi - 31"323
- 9 - Riccardo Cinti - Corbetta - 31"845
- 10 - Angelo Fabrizio Comi - Alan* - 37"685
- 11 - Michael Dalle Stelle - Corbetta - 45"504
- 12 - Francesco Castellacci - Prema - 1'23"219

* Mygale FPT

Ritirati

- 1° giro - Daniel Campos
- 7° giro - Alessandro Cicognani
- 7° giro - Edoardo Liberati



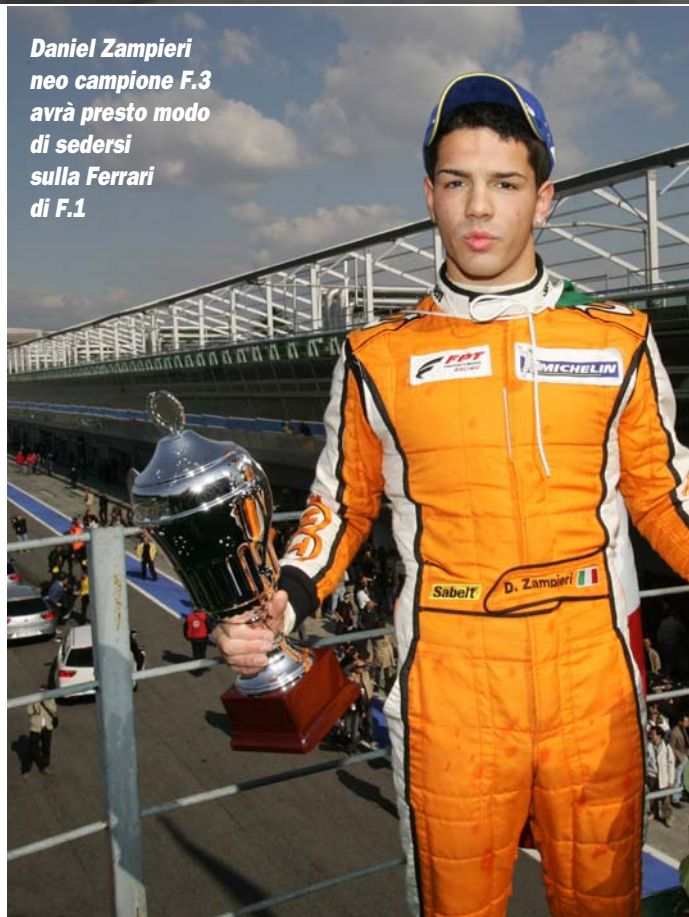
Il tricolore a Zampieri

Dario Lucchese
Photo 4

Daniel Zampieri è il campione italiano di F.3. La BVM Target coglie una doppietta con Marco Zipoli, secondo. Pablo Sanchez firma l'uno-due nell'ultimo doppio round di Monza, si assicura il terzo posto in classifica e si candida come il primo messicano a salire su una Ferrari ufficiale dai tempi dei fratelli Pedro e Ricardo Rodriguez. L'epilogo della serie tricolore è stato sicuramente degno di una stagione di alto livello, che ha visto in lizza fino all'ultimo ben cinque piloti. E nella volata conclusiva l'ha spuntata quello che probabilmente ha meritato maggiormente il successo, confermandosi leader fin dall'appuntamento inaugurale di Adria. Sergio Campana e Daniel Campos i delusi, anche se il modenese del team Lucidi e lo spagnolo della Prema hanno concluso salendo entrambi sul podio, ad ulteriore riprova di un confronto tiratissimo fino alla bandiera a scacchi

dell'ultima delle 16 gare del calendario 2009. "Dedico questo titolo alla mia famiglia e alla mia squadra. Ieri avevo preso un rischio inutile ed oggi ho preferito amministrare. Eppure sono convinto che ero più veloce di tutti gli altri. È stato difficile mantenere la calma". Sono state queste le prime parole di un Zampieri raggiante. Nel suo futuro adesso ci sono tante strade. Dalla GP2 (Asia?), alla World Series Renault dove è atteso ai test di Motorland (come anticipato da Italiaracing) alla F.3 Euro Series. Per Zipoli un risultato che invece premia ancora una volta la sua costanza. Per il ligure nessuno "zero": un vero record per la categoria ed il sogno Rosso che si avvera. Come quello di "Pablito" Sanchez, in lacrime dopo l'arrivo. "Ho messo a frutto l'esperienza degli anni passati. Senza l'Alan Racing non sarei arrivato dove sono adesso". Un messaggio "subliminale" anche per il suo autorevole sponsor che risponde al nome della Telmex.

Daniel Zampieri
neo campione F.3
avrà presto modo
di sedersi
sulla Ferrari
di F.1





L'ordine di arrivo, domenica 18 ottobre 2009

- 1 - Pablo Sanchez - Alan* - 14 giri
- 2 - Sergio Campana - Lucidi - 1"965
- 3 - Daniel Campos - Prema - 2"752
- 4 - Daniel Zampieri - BVM Target - 3"316
- 5 - Marco Zipoli - BVM Target - 8"607
- 6 - Stéphane Richelmi - RC Motorsport - 9"254
- 7 - Salvatore Ciatelli - Ghinzani - 9"288
- 8 - Francesco Prandi - Lucidi - 14"378
- 9 - Giulio Glorioso - Gloria - 29"180
- 10 - Francesco Comi - Alan* - 34"205
- 11 - Michael Dalle Stelle - Corbetta - 37"545
- 12 - Alessandro Cicognani - Ghinzani - 1'02"915

* Mygale-FPT

Ritirati

- 7° giro - Riccardo Cinti
0 giri - Francesco Castellacci

Il campionato

1. Zampieri 173 punti; 2. Zipoli 158; 3. Sanchez 155;
4. Campana 152; 5. Campos 148; 6. Richelmi 92; 7.
Ciatelli 67; 8. Castellacci 64; 9. Cinti 42; 10. Kamit-
sakakis 23

MOMENTO CLOU

All'8° giro Campana non riesce a contenere la rimonta di Sanchez che passa perentoriamente al comando alla prima variante



Sergio Campana



Il test Ferrari
lo affronteranno:

Daniel Zampieri

Marco Zipoli

Pablo Sanchez

La cronaca Giro dopo giro

Nel giro di ricognizione si ferma a bordo pista Castellacci con un semiasse KO. Al verde parte meglio di tutti Campana, che alla staccata della prima variante si infila davanti al poleman Ciatelli, passato anche da Richelmi. Si avvia bene pure Sanchez e a metà del primo giro il messicano è terzo. Intanto, Zampieri supera Ciatelli, ma è ancora Sanchez protagonista, avendo ragione di Richelmi all'uscita della Parabolica e guadagnando la seconda posizione. Alla terza tornata anche Zipoli e Campos hanno la meglio su Ciatelli; nel giro successivo il campano torna però davanti a Zipoli, mentre Zampieri riesce ad infilare Richelmi ed avanza al terzo posto, imitato immediatamente da Campos. All'inizio del sesto giro Campana esce "sporco" dalla prima chicane e Sanchez ci prova una prima volta alla Roggia. I due continuano a lottare in maniera serrata e Zampieri intanto si avvicina sempre di più. Sanchez riesce quindi a portarsi al comando all'ottavo giro, con un'altra manovra magistrale sempre alla prima chicane, non senza un leggero benché innocuo contatto con il suo diretto rivale. Ma le emozioni non sono fini-

te, perché dietro a Zampieri arriva anche Campos. Nel corso dell'undicesima tornata Campos attacca Zampieri e lo passa. Lo spagnolo è scatenato e supera anche Campana, ma taglia il cordolo e, per non incorrere in penalità, deve lasciare sfilare nuovamente il pilota del team Lucidi. Nelle fasi conclusive Sanchez si rende imprevedibile; stabilizzata anche la seconda posizione di Campana. Campos è sul gradino più basso del podio, mentre Zampieri (quarto) è campione.



E ora lo aspetta
il debutto nella
GP2 Asia con il team
Piquet GP

Il dominatore

Dario Lucchese

“Romano de Roma” come Giancarlo Fisichella, che il titolo lo vinse esattamente 15 anni fa, lo scorso fine settimana, è toccato a Daniel Zampieri scrivere il proprio nome nell’albo d’oro della F.3 tricolore. Ogni accostamento tra i due è ancora fuori luogo, ma qualcosa in comune a parte la città natale lo hanno già: entrambi entro la fine del 2009 avranno avuto infatti l’onore di salire sulla Ferrari di F.1. Classe 1990, Zampieri è riuscito nell’impresa di laurearsi campione italiano alla sua prima stagione di militanza nella serie cadetta. Un successo che è riuscito a concretizzare grazie a quattro vittorie, altrettante pole position e nove podi. Segni particolari: maledettamente veloce e sicuro di sé. A parte qualche errore (sullo stesso tracciato brianzolo avrebbe potuto chiudere i giochi già il sabato, se non avesse osato un sorpasso all’ultimo giro nei confronti di Sanchez, perdendo la seconda posi-

zione a vantaggio del suo diretto avversario Marco Zipoli), in definitiva ha dimostrato di essere sempre al “top”. Con la BVM Target ha subito instaurato un’intesa perfetta, mettendo inoltre a frutto l’esperienza maturata in tre anni di Formula Renault 2.0 di cui può ritenersi un eccellente “prodotto”. Categoria quest’ultima nella quale era approdato nel 2006 proprio con la squadra ravennate dopo avere fatto la propria gavetta nel karting internazionale. Secondo nella Winter Series del 2007 con la Cram Competition, il suo migliore piazzamento nella serie nazionale risale invece al 2008, quando è ritornato alla BVM ed ha conquistato il nono posto finale. Voltata pagina, quest’anno ha appunto deciso di giocare la carta della F.3 tricolore. Una scelta per lui indovinata, dal momento che, dopo avere debuttato con il successo ottenuto nella prima gara di Adria (dove era stato anche il migliore in qualifica), non ha più mollato la vetta della classifica. A Magione, ad inizio giugno, si è infatti riproposto come protagonista, centrando la sua seconda pole consecutiva ed un ulteriore trionfo in gara 2. Il film della stagione è proseguito con un’altra vittoria ed un terzo posto al Mugello. Quindi due secondi posti a Misano, dove però ha pagato una penalizzazione, essendo stato ritenuto responsabile di avere innescato una carambola al via sempre di gara 2. Zero punti e morale giù... almeno fino al successivo round di Varano, dove si è immediatamente riscattato centrando la pole e poi la vittoria in gara 1. A seguire, un ritiro, sempre sul tracciato parmense, dovuto ancora ad un incidente. Ancora punti, ma niente podi a Imola e, sulla pista di casa di Vallelunga, nuovamente una pole seguita da un secondo ed un terzo posto. Il resto è cronaca, con l’epilogo di Monza che lo ha definitivamente consacrato campione. Nella sua agenda ci sono adesso due impegni importanti: il test con la “Rossa” sulla pista di Fiorano ed il Grand Prix F.3 di Macao a cui prenderà parte guidando una monoposto della



Fumanelli rompe il ghiaccio



Il campionato si infiamma. Un contatto alla prima curva di gara 2 tra Celso Miguez, leader della serie, e Bruno Mendez, suo principale rivale, ha innescato polemiche infinite. Entrambi si sono ritirati, coinvolgendo nell'incidente anche Adrian Campos, e sono volate parole grosse. Con Miguez che ha accusato Mendez e quest'ultimo che ha chiesto una punizione dura al rivale del team

Drivex. Da registrare anche la prima vittoria, nella seconda corsa, di David Fumanelli, giovanissimo pilota italiano della RP Motorsport. Ma andiamo con ordine. La prima gara di Jerez ha proposto al vertice il pilota spagnolo del team Campos, Mendez, autore di un vero monologo. Secondo in qualifica, Mendez è scattato meglio del poleman Miguez imboccando in testa la prima curva.

Da quel momento, Mendez non ha avuto problemi nel controllare la corsa, disputata sotto un sole cocente (30 gradi). Secondo posto finale per Miguez che ha preceduto Carlos Munoz e Stefano Bizzarri. Buon sesto posto di David Fumanelli mentre Kevin Ceccon ha concluso nono. Nella seconda gara, Fumanelli ha tenuto a bada per 16 giri Sergio Canamasas, seconda ad appena

3 decimi. Una bella prova per Fumanelli che si è installato al comando alla prima curva dopo il contatto che ha eliminato 50 metri dopo il via i due contendenti per la vittoria finale nel campionato oltre a Campos. Sul terzo gradino del podio è salito Stefano Bizzarri, terzo anche nella classifica generale. L'assegnazione del titolo è quindi rimandata all'ultima prova stagionale.



A sinistra, l'arrivo vittorioso di David Fumanelli in gara 2. Sotto, Miguez finisce su Campos dopo essersi urtato con Mendez

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 17 ottobre 2009

- 1 - Bruno Mendez (Dallara 308) - Campos - 17 giri 28'49"412
- 2 - Celso Miguez (Dallara 308) - Drivex - 6"685
- 3 - Carlos Munoz (Dallara 308) - Porteiro - 8"984
- 4 - Stefano Bizzarri (Dallara 308) - RP - 16"136
- 5 - Sergio Canamasas (Dallara 308) - De Villota - 16"778
- 6 - David Fumanelli (Dallara 308) - RP - 21"885
- 7 - Adrian Campos (Dallara 308) - Campos - 22"375
- 8 - Callum MacLeod (Dallara 306) - West Tec - 25"642
- 9 - Kevin Cecon (Dallara 308) - RP - 29"113
- 10 - Bruno Palli (Dallara 306) - Campos - 31"836
- 11 - Doru Sechelariu (Dallara 308) - De Villota - 32"778
- 12 - Tonio Fernandez (Dallara 306) - Hache - 35"531
- 13 - Biagio Bulnes (Dallara 306) - RP - 48"205
- 14 - Noel Jammal (Dallara 306) - De Villota - 50"123
- 15 - Tom Tweedie (Dallara 306) - West Tec - 50"548
- 16 - Cristian Ebbesvik (Dallara 308) - West Tec - 1'03"047
- 17 - Edgar Fernandez (Dallara 306) - Hache - 1'08"268
- 18 - Jose Luis Abadin (Dallara 306) - Drivex - 1 giro
- 19 - Carmen Jorda (Dallara 306) - Campos - 2 giri

Giro più veloce: Bruno Mendez 1'40"755

Ritirato

4° giro - Jonathan Legris

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 18 ottobre 2009

- 1 - David Fumanelli (Dallara 308) - RP - 16 giri 27'15"587
- 2 - Sergio Canamasas (Dallara 308) - De Villota - 0"337
- 3 - Stefano Bizzarri (Dallara 308) - RP - 4"590
- 4 - Carlos Munoz (Dallara 308) - Porteiro - 4"975
- 5 - Callum MacLeod (Dallara 306) - West Tec - 8"167
- 6 - Doru Sechelariu (Dallara 308) - De Villota - 9"321
- 7 - Cristian Ebbesvik (Dallara 308) - West Tec - 15"138
- 8 - Tonio Fernandez (Dallara 306) - Hache - 21"394
- 9 - Bruno Palli (Dallara 306) - Campos - 23"658
- 10 - Jose Luis Abadin (Dallara 306) - Drivex - 24"961
- 11 - Noel Jammal (Dallara 306) - De Villota - 34"614
- 12 - Tom Tweedie (Dallara 306) - West Tec - 35"704
- 13 - Carmen Jorda (Dallara 306) - Campos - 36"041
- 14 - Edgar Fernandez (Dallara 306) - Hache - 49"186

Giro più veloce: Cristian Ebbesvik 1'41"185

Ritirati

4° giro - Jonathan Legris

1° giro - Bruno Mendez

0 giri - Celso Miguez

0 giri - Biagio Bulnes

0 giri - Kevin Cecon

0 giri - Adrian Campos

Il campionato

1.Miguez 135; 2.Mendez 131; 3.Bizzarri 79; 4.Ebbesvik 60; 5.Campos 57.



Dillmann chiude il campionato

Undicesimo successo per Laurens Vanthoor nel campionato tedesco Formula 3. Il belga del team Van Amersfoort ha completato i sedici giri della prima corsa precedendo Markus Pommer, che nelle qualifiche aveva ottenuto il miglior tempo conquistando la sua prima pole del campionato. Sul terzo gradino del podio sale Stef Dusseldorp che conquista il titolo di vice campione coronando una doppietta in campionato per il team Van Amersfoort. Joey Foster col quarto posto è riuscito a precedere due giovani con Nicolas Marros davanti a Nico Monien. Ottimo settimo Jesse Krohn che ha portato la sua Arrtech F24 al successo nella National Class, dopo il terzo posto conquistato in qualifica. Chiude la zona punti Gary Hauser con la quinta Dallara spinta da motori Mercedes in Top 8. L'ultima vittoria stagionale è invece andata a Tom Dillmann. La classifica di gara è stata rivoluzionata a fine corsa dai commissari che hanno penalizzato oltre metà schieramento per aver migliorato in regime di bandiere gialle il proprio tempo. Così Stef Dusseldorp che era giunto secondo alle spalle del poleman francese, scivola terzo regalando la piazza d'onore al compagno e campione Laurens Vanthoor, che si era originariamente classificato quarto. Quarto posto per Markus Pommer che regala un buon finale di stagione al team Zettl Sportsline. Bene si sono comportate anche le Arrtech 24 che dopo aver ottenuto prestazioni incoraggianti con Jesse Krohn in qualifiche e gara 1, hanno occupato la quinta posizione assoluta, oltre alla prima della National Class.



to di Vanthoor



Laurens Vanthoor festeggia sul podio il trionfo nel campionato F.3 tedesco



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 17 ottobre 2009

- 1 - Laurens Vanthoor (Dallara 307-Volkswagen) – Van Amersfoort – 16 giri 30'34"831
- 2 - Markus Pommer (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline – 2"326
- 3 - Stef Dusseldorp (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort – 3"315
- 4 - Joey Foster (Dallara 307-Mercedes) – HS Technik – 3"562
- 5 - Nicolas Marroc (Dallara 307-Mercedes) – Racing Experience – 11"357
- 6 - Nico Monien (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline – 12"572
- 7 - Jesse Krohn (Arrtech F24-OPC) - Art Line – 20"521
- 8 - Gary Hauser (Dallara 307-Mercedes) – Racing Experience – 34"865
- 9 - Max Nilsson (Dallara 307-Opel) – SRT – 41"690
- 10 - Armaan Ebrahim (Dallara 307-Volkswagen) – Van Amersfoort – 49"024
- 11 - Adderly Fong (Dallara 307-Volkswagen) – Performance – 1'01"365
- 12 - Mika Vahamaki (Dallara 304-Opel) – ADRF – 1'08"073
- 13 - Marko Vahamaki (Dallara 304-Opel) – ADRF – 1'53"114
- 14 - Nicolas Kvasai (Dallara 304-Opel) – Hs Technik – 1 giro
- 15 - Shirley van der Lof (Dallara 307-Mercedes) – Zettl – 1 giro
- 16 - Vladimir Semenov (Dallara 307-Mercedes)- Zyxel – 1 giro
- 17 - Daniel Abt (Dallara 307-Volkswagen) – Performance – 1 giro
- 18 - David Hauser (Dallara 307-Mercedes) – Racing Experience – 2 giri
- 19 - Urs Ruttimann (Dallara 301-Opel) – Zeller – 2 giri
- 20 - Luca Iannaccone (Dallara 304-Opel) – Leipert – 2 giri

Giro più veloce: Nico Monien 1'44"058

Ritirati

- 11° giro - Rafael Suzuki
- 11° giro - Sandro Zeller
- 9° giro - Harald Schlegelmilch
- 9° giro - Tom Dillmann
- 5° giro - Marco Oberhauser
- 4° giro - Sergey Chukanov
- 4° giro - Nikolay Martsenko

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 18 ottobre 2009

- 1 - Tom Dillmann (Dallara 307-Mercedes) – Neuhauser – 22 giri 30'51"896
- 2 - Laurens Vanthoor (Dallara 307-Volkswagen) – Van Amersfoort – 10"618
- 3 - Stef Dusseldorp (Dallara 307-Volkswagen) - Van Amersfoort – 30"656 *
- 4 - Markus Pommer (Dallara 307-Mercedes) - Zettl Sportsline – 1'11"030 *
- 5 - Sergey Chukanov (Arrtech F24-Opel) – ArtLine – 1'28"362 **
- 6 - Nicolas Marroc (Dallara 307-Mercedes) – Racing Experience – 1'36"141 **
- 7 - Daniel Abt (Dallara 307-Volkswagen) – Performance – 1'40"575 ***
- 8 - Gary Hauser (Dallara 307-Mercedes) – Racing Experience – 1'45"733 *
- 9 - David Hauser (Dallara 307-Mercedes) – Racing Experience – 1'55"998 **
- 10 - Harald Schlegelmilch (Dallara 307-Mercedes) – Hs Technik – 2'08"500 ****
- 11 - Vladimir Semenov (Dallara 307-Mercedes)- Zyxel – 2'22"000**
- 12 - Armaan Ebrahim (Dallara 307-Volkswagen) – Van Amersfoort – 2'29"048 ***
- 13 - Rafael Suzuki (Dallara 307-Mercedes) – Hs Technik – 2'29"813 ****
- 14 - Shirley van der Lof (Dallara 307-Mercedes) – Zettl – 2'38"620 ***
- 15 - Joey Foster (Dallara 307-Mercedes) – HS Technik – 1 giro **
- 16 - Nikolay Martsenko (Dallara 304-Opel) – Jenicen – 1 giro **
- 17 - Jesse Krohn (Arrtech F24-OPC) - Art Line – 1 giro **
- 18 - Sandro Zeller (Dallara 307-Mercedes) – Zeller – 1 giro **
- 19 - Urs Ruttimann (Dallara 301-Opel) – Zeller – 2 giri
- 20 - Mika Vahamaki (Dallara 304-Opel) – ADRF – 4 giri *
- 21 - Marko Vahamaki (Dallara 304-Opel) – ADRF – 4 giri ****
- 22 - Luca Iannaccone (Dallara 304-Opel) – Leipert – 4 giri **

Giro più veloce: Laurens Vanthoor 1'22"075

Ritirati

- 8° giro - Marco Oberhauser
- 7° giro - Max Nilsson
- 5° giro - Nico Monien
- 4° giro - Adderly Fong
- 3° giro - Nicolas Kvasai

* Indica la penalizzazione di 30"

Il campionato

1. Vanthoor 163; 2. Dusseldorp 106; 3. Pommer 67; 4. Suzuki 65; 5. Monien 61; 6. Dillmann 49; 7. Frey 45; 8. Herndlhofer 32; 9. Schlegelmilch 30; 10. Nilsson 30



In pista al Motor

Il Motor Show di Bologna rappresenterà l'occasione per vedere in azione la nuova monoposto di Formula Renault 2.0 che dall'anno prossimo darà vita a tutti i campionati nazionali e alla serie Eurocup. La nuova nata di Renault Sport Technologies scenderà in pista per una dimostrazione tanto attesa dagli addetti ai lavori, quanto dai

numerosi appassionati presenti alla kermesse bolognese. Una "prima" da veri intenditori, che vedrà i riflettori puntati sulla vettura che animerà dalla prossima stagione la categoria che nell'ultimo decennio si è rivelata in Italia e all'estero vera fucina di campioni, lanciando numerosi talenti come Felipe Massa (vincitore della prima edi-

zione del campionato tricolore), Robert Kubica e per ultimi, ma soltanto secondo un ordine cronologico, Jaime Alguersuari e Kamui Kobayashi. Nella cornice del Motor Show non mancherà anche la Clio Cup. Sarà infatti il tracciato che sorge all'interno del quartiere fieristico ad ospitare, venerdì 4 dicembre, un'ulteriore sfida tra alcuni dei princi-



Show

pali specialisti delle ruote coperte e del campionato organizzato dalla Fast Lane Promotion. Nell'esclusiva "vetrina" della rassegna motoristica del capoluogo emiliano, quest'anno concentrata in particolare sugli eventi sportivi, il monomarca riservato alle veloci berline della Renault proporrà un altro appuntamento di prestigio.

Fast Lane confermata

Italiaracing aveva saputo ad Adria, la scorsa settimana, che per la gestione futura delle gare italiane del pacchetto Renault, Formula 2.0 e Clio Cup, la storica Fast Lane per la prima volta si ritrovava in lizza con altri promotori: precisamente, gli organizzatori del 2000 Light e quelli della Clio Alpe Adria. Ma nulla cambierà. Renault Sport Technologies, grazie al ruolo importante esercitato da Renault Italia nella persona di Gianmaria Dolci, ha confermato a Fast Lane la logica continuazione del rapporto di lavoro, iniziato nel lontano 2000. Gli impegni per il 2010 non mancheranno e saranno rivolti al lancio della nuova monoposto di F.Renault 2.0.



La nuova era

Antonio Caruccio

Finita un'era, se ne apre un'altra. La terza per la precisione. Dal 2005 la Federazione Italiana ha dato vita ad una categoria propedeutica, denominata Azzurra, che ha avuto il compito di preparare i giovani piloti. Il primo costruttore è stato Gloria con la B5.10Y che ha laureato campioni Davide Rigon, Giuseppe Termine e Salvatore

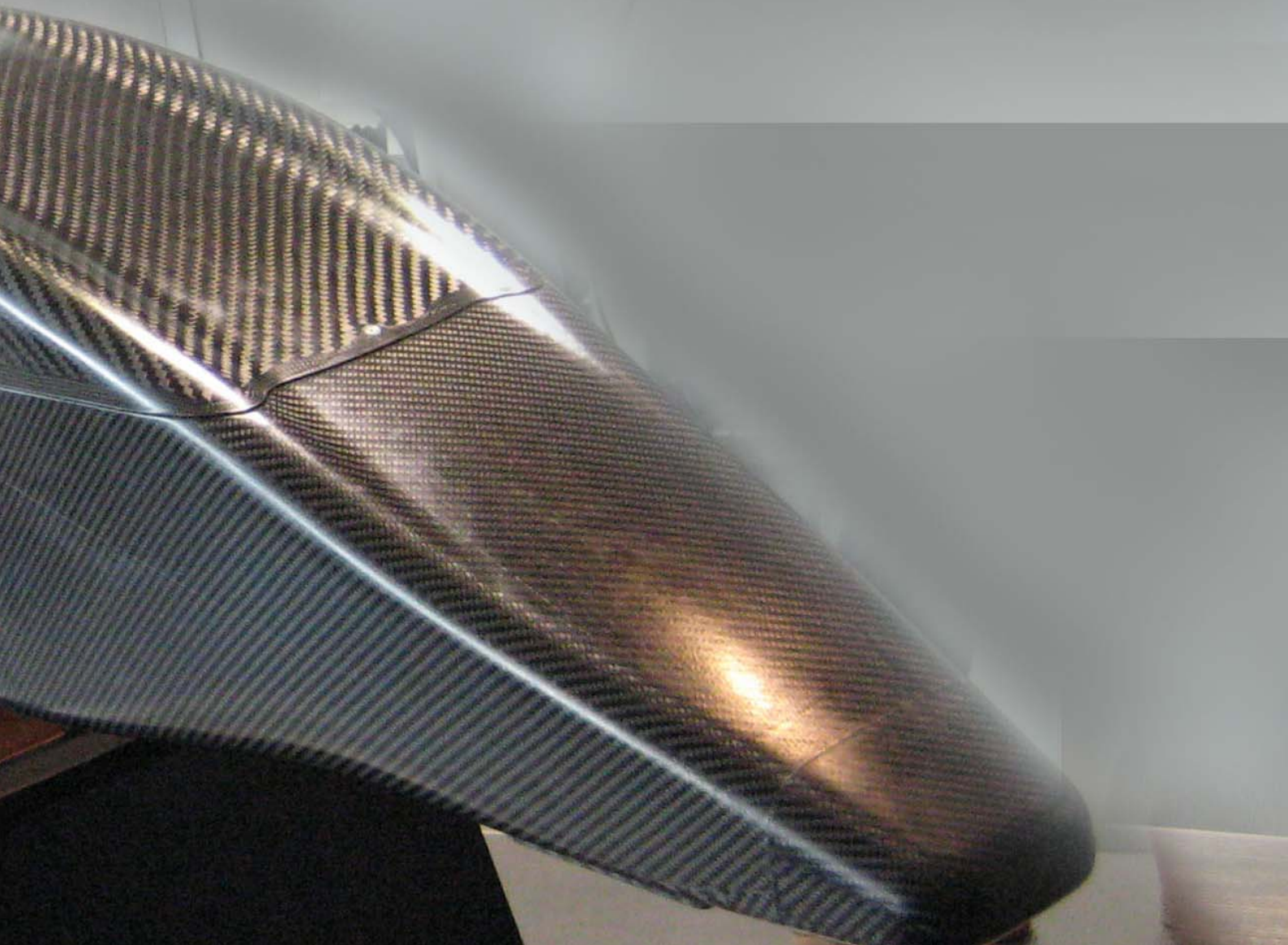
Cicatelli. Poi l'arrivo della Uboldi Corse che ha visto vincere nel 2008 Edoardo Liberati e quest'anno Alberto Cerqui. Per il 2010 sono state presentate presso l'autodromo di Monza le novità per il futuro del Progetto Giovani della Federazione. Tatuus è il nuovo costruttore della FA010, monoscocca in carbonio che è stata omologata FIA secondo le più recenti norme di sicurezza in materia di crash box, roll-bar, ma

soprattutto dotata di doppi cavi di ritenzione per le ruote e sedile completamente estraibile. Grande novità per quanto riguarda il motore che vedrà il ritorno della Abarth. Il propulsore deriva dalla nuova Cinquecento, unità di 1.4 di cilindrata FPT Fire Turbo che il marchio dello Scorpione ha già impiegato con esiti positivi nel Trofeo Abarth 500. La monoposto avrà validità quinquennale, come già accade con

Pollice alzato dai team manager

Alla presentazione erano presenti anche i team manager che del campionato hanno fatto la storia passata, presente e la faranno in futuro, della categoria. Angelo Corbetta, proprietario dell'omonimo team che nel corso degli anni ha portato in pista sia la Gloria sia la Uboldi, e che per il 2010 sarà presente ai nastri di partenza con la terza generazione di monoposto, afferma: "Il progetto della federazione è veramente interessante e noi stiamo già lavorando per provare a rifare il campionato con Mirko Torsellini. Abbiamo contatti anche con altri piloti. Penso che l'opportunità di ammortizzare su cinque anni il costo della monoposto aiuterà molto sul piano organizzativo. Sarà una bella monoposto che insegnerà ai piloti a lavorare con l'aerodinamica avvicinandoli maggiormente a quello che è il passaggio naturale dopo l'Azzurra, il Formula 3". Massimo Bea-

co sarà invece una new-entry con Emmebi Motorsport: "Tatuus è un grandissimo costruttore italiano che è stato in grado di dimostrare le proprie potenzialità in scenari internazionali tenendo alto il nome dell'Italia. Ho già avuto l'opportunità di gestire le macchine del costruttore lombardo in Formula Renault e questo mi ha convinto ad intraprendere una nuova sfida per il prossimo anno". Ernesto Bellisari, che nell'ultimo appuntamento di campionato ha colto la prima vittoria 'azzurra' col suo team Line Race: "La Federazione ha presentato un progetto molto interessante, e noi come team stiamo valutando l'opportunità di acquistare questa vettura. Certo prima dobbiamo trovare il modo di coprire i costi e considerare cosa fare col parco macchine che abbiamo costruito in questi anni, ma nei prossimi mesi avremo certamente le idee più chiare".



Tatuus in Formula Renault 2.0, anziché i precedenti tre anni di omologazione prevista dalla CSAI. 47.800 euro il prezzo della vettura che verrà impiegata nei sette appuntamenti previsti dal calendario con doppia gara e copertura televisiva in diretta come già avviene da due anni a questa parte. Il montepremi per il vincitore sarà di 50.000 euro che porterà in dono al team con cui disputerà il campionato italiano

Formula 3. Per la stessa categoria verrà dato al secondo classificato il motore e due set di gomme a gara, mentre al terzo in classifica saranno abbuonate le spese di iscrizione al campionato e regalati due set di gomme a gara. Cambiano rispetto al passato i criteri di ammissione dei partecipanti. Saranno infatti iscritti solo i piloti che non abbiano partecipato a categorie F.3 nazionali e non abbiano completa-

to tra i primi tre il Renault 2.0 e saranno stilate due classifiche: il campionato italiano intitolato a Michele Alboreto per i piloti tra i quindici e i vent'anni, mentre per coloro nati entro l'1 gennaio 1987 ci sarà il Trofeo Nazionale CSAI. È inoltre previsto che i piloti all'interno del paddock indossino l'abbigliamento fornitogli in modo da rendere visibile questa nuova era della Formula Azzurra.



Assalto al siste

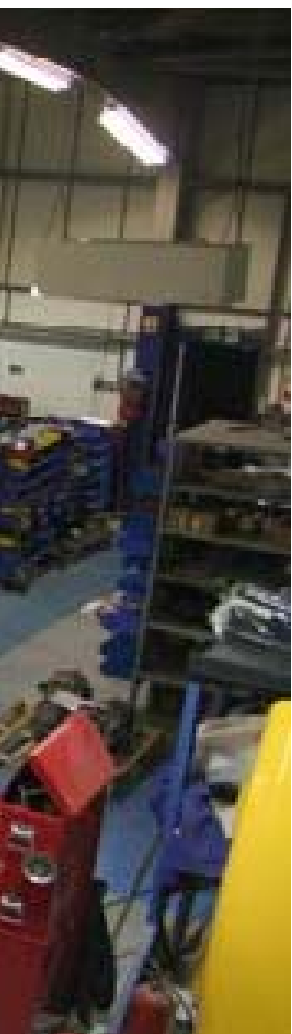
Marco Cortesi

Il costruttore, il pilota, il team manager, che ha rischiato tutto e cerca, faticosamente, di muoversi nei meandri di una crisi senza precedenti. Dopo aver calcato le piste dietro al volante e al muretto del Rollcentre Racing, la sua strada ha incrociato quella di Warren Mosler, miliardario ed economista che ha realizzato il suo sogno di produrre delle vetture GT veloci, affidabili e poco costose. Short diventa prima pilota, poi gestisce una MT900 R in pista in Europa ed Australia, chiudendo secondo alla 24 Ore di Bathurst, ed inizia l'avventura di rappresentante europeo del marchio. Crede nel nuovo progetto regolamentare GT3, che sembra il futuro, qualcosa che possa alternare grandi costruttori e piccole factory con un efficien-

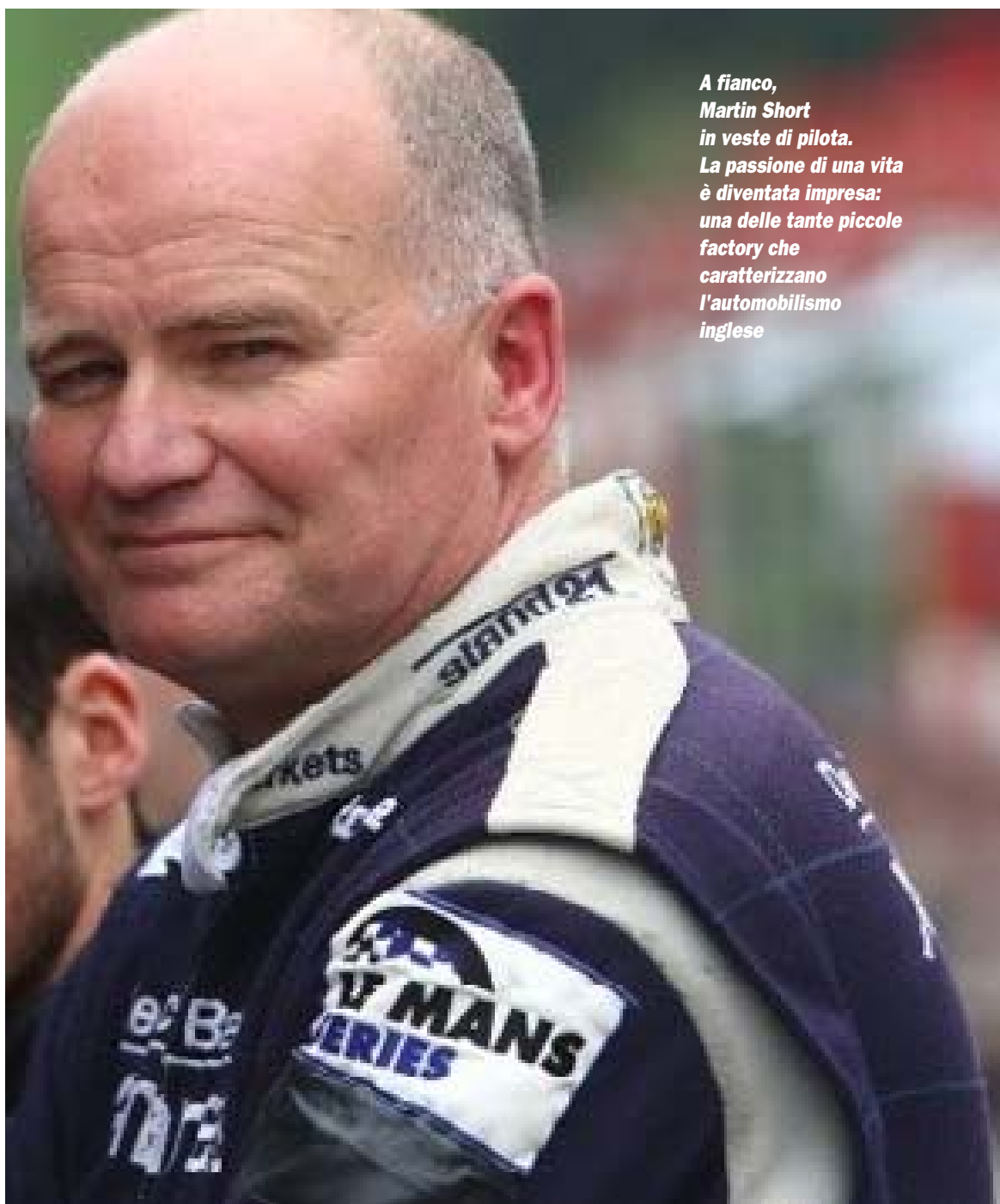
te bilanciamento. "Nel corso della prima stagione, al Mugello, incontrai Stephane Ratel, parlando della mia intenzione di costruire una Mosler GT3. Lui fu molto interessato e mi disse che avrei dovuto schierare tre vetture, cosa che non era un problema. Realizzammo i primi esemplari per lo show internazionale di Francoforte, portandole poi a Essen, e la reazione fu incredibile. Tutti quelli che volevano fare qualcosa di differente erano entusiasti del concept, della vettura e dei prezzi". Tutto sembrava essere in discesa, un successo clamoroso. Una nuova sede portò vita ad una delle engineering che costituiscono il cuore delle corse nel Regno Unito, portando lavoro e ricerca. A quel punto tutto va storto: "Chiamai Ratel, confermandogli che avevo venduto addirittura 12 vetture, ma lui cadde dalle nuvole, rispon-

dendomi che credeva che tutto fosse uno scherzo. Dieci dipendenti, una factory, due saloni, dodici vetture vendute, e io stavo scherzando?".

Martin, che richiede comunque la possibilità di partecipare al campionato, incontra la resistenza dei marchi presenti, che contestano l'assenza del numero minimo di vetture prodotte all'anno. "Chiedevo solo di avere lo stesso trattamento dell'Ascari, ad esempio, che per quanto ne so ha prodotto solo sette vetture, di cui tre stradali". Il voto per concedere un'eccezione come quella di Ascari fallisce per mano della commissione dei costruttori nonostante la raccomandazione di Peter Wright della FIA, spedendo Short nel baratro. "La motivazione? La nostra macchina è bella, veloce, affidabile e costa pochissimo!" A pezzi. Finito. Short perde gli ordini



ma



**A fianco,
Martin Short
in veste di pilota.
La passione di una vita
è diventata impresa:
una delle tante piccole
factory che
caratterizzano
l'automobilismo
inglese**

anche per le varie categorie nazionali che utilizzavano il format GT3. Una nuova vittima della politica del motorsport, che si salva solo grazie all'aiuto del potentissimo amico e mentore del progetto. "Mosler mi ha aiutato moltissimo, senza di lui sarei finito in bancarotta." La volontà di credere nel progetto rimane. "Il concetto originale di GT3 era di per sé eccellente, permettendo di far correre in maniera bilanciata vetture derivate da vari Challenge, con stabilità di performance. I problemi sono derivati dall'arrivo delle vetture più grandi, come ad esempio le Corvette, dall'incapacità di rallentarle adeguatamente (sarebbe bastato imporre dei semplici air restrictor) e dalla rincorsa in termini di performance che ne è seguita. Quest'anno, a Silverstone, le vetture erano due secondi al giro più veloci rispetto allo scorso anno, e

quattro secondi rispetto alla stagione precedente. I grandi costruttori propongono ormai nuove vetture ogni anno, con aggiornamenti di molte decine di migliaia di euro, cosa che per loro è ottima, ma che per piloti e team è deleteria. Non è più possibile sviluppare una vettura, ma sei costretto ad acquistarla da una casa, da un grande nome. Sono protetti da un sistema, anche se sulla carta vetture come la nostra potrebbero essere per molti una soluzione".

"Tra una battaglia e l'altra, siamo riusciti ad avere la licenza nazionale. Siamo ripartiti da capo, schierando due vetture nel campionato belga GT, ed una nel campionato Britannico". Anche se nella serie nazionale la vettura incontra una forte opposizione, tra controversie e minacce di azioni legali la situazione sembra andare verso un chiari-

mento. "Abbiamo ordini dall'Australia, dove il progetto va molto bene, ed abbiamo l'omologazione nazionale. L'unico neo sono le gomme, dato che il bilanciamento viene effettuato su Michelin, e nelle serie nazionali si usano coperture che sulla Mosler hanno un rendimento diverso, possiamo costruire molto. Alla fine, in FIA GT3 hai grandi costruttori e sviluppatori che passano il loro tempo a litigare con la FIA per ottenere meno restrizioni per se e più per altri. E' una battaglia costante, che ci ha penalizzato. Tutti passano il tempo a litigare, sempre, intaccando anche quel clima che era una delle cose migliori dell'automobilismo inglese. Però penso che la nostra vettura potrà aiutare molti a ritrovare il piacere di correre ad alti livelli senza troppi grattacapi".



Scheider


Classe 1978

56 punti

2 vittorie

Campione DTM 2008

2° F.3 tedesca 1997

 **T. Scheider**



Alla caccia del bis

La loro carriera è, per certi versi, molto simile. Timo Scheider e Gary Paffett, i due grandi sfidanti nella volata finale del campionato DTM che si terrà domenica 25 ottobre a Hockenheim, erano tra le migliori giovani promesse nei loro Paesi, la Germania e la Gran Bretagna. Scheider, classe 1978, nel 1997 si era piazzato al secondo posto nella competitiva F.3 tedesca mentre Paffett, classe 1981, aveva vinto il titolo della classe B della F.3 inglese nel 2000. Scheider ha poi proseguito nella F.3 nazionale per altre due stagioni non trovando sbocco nelle formule maggiori per motivi di budget. Ma nel 2000 è riuscito ad entrare nel DTM divenendo pilota Opel fino al 2004. L'anno seguente ha corso nel FIA GT e anche in A1 Grand Prix, tornando quindi alle monoposto, poi è ripiombato nel DTM con la tuta dell'Audi ed ha vinto il titolo la scorsa stagione. Paffett nel 2002 ha vinto il campionato tedesco di F.3 e subito è stato inglobato nel programma Junior della Mercedes. Che non lo ha portato in F.3000 come sarebbe stato logico, ma nel DTM. Paffett è divenuto anche il tester della McLaren F.1 ed ha vinto il titolo DTM per la Mercedes nel 2005. Ha lasciato la serie tedesca nel 2006 dedicandosi interamente al ruolo di collaudatore della squadra di Ron Dennis e coltivando la speranza di trovare un posto nel mondiale. Ma non ci è riuscito e la Mercedes lo ha riaccolto nel DTM. Ora Scheider e Paffett sono in lotta per vincere il campionato 2009. Il tedesco ha 56 punti, l'inglese 49. Per Paffett sarà dura. Dovrà infatti vincere o spuntare un secondo posto nella speranza che Scheider non faccia meglio, nel primo caso, della sesta piazza, nella seconda ipotesi, dell'ottava. Saranno decisi i giochi di squadra che nel DTM non mancano mai e nel corso del campionato hanno scatenato non poche polemiche tra Norbert Haug (Mercedes) e Wolfgang Ullrich (Audi).

Paffett

Classe 1981

49 punti

3 vittorie

Campione DTM 2005

Campione F.3 tedesca 2002

Tester McLaren F.1

Johnson vede il poker

Marco Cortesi

Un replay delle ultime tre stagioni. Questo sta diventando per Jimmie Johnson la Chase For The Cup 2009. Il pilota di casa Hendrick ha conquistato una nuova vittoria, la terza della fase-playoff, approfittando della giornata nera di molti rivali a Charlotte ed aumentando il proprio margine in classifica a quota +90. Primo a cedere, Denny Hamlin ha visto il proprio motore Toyota andare in fumo alla metà gara, dopo aver conquistato la leadership al settantunesimo passaggio. A contendere la vetta sono anche stati Matt Kenseth e, soprattutto, Kasey Kahne. In attesa del nuovo motore Ford, il pilota di casa

Petty ha mostrato di poter dominare la gara, ma ad averla vinta è stato ancora il team Hendrick, in grado di spedire in testa Johnson dopo l'ultimo pit. Kahne ha poi perso le possibilità di giocarsela in una lotta con Matt Kenseth e con Jeff Gordon, ancora in top-5 grazie a due pit-stop con cambio di sole due coperture. Sfortuna anche per Mark Martin, costretto a chiudere in diciassettesima posizione a causa di un contatto con Juan Pablo Montoya. L'americano ha comunque chiuso a pieni giri, non così per l'ex pilota McLaren che, perso un giro dopo un inizio di gara tormentato tralaltro da problemi di assetto, ha concluso trentacinquesimo, perdendo la terza piazza in

classifica a vantaggio di Jeff Gordon. In quinta posizione ha concluso uno splendido Joey Logano, davanti a Clint Bowyer e a Casey Mears, dato in Childress sul piede di partenza assieme a Kevin Harvick. Da segnalare una nuova gara incolore per Tony Stewart, dominatore della regular season, mentre si segnala la prestazione di David Reutimann, che afflitto da una pesante forma influenzale, si è rivelato battagliero chiudendo quindicesimo. Per Johnson sono in arrivo ora due ostacoli che, se superati, potrebbero aprire la porta ad un Poker senza precedenti. Sullo short-track di Martinsville ma soprattutto a Talladega occorrerà restare fuori dai guai.





*Jimmie Johnson, sempre più leader della serie.
Sotto, Matt Kenseth econdo al traguardo*



L'ordine di arrivo, sabato 17 ottobre 2009

- 1 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 334
- 2 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 334
- 3 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 334
- 4 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 334
- 5 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 334
- 6 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 334
- 7 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 334
- 8 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 334
- 9 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 334
- 10 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 334
- 11 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart/Haas - 334
- 12 - Brad Keselowski (Chevrolet) - Hendrick - 334
- 13 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart/Haas - 334
- 14 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 334
- 15 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 334
- 16 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 334
- 17 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 334
- 18 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 334
- 19 - David Stremme (Dodge) - Penske - 334
- 20 - David Ragan (Ford) - Roush - 334
- 21 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 334
- 22 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 333
- 23 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 333
- 24 - Mike Bliss (Chevrolet) - Furn. Row - 333
- 25 - David Gilliland (Toyota) - TRG - 333
- 26 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 332
- 27 - Paul Menard (Ford) - Yates - 332
- 28 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 332
- 29 - Bill Elliott (Ford) - Wood - 332
- 30 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 332
- 31 - Bobby Labonte (Ford) - Yates - 331
- 32 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 331
- 33 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 331
- 34 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 330
- 35 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 330
- 36 - John Andretti (Chevrolet) - Front Row - 330
- 37 - Terry Labonte (Toyota) - Carter/Simo - 329
- 38 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 304
- 39 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 299
- 40 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 298
- 41 - Max Papis (Toyota) - Germain - 286
- 42 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 192
- 43 - Joe Nemechek (Toyota) - NEMCO - 26

La Chase For The Cup

1. Johnson 5923; 2. Martin 5833; 3. Jeff Gordon 5788; 4. Stewart 5768; 5. Kurt Busch 5746; 6. Montoya 5728; 7. Biffle 5655; 8. Newman 5635; 9. Kahne 5592; 10. Edwards 5582; 11. Denny Hamlin 5551; 12. Brian Vickers 5438.

MOMENTO CLOU

Il contatto tra Martin e Montoya danneggia entrambi, e porta il colombiano a perdere tre posizioni in classifica

Galli con la Citroen?





Mzungu Mzee

Il test estivo non poteva essere fine a sé stesso. La sgambata nel margliese con una vuerreci francese è stata una tappa della marcia di avvicinamento di Gigi Galli alla Citroen Racing, forse decisiva per garantire al livignasco un ritorno nella serie iridata. “Ci è stato chiesto se da parte nostra c’era la possibilità di mettere a disposizione del pilota italiano una C4 per disputare un certo numero di gare nel mondiale della prossima stagione e abbiamo risposto positivamente”, conferma un portavoce della squadra francese. Che ovviamente non si sbilancia più di tanto, ma lascia intendere che l’accordo che riporterà il rallista trentasettenne nel grande giro con una World Rally Car uguale a quella che stanno usando Sébastien Ogier e Conrad Rautenbach – giusto con le fiamme verdi al posto di quelle blu e quelle multicolori – potrebbe essere siglato in tempi brevi. Con la benedizione della filiale italiana della Doppia Spiga. E non solo: nell’operazione è coinvolta anche la Pirelli, sempre disposta a dare una mano al pilota della valtellina e pure la subfederazione italiana i cui dirigenti, folgorati non si sa su quale via, hanno riscoperto l’importanza di avere un pilota del Belpaese a tempo più o meno pieno nel Campionato del Mondo. Un passo avanti, il loro. In attesa che prima o poi riscoprano anche i giovani talenti...



Ad accomunare Giandomenico Basso, trevigiano, e Gabriele Palmitesta, veronese, non c'è solo la parlata veneta: il pilota e il coordinatore dell'Abarth sui campi di gara sono legati anche da un rapporto di stima e dalla voglia quasi feroce di dare sempre il massimo, come ad Antibes



Una domenica tranquilla

Guido Rancati

ANTIBES - Non, rien de rien. Non, je ne regrette rien... La voce di Edith Piaf si sparge nel mega parcheggio del mercato ortoflorofruccolo nizzardo e per quelli che i capelli, se ancora li hanno, tendono inesorabilmente al bianco, sono brividi. Giandomenico Basso e Mitia Dotta non sentono quello che è un po' il testamento spirituale del Passerotto della canzone francese. Sono sui monti, i due veneti. E stanno continuando a dare sberle a Corrado Fontana e Michal Solowow. Senza cattiveria, solo per mettere insieme un vantaggio che permetta loro di concedersi una domenica tranquilla. Non hanno inferito nella boucle del sabato mattina, non lo fanno neppure in quel del pomeriggio. Ma continuano a collezionare successi parziali. E a sera i tabulati dicono che il lombardo è già a un minuto e cinquanta e il polacco a un minuto e cinquantasette. I due con la Punto Abarth non hanno rimpianti, non possono averne. C'est payé, balayé, oublié... Già, il passato è stato pagato, pulito, dimenticato. Come la chanteuse realiste, possono fregarsene. Il futuro, poi, non li preoccupa. Almeno quello molto prossimo. Le nuvole che si stanno rag-

gruppando sulle Alpi Marittime non bastano a metterli in agitazione. Non più di tanto. Se davvero sul Turini sta nevicando, saranno soprattutto quelli che li seguono a passare una nottata agitata. Tanto peggio saranno le condizioni, tanto meglio sarà per loro. Sono gli unici due veri professionisti in gara, sono una coppia di assi veri. Sono consci che una spolverata non basterà a rovinare loro la festa. "E' vero, sulla carta è così", ammette Giando. Poi guarda il vecchio cronista che gli gira intorno e non ha bisogno di aspettare che apra bocca per sapere cosa ha in mente di chiedergli. "No, non attaccherò e non proverò a essere il più veloce anche nelle sei prove che restano", fa giocando d'anticipo. "Anche - aggiunge - a Mitia farebbe piacere". Le ore passate sotto le coperte non bastano a fargli cambiare idea. Sul Col de l'Ablé lascia due decimi a Luca Betti, nella discesa verso La Bollene lascia quasi mezzo minuto a Solowow e a Lantosque non fa niente per impedire a Betti di raccogliere un'altra perla. "Va bene così", dice all'ultima pausa pranzo. Je me fous du passé... Alla fine, ad accogliere vincitori e vinti è altra musica, altre canzoni. Ma come Edith Piaf, pure Basso dice di

fregarsene del passato. E del punto che, vincendo la tappa, Betti gli ha tolto. "In ogni caso, il campionato sarebbe restato aperto", osserva serafico. Prima di ribadire di non avere nessun rimpianto: "Quelli - chiarisce - li avrei se avessi rovinato tutto solo per il gusto di finire con un vantaggio ancora più grande su Solowow". Già, l'avesse fatto non se lo sarebbe perdonato. E nessuno glielo avrebbe perdonato. "Meglio così", taglia corto. "Pur se - racconta - correre senza stimoli come mi è toccato di fare oggi non è per niente bello. Fra tante, è la situazione che patisco di più".

Ni le bien qu'on m'a fait, ni la mal. Tout ça m'est bien égal... Un giorno, pure Betti riconoscerà di non rimpiangere nè il bene, nè il male. Non ora, però. Non mentre i suoi sistemano in qualche modo la ruota che ha quasi staccato a un passo dall'ultimo fine prova e lui si gira fra le mani una classifica nella quale è esimo anche se s'è messo tutti dietro in quattro prove. Anche se è stato il migliore nella seconda frazione. Il cuneese non può non pensare alla strana panne che l'ha costretto a chiudere in anticipo la prima tappa. "E a pensarci, mi girano...", confessa.

I numeri di Antibes

0,84 secondi il distacco al chilometro inflitto da Giandomenico Basso a Fontana nella prima tappa.

8 prove speciali vinte da Basso nel fine settimana fra Costa Azzurra e Alpi Marittime. Delle restanti cinque, quattro le ha firmate Luca Betti e una Michal Solowow.

14 punti l'attuale svantaggio di Michal Solowow da Giandomenico Basso nella classifica del Campionato d'Europa

20 Citroen C2 al via da Juan le Pins e, fra esse, ben diciassette R2 Max.

21,1 secondi fra Michal Solowow, miglior tempo, e Massimo Cesa, ottimo terzo, nella prima discesa dal Turini a La Bollene.

29 classificati alla fine dell'Antibes Nazionale convinto da Michel Bonfils con un'Impreza Wrc. Fra loro, anche quattro italiani: Massimo Gianuzzi, quattordicesimo con una 205 Rallye, Paolo Rossi, sedicesimo e primo di classe con una Corsa, Fabrizio Cavaglia, diciottesimo con un'altra Corsa, e Davide Cosentino ventottesimo con una 205 Gti.

33,9 la percentuale di equipaggi italiani al via del "Montecarlo d'autunno". Un dato che dovrebbe far riflettere coloro che, nel Belpaese, hanno deciso di trasformare i rally in gare-sprint.

81,44 la media con la quale Giandomenico Basso ha vinto l'insolitamente veloce prova-spettacolo cittadina che ha aperto le danze.

99 secondi a separare Paul Borrelli, primo con una Talbot Lotus da Thomas Tieran, secondo con un Porsche 911 alla fine del Rallye Antibes Classic.

2000 euro necessari per l'iscrizione all'appuntamento francese del Campionato d'Europa.

4500 gli spettatori che, secondo le stime della polizia francese, hanno assistito alla prova-spettacolo che ha aperto le danze.



Un attimo di deconcentrazione e la trasferta di Massimo Cesa è finita in anticipo. Ma il tanto di buono che il bellunese ha fatto sulle strade a ridosso della Costa Azzurra resta, insieme alla speranza che trovi il modo di garantirsi un programma adeguato alle sue qualità

"Son qui per difendere il primato conquistato in Grecia".

Giandomenico Basso al via

"La nostra prova di anno fa era stata condizionata da un problema di assetto, questa volta le cose andranno diversamente".

Carlo Cassina al via

performate quasi come una Super1600".

Bryan Bouffier al via

"Ho provato a spiegare a Solowow che avrebbe dovuto affrontare la prima buocle con pneumatici diversi da quelli di Basso, ma non sono riuscito a convincerlo".

Simon Jean-Joseph prima della 2. prova

"E' sempre difficile" **Mitia Dotta dopo la 4. prova, cercando di restare serio**

"Bene, bene. Sono belle strade e io cerco di stare attento ai sassi".

Massimo Cesa dopo la 4. prova

"Stiamo tribolando, ma non mollo".

Francesco Montagna dopo aver forato nella 3. prova e accusato un problema al cambio nella 4

"Una buona giornata. E nell'ultima prova penso di aver guidato bene".

Corrado Fontana dopo la 7. prova

"Visto come sta andando, è normale che mi continuino a girare la scatole...".

Luca Betti dopo aver vinto l'8. prova

"Mi sarei divertito di più se avessi dovuto attaccare fino alla fine".

Giandomenico Basso all'arrivo

"Questo è un rally bello e difficile.

Bisognerà tenere d'occhio i muretti..."

Massimo Cesa al via

"La C2 R2 Max è simpatica e

"Mi girano proprio..."

Luca Betti dopo essersi dovuto lasciare il secondo posto per un problema di alimentazione alla 3. prova

L'ordine di arrivo, domenica 18 ottobre 2009

1. Basso-Dotta (Abarth Grande Punto S2000) in 2.45'35"7
2. Solowow-Baran (Peugeot 207 S2000) a 3'00"1
3. Maurin-Thimonier (Skoda Fabia S2000) a 6'55"8
4. Neuville-Gilsoul (Citroen C2 R2 Max) a 10'47"2
5. Perrin-Perrin (Citroen C2 R2 Max) a 13'43"8
6. Lions-Veillas (Mitsubishi Lancer EVO IX) a 13'47"6
7. Escharavil-Salva (Renault Clio S1600) a 14'30"3
8. Bosch-Tempier (Citroen C2 R2 Max) a 16'10"5

VOCAZIONE SPORTIVA

Giochiamo al Rallye di Monte Carlo? Il modo migliore è sicuramente guidare la Mini John Cooper Works, versione estrema della piccola inglese di casa BMW che, con una potenza più che doppia di quella che vinse tre edizioni della corsa monegasca, rievoca lo spirito delle vetturette di Sir Alec Issigonis e del loro preparatore per eccellenza: John Cooper.





Ai raggi X - Mini John Cooper W

Di fronte ci sono le strisce nere e griglie scure a maglia esagonale schiacciata, di lato le pinze rosse dei freni e una S in meno dal fregio a mezza altezza e dietro due cannoni scuri di rabbia al posto dei due leziosi terminali cromati della Cooper S che certo tenera non è. Dentro le differenze sono ancora meno, c'è a solita selva di pulsanti e levette che fa parte dell'immagine della Mini carina e fascinosa, ma ogni volta che occorre usare la radio, il climatizzatore o il navigatore si rimpiange la beata anonimata di comandi razionali. E poi, come è possibile che con 29.800 euro non vi sia il climatizzatore automatico? Chi ha successo ha sempre ragione e allora facciamo silenzio e premiamo il pulsante di avviamento.

Premi Sport per divertirti

Il 4 cilindri turbo a iniezione diretta parte sparato, con un rombo di scarico cupo ma accordato con le note tipiche della Mini. Cambio in prima, frizione un poco lunga, ma l'inglese parte con un filo di acceleratore. Poi seconda, terza e poi fino alla sesta. A ogni cambio di marcia la Mini ricomincia accelerare quasi non facesse fatica, con passo veloce e leggero. La pienezza del motore è entusiasmante, ma il gioco che avevamo in programma prevedeva un piede destro decisamente più pesante. La JCW ora fa davvero paura e, senza neppure raggiungere la zona rossa, spinge come un ascensore e agguanta ogni marcia come una belva. Ma non è finita qui perché il pulsante Sport la rende ancora più cattiva e allora la forza diventa rabbia, da scatenare ad ogni istante su ogni piccolo tratto in rettilineo. La Mini si proietta da una curva all'altra come una fionda e, arrivata al dunque, frena forte e composta, si inserisce con prontezza e, giocando con il tiro-rilascio o sfruttando il differenziale autobloccante elettronico, si riesce a tenere la corda anche quando si ha fretta di riaffondare.

DA 0 a 100 km/h in 6"5

Certo i movimenti sul volante devono essere dolci e precisi tenendo la corona stretta tra le mani, le sospensioni sono rigide e al primo sassolino presentano il conto, ma provate un attimo ad abbassare l'aletta e guardarvi allo specchio come una signorina al volante della sua One: vi potrete contare i denti. E la sorpresa è che i 211 CV non sono neppure troppo beoni, basta non chiamarli sempre in causa, ma presto vi accorgete che non ce n'è bisogno per tenere un ritmo sostenuto. I 10 km/litro sono una follia per una vettura da 3,7 metri, ma un mezzo miracolo se si pensa che ha 211 CV, scatta da 0 a 100 km/h in 6,5 secondi e tocca i 238 km/h. Per questo, la Mini JCW è come un medicinale: fa bene allo spirito, ma meglio tenerlo lontano dai bambini. Il Rally di Monte Carlo, oltre a costare 29.800 è una cosa da grandi. Capito ragazzi?





La scheda tecnica

Berlina 2 volumi 3 porte, 4 posti; monoscocca in acciaio; lunghezza 3.714 mm, larghezza 1.683 mm, altezza 1.407 mm, passo 2.467 mm; peso a vuoto 1.130 kg; bagagliaio 160-680 litri, serbatoio 50 litri.

Motore 4 cilindri a benzina, anteriore trasversale; 1.598 cc, alesaggio x corsa 77x85,8 mm; distribuzione bialbero in testa, 4 valvole per cilindro; rapporto di compressione 10:1; iniezione diretta common rail (120 bar); turbocompressore twin-scroll con intercooler (1,3 bar); potenza massima 211 CV (155 kW) a 6.000 giri/min; coppia massima 260 Nm da 1.850 a 5.700 giri/min (280 da 2.000 a 5.300 giri/min con overboost); cambio manuale a 6 rapporti. Sospensioni indipendenti, anteriori tipo McPherson, posteriori con doppi bracci trasversali sovrapposti e braccio longitudinale; molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barra stabilizzatrice; sterzo a pignone e cremagliera con servo assistenza elettromeccanica; freni a disco, anteriori autoventilanti con ABS, EBD, CBC, ASC+T, ELD e DSC; pneumatici 205/45 R17 su cerchi 7J x 17".

Prestazioni velocità massima 238 km/h; accelerazione da 0 a 100 km/h in 6,5 secondi; consumi 6,9 litri/100 km, emissioni 165 g/km di CO₂.

Prezzo: 29.800 euro, chiavi in mano.

Ai raggi X - Mini John Cooper W





John Cooper, chi era costui?

Ma chi era questo John Cooper (1923-2000)? È stato uno dei personaggi più geniali della storia dell'automobilismo sportivo inglese. La sua intuizione fu quella di posizionare sulle Formula 1 il motore dietro il pilota. Grazie a questa soluzione, alle Cooper bastarono piccoli quattro cilindri Coventry Climax per battere le strapotenti Ferrarì a 12 cilindri tanto che vinsero il campionato mondiale di Formula 1 nel 1959 e nel 1960 avendo alla guida Jack Brabham. Il nome di John Cooper è legato alla Mini però grazie alle vittorie ottenute al Rally di Monte Carlo nel 1964, 1965 e 1967 (anche nel 1966, ma fu squalificata per fanali irregolari) e alle successive versioni della piccola creatura di Alec Issigonis modificate fino a diventare parte integrante del suo mito. Per vincere alla Mini bastò un motore da 1.071 cc con 95 CV.

Muscoli tedeschi

Il 4 cilindri della JCW è lo stesso della John Cooper Works e frutto dell'accordo tra BMW e Peugeot. Questa unità tutta in alluminio ha misure nettamente infraquadre (corsa di 77 mm per alesaggio di 85,8 mm) e alimentazione ad iniezione diretta (120 bar) con turbocompressore twin-scroll rivisto nei materiali, più resistenti. Rispetto al motore standard la sovrapressione è cresciuta da 0,9 a 1,3 bar e il rapporto di compressione sceso da 10,5 a 10:1, valore comunque notevole per un motore sovralimentato. Modificati il debimetro, il filtro dell'aria, la distribuzione, la guarnizione della testata, i pistoni e le relative fasce. Reso più libero anche l'impianto di scarico, provvisto di terminali in acciaio più grandi invece che cromati, e diverso il catalizzatore. La potenza massima cresce così da 175 CV a 211 CV a la coppia da 240 Nm a 260 Nm costanti da 1.800 giri/min a 5.700 giri/min che in fase di overboost diventano 280 Nm tra 2.000 e 5.300 giri/min. Nonostante tutto, questo motore è Euro 5 (ULEV II negli USA) e anche i dati di consumo sono molto interessanti (6,9 litri/100 km) con emissioni di 165 g/km di CO₂, valori estremamente favorevoli per una vettura che fa lo 0-100 in 6,5 secondi e raggiunge i 238 km/h. Cambio e frizione sono stati rinforzati. A differenza delle prime versioni della JCW che avevano un differenziale autobloccante meccanico, questa ce l'ha di tipo elettronico fino al 50% mentre sulle normali Cooper S la percentuale di bloccaggio arriva al 30%. Addirittura c'è il kit GP che porta la potenza fino a 218 CV così che la velocità massima tocca i 240 km/h e l'accelerazione viene limata di un altro decimo.

Incollata a terra

L'autotelaio della JCW si riconosce prima di tutto dalle ruote con cerchi Challenge John Cooper Works Cross Spoke che pesano solo 10 kg l'uno con pneumatici 205/45 R17 runflat e dai freni con dischi di maggior diametro (anteriori da 316 mm invece di 294 e posteriori da 280 invece di 259) e pinze monoblocco in alluminio verniciate di rosso. Anche l'assetto è stato reso più sportivo con molle e ammortizzatori differenti, ma ne sono disponibili altri due: uno definito Sport, con ammortizzatori e barre antirullo più rigide, e l'altro John Cooper Works, ribassato di 10 mm con ammortizzatori più frenati, barre ancora più dure e una barra para-duomi aggiuntiva in alluminio dotata di doppio snodo per l'assale anteriore. Diversa anche la taratura del servosterzo elettromeccanico e di serie il pulsante Sport che lo rende ancora più solido modificando anche la risposta del motore.





La piccola cambia pelle

Ford Ka

Scheda tecnica

Carrozzeria: tre porte due volumi, lunghezza 362 cm, larghezza 166 cm, altezza 151 cm. Peso 940 kg.

Meccanica: motore anteriore trasversale, 1242cc, 4 cilindri, 69 cavalli/59 kw a 5500 giri, 102 Nm a 3000 giri.

Prestazioni: velocità massima 159 km/h, accelerazione 0-100 km/h 13,1 secondi.

Prezzo: da 9.900 euro.



di Marco Marelli

Dodici anni. Tanto è durata la prima generazione della Ford KA. Una piccola tre porte, rivoluzionaria nello stile, con un unico motore non moderno già al momento del lancio ma affidabile ed economico, con interni all'insegna della massima funzionalità e con le quattro ruote agli angoli della carrozzeria, per ottenere una tenuta di strada superiore a quella di tutte le rivali. Dodici anni è durata e di strada la KA prima generazione ne ha percorsa davvero tanta. Ne aveva tanti di contenuti la prima generazione della KA. Tanti contenuti che hanno fatto la felicità di altrettanti automobilisti. La prima generazione della KA si può dire che sia stata il fenomeno degli anni novanta nel mondo dell'automobile, assieme alla prima generazione della Ford Focus. La nuova KA è sicuramente meno rivoluzionaria anche se a ben vedere non le mancano diversi assi. Innanzitutto colpisce positivamente che venga proposta con due motori, un benzina 1.2 da 69 cavalli e un diesel 1.3 da 75 cavalli. Questa scelta già la differenzia dalla precedente che era solo a ben-

zina e potrà così soddisfare chi cerca una vettura economica anche nei costi di esercizio. A vederla colpiscono le forme sempre tirate con vaghi effetti da piccola sportiva come il taglio dei vetri laterali, il lunotto e i fari estesi nelle fiancate. Dentro stupisce meno perché ricorda la Fiat 500 con cui condivide molte parti, oltre allo stabilimento produttivo in Polonia. Ma attenzione: non per questo va criticata. La plancia infatti, sia della 500 sia della nuova KA, è esemplare nell'ergonomia con la consolle pronunciata su cui trovano posto i comandi del climatizzatore e la leva del cambio: tutto è ben raggiungibile e soprattutto identificabile senza tanti studi anche quando si viaggia di notte. Sempre studiando l'abitacolo e confrontandolo con quello della 500, ci si accorge che dietro sulla KA c'è più spazio, grazie all'andamento del tetto meno spiovente, e pure il bagagliaio risulta essere più funzionale. La visibilità in tutte le direzioni è buona anche se i montanti posteriori generosi nelle dimensioni infastidiscono quando ci si immette in un'arteria a scorrimento veloce. Cosa questa ancora più evidente sulla nuova Toyota IQ e che porta a

far riflettere sul motivo per cui molte automobili da città non offrano una visibilità esemplare. Alla guida della nuova KA stupisce immediatamente la precisione di tutti i comandi oltre alla morbidezza. In poche parole ci si trova subito a proprio agio. La tenuta di strada, e non poteva essere altrimenti, nota la base di partenza della 500 e quella della precedente KA, è molto elevata e sicura. Il peso maggiore della nuova piccola di Ford rispetto alla precedente poco si vince e quindi l'ESP fornito come optional si può anche pensare di non metterlo. Il cambio è morbidissimo così come la frizione. Voti alti anche per lo sterzo e per i freni. Il comfort è degno di un'automobile di segmento superiore sia come assorbimento delle sospensioni sia come insonorizzazione. La lista degli optional è ben articolata così come la gamma quindi anche da un punto di vista strettamente economico questa tre porte esce a pieni voti. Il diesel inoltre ha di serie il filtro anti particolato quindi è pure molto ecologico. Otto colori disponibili, sei versioni, infinite possibilità di personalizzazione, mai la KA nella sua lunga storia ha offerto così tanto.

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
Nascar a Charlotte
Super GT giapponese a Autopolis
MotoGP a Phillip Island

25 ottobre

World Series Renault a Alcaniz
Eurocup F.Renault a Alcaniz
F.Renault svizzera a Alcaniz
Megane Trophy a Alcaniz
F.3 Euro Series a Hockenheim
FIA GT a Zolder
DTM a Hockenheim
Nascar a Martinsville
2000 Light a Misano
Porsche Targa Tricolore a Misano
Mondiale Rally – Galles
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
WTCC a Okayama
ALMS a Fuji *
Nascar a Talladega

8 novembre

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

15 novembre

Nascar a Phoenix

22 novembre

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

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

“Per come ho guidato oggi, merito di aver vinto il titolo mondiale”
Jenson Button

“Credetemi, quel ragazzo (Kobayashi, ndr) è davvero matto, cambiava continuamente traiettoria”
Jenson Button

“Dopo le qualifiche ero giù. Ma dopo un paio di drink ho capito che potevo farcela”
Jenson Button

“Il grande Fangio diceva che le corse sono le corse, non ci si può fare niente”
Barrichello senior

“A Massa ho detto di preoccuparsi

soprattutto di suo figlio”
Fernando Alonso

“Sarà una Ferrari cucita su Alonso”
Titolo del Corriere dello Sport

“La Nascar? Non è che mi entusiasmi...”
Kimi Raikkonen

“Dopo il licenziamento dissi a Nelsinho che spettava a lui decidere se procedere o meno, col rischio di non correre più in F1. Ci ha pensato 4 giorni, poi è andato da Mosley”
Nelson Piquet

“Pensate che Alonso possa pensare una gara in 15° posizione per poi fare subito il

rifornimento? E' stato un piano perfetto”
Nelson Piquet

“Quando in Ungheria chiesi spiegazioni a Briatore sul licenziamento di Nelsinho, lui, col senso di superiorità tipico di chi si sente intoccabile, replicò:



fiducia che il tribunale francese applicherà una giustizia imparziale”

Flavio Briatore

“La morte di Senna fu un dramma, ma la pubblicità che portò al movimento fu enorme. E fu buona per la F.1”

Bernie Ecclestone

“Non vedo alcun motivo per rinunciare in modo definitivo (a correre in F.1, ndr). Perché dovrei?”

Michael Schumacher

“Jarno è un pazzo”

Adrian Sutil

“Sutil è un idiota e io non posso chiarirmi con un idiota”

Jarno Trulli

se hai qualcosa da recriminare fallo in tribunale. Io sono un uomo d'affari e mi comporto come tale”.

Nelson Piquet

“Se avessi un team sarei felice di ingaggiare Nelsinho”

Bernie Ecclestone

“Io penso che Briatore

andava punito per essere stato stupido e ingenuo. Ma tre anni di squalifica potevano bastare”

Bernie Ecclestone

“La Fia si è messa al servizio della vendetta di un uomo solo. Le decisioni prese sono un'aberrazione

giuridica e ho piena

Il graffio di Baffi

**GRAZIA NEGATA.
BARRICHELLO SI SFOGA.**

Non solo il Mondiale,
ma manco il G.P. di casa....
è un ingiustizia!

