



Rossi

**Terzo in Malesia
è nella leggenda
con il nono iride**



Loeb

**In Galles
fa suo
il sesto mondiale**

Uova di cannibale

La foto della settimana

Paura sul lago

Nel corso dello shakedown del Rally di Como, sulla strada provinciale Asso-Sormano, uno spettatore è stato lievemente urtato dalla vettura di Bianchi-Tabacco. Fortunatamente al malcapitato non è stato riscontrato nessun danno serio ed è stato subito dimesso dall'Ospedale di Erbaotto



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



English
French
Spanish
German
Arabic





Dimmenticare **Mosley**

**Stefano Semeraro**

Una vittoria bulgara, 135 voti a 49, un massacro elettorale. Jean Todt è il nuovo Presidente della Fia, l'“intruso” Vatanen è stato schiacciato (e scacciato), e il mondo dell'automobile è in festa per l'elezione dell'uomo dell'establishment. Del candidato di famiglia. Todt era appoggiato quasi da tutti: a partire dal presidente uscente Mosley, che aveva palesato da tempo il suo “endorsement” per il manager francese, per continuare con il neo-eletto vice-presidente italiano Enrico Gelpi, con Luca di Montezemolo e con la FOTA tutta che si è congratulata per bocca di del suo vice-presidente John Howett: “la sua elezione è una chance per chiunque ha interessi in F.1”.

Compiacimento. Ma anche un avvertimento: basta liti, basta personalismi, chiudiamo l'era Mosley. La speranza comune è che si vada verso un governo di unità internazionale, un nuovo patto fra istituzioni e costruttori per recuperare la credibilità persa in questi ultimi due anni di risse e contrapposizioni continue. Todt è l'uomo giusto per questo ruolo e questo compito?

“Amo l'azione e i progetti”, ha detto appen-

na incoronato il Napoleone di Pierrefort. “Ma non mi piace cambiare tanto per farlo. Continuità con Mosley? Lui ha fatto anche tante buone cose in passato, ma io sono francese e lui inglese, abbiamo una storia diversa, la mia Presidenza non potrà che essere diversa. E non ho detto migliore, solo diversa”. Resta da vedere in che modo.

Il curriculum del nuovo timoniere dell'automobilismo sicuramente è di primo piano. Ha iniziato la sua carriera correndo (come pilota e navigatore nei rally), quindi ha continuato a sprintare da dietro la scrivania e sui tracciati, prima come dirigente Peugeot – vincendo due Mondiali Rally, due 24 Ore di Le Mans e quattro Parigi-Dakar – poi in Ferrari. Si è fatto fama di manager e direttore pignolissimo, stakanovista, discreto e quasi spietato in molti rapporti umani e di lavoro, ma anche abilissimo a coccolare i campioni e i colleghi/avversari: vedi l'amicizia di ferro con Michael Schumacher, e quella con Flavio Briatore, l'uomo che gli presentò la sua attuale e bellissima moglie Michelle Yeoh.

Un Richelieu dei motori che a Maranello fu l'eminenza grigia del Dream Team capace

di tingere di rosso sei titoli mondiali piloti e sette costruttori e far ripartire il mito della Ferrari. Un esperto in “strategie”, con l'accento rigorosamente anticipato, che ha sempre concesso pochissimo all'apparenza e molto alla sostanza. Un francese molto machiavellico, figlio di un esule polacco, che ha sempre creduto che il fine, quasi sempre, giustifica i mezzi. Un aziendalista di ferro, certo, ma non uno “yes man”, piuttosto un cervello. Capace di mantenere la sua forte indipendenza e personalità all'interno della politica del gruppo che rappresenta anche di prese di posizione dure, di guerre a volte dichiarate e a volte nascoste ma sempre decise, feroci. E vincenti.

La presidenza Fia, a 63 anni, è il completamento di una carriera davvero da Grand Commis, e siamo convinti che Todt affronterà il nuovo ruolo con la consueta abilità – che qualcuno preferisce chiamare cinismo... -, ben sapendo che il suo compito è quello di unire, non di dividere, ma senza farsi manovrare troppo agevolmente dai suoi “grandi elettori” di oggi.

Le linee fondamentali del suo programma le ha già indicate: creare una commissione di disciplina indipendente (“le ultime



Jean Todt, ha dettato le prime parole sotto lo sguardo severo dell'altro candidato Ari Vatanen, a sinistra. Sopra, il neo presidente FIA mano nella mano con la moglie Michelle Yeoh. nell'altra pagina riceve i complimenti di Michael Schumacher

lotte hanno aperto gli occhi a tutti”), per non personalizzare gli scontri (compresa quello con Briatore: “C’è un tribunale apposito che deve occuparsene”), e cercare il dialogo con tutti, a partire dalla sua ex casa (“quelli che sostengono che avrei problemi con Montezemolo dicono cretinate: è il primo che ho chiamato”), recuperando un ruolo di immagine anche per Schumacher (“è come un figlio per me, dove ci sono io ci sarà sempre un posto anche per lui”).

Parte da un consenso grande, anche se non tutti i team di F.1 hanno stappato lo champagne alla notizia della sua elezione. Inoltre, un piccolo o grande lato debole potrebbe essere rappresentato per lui dal conflitto d’interessi che provoca il ruolo di manager di suo figlio Nicolas. Napoleone, quello vero, fu grandissimo nelle sue battaglie ma alla fine perse la guerra e l’impero. Il Napoleone dei motori una volta salito sul trono difficilmente si farà esiliare. Se riuscirà a traghettare verso un futuro più certo e più stabile il mondo dell’automobilismo ferito dalla crisi e diviso da mille beghe interne, potrà dire di aver completato la sua rivoluzione più importante.



Il mistero



uito di Abu Dhabi

nel deserto



YAS VICEROY HOTEL
YAS VICEROY HOTEL



Nuovo, esotico, misterioso. E forse pericoloso. Il circuito di Yas Marina, 5,55 di pista stesi sopra una delle 200 isole che formano Abu Dhabi, ovvero la capitale degli Emirati Arabi Uniti, è ancora tutto da scoprire, ma promette sorprese, non tutte piacevolissime, per i piloti che lo inaugureranno la prossima settimana. L'impianto, la cui costruzione è iniziata nel febbraio del 2007, è una creazione congiunta di due designer, Philippe Gurdjian e il famosissimo Hermann Tilke. Ventuno curve, 12 a sinistra e 9 a destra, con un tempo sul giro stimato di 1

minuto e 40 secondi in senso antiorario, e la caratteristica – unica al mondo – di attraversare nel suo percorso un albergo di lusso, lo Yas Hotel, i cui ospiti potranno godere di una visione decisamente unica del tracciato e della gara. Gli organizzatori peraltro hanno già annunciato che tutti i 50 mila biglietti in vendita per il Gp sono stati venduti. Un pienone. Ma vediamo quali sono i punti critici dell'ultimo scenario della F.1

AREE DI FUGA LIMITATE

Al posto delle lunghe e spazio-

se aree di fuga che caratterizzano gli impianti più moderni, i progettisti di Yas Marina hanno deciso di utilizzare barriere anti-urto in Tecpro. "Ci sono un sacco di piloti", ha dichiarato David Coulthard a Autosport, "che guardando la pista di Abu Dhabi penseranno: sembra parecchio stretto. Un po' come a Suzuka, dove gli spazi di fuga non sono molti. E i bambini finiscono a muro...". Il rischio di uscire malamente, insomma, è più alto che altrove, ma secondo Martin Brundle va bene così: "Be', è bello vedere che non si tratta di un parcheggio con i cor-

doli disegnati per terra. Puoi davvero andare a sbattere sulle barriere".

UNA PIT-LANE DA INCUBO

L'uscita della pit-lane che immette in pista è un punto delicato del percorso. Infatti l'ingresso avviene attraverso una stretta curva a sinistra che arriva alla fine di un tunnel. "Una sfida per chi guida, ma anche una stupidaggine", sostiene Coulthard. "L'uscita è larga quanto una macchina, piegata a 90° gradi, in fondo a un tunnel e dopo un dosso cieco. E non ci sono telecamere. Ci



Voglia di nuovo

Modernissimo, lussuoso e affacciato sul porto dove sono ormeggiati yacht da mille e una notte. Si presenta così il Yas Marina Circuit dove il prossimo 1 novembre, scatterà il 1° Gran Premio di Abu Dhabi. E' l'ultima delle nuove piste che hanno debuttato ultimamente in F1. Una prima innovazione si ha negli anni '80, con i Gran Premi degli Stati Uniti est ed ovest, ospitati sui tracciati cittadini di Detroit, Las Vegas e Dallas, che vanno ad aggiungersi prima e a sostituire poi Long Beach e Watkins Glen. Nel 1986, la grande novità tocca l'Europa, grazie ai 4,014 km dell'Hungaroring, vicino a Budapest in cui ha luogo il GP d'Ungheria. Parentesi americana a parte con Phoenix (dall'89 al '91), per salutare una new entry, bisogna attendere il 1999 con l'introduzione del Gran Premio della Malesia. Il tracciato di Sepang, segna il debutto dell'architetto tedesco Hermann Tilke, che firmerà quasi tutte le piste di nuova generazione. Nel 2000, la sorpresa è ancora made in USA, col ritorno del Circus ad Indianapolis, ma su un nuovo percorso che sfrutta una parte del mitico speedway ed un'altra realizzata all'interno dell'ovale. Con l'espansione dei mercati di medio ed estremo oriente, la F1 cambia rotta abbandonando sempre più la vecchia Europa, dove oltre ai problemi economici, gli autodromi si trovano alle prese coi problemi ambientali. Ecco che nel 2004, fanno il loro esordio il GP del Bahrain e della Cina. Entrambi firmati Tilke e rispettivamente ubicati ad Al Sakhir nell'isoletta desertica di fronte alle coste della penisola arabica; ed a Shanghai, ormai divenuta sede delle filiali asiatiche dei maggiori costruttori mondiali di automobili. L'anno successivo è la volta della Turchia, con l'Otodrom Park di Istanbul, un impianto capace di ospitare oltre 130mila spettatori. Ma il sopravvenuto calo di pubblico, induce Ecclestone ad abbandonare la filosofia dei grandi progetti in aree decentrate, rivelatisi il più delle volte delle cattedrali del deserto. Fanno quindi la loro comparsa nel 2008 i circuiti cittadini di Valencia e Singapore. Il primo si aggiunge all'altro round spagnolo di Barcellona, e assume la titolazione di G.P. d'Europa. I 5,440 km della pista sono ricavati nella zona portuale, già ristrutturata per ospitare la Coppa America di vela. Il secondo invece, è una novità assoluta; lungo le strade della città stato, si corre infatti il primo Gran Premio in notturna della storia. Uno scenario molto suggestivo, grazie ad un modernissimo impianto di illuminazione che permette alle monoposto di sfrecciare tra i grattacieli della city. Ora tocca ad Abu Dhabi, seconda gara nei paesi arabi, ma la F1 ha già in serbo una sorpresa. Nel calendario F1 2010, è stato inserito il GP di Corea, in programma a Jeonnam il 17 ottobre. Vicino alla data c'è però un asterisco, dal momento che non essendo terminati i lavori, manca ancora l'omologazione.

Carlo Baffi

potrà essere un incidente? Sì.”

ATTENZIONE... ALLA RECEPTION

Secondo David Coulthard il punto migliore, o forse sarebbe meglio dire l'unico punto utile per sorpassare, è in corrispondenza del primo tornante e in ingresso del rettilineo che lo segue, opposto a quello d'arrivo. “Il tratto che gira attorno all'hotel è molto stretto e tortuoso, ma in quella tripla piega prima dell'hotel si può anche tentare di uscire dalla traiettoria. Assomiglia molto al tracciato del Baha-

rain, ma mi dà l'idea di essere più scorrevole”.

SABBIA SULLA PISTA

Come avviene in Bahrein e negli altri circuiti costruiti sulle sponde... del deserto il rischio che il tracciato venga invaso dalla sabbia è alto. Bruno Senna, che ha avuto modo di girare a Yas Maina su una F1 biposto è convinto che “la pista fuori traiettoria sarà molto, molto sporca. A meno che non puliscano bene la pista sorpassare sarà non dico impossibile, ma sicuramente difficile”. Da venerdì ne sapremo di più.





Button

rimarrà con Brawn

C'era stato il rischio che Jenson Button non corresse nel 2010 con la Brawn. Il neo campione del mondo chiedeva un adeguamento del contratto dopo il ridimensionamento subito per questa stagione. Ma la situazione si è appianata e Button proseguirà, come logico, con la squadra che gli ha permesso di vivere una seconda vita agonistica. Rimane il mistero su chi sostituirà Rubens Barrichello. Sul mercato sono liberi Nico Rosberg, che pare essere la prima opzione di Ross Brawn e anche della Mercedes che fornisce i motori, ma potrebbe esserci sempre una possibilità per Kimi Raikkonen se non dovesse chiudere con la McLaren e, in seconda battuta, con la Toyota. La McLaren aspetta, come detto, che Raikkonen prenda una decisione, ma il finlandese appare un po' indeciso in questo periodo. Martin Whitmarsh ha praticamente dato il ben servito ad Heikki Kovalainen che ha bussato alla porta di Toyota e Renault, team quest'ultimo nel quale aveva debuttato in F1 nel 2007. McLaren ha messo gli occhi su Nick Heidfeld, in uscita dalla BMW. Tra i top team, rimane da definire la posizione della Renault. Messo sotto contratto Robert Kubica, il team francese non è contento di Romain Grosjean ed ha messo gli occhi su Timo Glock. Jarno Trulli ha un nemico in casa Toyota, il boss John Howett. Se le cose si appianeranno, il pilota italiano potrebbe rimanere altrimenti c'è la chance Lotus. Ma Trulli accetterà di correre per un team al debutto la cui monoposto dovrebbe venire pronta pochi giorni prima del GP iniziale?

Fior di Lotus

Il ritorno del nome Lotus in F.1 sta suscitando molta curiosità. Dietro al progetto vi sono importanti capitali malesi e il tecnico Mike Gascoyne che in questa intervista spiega come si sta evolvendo la situazione:

Quanto è importante la realizzazione del primo modello per la galleria del vento della Lotus F1 Team?

“L’inizio dei test nella galleria del vento è sempre un passo importante nello sviluppo di una nuova vettura di F.1, ma è particolarmente eccitante per noi che stiamo seguendo con trepidazione i preparativi per la prima stagione. È stato un momento molto concitato nella lunga attesa che la FIA accettasse la nostra iscrizione. Abbiamo lavorato molto e per diversi mesi per quanto riguarda l’aspetto tecnico, le infrastrutture, le finanze e per definire l’assetto dirigenziale della squadra. Quando a metà settembre è stata ufficializzato il nostro ingresso nel mondiale 2010 abbiamo accelerato il processo di ricerca e sviluppo della monoposto”.

Quanto è importante il coinvolgimento della Malesia nel vostro progetto?

“La nostra iscrizione è stata possibile solo grazie al finanziamento privato derivante da investimenti malesi. Per questo il team Lotus avrà una fortissima identità di questa nazione, oltre al fatto che un importante sostegno arriverà anche dal governo del paese con l’operazione “1Malaysia” in modo da portare la bandiera malese a sventolare nel paddock della For-

mula 1. Sono in contatto diretto col proprietario del team, Tony Fernandes, per l’aggiornamento dei nostri piani su base giornaliera e mi reco personalmente in Malesia per trovare meccanici e tecnici che formeranno la squadra. Inoltre, il team si sta impegnando per trovare, sempre in Malesia, responsabili del settore amministrativo, commerciale e delle pubbliche relazioni”.

La sede del team è attualmente nel Regno Unito. In futuro potrete trasferirla in Malesia?

“Con Tony Fernandes e i suoi soci abbiamo un progetto a lungo termine che consiste nel creare un eccellente centro tecnico presso l’autodromo di Sepang. Adesso però, visto il poco tempo a disposizione abbiamo deciso di utilizzare come base la fabbrica della RTN di Hingham da cui seguiremo il programma F.1, mentre iniziamo a costruire un centro in Malesia. Successivamente il team avrà sede lì anche se continueremo ad avere un appoggio in Gran Bretagna che ci aiuterà dal punto di vista logistico per le gare europee”.

Sotto l’aspetto tecnico quali partnership avete avuto?

“Abbiamo lavorato con Fondtech per sviluppare l’aerodinamica, mentre per il cambio abbiamo avuto la consulenza degli specialisti di Xtrac. Un accordo per la fornitura del motore è siglato con Cosworth e godiamo anche di un sostegno in Malesia per ricerche di ingegneria e compositi, che avranno un ruolo fondamentale nello sviluppo della vettura”.

Riuscirete ad avere team e vettura operativi per la prima gara in Bahrain?

“Avere pronta la macchina per la prima gara della prossima stagione per noi è una grande sfida a cui non ci sottraiamo, anche se sono convinto che sapremo soddisfare le attese della vigilia. L’obiettivo che ci siamo prefissati è quello di riuscire ad avere la macchina pronta per metà febbraio in modo da poter presentare la vettura e scendere in pista per i test precampionato a marzo in Bahrain”.

Quali sono le aspettative per il primo anno?

“Dobbiamo essere realistici nel prefissarci gli obiettivi da raggiungere nel corso della prima stagione. Siamo una nuova struttura che ha iniziato in ritardo il proprio sviluppo e per noi sarà già un successo avere due macchine sullo schieramento di partenza di Al Sakhir. Spero che per metà stagione saremo il migliore dei team esordienti per continuare a progredire nelle restanti gare”.

A che punto siete con la scelta dei piloti per il prossimo anno?

“Stiamo cercando di trovare il pilota che si adatti meglio alle nostre necessità, includendovi anche dei driver malesi, anche se non abbiamo ancora preso nessuna decisione al riguardo. Cerchiamo piloti versatili e affidabili che ci possano aiutare a sviluppare la monoposto nel corso della stagione ma allo stesso tempo vogliamo ragazzi affamati di risultati che possano sfruttare al massimo la macchina in ogni situazione”.





Kobayashi sorride ripensando al duello che lo ha fatto conoscere al mondo intero: a destra, ruota contro ruota, con quello che da lì a poco, sarebbe diventato il nuovo campione del mondo

Tu ci stupisci

E' stata la sorpresa del GP del Brasile. Al debutto assoluto in F.1, Kamui Kobayashi ha stupito tutti per la grinta messa in campo con la Toyota sostituendo l'infortunato Timo Glock. Duelli con il campione del mondo Jenson Button, con il connazionale Kazuki Nakajima, anche se quest'ultimo confronto è finito con un contatto costato il ritiro al pilota della Williams.

Quando ti hanno comunicato che avresti corso in Brasile? Eri ben preparato?

"Mi è stato detto quasi una settimana prima, mentre mi trovavo in Giappone per un evento coi tifosi e ho avuto un paio di giorni per entrare nell'ottica. Il preavviso è stato addirittura maggiore rispetto a Suzuka quando ebbi meno di due ore per prepararmi a scendere in pista nelle prove libere.

Ero pronto ad affrontare anche il primo turno ad Interlagos perché nei giorni precedenti avevo potuto lavorare bene con il team e l'esperienza di Suzuka mi ha aiutato a prendere confidenza con la macchina, decisamente mutata e migliorata dall'ultima volta che la provai in un test a febbraio".

Quando ti hanno dato la notizia quale sensazione hai provato?

"Ero sicuramente molto emozionato, ma non nervoso. Come pilota devi essere rilassato e concentrato altrimenti commenti molti più errori. Sapevo che la gara sarebbe stata una grande sfida, probabilmente la più grande nel motorsport, ma questo non mi ha dato pressione. Credo che nella vita per avere successo in ogni cosa bisogna

sempre credere nelle proprie potenzialità e con questo spirito ho approcciato il weekend".

Come hai fatto a imparare velocemente la pista?

"Mi sono fatto un'idea sommaria usando i videogames, ma questo non mi ha aiutato molto perché poi in pista sono ripartito da zero. Appena arrivato a San Paolo, mercoledì per prima cosa ho preso uno scooter per fare qualche giro del circuito in modo da capire le asperità del percorso, che però non aiutano a costituire l'esperienza diretta che acquisisci solo quando inizi a girare il venerdì mattina. Per quanto il tracciato di San Paolo sia breve, non è facile da imparare perché ci sono diverse traiettorie e punti di frenata, che capisci solo provando".



Le condizioni del meteo sono state un problema?

“Teoricamente avere tanto tempo su pista asciutta serve per capire il comportamento delle gomme e trovare il limite, ma la pioggia ha reso le cose difficili. Per me sarebbe stato meglio trovare prima qualche riferimento con la pista completamente asciutta, ma anche sul bagnato il nostro passo non era affatto male”.

Come descriveresti la tua prima sessione di qualifiche di Formula 1?

“Difficile! Penso che per tutti i piloti sia stato complicato per via della tantissima acqua in pista e la vettura che finiva spesso in acquaplaning. Gli incidenti di alcuni dimostrano quanto le condizioni fossero difficili e questo mi ha un po' preoccupato perché la priorità fondamentale era non fare errori. Alla fine i lunghi ritardi ci hanno portato a tenere un alto livello di concentrazione per quasi tre ore. È stata dura per tutti, ma il team ha preso le decisioni necessarie col mutare delle condizioni meteo facendomi tornare in pista con gli pneumatici giusti”.

Sei soddisfatto dell'undicesimo posto conquistato?

“L'undicesimo posto è stato un ottimo risultato considerando che è stata la mia prima qualifica in Formula 1 e ne sono molto sod-

disfatto. Entrare in top ten sarebbe stato perfetto, ma ero certo della difficoltà di questo obiettivo soprattutto nel mio primo Gran Premio. Forse resta un po' di rammarico per un piccolo errore fatto in Q2 che non mi ha permesso di accedere alla fase finale delle qualifiche”.

Come ti sei sentito a sederti per la prima volta su una vettura di Formula 1 in griglia di partenza?

“È stata una sensazione incredibile, perché era la mia ambizione da quando ero piccolo. Ero lì e avevo al mio fianco Fernando Alonso e poco più dietro il leader di campionato Jenson Button; la cosa mi ha un po' sorpreso ma era una bella sensazione”.

Come è andata la gara in generale?

“È stata una corsa dura perché non ero fisicamente abituato e la F.1 è una vettura decisamente impegnativa. Inoltre ho dovuto prendere dimestichezza col pit stop, il modo in cui evolve il comportamento della vettura durante la gara e la gestione del pneumatico di due diverse mescole. Ho ancora un ampio margine di miglioramento ma questa gara mi insegnò parecchio”.

Cosa ci dici riguardo la battaglia con Jenson Button?

“Stavo lottando per le prime sei posizioni, alla conquista di punti importanti. Ho cerca-

to di tenerlo dietro non senza fare fatica perché Jenson era molto veloce e per me tutti i riferimenti erano cambiati in quanto guidavo per la prima volta con la pista a temperature elevate. Era comunque in lotta per il campionato quindi sarà stato maggiormente attento a non provocare danni ad entrambi. Per me è stata una grande opportunità e volevo conquistare la miglior posizione possibile e non ho mollato. Penso che per gli appassionati sia stato divertente ed anche io mi sono molto entusiasmato”.

Ti sei rammaricato di non aver preso punti?

“Sono felice di aver completato il mio primo gran premio nei primi dieci viste anche le difficili circostanze in cui ho corso. Tuttavia al termine della prima tornata ero in sesta posizione e avevo l'opportunità di prendere dei punti e non averli conquistati mi lascia un po' l'amaro in bocca. Ho accusato dei problemi col bilanciamento della monoposto dopo il primo pit stop, e causa anche della mia inesperienza nell'adattarmi velocemente ai cambiamenti della vettura”.

Ora cosa ti aspetti?

“Mi sono veramente goduto quest'esperienza e penso di poter migliorare il mio limite. Sarebbe bello tornare su questa vettura ma non spetta a me decidere. Stiamo a vedere cosa succederà, ma sicuramente io mi farò trovare pronto per qualsiasi evenienza”.

Work in progress

Massimo Costa

Jaime Alguersuari, divenuto il pilota di F.1 più giovane della storia del mondiale, ha acquisito un altro piccolo record. Come accadeva un tempo non troppo lontano, Alguersuari si è diviso tra due categorie: F.1, nella quale vi è entrato in piena estate sostituendo alla Toro Rosso Sebastien Bourdais, e World Series Renault 3.5, il campionato che stava affrontando prima di venire chiamato da Helmut Marko nell'olimpico dell'automobilismo. Alguersuari ha stupito lo stesso Franz Tost, team manager Toro Rosso, quando ha imposto la propria volontà di proseguire nella WSR. E addirittura cimentandosi nella prova mondiale di karting di Sarno. Normalmente, quando un pilota arriva in F.1 coronando il sogno a lungo inseguito, si concentra esclusivamente su quello. Entrando tra i top 20 del mondo, tutto cambia: l'attenzione dei media, degli appassionati, degli sponsor. Difficile mantenere la concentrazione per dedicarsi ad altre formule. Alguersuari ha spezzato questo, disinteressandosi del fatto che magari in WSR si ritrovasse a lottare per l'ottava posizione: "Devo accumulare chilometri, esperienza, quindi più corra, più giro, e meglio è", ha sempre detto il 19enne pilota di Barcellona. Toro Rosso lo ha confermato per il 2010: "Finalmente farò per due anni la stessa categoria! Nel 2008 ho debuttato nella F.3 inglese e l'ho vinta, nel 2009 ho affrontato per la prima volta la World Series Renault e a metà anno ho debuttato in F.1. Tutte macchine nuove, sempre nuove cose da apprendere. Credetemi, non è facile anche se la gente fa presto a giudicare con il foglio della classifica in mano". Il suo ingresso in F.1, sen-

za aver percorso chilometri di test in precedenza, è stato sorprendente. Budapest, Valencia, Spa, Monza, li ha attraversati senza errori. A Singapore, una piccola macchia nell'essere partito con troppa foga dalla corsia box mentre i meccanici non avevano completato le operazioni del rifornimento. A Suzuka due incidenti, ma il GP del Giappone lo ha proposto all'attenzione generale quando ha superato per la prima volta il Q3 e girando in gara su tempi veramente interessanti. A San Paolo ha nuovamente passato il muro del Q3 qualificandosi 12° nonostante la pioggia. Una crescita notevole e che, con i dovuti test pre campionato 2010, non potrà che consegnarci un Alguersuari pronto per affrontare al meglio la prossima stagione.

Così nel 2009 in F.1

Budapest – 20° - 15°

Valencia – 19° - 16°

Spa – 17° - Ritirato

Monza – 20° - Ritirato

Singapore – 16° - Ritirato

Suzuka – 12° - Ritirato

San Paolo – 12° - 14°





Tanto



vale

**Stefano Semeraro**

Altro che brodino. Altro che gallina vecchia. Per capire bene quanto vale Vale, il fenomeno dei nove mondiali, ormai conviene guardargli il lato B. Il retro della maglietta che portava a Sepang, sul podio del suo nono iride, col pennuto incazzereccio che faceva il verso ai coccodè autoironici del davanti. Il lato B della sua personalità, che nel corso degli anni è cambiata, si è evoluta e frastagliata, complicata e completata. Rossi in apparenza resta il solito ragazzino irriverente e prendingiro, un pulcinone tutto magate e sarcasmi cresciuto dentro la sua stessa tuta e il suo stesso mito. Ma appena sotto la pelle dei sorrisi a tutto bulbo oculare, dei baci slinguati alla telecamera, dei siparietti con il fan club, è diventato un uomo più saggio, meno impulsivo. Sempre capace di fare spettacolo, ma sempre più abile a far di calcolo. A ragionare con il limite, invece che a scherzarci sopra. I campionati, il Rossi prima maniera era abituato a vincerli dominando, schiacciando, irridendo, rifilando sorpassi con la linguaccia. Quest'anno ha vinto soffrendo, prendendosi poche gare, almeno per i suoi standard, appena sei, ma navigando con arte e tigna fra gli errori, suoi e del suo team, invece di cavare lepri infinite dal cilindro profondissimo del talento. Certo, ha sverniciato Lorenzo all'ultima curva a Montmelò – ma lo ha fatto perché doveva. A Sepang invece, sotto il diluvio che avrebbe potuto costargli uno scivolone imperdonabile, all'inizio ha tirato una frenata “che non sembrava finire più”. E alla fine, quando ha capito che il podio era già conquistato e che tanto bastava a muovere un passo in più verso la leggenda, per sua stessa ammissione “ha tirato i remi in barca”. Del resto a 30 anni suonati certe maschere iniziano a diventare strette, urge venire a patti con nuove curiosità e nuove saggezze, con traguardi ulteriori. Senza perdere il gusto della vita, ma lasciando i lazzi più corrosivi a chi può permetterseli, al clan, agli amici, ai fan.

Il vecchio Valentino, il “burdell” riccioluto forgiato dalla “cava” e



dalle minimoto, è evaporato definitivamente durante i mesi cupi dello scandalo fiscale, arso da quella improvvida diretta televisiva. Il nuovo Valentino, quello maturo, è nato da una placenta anche dolorosa, fatta di sconfitte e di dolori, pubblici e privati. Impenna sempre, l'uomo che fu Rossifumi, ma ha imparato a usare più diplomazia. Con Biagi erano sportellate e schiaffoni, con Stoner c'è stato rispetto, e premura quando l'australiano è sprofondata nel mistero; con Lorenzo fermezza, ma anche ovatta: il ruolo del bimbo pestifero non è più il suo. Rossi è ormai salito sulla nuvoletta stratosferica dei serial winner, dei Canniba-

li totali. Dei Federer (15 Slam nel tennis) e dei Nurmi (9 ori olimpici nel mezzofondo), delle Latynina (32 medaglie olimpiche nella ginnastica), dei Redgrave (5 ori olimpici e 9 mondiali nel canottaggio) e dei Carl Lewis (9 titoli olimpici in dodici anni). Fenomeni di longevità, oltre che di bravura. Non lampi di genio, ma generatori costanti di meraviglia. Valentino è un balsamo nazionale popolare e interclassista, con le ultime imprese ha disintegrato la concorrenza esterna e messo a tacere anche la dissidenza interna, quella degli italiani che per un paio d'anni hanno stentato a perdonargli la caduta di stile fiscale. Valentino santo subito,

ha scritto qualcuno, ma il Beato di Tavullia di trasformarsi in reliquia non ne ha ancora voglia. Superati i record di Hailwood (vittorie ottenute) e di Ubbiali punta a raggiungere quelli di Agostini, che però ai suoi tempi correva il doppio di gare ad ogni stagione. Gallina vecchia? Figuriamoci: "Correrò ancora per la Yamaha nel 2010, poi vedremo, potrà succedere tutto o niente", ha detto a Sepang. "Lorenzo sarà pericoloso anche l'anno prossimo, ma per ora nei duelli ho vinto sempre io". Maturo, ma corrosivo.

Di contorno oggi c'è la passione per i rally (correrà in Messico l'anno prossimo), l'invaghi-

mento per la Rossa ("A Domenicali ho già detto che vorrei provarla di nuovo"). C'è soprattutto un metabolismo dei desideri che, quello sì, stenta a rallentare, a invecchiare: "Battermi adesso vale il doppio, ma resta difficile perché a me perdere mette di cattivissimo umore. Posso correre fino a 34-35 anni. Non sono più un ragazzino, ma vivo in un piccolo Paese e da giovane mi innervosivo perché la gente non mi lasciava tranquillo, adesso ho capito che fa parte del gioco, e che sarà così anche quando smetterò di correre. Quindi tanto vale che continui a correre, no?". Regalaci ancora tanti ovetto, Campione.

Stoner





ce'

Antonio Caruccio

Il GP della Malesia 2009 ha consegnato nella mani di Valentino Rossi il nono titolo mondiale che lo consacra come uno degli dei indiscussi della Moto GP. Ma a parte la vecchia gallina, che il brodo buono lo faceva anche da giovane in realtà, Sepang ha regalato emozioni e segnali importanti soprattutto per la stagione 2010. Casey Stoner ha vinto la gara dimostrando di essere tornato il vecchio mastino di un tempo e che, senza la pausa di quelle tre gare che lo ha tenuto lontano dalle corse in settembre, si sarebbe potuto tranquillamente giocare il mondiale con Rossi. L'australiano e la Ducati conquistano la quarta vittoria stagionale dopo la tappa inaugurale di Losail, il Mugello e Phillip Island riuscendo a conquistare il terzo posto del mondiale a discapito della Honda di Dani Pedrosa, secondo sotto la bandiera a scacchi, ma autore di una prestazione eccellente. Lo spagnolo infatti, negli ultimi anni ha fatto un grande lavoro sul proprio stile di guida riuscendo ad imparare a trovare il suo limite sul bagnato, che nei gloriosi anni di 125 e 250, oltre agli esordi in Moto GP, erano il punto debole dell'alfiere Honda. Dani ha portato a termine una gara accorta e intelligente. Non ha cercato di inseguire Stoner che aveva un passo decisamente superiore, e nel finale non si è fatto intimidire dal campione Rossi che lo inseguiva per la piazza d'onore. Pedrosa ha dato una lezione di guida al compagno di squadra Andrea Dovizioso, che le malelingue italiane davano per fenomeno e criticavano Honda per il ruolo di 'capitano' dello spagnolo in seno alla Hrc. Il pilota forlivese è stato mol-

to bravo nel recuperare posizioni dall'undicesima piazza in griglia, ma l'errore commesso dopo due terzi di gara quando occupava il podio virtuale, dimostra che c'è ancora tanto lavoro da fare per poter ambire alla leadership interna al team Honda. Buon lavoro sul bagnato invece per Chris Vermeulen e Marco Melandri. Entrambi in questo finale di stagione hanno le proprie azioni decisamente in calo. L'australiano è un po' demotivato visto il mancato rinnovo del contratto da parte di Suzuki a cui ha regalato la prima vittoria nell'era moderna della Moto GP, mentre Melandri paga lo sviluppo pressoché nullo della Kawasaki destinata alla pensione a fine anno. Un peccato perché il team Hayate che ha al suo interno una grande componente, poteva essere un ottimo sellino per aiutare i

piloti provenienti dalle classi minori a prendere confidenza con la Moto GP. E Jorge Lorenzo? Il majorchino della Yamaha potrebbe passare per grande sconfitto, ma forse una delle gare più belle è stata la sua. A causa di un errore di strategia nel giro di formazione, in cui ha cercato di testare le condizioni della pista bagnata come già aveva fatto in altre occasioni, quando si è ritrovato a prendere la via di uscita dei box ha trovato il semaforo rosso che lo ha costretto ad una gara di rimonta. Nei primi giri Jorge era persino riuscito a superare Rossi che, autore di un errore alla prima staccata, era scivolato in ottava piazza. Poi non è riuscito a tenere il passo del compagno tavuliese che lo ha superato scalzandolo dal podio virtuale a seguito della caduta di Dovizioso.

**L'ordine di arrivo,
domenica 25 ottobre 2009**

- 1 - Casey Stoner (Ducati) - Ducati - 21 giri 47'24"834
- 2 - Dani Pedrosa (Honda) - Hrc - 14"666
- 3 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 19"385
- 4 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - 25"850
- 5 - Nicky Hayden (Ducati) - Ducati - 38"705
- 6 - Chris Vermeulen (Suzuki) - Suzuki - 41"061
- 7 - Toni Elias (Honda) - Gresini - 48"555
- 8 - Marco Melandri (Kawasaki) - Hayate - 55"557
- 9 - Loris Capirossi (Suzuki) - Suzuki - 1'00"303
- 10 - Mika Kallio (Ducati) - Pramac - 1'00"440
- 11 - Aleix Espargaro (Ducati) - Pramac - 1'01"655
- 12 - Alex De Angelis (Honda) - Gresini - 1'01"847
- 13 - Colin Edwards (Yamaha) - Tech 3 - 1'10"778
- 14 - Gabor Talmasci (Honda) - Scot - 1'15"851
- 15 - James Toseland (Yamaha) - Tech 3 - 1'50"672

Ritirati

- 1° giro - Randy De Puniet
- 14° giro - Andrea Dovizioso

Giro più veloce: Valentino Rossi 2'13"694

Il campionato piloti

- 1. Rossi 286; 2. Lorenzo 245; 3. Stoner 220; 4. Pedrosa 209; 5. Dovizioso 152; 6. Edwards 148; 7. Capirossi & Melandri 108; 9. De Angelis & Vermeulen & Elias 105

Il campionato costruttori

- 1. Yamaha 366; 2. Honda 272; 3. Ducati 261; 4. Suzuki 131; 5. Kawasaki 108



*Il podio di Sepang
con Stoner, Pedrosa e Rossi
a spruzzare champagne*



*Aveva solo una possibilità
Sébastien Loeb per riconfermarsi
campione del mondo: stare davanti
a Mikko Hirvonen che lo precedeva
di un solo punto in classifica.
Missione compiuta dopo tre giorni
di lotta serratissima con il rivale*



6 fort



issimo!



Guido Rancati

CARDIFF – Una sigaretta. Davanti al Millennium Centre, Mikko Hirvonen ha già detto e ridetto che sì, trenta secondi non sono pochi, ma che lui non considera ancora chiusa la partita e i cronisti aspettano di chiedere a Sébastien Loeb se è d'accordo. Ma l'alsaziano tarda ad arrivare. Prima di lui si presenta il solito spumeggiante Petter Solberg che ha i suoi problemi a spiegare ai commissari britannici che non tocca a lui occupare il posto in prima fila davanti al cartello del controllo orario e poi tocca a Dani Sordo allungare la fila. La C4 con il numero uno compare dopo quella di Sébastien Ogier e la Focus di Henning Solberg.

E tocca a Daniel Elena dirigere le manovre necessarie a posizionarla in prima fila. E' in gran forma, il monegasco. Parla della giornata che sta finendo e ricorda le belle sensazioni provate al mattino dalle parti di Crychan e di Halfway, nei due tratti dove il suo chauffeur ha fatto la differenza. Poi spiega come e perché hanno impiegato tanto ad effettuare il trasferimento verso dalla campagna alla capitale gallese: "A Seb – dice – è venuta voglia di una sigaretta e allora ci siamo fermati per strada". E' la pura verità. E' la prova che anche l'Extraterrestre aveva bisogno di scaricare in qualche modo l'enorme tensione accumulata il giorno prima e quelli prima ancora. Quando effettuava le ricognizioni sapendo di dover affronta-

re una battaglia dura, durissima. Forse la più dura delle tante combattute da quando frequenta il mondiale. Hanno sofferto, i due. E parecchio. Per tutte le sei prove della prima tappa e per la prima della seconda non erano riusciti ad allontanare l'ombra del finlandese. L'unico, ancora una volta, in grado di tenere il loro passo. L'unico a non sbagliare niente. "Mikko è l'avversario più ostico che ci sia capitato di incontrare", conferma il copilota monegasco prima di consegnare la tabella e chiudere definitivamente la seconda frazione del rally. A chi sorride pensando al mezzo minuto del loro vantaggio, ribatte osservando che non è poi tanto come potrebbe sembrare: "A questo punto, lui non ha più niente da perdere



Tutta l'equipe guidata sul campo da Olivier Quesnel si è schierata compatta a festeggiare Loeb ed Elena: dominatori della specialità per il sesto anno consecutivo

L'ordine di arrivo, domenica 25 ottobre 2009

1. Loeb-Elena (Citroen C4 Wrc) in 3.16'25"4
2. Hirvonen-Lehtinen (Ford Focus RS Wrc) a 1'06"1
3. Sordo-Marti Citroen C4 Wrc) a 1'07"1
4. P. Solberg-Mills (Citroen C4 Wrc) a 1'28"1
5. H.Solberg-Menkerud (Ford Focus RS Wrc) a 6'28"0
6. Wilson-Martin (Ford Focus RS Wrc) a 7'46"0
7. Latvala-Anttila (Ford Focus RS Wrc) a 12'11"9
8. Rautenbach-Barritt (Citroen C4 Wrc) a 14'27"8
9. Burkart-Kolbach (Citroen C4 Wrc) a 24'56"5
10. Al-Qassimi-Orr (Ford Focus RS Wrc) a 37'30"2

I vincitori delle prove speciali

Loeb 9 (1/2/3/5/8/9/11/12/15)
Hirvonen 7 (4/6/7/10/13/14/16)

I leaders

Loeb da ps 1 a ps 16

Le classifiche di campionato

Piloti

1. Sebastien Loeb - 93 punti
2. Mikko Hirvonen - 92
3. Daniel Sordo - 64
4. Jari-Matti Latvala - 41
5. Petter Solberg - 35

Costruttori

1. Citroen - 167 punti
2. Ford - 140
3. Stobart Ford - 80
4. Citroen Junior - 47
5. Munchi's Ford - 23

e andrà ancora più forte. Noi invece dovremo in qualche modo amministrare il vantaggio e farlo non è mai semplice come potrebbe sembrare. Oltre a essere molto meno divertente". A due passi, il Pallido di Jyvaskyla racconta di non avere ancora capito come gli sia successo di lasciare venti e passa secondi in due dei tre tratti del mattino. Ma dice anche di non aver seppellito l'ascia di guerra. "Sarà dura, è chiaro, Però potete essere certi che proverò ancora a rovesciare la situazione". Non è una sparata, la sua. Lo pensa davvero. E la notte non basta a fargli cambiare idea.

Attacca a Port Talbot, attacca ancor più forte a Rheola. Il suo ritardo scende a diciotto secondi e due. "E' tutto sotto controllo",

fa sapere Loeb. Ma non è proprio così: appena dentro il primo tratto cronometrato della giornata, s'è reso conto che il quattro cilindri della sua vuerreci non spingeva come aveva fatto fino alla sera prima. E' allarme. Non rosso, ma allarme. Anche nel comando da capo dell'Armata Rossa."Se il problema non peggiora, Seb riesce a restare davanti fino alla fine", sussurrano gli ingegneri della squadra che tremare il mondo fa. Già, se non peggiora. E se Hirvonen non s'inventa qualcosa di ancor più fantasmagorico. I primi parziali che rimbalzano da Port Talbot dicono e non dicono: dopo un chilometro, il finlandese è un secondo più veloce, dopo sei chilometri e sette lo è di sette decimi. Il rilevamento successivo,

al chilometro nove, indica che tutto è cambiato: a quel punto è dietro di un minuto e passa. A quel punto ha perso. Colpa del cofano che s'è aperto dopo un dosso e l'ha costretto a uno stop-and-go fuori programma, fanno sapere i fordisti. I due della premiata ditta franco-monegasca possono tirare il fiato. E' fatto, ce l'hanno fatta. I due con la vuerreci del Grande Ovale Blu hanno perso. Ma per salvare almeno l'argento, devono ancora darci dentro. Dove trovino la voglia e la forza per farlo non è dato sapere, però la trovano. Dani Sordo e Marc Marti restano dietro. Sarà per un'altra volta, dicono in tanti allo sconfitto. Che incassa un bastimento di complimenti e ritrova il sorriso. Un mezzo sorriso...



5 DOMANDE PER CAPIRE

Fra i sei conquistati, questo è stato il titolo iridato più difficile per Sébastien Loeb?

Certamente sì. Intanto perché finora non gli era mai capitato di affrontare l'ultimo rally della stagione con l'imperativo di stare davanti all'avversario diretto per garantirsi l'invito al gala federale di dicembre. Poi per l'aiutino ricevuto da Conrad Rautenback ed Evgeny Novikov in Polonia e, soprattutto, perché, fra i tanti avversari che ha battuto in carriera, Mikko Hirvonen è alla grande quello più affidabile.

Se il cofano della Focus non si fosse aperto sulla penultima prova, Hirvonen avrebbe vinto?

Difficile dirlo e non solo perché manca la controprova. L'impressione, comunque, è che il finlandese non ce l'avrebbe fatta ad annullare i diciotto secondi che a quel punto lo separavano dalla vetta. Tanti, da recuperare in una trentina di chilometri o poco più.

Terzo alla fine, Dani Sordo ha fornito un'altra prestazione molto convincente. Ma ce la farà mai a vincere un rally iridato?

Visti i suoi progressi anche sulla terra, viene da dire di sì. Certo, non è facile vincere quando si corre nella stessa squadra dell'Extraterrestre. Ma

tutto fa pensare che già nella prossima stagione il cantabrico potrebbe cancellare quello zero nella caselle delle vittorie che gli pesa più di quanto dia a vedere.

Alla seconda gara con la C4, Petter Solberg ha sfiorato il podio. Abbastanza per meritare un volante ufficiale il prossimo anno?

Ce ne fossero, di volanti ufficiali in cerca di padrone, probabilmente sì. Pur se sugli sterrati gallesi non è che il biondo abbia fatto poi tanto per dar seguito alle sue dichiarazioni di guerra dei mesi scorsi: non solo non ha mai impensierito né Loeb, né Hirvonen, ma ha anche perso il confronto con Sordo. E non solo per il problema ai tergi che lo ha rallentato sabato mattina.

Sesto assoluto, Matthew Wilson ha raccolto altri tre punti iridati. Piccoli campioni crescono?

Mica tanto, visto che anche sulle strade del Regno Unito il figlio del padrone (della M-Sport) s'è beccato sette minuti e passa dal primo. Piuttosto, il suo infilarsi con una certa regolarità in zona-punti dice quanto basso sia il livello dei piloti di seconda fascia, da Henning Solberg a Kalid Al-Qassimi. E il nuovo entrato, Aaron Burkart, non è che lo abbia alzato...

Incredibilmente sottostimato, Mikko Hirvonen si è rivelato invece un osso durissimo anche per un fenomeno qual è Sébastien Loeb. Il Pallido di Jvaskyla non è riuscito a coronare il suo sogno, ma non ha proprio nulla di cui rimproverarsi

NUMERI BRITANNICI

0,05 secondi al chilometro a separare Sébastien Loeb, miglior tempo, da Mikko Hirvonen, secondo, nella prima delle sedici speciali in programma

2 gli iscritti che non si sono presentati a Cardiff: Evgeny Novikov e Patrick Magaud che, nelle intenzioni iniziali della Citroen, avrebbe dovuto segnalare a Sébastien Loeb le condizioni delle strade dopo il primo passaggio.

3 aree distinte ad ospitare il parco assistenza di Cardiff. Una per i vip con le vuerreci, un'altra per quelli del Mundialito Produzione e i Pirelli Boys e una terza per quelli del Trofeo Fiesta e gli altri.

6 titoli mondiali consecutivi conquistati da Loeb.

8 rally in otto settimane per Denis Giraudet. Nell'ordine: Australia, Larvik, Elba Storico Portogallo Storico, Cambrian e Great Britain.

10 gli anni consecutivi in cui è stato il Galles ad ospitare la manche britannica del mondiale rally.

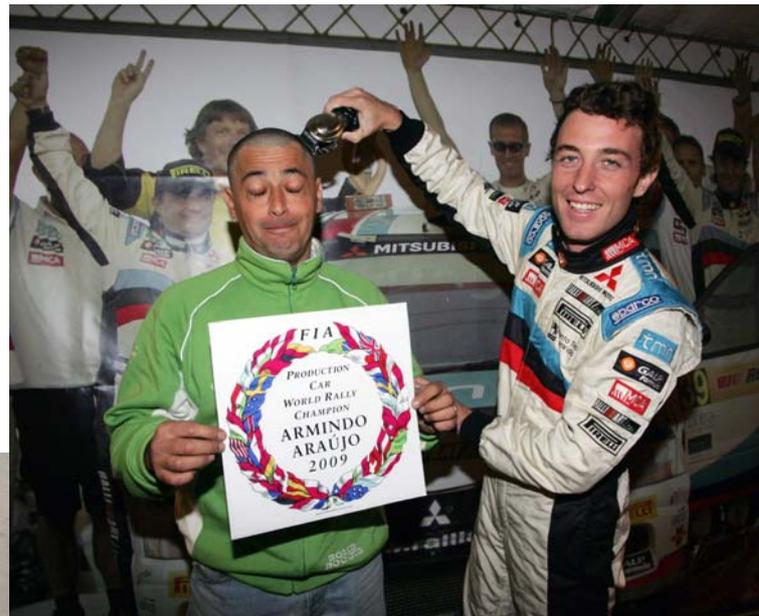
110 i cavalli delle Land Rover preparate, assistite e pilotate da membri delle forze armate britanniche che hanno disputato il National B Rally GB.

116,1 secondi a separare dopo l'ultima prova speciale Eyvind Brynildsen, a quel punto primo in Produzione con la Fabia, da Armindo Aarujio, secondo con la Mitsu della RallyArt Italy. Poi, le verifiche e l'esclusione del promettentissimo norvegese per un'irregolarità dei freni.

220 euro di multa inflitti da Fred Gallagher, direttore di corsa, a Giuseppe Dettori, reo di aver superato di una ventina di chilometri il limite di velocità in trasferimento.

647 prove speciali vinte in carriera da Sébastien Loeb, in Galles nove volte su sedici più veloce di tutti.

3000 i marshals che mettono gratuitamente a disposizione del Rally GB la loro esperienza e il loro tempo.



Petter Solberg, a destra, battuto da Dani Sordo per la lotta ad un posto sul podio. Sopra, Armindo Araujo "benedice" la testa rasata di Fabrizio Borra, meccanico di Ralliart Italy che in Portogallo aveva incautamente detto: "Se si vince il mondiale Produzione, mi taglio i capelli..."

Le pagelle di Rancati

10 e lode

Sébastien LOEB

Scatenato. La storia è la solita storia, quella in cui i duri cominciano a giocare quando il gioco si fa duro. E difatti, nelle prove più guidate di tutto il rally, l'insaziabile alsaziano si sbarazza dei dubbi e dell'ultimo avversario.

10

Mikko HIRVONEN

Indomito. Ci crede, il pallido. Crede davvero di poter mettere fine alla serie d'oro dell'Extraterrestre e per un giorno gli tiene testa bellamente. Poi gli concede qualcosa e capisce che la partita è persa. Ma si batte fino alla fine. Alla grande, da grande vero.

8

Dani SORDO

Concentrato. Se mai l'aveva, la tentazione di mischiarsi nel duello finale fra i due mattatori della stagione la mette da parte subito. L'obiettivo che si sceglie – essere il primo degli altri – non è comunque facile, ma lo centra.

7,5

Petter SOLBERG

Attento. Fra il dire e il fare c'è sempre di mezzo il mare. Anche per il biondino che per mesi aveva ripetuto di essere l'unico a poter battere Loeb, a patto di avere lo stesso materiale. Non è proprio così e il fine settimana nel Regno Unito lo dimostra.

6,5

Sébastien OGIER

Pirotecnico. Non si ripete, il ragazzo francese. Ma pur se si esibisce in una doppio salto carpiato e pur se non gli riesce di tenere tutti in scacco come aveva fatto un anno fa, conferma in pieno tutto il buono fatto fin qui. Ha piede e ha testa.

5,5

Kalid AL-QASSIMI

Evoluto. Pilotare è un'altra cosa, ma quello che gioca perché porta il pallone riesce comunque a fare qualcosa di vagamente decente. Per quel che poco che resta in gioco nella prima tappa e nelle due successive.

5

Henning SOLBERG

Rassegnato. Avanti adagio, quasi indietro. Il fratello d'arte ha ormai rinunciato a stupire con effetti speciali. E se lo si vede è solo per il colore arancio della sua vuerreci.

5-

Matthew WILSON

Stabile. Un po' meglio dell'anno passato, un po' peggio di due anni fa. Ma sempre lontano dalle zone calde della classifica.

4,5

Conrad RAUTENBACH

Involuto. Non è un fenomeno e da un po' era piuttosto chiaro che non ce l'avrebbe fatta in nessun modo a essere protagonista. Ma era anche difficile immaginare che le sue prestazioni sarebbero ancora peggiorate. E invece...

4

Aaron BURKART

Spaesato. Per debuttare con una vuerreci, il tedesco si sceglie una delle gare più difficili del calendario. E inevitabilmente paga pegno. Vaga e perde, nettamente, pure il confronto con Rautenbach che non è esattamente un missile.

n.g.

Jari-Matti LATVALA

Sfigato. Pronti-via e si ritrova con le sole ruote posteriori a spingere. E senza freni anteriori. Rema, il ragazzo. Prova a contenere i danni ma, di fatto, la sua gara finisce prima di cominciare.





CITROËN
RACING



Parola più, parola meno

“Avete una grande opportunità: andate al massimo e divertitevi”.
Petter Solberg ai cinque piloti del Pirelli Star Driver alla vigilia

“Turista? No professional spectator”.
Timo Rautiainen alla vigilia

“Vista la disparità di prestazioni, penso che l'ideale sarebbe istituire un campionato mondiale per il Gruppo N e uno per le Super2000”.
Armando Araujo alla vigilia

“Sono andato al massimo”.
Sébastien Loeb dopo tre prove

“Pensavo che il bilancio sarebbe stato migliore, ma non è poi male”.
Mikko Hirvonen dopo tre prove

“Non ho scelta: devo attaccare di più”.
Petter Solberg dopo tre prove

“Ma come fanno Seb e Mikko ad andare tanto forte?”.
Sébastien Ogier dopo tre prove

“Comincio a provare un certo piacere a pilotare quest'auto”.
Aaron Burkart dopo essersi beccato quasi due minuti da Loeb nella 3. PS

“Good time!”.
Mikko Hirvonen dopo la 4. prova

“Capita, nelle corse”.
Nasser Al-Attiyah commentando le sue capriole nella 4. prova

“Già, capita quando si va forte come stavamo facendo noi”.
Giovanni Bernacchini.

“Sono proprio contento di essere primo a partire domani”.
Sébastien Loeb dopo la 1. tappa

“Oggi pomeriggio ho preso qualche rischio, ma non avevo scelta...”.
Mikko Hirvonen alla fine della 1. tappa

“Sono contentissimo di quanto ho fatto fin qui. E' la mia prima gara su terra con la C4 e partire indietro questa volta è uno svantaggio”.
Petter Solberg dopo la 1. tappa

“Per ora è davanti Petter, ma domenica...”.
Dani Sordo dopo la 1. tappa

“Porca troia”.
Jari-Matti Latvala alla fine della 1. tappa, pensando al giunto rotto nella prima prova

“Questa vettura è fantastica”.
Eyvind Brynildsen guardando ammirato la sua Fabia dopo la 1. tappa

“Era dall'inizio del rally che aspettavo questa speciale”.
Sébastien Loeb dopo l'8. prova

“Seb è andato davvero al massimo”.
Daniel Elena dopo l'8. prova

“Attacco, ma i tempi non sono quelli che vorrei. C'è qualcosa che non va”.
Mikko Hirvonen dopo la 9. prova

“Voi siete proprio matti”.
Denis Giraudet a Loeb ed Elena dopo la 9. prova

“Abbiamo gestito. Troppo...”.
Daniel Elena dopo la 14. prova

“Evidentemente non era il nostro fine settimana”.
Giovanni Bernacchini dopo la seconda e definitiva uscita di strada di Al-Attiyah nella 15. prova

“Nell'ultima speciale si sente anche il minimo rumore. Anche il canto di un grillo e lo si scambia per il lamento dell'alternatore”.
Daniel Elena alla via della 16. prova

“Mikko ha fatto una stagione perfetta, ma abbiamo perso...”.
Jarmo Lehtinen all'arrivo

“E' frustrante...”.
Malcolm Wilson all'arrivo

A Rossetti

la gara

ad Andreucci

il titolo



*Anna Andreussi
e Paolo Andreucci
sventolano il tricolore
seduti sul tettuccio
della loro Peugeot 207.
Il sospirato titolo italiano
è arrivato al termine
di una gara affrontata
prudentemente
in difesa*



Monteiro Rossi

Ma s' io avessi previsto tutto questo, dati causa e pretesto... Come Francesco Guccini, Paolo Andreucci non aveva previsto di incocciare in una pietra sulla terz'ultima prova speciale e di lasciare per strada quaranta e passa secondi. Ma gli è successo e un brivido gelato deve essergli corso lungo la schiena. Poi ha fatto una botta di conti e ha capito che l'imprevisto non gli avrebbe impedito di mettere le mani sul titolo. S'è disinteressato di Luca Cantamessa, il meno lontano dei quelli che lo precedevano

e ha badato a finire senza altri patemi. Quinto, non troppo vicino al primo. Ma comunque campione italiano. E alla fine sorride. Non proprio felicissimo, però sufficientemente sereno. Non è il solo a far festa, il garfagnino della Racing Lions. Sull'attico del podio comasco brillano soprattutto gli occhi di Luca Rossetti. Ha vinto, il friulano trapiantato in Valtellina. "E sono felicissimo", annuncia. Spiega: "Anche perché, sull'asfalto sono stato ancora una volta davanti ad Andreucci". Già, sulle strade catramate è andato sempre piuttosto forte, il Rox. Non gli è basta-

to a far suo il titolo, però il primo posto al Trofeo Aci Como è ampiamente sufficiente a rendere positivo il bilancio della sua prima annata con l'Abarth. Ha seminato e ha raccolto. Forse meno di quanto si immaginava l'inverno passato, ma può archiviare la stagione senza troppi rimpianti. Come, in fondo, può fare Renato Travaglia. Che ha perso il duello con Rossetti e tuttavia è stato una volta ancora protagonista. E nel comasco non ha neppure dovuto recitare la parte di quello al quale va tutto storto. L'aveva fatto a Sanremo e non era stato tanto convincente...



Il pareggio alla fine non è servito a Luca Rossetti, sotto, vincitore dell'ultima prova del campionato italiano. Paolo Andreucci, a destra, si è potuto fregiare del tricolore grazie ai migliori piazzamenti conseguiti durante l'anno

**L'ordine di arrivo,
sabato 24 ottobre 2009**

1. Rossetti-Chiarcossi (Abarth Grande Punto) in 1.42'54"7
2. Travaglia-Granai (Peugeot 207 S. 2000) a 3"2
3. Cantamessa-Capolongo (Peugeot 207 S. 2000) a 54"
4. Longhi-Imerito (Skoda Fabia S. 2000) a 1'00"4
5. Andreucci-Andreucci (Peugeot 207 S. 2000) a 1'18"6
6. Signor-Barone (Peugeot 207 S. 2000) a 1'39"7
7. Perico-Carrara (Peugeot 207 S. 2000) a 1'56"1
8. Dati-Rocco (Abarth Grande Punto S. 2000) a 3'22"3
9. Angrisani-Bergamo (Mitsubishi Evo IX) a 3'27"9
10. Gianfico-Michelet (Peugeot 207 S. 2000) a 3'56"7

I vincitori delle speciali

Rossetti 6 (3/4/6/8/9/10)
Travaglia 4 (1/2/4/7)

I leaders

Travaglia da ps 1 a ps 7
Rossetti da ps 8 a ps 10

Classifica Campionato Italiano

Piloti: 1. Andreucci Campione Italiano (Peugeot) 66; 2 Rossetti (Abarth) 66; 3. Travaglia 54 punti (12 punti scarto).

Costruttori: 1. Peugeot punti 148 (Campione d'Italia); 2. Abarth 107; 3 Mitsubishi 28; 4. Skoda 25; 5 Subaru 13.

Trofeo Indipendenti: 1. Dati punti 23; 2. Ceccoli 23; 3. Trentin 21; 4. Campedelli 19; 5. Perico e Perego 16.

Super 2000: Rossetti 64; 2. Andreucci 62; 3. Travaglia 53.

Gruppo N: 1. Campedelli 51; 2. Perego 38; 3. Ceccoli e Navarra 32.

Gruppo N 2Rm: 1. Ricci 53 punti; 2. Dall'Ara 42; 3. Crugno-la 36.

Under 23: 1. Campedelli 62 punti; 2. Signor 60; 3. Raschi 40.

...a è anche la Peugeot con il titolo Costruttori



Dario è va



rio



Dario Franchitti, qui davanti a Ryan Briscoe, si è dimostrato il pilota più eclettico del panorama IndyCar

Marco Cortesi

La minestra riscaldata ha fatto benissimo a Dario Franchitti che, nell'anno di rientro in IndyCar Series dopo la triste esperienza NASCAR, si è portato a casa un secondo titolo ottenuto battendo Ryan Briscoe e Scott Dixon al termine di una stagione tiratissima. Lo scozzese ha beneficiato, ovviamente, della perfezione tecnica portata in pista dal Chip Ganassi Racing ma, come in occasione del titolo del 2007 conquistato con il team Andretti/Green, a risultare decisiva è stata la sua versatilità, unita ad una straordinaria capacità di restare fuori dai guai. Franchitti ha portato a casa vittorie su ovali veloci (Homestead), short-track (Iowa), tracciati stradali canonici (Sonoma) e cittadini (Toronto e Long Beach), e se a garantirgli la vittoria due anni fa erano stati i successi nei demolition derby di Richmond e Newton, quest'anno sono stati pesantissimi i punti conquistati a Long Beach, pista conosciuta ai tempi della CART e teatro di passi falsi per i due principali rivali. Per Dixon poi, l'apertura stagionale si è rivelata ancora più decisiva, con anche il passo falso di St. Petersburg a pesare, nonostante una serie di vittorie importanti e prestazioni convincenti su ovali e stradali. In una categoria in cui basta un unico, minimo, errore per distruggere le speranze di titolo, a dare una mano a Franchitti ci ha pensato anche Briscoe. Emerso come favorito nella prima prova di St. Petersburg, ha condotto una stagione quasi perfetta, arrivando con una convincente leadership alla penultima gara di Motegi. E lì il black-out, il disastro, un testacoda in uscita dai box che non ha spiegazioni né scusanti. Dietro di loro tutti gli altri, a partire dall'Andretti-Green Racing, in crisi tecnica e societaria. Tony Kanaan non ha fatto la differenza come avrebbe dovuto, lasciando a Danica Patrick il ruolo di salvatrice della patria. Zero vittorie, meno del team Coyne, capace di vincere con Justin Wilson a Watkins Glen. La risposta è stata una doppia separazione, quella di Michael Andretti dai soci Kim Green e Kevin Savoree, e delle attività racing da quelle di organizzazione di eventi come il Gran Premio di Edmonton. Nel tentativo di evitare stagioni mai così inconcludenti come quella appena trascorsa. Sarà per il prossimo anno, ma è stato un peccato considerando i mezzi impiegati e che nel 2010 si dovranno fare i conti, dall'inizio, con Helio Castroneves. Prima ammanettato e costretto a saltare l'apertura 2009, poi appagato dalla terza vittoria nella Indy 500, il brasiliano si è confermato uomo da alte velocità conquistando anche Fort Worth, e si proporrà sin dai primi chilometri dell'anno venturo come lo sfidante numero uno. A cercare di vincere il primo titolo ma, soprattutto, ad imprimere per la quarta volta il suo viso nella storia, raggiungendo le leggende Foyt, Unser Sr. e Mears.



Qui sotto, Dario Franchitti festeggia il titolo con la moglie Ashley Judd. In basso, Scott Dixon primo a Milwaukee



La stagione 2009 nel dettaglio

Data	Circuito	Polesitter	Vincitore	Tipo circuito
10/10/09	Homestead	Dario Franchitti	Dario Franchitti	Ovale Medio
19/09/09	Motegi	Scott Dixon	Scott Dixon	Ovale Medio
29/08/09	Chicagoland	Ryan Briscoe	Ryan Briscoe	Ovale Medio
23/08/09	Sonoma	Dario Franchitti	Dario Franchitti	Stradale
09/08/09	Mid-Ohio	Ryan Briscoe	Scott Dixon	Stradale
01/08/09	Kentucky	Scott Dixon	Ryan Briscoe	Ovale Medio
26/07/09	Edmonton	Will Power	Will Power	Cittadino
12/07/09	Toronto	Dario Franchitti	Dario Franchitti	Cittadino
05/07/09	Watkins Glen	Ryan Briscoe	Justin Wilson	Stradale
27/06/09	Richmond	Dario Franchitti	Scott Dixon	Ovale Corto
21/06/09	Iowa	Helio Castroneves	Dario Franchitti	Ovale Corto
06/06/09	Texas	Dario Franchitti	Helio Castroneves	Superspeedway
31/05/09	Milwaukee	Ryan Briscoe	Scott Dixon	Ovale Corto
24/05/09	Indianapolis 500	Helio Castroneves	Helio Castroneves	Superspeedway
26/04/09	Kansas	Graham Rahal	Scott Dixon	Ovale Medio
19/04/09	Long Beach	Will Power	Dario Franchitti	Cittadino
04/05/09	St. Petersburg	Graham Rahal	Ryan Briscoe	Cittadino



Ritorno al fut

Massimo Costa

Aveva detto dopo Portimao che su una monoposto di GP2 non ci sarebbe più salito. Ma il destino ha voluto diversamente. Per fortuna, verrebbe da dire. Perché Luca Filippi, risalito sulla vecchia Dallara destinata alla serie asiatica (è sempre quella del primo triennio, 2005/2007), è risultato il più veloce in assoluto nella due giorni di test collettivi

sull'inedito circuito di Abu Dhabi, tracciato che questo fine settimana ospiterà la prima prova della mini serie. Filippi è stato riportato in macchina dal team Meritus di Peter Thompson, che già lo aveva fatto correre nel campionato GP2 Asia del 2007/2008. Ad assegnare i migliori tempi è stato il quarto e ultimo turno, concluso con le luci artificiali. Filippi se l'è giocata con Roldan Rodriguez, tornato alla Scuderia Coloni, e con Davide Valsecchi,

al debutto con gli inglesi dell'iSport. Tre piloti di grande esperienza quindi, racchiusi in soli 93 millesimi. Unico a tenere il ritmo dei "vecchi" è stato Fabio Leimer, rookie di lusso. Lo svizzero, campione della Formula Master, ha girato fortissimo lasciando un'ottima impressione. Tra i top ten anche altri volti nuovi come Christian Vietoris, Josef Kral e Marcus Ericsson. Per quanto riguarda gli italiani, in pista Edoardo Piscopo col team Dams

Foto di archivio di Luca Filippi col team Meritus. Curiosamente, non è stata permessa la diffusione delle foto dei test di Abu Dhabi perché le prime immagini dovranno essere quelle con le monoposto del mondiale F.1



uro

e Daniel Zampieri con la Piquet GP. Per il neo campione italiano della F.3 si è trattato della prima volta assoluta al volante di una vettura della GP2 (gli altri avevano già tutti provato nei test di Jerez) e il 17° tempo finale è comunque positivo. Peccato per Piscopo che ha avuto problemi con il pedale dell'acceleratore proprio quando ha montato le gomme per segnare il tempo nel quarto turno.

I migliori tempi di Abu Dhabi

- 1 - LUCA FILIPPI - MERITUS - 1'51"415
- 2 - ROLDAN RODRIGUEZ - PARTYPOKER COLONI - 1'51"435
- 3 - DAVIDE VALSECCHI - ISPORT - 1'51"508
- 4 - FABIO LEIMER - OCEAN - 1'51"650
- 5 - DIEGO NUNES - MERITUS - 1'51"993
- 6 - RODOLFO GONZALEZ - ARDEN - 1'52"083
- 7 - CHRISTIAN VIETORIS - DAMS - 1'52"235
- 8 - JOSEF KRAL - SUPER NOVA - 1'52"294
- 9 - MARCUS ERICSSON - ART - 1'52"297
- 10 - MICHAEL HERCK - DPR - 1'52"420
- 11 - JOHNNY CECOTTO - TRIDENT - 1'52"422
- 12 - SAM BIRD - ART - 1'52"478
- 13 - LUIZ RAZIA - BARWA ADDAX - 1'52"498
- 14 - JAMES JAKES - SUPER NOVA - 1'52"567
- 15 - EDOARDO PISCOPO - DAMS - 1'52"625
- 16 - VLADIMIR ARABADZHIEV - PIQUET GP - 1'52"673
- 17 - DANIEL ZAMPIERI - PIQUET GP - 1'52"760
- 18 - ALEXANDER ROSSI - OCEAN - 1'52"877
- 19 - MAX CHILTON - BARWA ADDAX - 1'52"998
- 20 - WILL BRATT - PARTYPOKER COLONI - 1'53"001
- 21 - PABLO SANCHEZ - ARDEN - 1'53"571
- 22 - PLAMEN KRALEV - TRIDENT - 1'56"874



Cercasi acquirente



Chi compra la A1 Grand Prix? Tim Bramston, della Griffins Insolvency di Londra, ha dichiarato che c'è un significativo interesse da parte di un possibile acquirente, motivato a rilevare la categoria ed a coprire i debiti accumulati dalla attuale organizzazione. Bramston spera di poter risolvere la questione in tempi brevi, addirittura prima della prova di Zhuhai in calendario tra due settimane. Nessun nome è stato citato, ma si fa capire che potrebbe essere qualcuno che è già stato coinvolto nella A1 Grand Prix. L'attuale boss Toni Teixeira non si arrende e si sta dando da fare

per trovare validi e consistenti partner, ma la sua credibilità agli occhi di Bramston vacilla dopo che aveva assicurato di aver trovato i soldi per far partire la serie a Surfers Paradise, evento poi cancellato. Ferrari ha un credito di 5 milioni di sterline nei confronti della A1 GP Operations e finché tale debito non verrà estinto, difficilmente i motori potranno essere riavviati. Inoltre le monoposto devono essere modificate secondo le ultime regolamentazioni FIA. Sembra piuttosto impossibile che si riesca ad essere pronti per l'evento di Zhuhai del 15 novembre.





Baguette implacabile

Massimo Costa

Una vittoria cercata, voluta. Una vittoria di cuore. Bertrand Baguette ha dato spettacolo sul circuito del Motorland conquistando la prima gara dopo una spettacolare prova di forza. Partito dalla terza fila, il belga della Draco è transitato quarto al primo giro, poi ha iniziato a puntare Federico Leo, che lo precedeva. Passato l'italiano, ha raggiunto e salutato Daniil Move, poi si è gettato alla caccia di Oliver Turvey, che pareva imprendibile. L'inglese, al comando fin dalla prima curva, non ha retto all'assalto di Baguette che lo ha infilato al 17° giro dei 26 in programma. Una marcia trionfale quella del belga che suggella una stagione meravigliosa che lo ha proclamato campione 2009. Bravo Turvey che ha amministrato saggiamente la corsa quando ha capito che nulla poteva contro la maggiore efficienza della Dallara del team Draco. Turvey, atteso in GP2, si è rilanciato nella classifica generale approfittando della giornata non proprio positiva di Jaime Alguersuari e Charles Pic ed ora punta al secondo posto in campionato. Che per un debuttante è un obiettivo notevole. Terza piazza per Jon Lancaster che si conferma, al pari di Turvey, come uno dei giovani piloti inglesi di maggior interesse. Daniil Move ha portato a casa un buon quarto posto dopo essere stato secondo nelle prime fasi. Una corsa strepitosa l'ha compiuta Esteban Guerrieri. Da quindicesimo in griglia di partenza, l'argentino della RC Motorsport al primo giro era già decimo. Poi, senza pietà, ha superato tutti e cinque i rivali che aveva davanti. Una rimonta che sottolinea una volta di più le qualità di Guerrieri e quelle della RC Motorsport. La squadra italiana ha vissuto un anno tribolato, schierando per la maggior parte dell'anno una sola vettura per il bravo Pasquale Di Sabatino, purtroppo assente a Motorland per motivi di budget. Ha vinto a Budapest ed ha ottenuto una serie di buoni risultati con il pilota pescarese. Cristiano Giardina ha svolto un buon lavoro riorganizzando il team dopo l'uscita di scena degli storici titolari Migliavacca-Ravera, ma nonostante ciò le difficoltà economiche non sono mancate.

L'ultima tappa stagionale ha esaltato Federico Leo, settimo al traguardo. Il milanese si è affacciato alla World Series Renault con umiltà e timore. Piano piano, ben seguito dagli uomini del team Pons, ha preso confidenza con la potenza della vettura, col ritmo gara. I progressi si sono visti nel corso del campionato, tra qualche errore e incertezza. Ma Leo ha saputo lavorare sempre a testa bassa, con l'obiettivo della zona punti ben fissato in testa. A Motorland il salto di qualità: il milanese è entrato per la prima volta nella Superpole realizzando poi il settimo tempo che lo ha fatto partire dalla prima fila (schieramento invertito per i primi otto). Terzo nelle prime fasi, ha poi ceduto a Baguette dopo una buona difesa, ha perso un attimo la concen-

trazione e ha lasciato altre due posizioni, ma si è rifatto poco dopo con un bel sorpasso all'esterno su Alguersuari chiudendo settimo. Lo spagnolo non aveva la vettura migliore della stagione tra le mani, Charles Pic ha fallito l'accesso alla zona punti. Da segnalare infine la difficile gara di Chris Van der Drift. Una perdita di benzina ha finito per intontirlo ed ha concluso la corsa al nono posto in condizioni estremamente difficili.

La cronaca Giro dopo giro

Turvey parte dalla pole (prime otto posizioni della superpole invertite) e imbocca al comando la prima curva. Move dalla seconda fila supera Leo. Al 1° giro, Turvey, Move, Leo, Baguette, Lancaster, Alguersuari, Van der Drift, Fauzy, Walker e Guerrieri, autore di un avvio strepitoso dalla quindicesima posizione. Al primo giro Pentus si gira e Nebilitskiy non riesce ad evitarlo. Ritiro per entrambi. La corsa procede tranquilla fino al 6° giro quando Baguette infila Leo, ma il belga è leggermente lungo e il milanese lo ripassa. Baguette ci riprova alla prima curva ed ha la meglio, Leo ha una esitazione e perde altre due posizioni a vantaggio di Lancaster ed Alguersuari. Al 9° giro, Turvey ha 6 decimi su Move, 1"3 su Baguette, 3"1 su Lancaster, poi Alguersuari, Leo, Van der Drift, Guerrieri che supera prima Walker poi Fauzy. Baguette è lanciafiamma e in breve riempie il margine di svantaggio su Move e al 10° giro lo salta con facilità e decisione alla prima curva. Guerrieri prosegue nella sua incredibile rimonta e supera anche Van der Drift andandosi a prendere la settima piazza. Al 12° passaggio, Lancaster toglie a Move il terzo posto e Guerrieri diventa sesto superando Leo. L'argentino è scatenato e al 13° giro scavalca anche Alguersuari. La situazione al giro 14: Turvey, Baguette, Lancaster, Move, Guerrieri, Alguersuari, Leo, Van der Drift, Fauzy, Mansell. Problemi per Walker che scende in classifica, testacoda per Marinescu (21°). Nel corso del 17° giro, al termine del lungo rettilineo, Baguette è perfetto nel prendere la scia a Turvey e passare al comando con una staccata decisa. Leo sorprende Alguersuari e si rimpossessa del sesto posto. Si ritira Mendez mentre Moreau va in testacoda. Lo spagnolo della Toro Rosso F.1 sembra non avere velocità e viene attaccato da Van der Drift, ma la difesa è ottima. Il neozelandese perde il passo e deve guardarsi da Fauzy che lo passa al 19° giro. La classifica alla 20esima tornata: Baguette, Turvey, Lancaster, Move, Guerrieri, Leo, Alguersuari, Fauzy, Van der Drift, Mansell. Al 23° passaggio, Fauzy diventa sesto passando Leo. Le cose non cambiano più fino al traguardo con Baguette che conferma una volta di più la vittoria nel campionato 2009.



Sopra, il vincitore Baguette. Sotto, Guerrieri partito 15° e finito 5° al traguardo dopo una gara d'attacco



MOMENTO CLOU

Al 17° giro, al termine del lungo rettilineo opposto ai box, Baguette sferra l'attacco decisivo a Turvey conquistando la prima posizione



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 24 ottobre 2009

- 1 - Bertrand Baguette - Draco - 26 giri 46'17"280
- 2 - Oliver Turvey - Carlin - 1"634
- 3 - Jon Lancaster - Comtec - 7"750
- 4 - Daniil Move - P1 - 8"482
- 5 - Esteban Guerrieri - RC - 11"241
- 6 - Fairuz Fauzy - Fortec - 20"396
- 7 - Federico Leo - Pons - 23"739
- 8 - Jaime Alguersuari - Carlin - 25"319
- 9 - Chris Van der Drift - Epsilon Euskadi - 25"689
- 10 - Greg Mansell - Comtec - 25"993
- 11 - Marcos Martinez - Pons - 31"776
- 12 - Filip Salaquarda - Prema - 32"454
- 13 - Charles Pic - Tech 1 - 36"395
- 14 - Marco Barba - Draco - 36"592
- 15 - Brendon Hartley - Tech 1 - 39"573
- 16 - Salvador Duran - Interwetten - 44"120
- 17 - Keisuke Kunimoto - Epsilon Euskadi - 44"356
- 18 - James Walker - P1 - 44"645
- 19 - Guillaume Moreau - SG - 50"349
- 20 - Mihai Marinescu - Interwetten - 51"489
- 21 - Julian Leal - Prema - 57"069

Giro più veloce: Esteban Guerrieri 1'45"507

Ritirati

- 16° giro - Bruno Mendez
- 0 giri - Sten Pentus
- 0 giri - Anton Nebilitskiy



Questione di pit-stop

Massimo Costa

L'imprendibile Bertrand Baguette chiude una stagione incredibile conquistando l'ennesima vittoria ad Alcaniz. Ancora una bella rimonta, una strategia impeccabile da parte del team Draco, un pit-stop perfetto che gli ha permesso di ritornare in pista giusto davanti a Fairuz Fauzy. Baguette insaziabile quindi, e Fauzy ancora autore di una prova incisiva e capace di conquistare il secondo posto finale nella classifica generale. Daniil Move è cresciuto molto in questi ultimi mesi riuscendo ad essere decisamente concreto. Il podio lo conferma. Esteban Guerrieri ha regalato un altro bel risultato alla RC Motorsport mentre Oliver Turvey grazie al quinto posto ha vinto la classifica rookie battendo il compagno di squadra Jaime Alguersuari. Ancora convincente Federico Leo, nuovamente settimo e protagonista per tutta la gara.





L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 25 ottobre 2009

- 1 - Bertrand Baguette - Draco - 26 giri 46"28"831
- 2 - Fairuz Fauzy - Fortec - 3"224
- 3 - Daniil Move - P1 - 14"478
- 4 - Esteban Guerrieri - RC - 20"971
- 5 - Oliver Turvey - Carlin - 22"478
- 6 - Marco Barba - Draco - 23"006
- 7 - Federico Leo - Pons - 24"301
- 8 - Chris Van der Drift - Epsilon Euskadi - 24"681
- 9 - James Walker - P1 - 39"626
- 10 - Sten Pentus - Fortec - 31"862
- 11 - Charles Pic - Tech 1 - 40"308
- 12 - Jaime Alguersuari - Carlin - 40"395
- 13 - Marcos Martinez - Pons - 53"161
- 14 - Greg Mansell - Comtec - 53"425
- 15 - Filip Salaquarda - Prema - 56"497
- 16 - Brendon Hartley - Tech 1 - 1'02"432
- 17 - Mihai Marinescu - Interwetten - 1'03"156
- 18 - Guillaume Moreau - SG - 1'03"490
- 19 - Bruno Mendez - RC - 1'14"889
- 20 - Jon Lancaster - Comtec - 1'43"903

Giro più veloce: James Walker 1'44"833

Ritirati

- 25° giro - Keisuke Kunimoto
- 23° giro - Julian Leal
- 21° giro - Salvador Duran
- 9° giro - Anton Nebilitskiy

Il campionato finale

1. Baguette 155; 2. Fauzy 98; 3. Pic 94; 4. Turvey 93; 5. Walker 89; 6. Alguersuari 88; 7. Martinez 73; 8. Molina 64; 9. Barba 50; 10. Move 49.

La cronaca Giro dopo giro

Fauzy non si fa sorprendere dalla pole e scatta in testa, Van der Drift non parte bene e perde quattro posizioni. Alguersuari da quinto balza terzo, ma va largo dopo poche curve e scivola sesto. Guerrieri ancora una volta si rende autore di un avvio incredibile, da nono a quinto. Al 1° giro, Fauzy, Lancaster, Move, Baguette, Guerrieri, Van der Drift, Alguersuari, Leo, Turvey, Salaquarda. Lancaster va largo nella curva che immette sul lungo rettilineo e fora una gomma. Baguette al 3° passaggio supera Move. Fauzy ha già un vantaggio sul belga di 4"5. Fauzy sorprende tutti fermandosi per primo (tra coloro che sono nelle posizioni di vertice) al cambio gomme al giro 5. Alguersuari si ferma al pit al 6° giro, la ruota anteriore destra non si toglie rapidamente e lo spagnolo finisce per partire quando la pistola è ancora nel cerchio creando caos nel box Carlin. Guerrieri intanto avanza ancora di una posizione ai danni di Move, che viene passato anche da Van der Drift. Baguette va per il cambio gomme al giro 9, la manovra riesce alla perfezione e il belga rientra in pista appena davanti a Fauzy. Al comando della corsa c'è Guerrieri seguito da Leo, Salaquarda, Duran e Kunimoto, tutti ancora senza la sosta. Al giro 12, Duran sopravanza Salaquarda. Duran conduce la corsa (unico a prolungare la presenza in pista), poi Baguette, Fauzy, Move, Guerrieri, Turvey, Barba, Leo, Van der Drift, Walker, Pentus, Salaquarda, Pic, Mansell, Martinez. Quando finalmente Duran si ferma al giro 16, il messicano perde un sacco di tempo per un problema all'anteriore sinistra. Oltre a ciò, Duran si vede infliggere 20" di penalità per aver superato il limite dei giri imposto per effettuare il pit. Stessa sorte per Lancaster, nelle retrovie dopo la foratura nei giri iniziali. Baguette ha un comodo vantaggio su Fauzy, 4"4 al giro 19. A 13" c'è Move che sembra controllare Guerrieri, a 1"6 da lui. Poi Turvey, Barba e Leo, anche in gara 2 protagonista di una prova eccellente. Al 21° giro, Guerrieri fa visita alla ghiaia del Motorland, ma riprende la pista appena davanti a Turvey e Barba in lotta tra loro, con Leo alle loro spalle. La corsa procede senza particolari variazioni. Da registrare il ritiro di Leal (21°) e di Kunimoto (16°). Baguette vince nuovamente davanti a Fauzy, Move, Guerrieri, Turvey, Barba, Leo (che ripete il bel 7° posto di gara 1), Van der Drift, Walker e Pentus.

MOMENTO CLOU

E' il 9° giro quando Baguette affronta il pit-stop. La strategia adottata dal team Draco è perfetta perché permette al pilota belga di rientrare giusto davanti a Fauzy, fino a quel momento leader



Fairuz Fauzy

Cancellata la rev



Il calendario 2010

18 aprile - Alcaniz

2 maggio - Spa

14 maggio - Monte Carlo

6 giugno - Brno

20 giugno - Magny-Cours

4 luglio - Budapest

5 settembre - Hockenheim

19 settembre - Silverstone

10 ottobre - Barcellona

Saranno otto e non più sette gli eventi completi 2010 del pacchetto World Series by Renault. A questi si aggiungerà la consueta tappa di Monte Carlo, riservata alla sola 3.5, concomitante con la F.1. Si partirà dal circuito di Alcaniz, che ospita questo fine settimana la prova finale 2009, il 18 aprile e si terminerà a Barcellona il 10 ottobre. La novità è rappresentata dall'inserimento in calendario di Brno, nella Repubblica Ceca. In Francia non si andrà a Le Mans ma a Magny-Cours, in Germania si farà tappa a Hockenheim e non al Nurburgring. Confermati Spa, Budapest, Silverstone, e come detto, Alcaniz, Barcellona e Monte Carlo. Ancora una volta assente l'Italia. Cambia in meglio il format della Qualifica. La World Series Renault butta nel cestino, e finalmente è la prima a farlo, lo schieramento invertito. Per ognuna delle due gare vi sarà quindi un'apposita sessione di qualifica. Aumenta anche il tempo a disposizione delle prove libere: due sessioni di 75 minuti. Quindi, nel 2010 si girerà molto di più e il prezzo richiesto dai team rimarrà sui 700mila euro.

 Dal calendario e ancora
una volta assente l'Italia

verse grid



ISR pronta ad entrare al posto di RC Motorsport

C'è un nuovo team che è fortemente interessato a entrare nel campionato World Series Renault 3.5 del 2010. Si tratta della ISR, protagonista della Formula Master, che sta trattando con due squadre per rilevarne le monoposto. La notizia si è diffusa come una macchia d'olio nel paddock di Alcaniz. Ma quale sarà il team, presente questa stagione, che non si presenterà il prossimo anno cedendo il materiale alla ceca ISR di proprietà di Igor Salaquarda? L'ipotesi più concreta potrebbe essere quella che coinvolge il team Ultimate, che addirittura ha rinunciato a partecipare alle ultime tre prove del campionato dopo che il boss Barry Walsh era entrato nel motorsport qualche anno fa con grandi intenzioni. Ma piano piano, dopo avere anche annunciato che era interessato a comprare la Toro Rosso, è uscito dalla F.3 inglese e dalla WSR. Un'altra squadra che quest'anno ha avuto qualche difficoltà è stata la RC Motorsport, che per la maggior parte degli appuntamenti ha portato in pista una sola monoposto. Il fatto che nei tre giorni di test collettivi di Alcaniz (27-29 ottobre) e nei due giorni di prove di Barcellona (3-4 novembre) Filip Salaquarda guiderà la vettura della squadra di Cristiano Giardina potrebbe portare la ISR in questa direzione. Il team ceco ha sempre aiutato i piloti del proprio Paese schierando nei vari campionati disputati (F.3000, F.3 tedesca, F.3 Euro Series, F.Master) i vari Tomas Enge, Jarek Janis, Jan Charouz, Erik Janis, Filip Salaquarda.

 Nel 2010 si girerà
molto di più
e il prezzo richiesto
dai team rimarrà
sui 700mila euro



L'abbinamento col GT Open permetterà di avere la produzione televisiva di GTSport



Coloni si

Voglia di rinnovare, di ricominciare con una nuova avventura. La Coloni Motorsport ha diramato le linee guida della nuova formula che andrà a rimpiazzare di fatto la Euroseries 3000. La categoria si chiama ora Auto GP, si disputerà con le attuali Lola B05/52 con motore Zytek da

550 CV, che però subiranno ulteriori evoluzioni per incrementarne le prestazioni di almeno 0"5 al giro. Il budget richiesto ai piloti sarà di 380.000 euro per la stagione 2010 che si articolerà su sei prove. L'Auto GP si accompagnerà all'International GT Open e alla European F3

Open, partirà da Imola il 14 aprile e terminerà il 3 ottobre a Monza dopo aver toccato Spa, Portimao, Magny-Cours e Brands Hatch (o Donington). Il montepremi sarà estremamente interessante. Sul piatto, 200.000 euro a evento per un totale di 1.200.000 euro. Così distribui-

to: verrà fatta la somma dei punti ottenuti nelle due gare del weekend e il montepremi verrà assegnato ai primi sei. Al 1° 80.000 euro, al 2° 50.000 euro, al 3° 30.000 euro, al 4° 15.000 euro, al 5° 15.000 euro, al 6° 10.000 euro. Il rapporto organizzazione-piloti sarà molto for-



Il calendario 2010

14/4 - Imola

23/5 - Portimao

27/6 - Spa

11/7 - Magny Cours

5/9 - Brands Hatch o Donington

3/10 - Monza

rinnova

te. Infatti, chi correrà dovrà firmare un contratto direttamente con l'Auto GP pagando il budget agli organizzatori. Per partecipare all'assegnazione dei premi, i piloti dovranno garantire la presenza a tutti gli eventi del campionato. La Coloni Motorsport

farà il possibile per accontentare tutte le preferenze dei piloti in termini di assegnazione ai team. Le squadre saranno selezionate direttamente dall'Auto GP tra le richieste che pervengono, secondo criteri di serietà e professionalità. Di conse-

guenza verranno pagati direttamente dall'Auto GP per occuparsi dell'assistenza tecnica alle gare. Potranno gestire due o tre vetture.

Il format dovrebbe restare quello del 2009, ma si sta valutando l'introduzione di un pit-stop

nella gara lunga. Ogni pilota avrà a disposizione un ingegnere e due meccanici che lavoreranno solo sulla sua macchina, più lo staff generico del team. Auto GP fornirà anche i ricambi, i team dovranno occuparsi del trasporto.



Sostiene Perera

Massimo Costa

In questo periodo di crisi economica, di programmi Junior Red Bull, Renault e Toyota ridotti sensibilmente, Italiaracing ha voluto sentire da Franck Perera le difficoltà che un pilota incontra quando, dopo essere stato allevato per anni da uno di questi gruppi, si ritrova improvvisamente messo alla porta. Perera, ex Toyota, dopo una brillante carriera in F.Renault, F.3 Euro Series, GP2 ed aver anche provato la monoposto di F.1, ha rotto con i giapponesi e si è ritrovato senza reali possibilità di emergere.

Quali aspettative hai per il futuro?

“Per il momento vedo un futuro difficile per la mia carriera. Questo mestiere è diventato molto difficile per i piloti che non hanno budget-sponsor o una famiglia economicamente disponibile alle spalle. Vorrei ovviamente continuare a guidare in una categoria per monoposto, sono pronto a fare sacrifici per essere un pilota professionista in Superleague, A1 GP, GP2 sino al WTCC, DTM, LMS. Vorrei avere una chance per dimostrare che ho ancora così tanto da dare. Vorrei anche cominciare a fare il coach driver per piloti giovani, portare la mia esperienza kartistica e in monoposto”

Ci puoi raccontare le difficoltà che un pilota incontra quando esce da un programma junior dopo tanti anni, nel tuo caso quello Toyota?

“Subito dopo l'uscita dal programma Toyota non ho avuto problemi perché tanta gente mi ha dato delle chance in Europa ed America. Nel mio caso, è stato abbastanza difficile quest'anno per via della crisi mondiale ed ho perso la chance americana”.

Perché non hai tentato di proseguire la carriera in USA?

“Ho fatto sacrifici per la mia prima stagione in America, con la mia famiglia, ma sono stato sfortunato perché la Champ Car è stata cancellata e tutto è diventato difficile. Ero molto deluso quindi sono tornato in Europa per fare la Superleague dove mi sono trovato bene. Potevo fare IndyLight nel 2009 però l'obiettivo era la Indycar. Ho preferito stare in Superleague e per ragioni private sono rimasto in Europa, forse uno sbaglio”.

Come mai sei tornato in GP2 per qualche gara?

“Quando sono arrivato alla prima gara di Superleague a Magny-Cours, DPR mi ha chiamato per correre con loro, portare la mia esperienza e velocità per il team e il pilota Herck. Ringrazio il team, però è stata una scelta sbagliata da parte mia, preferisco non dire altre cose su questa esperienza GP2 delle 2009”

In Italia la Federazione solo da un paio di anni ha iniziato a fare qualcosa per i giovani. In Francia FFSA lavora bene?

“Sono sempre stato poco considerato dalla FFSA, a parte quando avevano bisogno di me mentre ero in Toyota. Quindi non ho tante cose da dire su di loro. Bravi se portano il bravo Bianchi in F.1”

Se potessi tornare indietro, cosa non rifaresti nella tua carriera? Hai fatto errori?

“Ci sono tante cose che potrei cambiare nel mio passato, facciamo tutti degli errori. Ho avuto anni difficili però adesso sono una persona diversa, un pilota sempre motivato al 100 per cento, giovane. Se guardo indietro ho ottenuto molto e spero di poter dimostrare nuovamente le mie qualità”.



Bortolotti dice.

La seconda corsa della F.3 Euro Series di Hockenheim (l'ultima della stagione 2009) è stata incredibile, contraddistinta all'inizio dall'asfalto bagnato poi da pista quasi asciutta, ed ha visto Mirko Bortolotti salire sul terzo gradino del podio nel weekend del debutto nella categoria. La vittoria è andata a Jean-Karl Vernay con la Dallara-Volkswagen del team Signature. Il francese ha conquistato la prima posizione nel corso dell'ultimo giro superando al tornantino Christopher Zanella. Vernay ha messo le gomme da asciutto quando alla bandiera a scacchi mancavano 14 giri ed ha approfittato di qualche uscita di pista avvenuta davanti a lui. Zanella e Bortolotti, partendo dalle zone basse dello schieramento, avevano giocato la carta delle gomme da asciutto fin dal via. A condurre il gruppo fin

da subito è stato Renger Van der Zande che ha avuto anche una quarantina di secondi di vantaggio su Roberto Merhi, secondo. Quando la traiettoria si è asciugata, sono iniziati i cambi degli pneumatici. Non per Merhi, Henki Waldschmidt e Valtteri Bottas che hanno preferito proseguire fino al termine con le rain. Nel prosieguo della gara, un contatto ha eliminato Alexander Sims, Van der Zande e Tiago Geronimi. Merhi, ritrovatosi primo, ha rotto una sospensione dopo aver preso con troppa violenza un cordolo e si è ritirato. Bianchi non è stato della partita per colpa di un testacoda. Zanella, partito con le slick, si è fatto avanti con decisione fino a raggiungere la testa della corsa, ma dietro di lui avanza Vernay e Bortolotti intravedeva la chance di salire sul podio. Poi, il sorpasso di Vernay su Zanel-

la e il bel finale del pilota trentino. Monologo di Jules Bianchi invece nella prima gara di Hockenheim. Il francese della ART, già laureatosi campione della F.3 Euro Series, porta a nove il numero di vittorie stagionali. Doppietta ART con Valtteri Bottas buon secondo mentre terzo ha concluso Jean-Karl Vernay che ha avuto il meglio su Roberto Merhi dopo un bel duello. Quinta piazza per Mika Maki che ha superato all'ultimo giro Alexander Sims. Ottavo si è piazzato Henki Waldschmidt che così partirà dalla posizione del poleman in gara 2. Nono Victor Garcia, a lungo ottavo, del team Prema che ha visto Stefano Coletti decimo e Basil Shaaban dodicesimo. Al traguardo in tredicesima posizione Andrea Caldarelli, mentre Mirko Bortolotti ha concluso diciassettesimo.



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 24 ottobre 2009

- 1 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 18 giri 28'36"645
- 2 - Valtteri Bottas (Dallara-Mercedes) - ART - 7"516
- 3 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 10"039
- 4 - Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Manor - 11"471
- 5 - Mika Maki (Dallara-Volkswagen) - Signature - 20"334
- 6 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Mucke - 21"289
- 7 - Marco Wittmann (Dallara-Mercedes) - Mucke - 21"904
- 8 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 25"082
- 9 - Victor Garcia (Dallara-Mercedes) - Prema - 28"505
- 10 - Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema - 33"146
- 11 - Esteban Gutierrez (Dallara-Mercedes) - ART - 34"434
- 12 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - Prema - 36"714
- 13 - Andrea Caldarelli (Dallara-Mercedes) - SG - 37"338
- 14 - Adrien Tambay (Dallara-Mercedes) - ART - 45"872
- 15 - Tom Dillmann (Dallara-Mercedes) - HBR - 47"327
- 16 - Nico Monien (Dallara-Mercedes) - Mucke - 49"955
- 17 - Mirko Bortolotti (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 55"114
- 18 - Johan Jokinen (Dallara-Volkswagen) - Kolles&Heinz - 55"604
- 19 - Christopher Zanella (Dallara-Mercedes) - Motopark - 1 giro

Giro più veloce: Jules Bianchi 1'34"315

Ritirati

- 9° giro - Renger Van der Zande
- 3° giro - Pedro Enrique
- 1° giro - Tiago Geronimi
- 0 giri - Edoardo Mortara
- 0 giri - Jake Rosenzweig

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 25 ottobre 2009

- 1 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 23 giri 40'50"329
- 2 - Christopher Zanella (Dallara-Mercedes) - Mucke - 0"723
- 3 - Mirko Bortolotti (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 9"301
- 4 - Marco Wittmann (Dallara-Mercedes) - Mucke - 13"055
- 5 - Valtteri Bottas (Dallara-Mercedes) - ART - 20"948
- 6 - Esteban Gutierrez (Dallara-Mercedes) - ART - 30"929
- 7 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 41"830
- 8 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 44"788
- 9 - Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema - 54"309
- 10 - Adrien Tambay (Dallara-Mercedes) - ART - 54"523
- 11 - Johan Jokinen (Dallara-Volkswagen) - Kolles&Heinz - 1'00"248
- 12 - Pedro Enrique (Dallara-Mercedes) - Manor - 1 giro

Giro più veloce: Jean Karl Vernay 1'36"390

Ritirati

- 19° giro - Roberto Merhi
- 18° giro - Alexander Sims
- 18° giro - Jake Rosenzweig
- 17° giro - Renger Van der Zande
- 17° giro - Tiago Geronimi
- 15° giro - Edoardo Mortara
- 10° giro - Victor Garcia
- 10° giro - Mika Maki
- 10° giro - Nico Monien
- 10° giro - Basil Shaaban
- 6° giro - Andrea Caldarelli
- 1° giro - Tom Dillmann

Il campionato

- 1. Bianchi 114; 2. Vietoris 75; 3. Bottas 62; 4. Sims 54; 5. Vernay 47; 6. Maki 43; 7. Merhi 42; 8. Bird 40; 9. Gutierrez 26; 10. Coletti 19.



**A fianco,
un
sorridente
Bortolotti.
Sopra,
la partenza
di gara 2**

Costa intasca l'assegno

Massimo Costa

Vanno ad Albert Costa i 500.000 euro di premio che la Renault metteva in palio per il campione della Eurocup. Lo spagnolo di Barcellona, 19 anni, proseguirà nella Renault 3.5 la propria carriera e sempre con Epsilon Euskadi, il team di Joan Villadelprat che ha fortemente creduto in lui fin dal 2008. E' stato un finale di stagione emozionante, come l'ultima gara nella quale Costa ha affrontato rischiosi duelli. Un'eventuale uscita di pista avrebbe potuto compromettere l'intera stagione dello spagnolo consegnando il campionato a Jean-Eric Vergne. Ma tutti si sono comportati da professionisti, nessuno si è lasciato andare a sciocchezze e scorrettezze gratuite. La stagione è interamente vissuta sul duello tra Costa e Antonio Felix Da Costa, ma nel finale è emerso Vergne come terzo incomodo. Da Costa ha pagato carissimo la squalifica del Nurburgring per una irregolarità tecnica verificata sulla sua vettura (e quella di Kevin Magnussen) che lo ha fatto correre sub-judice in Germania. Di fatto, Da Costa ha perso più di 25 punti, ma va rilevato che anche Costa a inizio campionato è stato squalificato per non conformità tecnica della

sua Tatuus. E tutto in qualche maniera finisce per pareggiarsi. Ad Alcaniz, Da Costa ha vinto le due corse con grande merito e le sue lacrime sul podio e in conferenza stampa hanno commosso tutti. Comunque, una cosa è certa: Costa, Da Costa e Vergne sono dei talenti puri e avranno una carriera sicuramente brillante, come accaduto sempre ai migliori piloti usciti dalla Eurocup Renault. In Spagna, c'è stato anche lo spazio per una conferma della BVM Minardi. La squadra di Giuseppe Mazzotti, ingiustamente stritolata dalla posizione dominante di Epsilon Euskadi, Motopark e SG (e da un certo lassismo degli organizzatori del campionato) nel mercato dello scorso inverno nonostante il bel 2008 nell'europeo con Cesar Ramos, non è stata presa in considerazione da manager o genitori di numerosi giovani piloti. BVM Minardi ha così rinunciato a partecipare all'intero campionato, presentandosi solo in tre appuntamenti. Constatata la non competitività di Andrea Roda a livello europeo, Mazzotti è riuscito a portare nel suo team il campione inglese della F.Renault Dean Smith. E questi ha compiuto un vero capolavoro in gara 2 dopo il bel quinto posto di gara 1. Smith si è piazzato secondo lottando ad

armi pari con i protagonisti del campionato: "Senza aver partecipato al test su questa pista che hanno svolto tutti gli altri team un mese fa, grazie a Smith abbiamo dimostrato che la nostra macchina vale quanto quella di Epsilon Euskadi, Motopark e SG. Mi auguro che questo podio costituisca un buon biglietto da visita per la stagione 2010 della Eurocup Renault, un campionato che ho sempre amato e nel quale spero di poter rientrare in pianta stabile con continuità. E non per fare atto di presenza, ma per vincere il titolo"

La cronaca gara 2

Da Costa parte bene dalla pole, Vergne è secondo poi Costa, Magnussen e Quaife-Hobbs. Subito si accende la bagarre con Costa che supera Vergne e prova a disturbare Da Costa. Intanto rinviene fortissimo Smith che al 2° giro è quinto mentre Vergne perde due posizioni, superato dal duo Motopark Magnussen e Quaife-Hobbs. Smith passa Vergne, poi Quaife-Hobbs, Magnussen e anche Costa! Da Costa al 6° giro conduce con 1"7 su Smith, 2"2 su Costa che può permettersi di controllare la





gara per vincere il titolo. Quarto è Magnussen che spinge verso il muro dei box Quaife-Hobbs. Scionti da 15° è 12°, Roda è 20°. Da Costa ormai risulta imprendibile, Smith non riesce a liberarsi di Costa. Al 9° giro, improvvisamente Da Costa rallenta e viene raggiunto da Smith, Costa, Magnussen e Quaife-Hobbs, tutti in un fazzoletto. Chi rischia è Costa che non disdegna la battaglia. La corsa però non subisce variazioni, Da Costa vince la gara e Costa si aggiudica il titolo 2009. Secondo posto per Smith.

La cronaca gara 1

Bel successo di Antonio Felix Da Costa del team Motopark in gara 1. Una vittoria amara. Da Costa, partito dalla pole, ha sempre tenuto la prima posizione. La corsa si è decisa alla prima curva con Da Costa al comando e Albert Costa che ha resistito all'attacco di Jean Eric Vergne. Il terzetto di testa ha piano piano allungato sul resto del gruppo facendo corsa a sè. Il quarto posto non è sfuggito a Kevin Magnussen, primo tra i rookie. Quinto Federico Scionti. Il pilota romano ha disputato una gara perfetta. Scattato dalla quarta fila, Scionti, per la prima volta alla guida di una vettura della

Epsilon Euskadi, al 1° giro è transitato settimo alle spalle di Adrian Quaife-Hobbs. L'italiano ha quindi ingaggiato un bel duello con il pilota inglese (entrambi hanno passato Luciano Bacheta), dovendo poi stare attento a Dean Smith che spingeva forte alle sue spalle. La corsa di Scionti ha avuto il suo culmine al 7° giro quando Quaife-Hobbs ha mancato di pochi metri la frenata nella parte mista del tracciato. Il romano, molto attento, non ha avuto pietà nell'infilarlo salendo al quinto posto mantenuto poi fino al traguardo. Per Scionti è il miglior risultato in Eurocup 2009 e Joan Villadelprat si è complimentato con lui per l'ottimo lavoro svolto nel weekend. Festa anche alla BVM Minardi, che certamente merita un posto fisso nella Eurocup F.Renault. Per questa ultima prova (il team ravennate quest'anno ha partecipato a sole tre prove dopo il buon 2008), Giuseppe Mazzotti ha portato sotto la tenda il campione inglese della categoria, Dean Smith. E i risultati sono arrivati immediatamente. Il britannico ha infatti conquistato il settimo posto finale e peccato per quell'errore in qualifica che non gli ha permesso di partire ancora più avanti sullo schieramento.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 24 ottobre 2009

- 1 - Antonio Felix Da Costa - Motopark - 14 giri 28'02"174
- 2 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 2"948
- 3 - Jean Eric Vergne - SG - 4"473
- 4 - Kevin Magnussen - Motopark - 10"918
- 5 - Federico Scionti - Epsilon Euskadi - 17"656
- 6 - Adrian Quaife Hobbs - Motopark - 20"547
- 7 - Dean Smith - BVM Minardi - 21"385
- 8 - Kuba Giermaziak - Motopark - 28"607
- 9 - Nathanael Berthon - Epsilon Euskadi - 28"847
- 10 - Luciano Bacheta - Epsilon Sport - 33"190
- 11 - Carlos Munoz - Epsilon Euskadi - 34"498
- 12 - Miki Monras - SG - 36"118
- 13 - Arthur Pic - SG - 36"500
- 14 - Genis Olive - Jenzer - 38"477
- 15 - Patrick Kronenberger - Motopark - 43"535
- 16 - Jordi Cunill - Iquick - 43"590
- 17 - Tristan Vautier - Iquick - 44"301
- 18 - Marco Sorensen - Motopark - 45"614
- 19 - Daniel De Jong - MP - 46"150
- 20 - Jakub Knoll - Krenek - 48"339
- 21 - Adam Kout - Krenek - 49"071
- 22 - Benjamin Lariche - Pole Services - 59"395
- 23 - Max Zimin - Jenzer - 1'02"928
- 24 - Nico Muller - Jenzer - 1'19"998
- 25 - Andrea Roda - BVM Minardi - 1'50"115

Ritirati

- 8° giro - Miguel Otegui
- 6° giro - Karl Oscar Liiv
- 0 giri - Hugo Valente

Giro più veloce: Antonio Felix Da Costa 1'58"256

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 25 ottobre 2009

- 1 - Antonio Felix Da Costa - Motopark - 14 giri 28'15"457
- 2 - Dean Smith - BVM Minardi - 2"390
- 3 - Albert Costa - Epsilon Euskadi - 3"191
- 4 - Adrian Quaife Hobbs - Motopark - 4"289
- 5 - Kevin Magnussen - Motopark - 4"574
- 6 - Jean Eric Vergne - SG - 5"897
- 7 - Nathanael Berthon - Epsilon Euskadi - 6"933
- 8 - Marco Sorensen - Motopark - 9"121
- 9 - Miki Monras - SG - 9"640
- 10 - Carlos Munoz - Epsilon Euskadi - 9"767
- 11 - Federico Scionti - Epsilon Euskadi - 11"648
- 12 - Nico Muller - Jenzer - 13"587
- 13 - Tristan Vautier - Iquick - 13"906
- 14 - Arthur Pic - SG - 16"057
- 15 - Adam Kout - Krenek - 17"291
- 16 - Karl Oscar Liiv - MP Motorsport - 19"801
- 17 - Luciano Bacheta - Epsilon Sport - 24"880
- 18 - Jordi Cunill - Iquick - 27"436
- 19 - Hugo Valente - SG - 29"775
- 20 - Andrea Roda - BVM Minardi - 32"205
- 21 - Max Zimin - Jenzer - 37"227
- 22 - Jakub Knoll - Krenek - 37"620
- 23 - Benjamin Lariche - Pole Services - 39"930
- 24 - Miguel Otegui - Epsilon Euskadi - 1 giro

Ritirati

- 9° giro - Patrick Kronenberger
- 2° giro - Kuba Giermaziak
- 0 giri - Daniel De Jong
- 0 giri - Genis Olive

Giro più veloce: Federico Scionti 1'59"439

Il campionato

1.Costa 138; 2.Vergne, Da Costa 128; 4.Quaife-Hobbs 83; 5.Monras 76.



Bertolini campione influenzato



*La Maserati MC12
di Bobbi-Pier Guidi
vincitrice a Zolder
dell'ultima gara del FIA GT*

Leopoldo Canetoli

Non è bastato nemmeno un febbrone da cavallo per fermare Andrea Bertolini nella sua rincorsa al terzo titolo nel FIA GT al volante della sua creatura, la Maserati MC12. Non sono bastate tutte le "angherie" tecniche imposte alla vettura modenese durante l'anno, fino a renderla su certi tracciati, inferiore alle vetture della concorrenza. La coppia Bertolini-Maserati è una coppia di ferro, e Michael Bartels, che di corse se ne intende, non ne ha voluto sapere di rinunciarvi e certamente la

porterà avanti anche il prossimo anno alla ricerca del poker. Non c'è stato il tempo per festeggiare. Andrea è saltato sul primo aereo per tornare a casa, riabbracciare i suoi cari e cercare di riposare un minimo. "Ho tante prove da fare anche per i clienti Ferrarri, non mi posso permettere di fare il malato... In macchina la febbre l'ho sentita poco, anche perché in abitacolo ci sono più di quaranta gradi, poi la tensione... ci giocavamo tutto in questa gara. La realtà è che abbiamo un pacchetto macchina-squadra di altissimo livello. Non si vincono tre

campionati del genere se non si è al massimo di tutti. Ricordi quando ti avevo anticipato al Ricard la mia scelta di pneumatici per la stagione? Era quella giusta, la nostra macchina, anche se meno potente, era certamente la più bilanciata, quella che lavorava meglio con le gomme...". E già si parla della prossima stagione, quella che diventerà Mondiale, alla quale è stata data la possibilità di continuare a correre con la MC12. "La Maserati ha già dato l'ok per continuare. Ora vedremo con Michael con quante macchine. Già pensiamo ai prossimi

test di gomme in novembre a Misano e a Portimao in dicembre. Ma stai sicuro che la MC12 la vedrai ancora". La gara di Zolder, che ha chiuso la stagione, è stata impeccabile per la Maserati, che ha finalmente lasciato andare a briglie sciolte i due giovani puledri, Alessandro Pier Guidi e Matteo Bobbi, che hanno fatto corsa a parte volando sempre al comando della gara. Era chiaro che Bertolini avrebbe fatto la sua gara su Hezemans, che precedeva di quattro punti nella classifica prima della prova. E così è stato, lo ha lasciato davanti alla ▶

segue a pag 66



L'ordine di arrivo, domenica 25 ottobre 2009

- 1 - Pier Guidi-Bobbi (Maserati MC12) - Vitaphone - 79 giri
- 2 - Kumpen-Hezemans (Corvette C6.R) - PK Carsport - 20354
- 3 - Bertolini-Bartels (Maserati MC12) - Vitaphone - 35557
- 4 - X.Maassen-Biagi (Corvette C6.R) - Alphand - 1:09.803
- 5 - Bernoldi-Streit (Corvette C6.R) - Brazil - 1 giro
- 6 - Longin-Ruffier (Corvette Z06) - Selleslagh - 1 giro
- 7 - Westbrook-Holzer (Porsche 997) - Prospeed - 3 giri
- 8 - Ruberti-Malucelli (Ferrari 430) BMS - 3 giri
- 9 - Bell-Kirkaldy (Ferrari 430) - CRS - 3 giri
- 10 - Bruni-Vilander (Ferrari 430) - AF Corse - 3 giri
- 11 - Bergmeister-Mamerow (Porsche 997) - Trackspeed - 3 giri
- 12 - Ragginger-Collard (Porsche 997) - Brixia - 3 giri
- 13 - Barba-Cadei (Ferrari 430) - AF Corse - 4 giri
- 14 - Lieb-O'Young (Porsche 997) - Prospeed - 4 giri
- 15 - Maassen-Ashburn (Porsche 997) - Trackspeed - 5 giri
- 16 - Russo-Compac (Ferrari 430) - Pecom - 6 giri

Giro più veloce: Enrique Bernoldi 1:28.919

Ritirati

- 73° giro - A.Muller-Ramos
- 62° giro - Krumm-Turner
- 36° giro - Leinders-Kuppens
- 35° giro - Mullen-Niarchos
- 18° giro - Lemeret-Lucchini

Il Campionato GT1

1. Bertolini, Bartels 55; 3. Kumpen, Hezemans 53; 5. Longin, Ruffier 38; 7. X.Maassen, Ramos, A.Muller 35; 10. Pier Guidi 32;

Il Campionato GT2

1. Westbrook 56; 2. Bruni, Vilander 54; 4. Barba, Cadei, Bell, Kirkaldy 34; 8. Compac 30; 9 Malucelli-Ruberti 27.



Andrea Bertolini riceve i complimenti per il titolo conquistato in Belgio

fine, ma due punti sono bastati per aggiudicarsi il titolo. Hezemans con grande sportività ha commentato che la MC12 è andata semplicemente più forte, ma alla fine ha lasciato sul campo ben tre reclami tecnici contro la Maserati. Polemico il compagno Kumpen, che ha spiegato che la sconfitta derivava anche dal fatto che in partenza era stato penalizzato e arretrato di cinque posizioni per aver superato durante le qualificazioni un concorrente in fase di bandiere gialle. E altrettanto penalizzato, da un drive-through imposto al suo compagno Maassen (per aver tamponato Bernoldi) il bolognese Thomas Biagi, sempre più veloce in pista rispetto al compagno di squadra. "Potevamo arrivare tranquillamente secondi, e invece devo accontentarmi ancora di un quarto posto che mi sta stretto, anche se gli uomini della squadra Corvette mi hanno tutti fatto i complimenti...". Così va in archivio questo ultimo FIA GT, che dal prossimo anno sarà Mondiale. Ma ancora molti dubbi rimangono, dopo che al termine della riunione del Fia Motor Council del 21 ottobre è uscito il calendario 2010. Dodici date, cinque prove su cinque diversi continenti ma ancora nessuna certezza su quali circuiti. In tutti i casi nessuna prova sul suolo italiano.

Harakiri Ferrari in GT2

E veniamo alla gara delle GT2, fondamentale anche questa per stabilire il campione 2009, se fosse un pilota Ferrari o un pilota Porsche. E qui abbiamo assistito veramente a una beffa che ha malamente punito gli italiani, la AF Corse e il bravissimo Gimmi Bruni che come al solito aveva dato il massimo di se stesso. E' successo che la sua Ferrari ha accusato stranamente problemi di gomme. E Gimmi ha faticato nella prima parte della gara a stare davanti al panzersquadron della Porsche, che premeva alle sue spalle. Per questa occasione la Porsche aveva messo in pista ben cinque vetture utilizzando i migliori pilotini a disposizione. Così aveva messo in macchina con Richard Westbrook il giovane Holzer (togliendo Collard per risparmiare 50 chili...), aveva tirato fuori il campione americano Bergmei-

ster, poi Lieb e via dicendo. Westbrook ce l'ha fatta da solo. Ma il campionato alla Ferrari della AF Corse lo hanno fatto perdere proprio due Ferrari... quelle di Ruberti-Malucelli e quella inglese di Bell, che si sono classificate davanti alla zoppicante vettura di Bruni e Vilander. Chissà se il presidente Montezemolo, ora sempre più impegnato in politica, verrà aggiornato di questa situazione. In una stagione nella quale le sue Ferrari F430 hanno preso bastonate in tutti i campionati, segnatamente negli Stati Uniti (che rimane il primo mercato per la casa di Maranello), bastava veramente poco per aggiudicarsi l'unico campionato ancora a disposizione. Che peraltro Bruni e Vilander avevano dominato sino all'ultima gara. La Porsche il gioco di squadra l'ha fatto, ha giocato tutte le carte possibili disfando

anche certe coppie storiche per rimanere al top. Alla Ferrari bastava che Bell e Malucelli rallentassero un pelo per fare passare Bruni e così avremmo portato a casa il titolo. Ma tant'è...pare che tra alcune squadre ferrariste ci siano grosse gelosie per cui la cosa non è stata fattibile. Sta di fatto che la AF Corse, la squadra che si è aggiudicata il titolo per scuderie, ha già deciso di abbandonare questa serie e di schierarsi, la stagione prossima, nella La Mans Series. Con quali piloti ancora non si sa, ma i test di Alesi, convincenti, e le capacità di professionisti del calibro di Bruni e Vilander (ma anche di Cadei, dei due argentini...) fanno sì che si possa realizzare un vero squadrone per partecipare a quel campionato che ancora si corre con la formula della durata.

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

Scheider non cede il trono



Cludio Pilia

E l'arbitro, o meglio dire il cronometro, sancì la fine delle ostilità. Di fronte ai cento-cinquanta mila del circuito di Hockenheim è andato in scena l'ultimo atto della stagione 2009 del DTM. Un Deutsche Tourenwagen Masters avvincente e convincente, che ha emesso il suo verdetto sullo stesso asfalto che abitualmente in primavera apre le danze.

Finisce nelle mani di Gary Paffett il trofeo riservato al vincitore della gara, ma la coppa del campione e la gloria sono tutte per Timo Scheider. Il tedesco dell'Audi, forte dei sette punti di vantaggio con cui si è presentato ai cancelli dell'Hockenheimring, ha affrontato l'inglese della Mercedes in maniera decisa - dopo il duro colpo messo a segno a Digione dalla Casa delle tre punte - ma accorta, badando alla classifica. Scheider ha evitato inutili guai che avrebbero complicato la sua corsa al titolo e spianato quella dell'avversario. Che volesse far di conto, dopo aver mostrato il suo passo nel consueto warm-up della domenica mattina, lo si è capito dalla prima curva, dove da perfetto ragioniere ha preferito accodarsi a uno scatenato Paffett che, per sua stessa ammissione, non poteva "fare altro che vincere per sperare di

aggiuntare il titolo". Aggressività, quindi, la parola d'ordine. Prima con i muscoli, poi con la testa.

Il britannico con la C Klasse bianco-arancio non si fa pregare, ingaggiando una spettacolare battaglia con Mattias Ekstrom per alcuni giri, ma lo svedese con i tori sulle fiancate si ritrova poco dopo incornato dalle sue stesse azioni bellicose. Ai box la diagnosi dei tecnici è lapidaria: radiatore danneggiato nel contatto al tornantino. Ritiro, appena pochi giri più tardi di un altro protagonista della stagione, Martin Tomczyk, fermo al tornantino al primo giro dopo aver fatto poco più di un chilometro di gara. L'attenzione rimane focalizzata sui due contendenti al titolo, con Paffett che continua a spingere e Scheider che controlla dagli specchietti i suoi inseguitori. Perfetti in pista e ai box.

Poco, ben poco hanno potuto fare alle loro spalle. Paul Di Resta incassa un podio pesante che insieme alla vittoria di Paffett consola Norbert Haug e il muretto Mercedes. Bene anche Alexandre Premat, che con una buona strategia chiude quarto, davanti a Jamie Green, autore di un doppio sorpasso da cineteca alla Mercedes Arena ai danni di Oliver Jarvis e Tom Kristensen. A tempo quasi scaduto, Susie Stoddart sbaglia tutto alla prima curva,

perde il controllo della sua C Klasse rosa e finisce contro le protezioni, distruggendo la vettura ma non riportando alcuna conseguenza fisica. Inevitabile visto l'impatto, l'ingresso della Safety Car che congela il gruppo per due giri, lasciandone altri cinque da correre con il coltello tra i denti.

Giusto il tempo per gli scampoli di un'emozionante ultima sfida. Giusto il tempo per Mathias Lauda (penultimo sotto la bandiera a scacchi) di mettersi in mostra. In negativo, ovviamente. Al penultimo giro riesce a centrare e danneggiare al tornantino l'Audi commemorativa di Kristensen, alla sua 60esima e ultima gara in carriera nel DTM. Danke Tom: grazie Tom, come recita la livrea a lui dedicata, sebbene ai box sia rientrato facendo testacoda spettacolari quanto involontari a causa della menomata sospensione. È l'ultimo sussulto, prima dei botti finali. I fuochi d'artificio omaggiano il vincitore Gary Paffett e il campione Timo Scheider. Per l'Audi è la terza affermazione (considerando il successo 2007 di Ekstrom), per il tedesco il secondo alloro consecutivo. E non solo: "All'inizio dell'anno ho promesso che mi sarei sposato se avessi vinto il campionato" per cui ora occorreranno pure due anelli. Ma non quelli dell'Audi...

L'ordine di arrivo, domenica 25 ottobre 2009

- 1 - Gary Paffett (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 39 giri 1'06"01"702
- 2 - Timo Scheider (Audi A4 09) - Abt - 1"043
- 3 - Paul Di Resta (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 1"792
- 4 - Alexandre Prémat (Audi A4 08) - Phoenix - 5"234
- 5 - Jamie Green (Mercedes C Klasse 08) - AMG - 5"994
- 6 - Oliver Jarvis (Audi A4 08) - Phoenix - 7"737
- 7 - Bruno Spengler (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 8"664
- 8 - Markus Winkelhock (Audi A4 08) - Rosberg - 9"847
- 9 - Mike Rockenfeller (Audi A4 08) - Rosberg - 10"335
- 10 - Maro Engel (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 11"009
- 11 - Tomas Kostka (Audi A4 07) - Kolles - 16"774
- 12 - Christian Bakkerud (Audi A4 07) - Kolles - 20"574
- 13 - Johannes Seidlitz (Audi A4 07) - Kolles - 23"587
- 14 - Mathias Lauda (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 41"679
- 15 - Tom Kristensen (Audi A4 09) - Abt - 2'23"250
- 16 - Susie Stoddart (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 8 giri
- 17 - Katherine Legge (Audi A4 09) - Abt - 9 giri

Giro più veloce: Gary Paffett 1'34"351

Ritirati

Mattias Ekstrom
Ralf Schumacher
Martin Tomczyk

Il campionato

1. Scheider 64; 2. Paffett 59; 3. Resta 45; 4. Spengler & Ekstrom 41; 6. Tomczyk 35; 7. Green 27; 8. Kristensen 21; 9. Jarvis 18; 10. Winkelhock 11





Gabriele Tarquini
punti 109

I tre Samu

Valerio Faccini

La lunga pausa tra decima e l'undicesima tappa del Mondiale Turismo sta per terminare. Sei settimane, necessarie per trasferire - via nave - vetture e attrezzature delle squadre dall'Italia al Giappone, sono quasi trascorse. I fatti di Imola, l'ennesimo incidente avvenuto subito dopo il via lanciato di gara 1, lo strapotere delle Seat Turbodiesel di Gabriele Tarquini e Yvan Muller, il singolo punticino rosicchiato da Augusto Farfus, sono ormai lontani. Ad Okayama domenica prossima, i tre piloti

rimasti in lizza per il titolo (quelli sopra citati) ricominceranno a battersi sportello contro sportello. La domanda principale che ci si pone, a meno di una settimana dalla ripresa del Wtcc, è se Farfus sarà in grado di battere l'Armada Invencibile spagnola. Tarquini, dall'alto della sua leadership in classifica, è l'unico in grado di chiudere matematicamente la partita a suo favore già nella trasferta nel paese del Sol levante. Il pilota di Giulianova dispone di 109 punti, sette in più del campione del mondo, ben diciotto più del brasiliano della BMW. Con in calendario solo

la doppia gara di Macao, il 22 novembre, Tarquini potrebbe laurearsi campione già nell'ex-tracciato di Aida conquistando quattordici punti in più di Yvan Muller e tre più di Farfus. Difficile, ma non impossibile, con venti punti in palio ad ogni tappa del campionato. Aleatorio e un po' troppo macchinoso provare a fare delle ipotesi sulle combinazioni di punti e di piazzamenti necessari per la vittoria dell'uno, dell'altro o di quell'altro ancora, soprattutto perchè le gare del Mondiale Turismo hanno insegnato che basta poco, una toccata al via della prima corsa o un asset-

Yvan Muller
punti 102



Augusto Farfus
punti 91

irai



to non perfetto in qualifica per dover dire addio alla zona punti. Molti i modi in cui i protagonisti del campionato hanno trascorso il mese e mezzo di sosta. Gabriele Tarquini si è dato alla famiglia, trascorrendo molto tempo con la moglie ed i due figli al mare vicino casa. Per mantenere allenato lo spirito competitivo ha giocato qualche partita di golf e, ad inizio ottobre è salito in macchina effettuando un giorno di test a Portimao in Portogallo insieme a tutta lo squadrone Seat. Tecnici e squadra spagnoli hanno avuto modo di oliare gli ingranaggi

anche nella Coppa Europa disputata a Braga lo scorso weekend, assistendo Norbert Michelisz (classificatosi terzo, alle spalle della Honda Accord di James Thompson e della Bmw di Franz Engstler), per la prima volta al volante di una Leon Turbodiesel. Nella pausa la Chevrolet ne ha approfittato per mettere in macchina il giovane bulgaro Vladimir Arabadzhiev in occasione di un test di Rob Huff a Pembrey. La prova della Cruze svolta da Arabadzhiev era prevista dagli accordi di partnership tra la Casa della croce dorata e gli organizzatori della F. Master,

La FIA senza pesi e misure

L'introduzione della regola avrebbe condizionato in modo tangibile il finale di campionato. La FIA, prima della corsa di Imola, ha comunicato a BMW, Chevrolet, Lada e Seat che ad Okayama e Macao tutte le auto a trazione anteriore avrebbero ricevuto uno sconto di 20 kg sul peso minimo, motivando la decisione con inoppugnabili calcoli basati sulle prestazioni rilevate dalle apparecchiature di acquisizione dati installate su tutte le vetture iscritte al WTCC. Non i tempi sul giro, ma valori di accelerazione, velocità di percorrenza in curva ed altro, registrati ed esaminati da esperti incaricati dal Bureau Tecnico. Bene, a detta della federazione, questa mole di numeri registrava l'inequivocabile vantaggio delle BMW (sole vetture a trazione posteriore). Peccato (per la FIA) che le classifiche di campionato si fossero incaricate di rendere ridicolo l'esito del lavoro dei matematici al lavoro a Place de la Concorde a Parigi: anche prima della gara italiana, al comando delle tre classifiche della serie c'erano piloti (Tarquini nell'assoluta, Coronel tra gli Indipendenti, addirittura con una Seat Leon a benzina) e Case (la Seat) che disponevano della trazione anteriore. Nelle gare disputate in riva al Santerno, le Seat hanno mostrato uno strapotere a tratti imbarazzante (soprattutto per la Commissione Turismo della FIA) e così, alla chetichella, ma non prima di avere raccolto pesanti critiche da BMW e Chevrolet (che chiedeva come mai la FIA non facesse distinzioni tra motori aspirati e motori turbodiesel, nettamente più efficaci in accelerazione) la Federazione ha inviato una nuova comunicazione ai Costruttori iscritti al WTCC informandoli che la precedente decisione era da considerarsi annullata.

categoria nella quale il bulgaro si è piazzato settimo. Alla Bmw non sono certo restati con le mani in mano, facendo disputare a Farfus, Jorg Muller e Priaulx una corsa del campionato Vln sul vecchio Nurburgring con le Bmw M3 GT2 ed un test, a fine ottobre, a Budapest con le 320si del WTCC. In attesa di risalire sulla Lada Priora che ha portato a punti per la prima volta ad Imola, James Thompson ha vinto la Coppa Europea Turismo con la Honda Accord del team Hartmann a Braga in Portogallo lo scorso fine settimana.



In Virginia spunta Denny Hamlin

Marco Cortesi

Successo casalingo per Denny Hamlin a Martinsville, nella prova che ha segnato il giro di boa per la Chase For The Cup NASCAR. Il pilota della Virginia si è imposto con un bel sorpasso su Jimmie Johnson con 138 giri al termine, approfittando di una lunga situazione di bandiera verde, e si è con successo difeso nella fase conclusiva. Ottime le sue performance in occasione degli ultimi re-start, che gli hanno regalato il terzo successo stagionale ed il settimo in carriera. Conclusasi sotto regime di bandiera gialla dopo il crash di Scott Speed che aveva causato il finale al Green-White-Checkered ed il

seguinte botto di John Andretti, la corsa ha regalato a Jimmie Johnson un secondo posto vitale in ottica campionato. Il suo vantaggio è infatti arrivato a 118 punti nei confronti di Mark Martin, solo ottavo, e a quota 150 su Jeff Gordon, quinto. Al terzo posto, Montoya ha dimostrato di essersi inserito di diritto nel circolo dei top-driver della Sprint Cup 2009, recuperando un posto in graduatoria ai danni di Kurt Busch. Il colombiano è anche riuscito a sorpassare Johnson nelle prime fasi, ma ha pagato dazio quando è stato il momento delle soste ai box. Quarto ha concluso Kyle Busch, mentre Jamie McMurray, in procinto di diventare il compagno proprio di Montoya in

casa Earnhardt/Ganassi, ha conquistato all'ottavo posto la palma di miglior pilota di un team Roush piuttosto appannato. Parlando di squadre appannate, Kevin Harvick è stato il migliore in casa Childress, in attesa di essere liberato dal proprio contratto per il 2010, mentre Elliott Sadler ha comandato il plotone Richard Petty Motorsports, pronto a passare in blocco dal marchio Dodge a Ford. Nel concitato finale di stagione, il gruppo si appresta ad affrontare la resa dei conti. Molte cose possono andare storte a Talladega, teatro di catastrofici incidenti o di grandi trionfi. Jimmie Johnson è pronto ad affrontare una gara al millimetro...





L'ordine di arrivo, domenica 25 ottobre 2009

- 1 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 501 giri
- 2 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 501
- 3 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 501
- 4 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 501
- 5 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 501
- 6 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 501
- 7 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart/Haas - 501
- 8 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 501
- 9 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart/Haas - 501
- 10 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 501
- 11 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 501
- 12 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 501
- 13 - Bobby Labonte (Ford) - Yates - 501
- 14 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 501
- 15 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 501
- 16 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 501
- 17 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 501
- 18 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 501
- 19 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 501
- 20 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 501
- 21 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 500
- 22 - David Ragan (Ford) - Roush - 500
- 23 - Paul Menard (Ford) - Yates - 500
- 24 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 500
- 25 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 500
- 26 - John Andretti (Chevrolet) - Front Row - 499
- 27 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 499
- 28 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 499
- 29 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 499
- 30 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 497
- 31 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 495
- 32 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 494
- 33 - David Stremme (Dodge) - Penske - 439
- 34 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 414
- 35 - Sterling Marlin (Dodge) - Phoenix - 355
- 36 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 248
- 37 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 130
- 38 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 52
- 39 - David Gilliland (Chevrolet) - TRG - 48
- 40 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 38
- 41 - Michael McDowell (Toyota) - Baldwin - 36
- 42 - Derricke Cope (Toyota) - Gunselman - 31
- 43 - Travis Kvapil (Dodge) - M&J - 30

Chase For The Cup

1. Johnson 6098; 2. Martin 5980; 3. Jeff Gordon 5948;
4. Stewart 5902; 5. Montoya 5898; 6. Kurt Busch 5861;
7. Newman 5786; 8. Biffle 5748; 9. Hamlin 5746; 10.
- Edwards 5685; 11. Kahne 5659; 12. Vickers 5568.

*il vincitore di Martinsville Denny Hamlin,
sopra, nell'abitacolo della sua Toyota
e sotto alle spalle di Mark Martin*



Ai raggi X - PORSCHE 911 TURBO

INSUPERABILE

Cosa ci sarà dopo? È la domanda che ci facciamo di fronte alla nuova 911 Turbo che raggiunge per la prima volta i 500 CV. Settimo atto di una storia iniziata nel 1974 con 260 CV sotto il cofano, la nuova Turbo è la solita 911, ovvero sempre uguale, ma piena di affinamenti e novità che alzano ancora una volta il limite da battere per le avversarie in termini di prestazioni, ma anche di efficienza. La 911 Turbo si ripresenta con 25 kg in meno sulla bilancia e arriva contemporaneamente in carrozzeria Coupé a 148.032 euro e Cabriolet a 159.312 euro.





Ai raggi X - PORSCHE 911 TURBO



Il concetto

Sulla 911 si può migliorare tutto, tranne la sua forma e i tecnici di Zuffenhausen ogni volta vincono la sfida. Solo per questo meritano ammirazione. Diversi i gruppi ottici, con LED per i fari diurni e le luci posteriori oltre che per gli indicatori di direzione. Leggermente più affilati i tagli per far entrare o uscire l'aria, nuovi anche i cerchi bicolore che sono più leggeri e più grandi i terminali di scarico trapezoidali. Immane lo spoiler posteriore che si solleva oltre i 120 km/h. Le novità di rilievo per l'abitacolo riguardano il guidatore. Il nuovo volante a tre razze ha sorprese davanti e dietro. Sulle razze infatti ci sono due scritte luminose nel caso si monti il pacchetto Sport Chrono Plus che avvisano quando si è in modalità Sport Plus e si è attivato il launch control. Dietro le razze invece ci sono le palette! La mano destra per salire di marcia, la sinistra per scalare ma, prima di tutto, per girare la chiave.



Il biturbo cresce, in tutti i sensi

Il motore della 911 Turbo cresce di cilindrata da 3,6 a 3,8 litri tonde, diventa Euro 5 e mantiene l'esclusiva dei turbocompressori con turbine a geometria variabile, anche se cala la pressione (da 1 a 0,8 bar), sale il rapporto di compressione da 9 a 9,8:1 e viene introdotta l'iniezione diretta del tipo "wall guided" con iniettori laterali a 140 bar. Semplificato anche l'impianto di lubrificazione a carter secco che fa a meno del serbatoio separato, utilizza meno olio e ha una pompa regolata elettronicamente al posto di due tradizionali a tutto vantaggio dei consumi mentre i minori ingombri consentono di posizionare il motore più in basso con benefici per il baricentro. Diversa la struttura, con monoblocco di tipo closed deck e cuscinetti di banco integrati, e anche l'impianto di aspirazione ripreso dalla GT2 che sfrutta l'effetto RAM. Più efficienti gli intercooler e in arrivo dalla sorella maggiore arriva anche l'impianto di scarico dotato di condotti più grandi (da 60 a 65 mm) e più leggero di 2 kg. Il motore nel suo complesso pesa 12 kg in meno. Notevoli i miglioramenti sia in potenza (+20 CV), sia in coppia (+50 Nm), ma soprattutto per consumi ed emissioni di CO₂ che scendono rispettivamente fino al 16% e 18%.



Ai raggi X - PORSCHE 911 TURBO

Good vibrations

Con il pacchetto Sport Chrono Turbo, oltre all'overboost di 0,2 bar per 10 secondi che aumenta la coppia da 650 a 700 Nm e al launch control che abbassa lo 0-100 km/h di 2 decimi di secondo, comprende anche i nuovi supporti attivi già visti sulla GT3. Si tratta in pratica di palle di gomma-metallo riempite di un fluido che contiene micro particelle metalliche e provviste di elettrocalamite. Mutando il campo magnetico al loro interno, si può irrigidire o ammorbidire il collegamento tra motore e scocca. I vantaggi non riguardano solo le sensazioni di guida, ma il comportamento stradale poiché vengono frenate meglio le coppie e gli scuotimenti del motore, fattore fondamentale per un'auto con motore posteriore e sbalzo. Secondo i tecnici Porsche, questi supporti consentono di guadagnare due secondi sul vecchio Nürburgring.

IL PDK e le palette, finalmente!

Tra le novità della 911 Turbo, ce ne sono di importanti che riguardano la trasmissione. Il cambio a doppia frizione PDK a 7 rapporti costa a listino 3.948 euro, è prodotto dalla ZF e, rispetto a quello delle versioni aspirate, ha le frizioni più grandi per resistere a coppie superiori (fino a 750 Nm) e i rapporti dal terzo al sesto allungati. La settimana è di riposo. Con il PDK migliorano le prestazioni, i consumi e le emissioni, inoltre è più leggero del vecchio automatico a 5 rapporti di origine Daimler di 10 kg. Con il pacchetto Sport Chrono Plus, è compresa anche la funzione launch control. Novità assoluta e sospirata su una 911 è invece la possibilità di avere il comando a palette solidali al volante sportivo specifico a tre razze, con la leva destra si sale di marcia e con la sinistra si scende. A richiesta c'è anche il differenziale autobloccante (22% in accelerazione e 27% in rilascio) accoppiato al PTV (Porsche Torque Vectoring), un algoritmo che frena in curva la ruota motrice interna per migliorare l'inserimento e la motricità. Anche la trazione integrale, con giunto centrale elettromagnetico, è stata modificata nella logica di intervento.

La scheda tecnica

Coupé 2 porte, 2+2 posti; monoscocca in acciaio; lunghezza 4.450 mm, larghezza 1.852 mm, altezza 1.300 mm, passo 2.350 mm; peso a vuoto 1.575 kg; bagagliaio 105 litri, serbatoio 67 litri.

Motore posteriore a sbalzo longitudinale, 6 cilindri contrapposti a benzina, 3.800 cc, alesaggio x corsa 102x77,5 mm; distribuzione bialbero in testa per bancata (catena doppia) con variatore di fase e alzata lato aspirazione, 4 valvole per cilindro; rapporto di compressione 9,8:1; iniezione diretta (140 bar); due turbocompressori in parallelo con turbine a geometria variabile e intercooler; potenza massima 500 CV (368 kW) a 6.000 giri/min; coppia massima 650 Nm da 1.950 a 5.000 giri/min (700 Nm da 2.100 a 4.000 giri/min con overboost); cambio manuale a 6 rapporti; trazione integrale con giunto centrale elettromagnetico a dischi multipli in bagno d'olio.

Sospensioni indipendenti, anteriori tipo McPherson, posteriori Multi-link; molle elicoidali, barre stabilizzatrici, ammortizzatori a controllo elettronico; pneumatici anteriori 235/35 ZR19 su cerchi 8,5Jx19, posteriori 305/30 ZR 19 su cerchi 11Jx19, sistema di monitoraggio della pressione; freni a disco autoventilanti forati con ABS, EBD, PTM e PSM.

Prestazioni velocità massima 312 km/h; accelerazione da 0 a 100 km/h in 3,7 secondi e da 0 a 200 km/h in 11,9 secondi; consumi 11,6 litri/100 km; emissioni 275 g/km di CO₂.

Prezzo: da 148.032 euro, chiavi in mano.





Al volante

Il nuovo 3,8 litri a iniezione diretta e turbine a geometrie variabile non è una semplice evoluzione del precedente 3,6 litri e si sente subito. È infatti meno brusco e sembra persino più silenzioso. Merito probabilmente dei nuovi supporti attivi e del nuovo sistema di aspirazione. Il primo contatto è con il cambio manuale, preciso e secco alla leva, pesante alla frizione. Il PDK è vellutato in automatico, svelto in sequenziale e poterci giocare con i polpastrelli lo rende ancora più gustoso. Ma non è la sola cosa che rende la 911 Turbo più saporita. Il motore più basso e leggero, insieme al nuovo assetto e alla trazione integrale rivista, rendono la fuoribordo tedesca meno brusca nei trasferimenti di coppia e di carico. La 911 Turbo è ora più vera nella guida eppure meno impegnativa perché il motore risponde senza ritardi in modo prepotente sin dai regimi inferiori e in accelerazione rimane più piatta restituendo maggiore sensibilità allo sterzo e lasciando al pilota l'onere e il piacere di giocare con le sue personalissime reazioni. I rettilinei si trasformano così in vere e proprie rampe di lancio lungo le quali il boxer biturbo può distendere la sua inesauribile progressione. E quando serve frenare, davvero non ce n'è per nessuno, soprattutto con l'impianto carboceramico a pinze gialle. Già, e cosa ci sarà dopo? Una GT2, per esempio...

Tira fuori gli artigli

di Marco Marelli

Cambia in meglio la Fiat Sedici, una tra le automobili più intelligenti oggi in vendita. Paraurti ridisegnati, fendinebbia ristilizzati, griglia modificata, cerchi in lega specifici e nuovi colori sono gli aggiornamenti più visibili ma meno interessanti. Motori omologati Euro 5 e potenziati sono le novità più importanti. Il benzina 1.6 16v è ora da 120 CV, il diesel 2.0 16v Multijet da ben 135 CV.

Venduta in più di 80.000 unità, delle quali circa 47.000 in Italia, Fiat Sedici 4x4 rappresenta il fuoristrada più venduto in assoluto. Da subito disponibile in tre allestimenti (Dynamic, Emotion ed Experience), due trazioni (4x2 e 4x4) e 8 colori di carrozzeria, i prezzi chia-



vi in mano per la versione 1.6 16v benzina da 120 CV partono da 18.350 euro per il 4x2 e da 20.350 euro per la 4x4, mentre per la motorizzazione 2.0 Multijet da 135 CV partono da 21.350 euro per la versione 4x2 e da 23.350 euro per quella 4x4.

Internamente spicca un nuovo quadro strumenti molto simile a quello della Infiniti. L'impianto HI-FI può avere 8 altoparlanti e si arricchisce di un ulteriore altoparlante centrale alla base del parabrezza per migliorare l'effetto acustico. Inoltre il display digitale del climatizzatore (disponibile solo su versioni Emotion ed Experience) è ora digitale e posto sotto al sistema autoradio. In questo modo è possibi-

le tenere sotto controllo costantemente la temperatura all'interno dell'abitacolo e regolare la distribuzione e la velocità del flusso d'aria. Per una guida sicura anche in fase notturna, da oggi sono retro-illuminati sia i comandi radio al volante sia quelli della regolazione delle luci (head light leveling). Alla guida della diesel si apprezza la maggiore potenza e la buona precisione dello sterzo. Il motore è progressivo e molto elastico e piace davvero tanto anche perché consente un limitato uso del cambio. Rispetto al due litri Volkswagen è più pronto ai bassi regimi e

questo si apprezza nella guida rilassata a conferma che la scuola motoristica di Fiat è sempre di assoluta eccellenza. Peccato che il comfort risenta un po' del motore a gasolio non ben insonorizzato e con leggere vibrazioni su pedaliera e volante.



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

A1 GP a Zhuhai
Nascar a Phoenix
Finali Challenge Ferrari a Valencia

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

IMPERDIBILE!

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

Carlo Coscia
Stefano Semeraro

Dindo Capello

Il mestiere di vincere

Dindo Capello. Il mestiere di vincere

Coscia - Semeraro

 Pendragon
INPAGINA

 Pendragon

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



Ipse dixit

“Jenson è divino, mi ricorda Schumacher e l’anno prossimo sarà ancora più forte”
Ross Brawn

“I successi passano in fretta, te li dimentichi”
Ross Brawn

“Mi piacerebbe avere Jenson come compagno. L’anno prossimo comunque sarà un duro avversario, sia alla Brawn sia alla McLaren”
Ross Brawn

“Jenson ha preso quasi la metà rispetto all’anno scorso. Rischiava di rimanere disoccupato”
Ross Brawn

“Brawn nel futuro: sarà la nuova McLaren”
Titolo del Corriere della Sera

“Todt è la persona giusta per il ruolo. Ho lavorato con lui 15 anni e so quanto vale”
Michael Schumacher



“E’ molto difficile sovvertire l’attuale regime. Spero che la Fia diventi democratica, perché ancora non lo è”
Ari Vatanen

“Se la Regina facesse cavaliere



Sébastien Loeb

Ross Brawn sarebbe un gesto meritato, giusto e appropriato”
Bernie Ecclestone

“Sarò vecchio, ma faccio ancora le uova”
Valentino Rossi

“Vorrei provare di

nuovo la Ferrari, l’ho già chiesto a Domenicali ma non ho risposte”
Valentino Rossi

“Ho sempre cercato di ispirarmi a Kevin Schwantz, ma sbagliando di meno. Diciamo che sono una

sua evoluzione”.
Valentino Rossi

“Non ho rimpianti, perché non avevo ambizioni, mi spiace soltanto perché correre in F.1 sarebbe stato divertente”
Sébastien Loeb

Il graffio di Baffi

PARIGI: VERNISSAGE ALLA FIA



"TODT IN SELLA" di Max Mosley