

Il re ed 10

GP Abu Dhabi

**Button è il campione, Vettel la stella,
Hamilton il fenomeno.**

**E fra Seb e l'ex re Lewis dal 2010
potrebbe scatenarsi un duello da urlo**



La foto della settimana

Formula completa

Camera con vista sulla F.1: a Yas Marina il nuovo impianto “tutto compreso” ha incantato pubblico e addetti ai lavori. Ora cosa dovrà inventarsi il Circus per stupirci ancora?



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





Attenti a questi due

Stefano Semeraro
Photo 4

Il passato prossimo? Schumacher contro Hakkinen, Villeneuve contro Schumacher, Schumacher contro Alonso, Alonso contro Raikkonen. Il futuro? Hamilton contro Vettel. Un futuro che è anche presente, ma che promette più dell' "oggi" fatto di Button e Barrichello, piloti rispettabili, ma non trascinanti, e di quel campione incompleto che è Massa. Hamilton e Vettel sono la F.1 nella sua essenza: velocità assoluta, talento puro, personalità. Sembrano fatti per battersi l'uno contro

l'altro come accaduto nell'esaltante prima parte del GP di Abu Dhabi. L'erede di Schumi e il pupillo di Ron Dennis, figli delle due tradizioni più blasonate del Circus, di due aristocrazie contrapposte. Grigio contro Rosso anche se per ora il rosso di Sebastian è quello del Toro, non quello del Cavallino. A Maranello dall'anno prossimo siederà Re Fernando, ma l'ex sovrano dovrà guardarsi dai principini terribili. Due tipetti irriverenti, tignosi e coraggiosi, che sanno mugugnare e ringhiare, ma anche sorridere, che hanno menti fresche e piedi già esperti.

segue a pag 6



YES YOU WINGS

Red Bull

Trust

TOTAL

GRAN

Red Bull



segue a pag 8



**“Non vedo l’ora che inizi
la prossima stagione perché potrò
tornare a battermi per il titolo”**

Lewis Hamilton

Due che se la sarebbero giocata già quest’anno, se a intorbidire la prima metà di stagione non ci si fosse messa la questione diffusori. Il faro contro il nebbione ce l’aveva in dotazione solo Ross Brawn, e Button ne ha beneficiato. Ma senza la partenza falsa della McLaren e senza le distrazioni della Red Bull – probabilmente la macchina più azzecata dell’anno, complessivamente parlando - forse a giocarsi in volata il titolo dentro il sogno fantascientifico di Abu Dhabi ci sarebbero stati loro due, Lew e Seb.

Vettel che capisce e parla un po’ d’italiano, anzi di romagnolo, che sembra uno Schumi più solare, più sbottonato, più comunicativo. Ancora ragazzino nelle passioni per la pornostar Jenna Jameson e nella paura dei gatti neri, amante dei Beatles e della cyclette, uno che corre con l’immaginetta di San Cristoforo nella scarpa, ma in pista non è certo un santino, che odia perdere ma sa anche scherzare sulla vita, imitando i colleghi e Beckenbauer. Hamilton che ragazzino lo è ancora, anche se non sembra, anche se non è mai sembrato, per via di quel destino enorme che da sempre gli sta poggiato sulle spalle: il predestinato, il rivoluzionario, l’Obama della F.1. Fidanzato a una donna più anziana di lui, bella e famosa, inchiodato al dovere di vincere, nel destino bello ma anche crudele dei superdotati. Sebastian ha debuttato in F.3 quando Lewis già la stravincedeva, è arrivato in F.1 quando l’inglese era già in corsa per il titolo. Finora ha patito meno stress, si è goduto più imprevedibili e ha pagato meno cari gli inevitabili errori di gioventù. Più allegria, meno tensione. Hamilton però un Mondiale se lo è già preso, il demone del fallimento lo ha già scacciato. Vettel no, anche se per quest’anno molti lo considerano un mezzo vincitore morale. Il problema è che la prossima stagione gli chiederanno di vincere sul serio, di alzare la coppa e non solo il gradimento, senza sbagliare mai. Lewis c’è già abituato, Sebastian no. E poi bisognerà vedere che McLaren e che Red Bull i due principini avranno sotto il sedere l’anno prossimo. Quanto saranno in grado a Woking di ammortizzare il distacco e il disamore Mercedes, quanto il mago Newey sarà in grado di rinnovare il suo ennesimo miracolo. Il 2009 è stato l’anno pazzo del Mondiale, il 2010 chissà: di nuovo follia, o restaurazione? Difficile capirlo ora, ma su quei due scommetteremo. Il futuro – Alonso permettendo – sono loro, e vista l’età sarà probabilmente un futuro molto lungo.

**“In Inghilterra stanno già lavorando alla prossima
macchina, possiamo solo diventare più forti”**

Sebastian Vettel



Mercedes punta su Brawn

Massimo Costa

Si è mosso perfino Dieter Zetsche, il gran capo, volato fino ad Abu Dhabi per muovere le nuove e le vecchie pedine della Mercedes nel futuro della F1. Mentre i vicini di casa della BMW abbandonano con perdite, la Toyota ci pensa su, la Renault è in affanno, a Stoccarda pianificano. E dicono addio alla McLaren, al 40 per cento di cui disponevano. Chi lo rileverà? I principi del Bahrain, che dispongono di un pacchetto del 30% delle azioni? Mansour Ojeh titolare del 15% o Ron Dennis che ha il rimanente 15%? Si vedrà. E' una rottura che era nell'aria da tempo quella fra Mercedes e McLaren, che sarà completata a fine 2010, ma il team inglese ha chiesto di poter godere della fornitura dei propulsori anche per tutto il 2011. Zetsche saluta Woking e si sposta un po' più a nord abbracciando la Brawn e ne acquisisce il 75 per cento delle azioni ringraziando l'ex rivale Ross per il mondiale vinto. Non se ne è parlato molto in effetti, ma la Mercedes il mondiale lo ha pur sempre conquistato dando i motori a quella squadra salvatasi all'ultimo minuto e che pareva un'armata Brancaleone. Il motivo del distacco da Woking, che aveva retto perfino alla vergogna della Spy Story, pare sia stato causato dalla decisione di Dennis di creare una supercar (che vi abbiamo presentato qualche settimana fa) che va a invadere il mercato di questo tipo di vetture e nel quale la Mercedes è presente. Un affronto insomma. La McLaren se ne dispiace, probabilmente dovrà staccare anche gli adesivi della Mobil, che passeranno alla Brawn, ma dovrebbe recuperare con quelli della Petronas. Piuttosto, che motori avrà nel 2012 la McLaren?



ETIHAD



*Ultimo al via e sedicesimo al traguardo,
Guancarlo Fisichella non è riuscito nemmeno ad Abu Dhabi
a raccogliere qualche punto iridato*

4 milioni buttati

Massimo Costa

Quattro milioni di euro buttati. Per un team che ne spende quattrocento e oltre possono sembrare nulla, ma in momenti di crisi economica inutile aggiungere che fanno sempre comodo. Tanto valeva il terzo posto nella classifica costruttori che invece è finito alla McLaren. Bravi loro, che ci hanno creduto riportando al vertice una MP4/24 che pareva la 313 di Paperino. La Ferrari invece ha fermato in estate lo sviluppo della F60, chinando la testa e guardando al 2010. Qualcosa di buono è comunque arrivato con Kimi Raikkonen, capace di vincere a Spa. E peccato per Felipe Massa, che non ha potuto aiutare il finlandese a recuperare i punti che sono mancati nel confronto con la McLaren. Ci avevano provato con Luca Badoer, ma la scelta di riportare nel mondo dei GP il

fedele collaudatore si è rivelata totalmente errata. Si è allora puntato l'obiettivo su Giancarlo Fisichella, ma il romano in cinque gare cinque non si è mai piazzato in zona punti lottando solo nelle ultimissime posizioni. Archiviato il 2009 e questa orribile gara di Abu Dhabi, con Raikkonen 12° e Fisichella 16° a 1 giro, la Ferrari dovrebbe aver guadagnato qualche settimana importante nella realizzazione della nuova vettura. Quella che già ci si affanna a dire, della riscossa, come se Brawn e Red Bull quest'anno fossero stati protagonisti per caso e non siano in grado di ripetersi. Stefano Domenicali dovrà lavorare sodo dal punto di vista della ricostruzione, anche dal punto di vista umano. Non è detto che cambino alcuni uomini. Si spera tanto in Alonso, un'attesa spasmodica che umilia tutto quello che ha fatto fino ad ora Massa.



BMW saluta con Heidfeld

Hamilton parte bene sfruttando al meglio il Kers e il minor carico di benzina rispetto a Vettel, 5 kg. Webber, terzo, alla prima curva viene leggermente urtato da Barrichello, poi passato da Button. Kubica attacca Trulli nel corso del secondo giro e lo passa con una manovra perfetta salendo sesto dietro a Barrichello. Al 3° giro, Hamilton ha un vantaggio di 9 decimi su Vettel, poi Webber, Button, Barrichello, Kubica, Trulli, Heidfeld, Rosberg, Buemi. Raikkonen è 12°, Liuzzi 15°, Fisichella 16°. Alonso supera facilmente Grosjean e va 17°. All'11° giro, Hamilton arriva lungo alla curva 17 dopo aver spiattellato la gomma anteriore destra.

Vettel si avvicina ed è a 8 decimi dall'inglese. Spinge forte Webber, il più rapido al giro 14 e a 1"5 da Vettel il quale è tornato a 1"2 da Hamilton. Primi pit-stop al giro 15 per Barrichello e Kubica. La tornata seguente tocca ad Hamilton e Button. Il neo campione del mondo rientra davanti alla sua "bestia nera" Kobayashi che non ha incertezze e costringe all'errore alla ruva 8 l'inglese. Alguersuari sbaglia piazzola infilandosi in quella Red Bull anziché in quella Toro Rosso e viene mandato via rapidamente. Subito dopo arriva Vettel e riesce a rientrare in pista davanti a Hamilton. Ma il britannico ha un problema al freno posteriore e al giro 20 si ritira mestamente.

Mentre si ritira Alguersuari per rottura del cambio, Vettel conduce la corsa con un vantaggio di 6" su Webber, 12"9 su Kobayashi che ancora non ha fatto il pit-stop, poi Button, Barrichello, Raikkonen, Kovalainen (i due finlandesi non hanno cambiato le gomme). Ad Abu Dhabi è scesa la notte e si corre grazie alle luci artificiali.

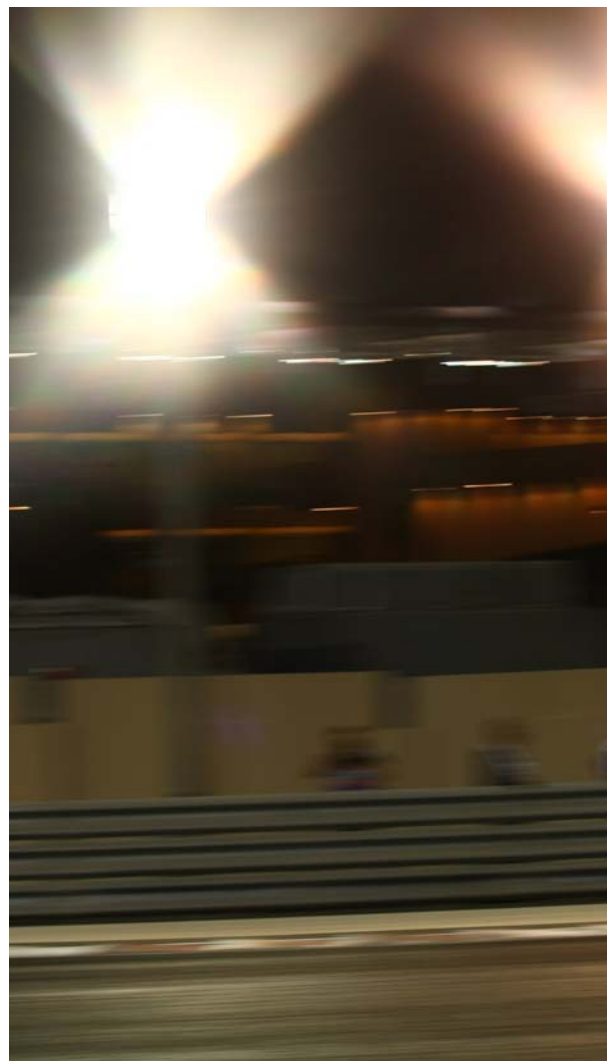
Pit del ferrarista numero uno al giro 29, una tornata dopo tocca a Kobayashi che aveva raggiunto la terza piazza. Fisichella subisce un drive through per non avere rispettato il limite di velocità ai box. Alonso è l'ultimo al giro 35 a fermarsi ai box per il pit.

La situazione: Vettel, Webber a 9"2, Button a 21"4, Barrichello a 24"9, Heidfeld a 29"1, poi Trulli, Kubica, Rosberg, Buemi, Kobayashi, Kovalainen, Raikkonen, Nakajima, Alonso, Liuzzi, Sutil, Grosjean, Fisichella. Sutil dopo aver superato Grosjean, infila anche Liuzzi. Al 40° passaggio, secondo pit per la Red Bull di Webber. Barrichello ed Heidfeld, quarto e quinto, si fermano assieme al box, e il tedesco pur rimanendo dietro al brasiliano, gli si avvicina pericolosamente. Si accende una battaglia per la settima posizione tra Buemi e Kubica, ma il polacco della BMW si gira. Tra i primi dieci solo Kobayashi non si è fermato per il pit: la situazione a 12 giri dall'arrivo vede Vettel, Webber a 17", Button, Barrichello, Heidfeld, Kobayashi, Trulli, Buemi, Rosberg, Kubica.

Vettel è ormai lanciato verso la vittoria, l'attenzione è tutta per il duello che vale il secondo posto tra Webber e un Button in pieno recupero. Fisichella infila Grosjean per il 16° posto con una staccata al limite, il pilota della Renault taglia la chicane come niente fosse... e si pone davanti al romano. Fisichella poi torna davanti e Grosjean perde un'altra posizione a vantaggio di Sutil. Ultimo giro emozionante con Button che per due volte tenta di superare all'esterno Webber, ma il pilota Red Bull non concede un millimetro di più e chiude secondo dietro all'imprendibile Vettel.



Il via della gara ha visto protagonista Lewis Hamilton prima del ritiro per noie ai freni. Sotto, riflettori accesi su Nick Heidfeld all'addio con la BMW





L'ordine di arrivo, domenica 1 novembre 2009

- 1 - Sebastian Vettel (Red Bull RB5-Renault) - 55 giri 1.34'03"314
- 2 - Mark Webber (Red Bull RB5-Renault) - 17"857
- 3 - Jenson Button (Brawn BGP001-Mercedes) - 18"467
- 4 - Rubens Barrichello (Brawn BGP001-Mercedes) - 22"735
- 5 - Nick Heidfeld (BMW F1.09) - 26"253
- 6 - Kamui Kobayashi (Toyota TF109) - 28"343
- 7 - Jarno Trulli (Toyota TF109) - 34"366
- 8 - Sebastien Buemi (Toro Rosso STR4-Ferrari) - 41"294
- 9 - Nico Rosberg (Williams FW31-Toyota) - 45"941
- 10 - Robert Kubica (BMW F1.09) - 48"180
- 11 - Heikki Kovalainen (McLaren MP4/24-Mercedes) - 52"798
- 12 - Kimi Raikkonen (Ferrari F60) - 54"317
- 13 - Kazuki Nakajima (Williams FW31-Toyota) - 59"839
- 14 - Fernando Alonso (Renault R29) - 1'09"687
- 15 - Vitantonio Liuzzi (Force India VJM02-Mercedes) - 1'34"450
- 16 - Giancarlo Fisichella (Ferrari F60) - 1 giro
- 17 - Adrian Sutil (Force India VJM02-Mercedes) - 1 giro
- 18 - Romain Grosjean (Renault R29) - 1 giro

Giro più veloce: Sebastian Vettel 1'40"279

Ritirati

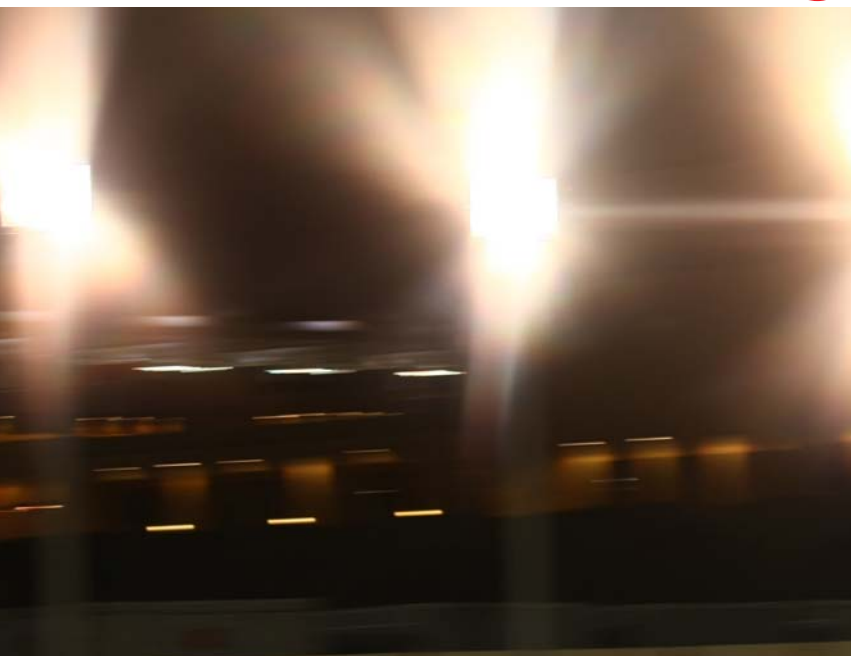
- 21° giro - Lewis Hamilton
- 19° giro - Jaime Alguersuari

Il campionato piloti

1. Button 95; 2. Vettel 82; 3. Barrichello 79; 4. Webber 69,5; 5. Hamilton 49;
6. Raikkonen 48; 7. Rosberg 34,5; 8. Trulli 32,5; 9. Alonso 26; 10. Glock 24;
11. Massa, Kovalainen 22; 13. Heidfeld 19; 14. Kubica 17; 15. Fisichella 8;
16. Buemi 6; 17. Sutil 5; 18. Kobayashi 3; 19. Bourdais 2.

Il campionato team

1. Brawn-Mercedes 172; 2. Red Bull-Renault 153,5,5; 3. McLaren-Mercedes 71;
4. Ferrari 70; 5. Toyota 59,5; 6. BMW 36; 7. Williams-Toyota 34,5;
8. Renault 26; 10. Force India-Mercedes 13; 10. Toro Rosso-Ferrari 8.





F1 ETIHAD AIRWAYS
ABU DHABI
GRAND PRIX
YAS MARINA CIRCUIT 2009
FIA Formula 1
WORLD CHAMPIONSHIP™

Foto di gruppo con

Senna



**Solita foto ricordo di fine anno
per i protagonisti del mondiale F.1.
Ora partirà la solita caccia
per i pochi sedili ancora liberi...**



Massimo Costa

Bruno Senna ce l'ha fatta. Rifiutato dalla Brawn dodici mesi or sono, il brasiliano ha trovato il modo per debuttare in F.1 nel prossimo campionato. Senna, trascorso un anno lontano dalle monoposto, correndo con i prototipi LMP1 della Le Mans Series, ha firmato un contratto che lo lega al nuovo team Campos Meta 1 Dallara. Senna proverà a fine mese anche la Renault R29 assieme a Lucas Di Grassi. L'ex team di Flavio Briatore, ingaggiato Robert Kubica, sta facendo la corte a Timo Glock, ma vuole capire meglio se è il caso di promuovere Di Grassi mentre a questo punto non si capisce bene l'utilità di portare in pista Senna. Chi sembra fuori da casa Renault è Romain Grosjean che pagherà caro le orribili gare disputate da quando è stato chiamato per sostituire Nelson Piquet (che se la riderà) e anche il fatto di essere un prodotto di Briatore. Un taglio netto col passato "sporco" è doveroso. La Williams-Cosworth ha ufficializzato quello che si diceva da settimane, ovvero l'arrivo di Rubens Barrichello e di Nico Hulkenberg. Curiosa coppia: il pilota con il maggior numero di GP disputati nella storia della F.1 e il novizio, campione GP2 in carica. Assieme al secondo sedile Renault, restano da definire altri sedili importanti. In primis quello del team campione del mondo. Ross Brawn sembra ormai deciso a firmare con Nico Rosberg confermando Jenson Button, che avrà gli otto milioni di euro richiesti. In casa McLaren invece, liberatisi di Heikki Kovalainen, si continua a stringere l'occhio al difficile Kimi Raikkonen che la tira per le lunghe. Martin Whitmarsh si è premunito e se non chiuderà con l'ex ferrista punterà su Nick Heidfeld. Kovalainen dal canto suo spera di poter tornare in Renault o di finire in Toyota. Ora che si è liberato del management dello scomodo Briatore ed ha affidato la carriera a Didier Cotton (ex Hakkinen) potrebbe incontrare minori ostacoli. La Toyota pare ben disposta a lanciare Kamui Kobayashi ma non si sa nulla su Jarno Trulli, ma anche della stessa Toyota... Il 15 novembre verranno annunciati i piani futuri. Non è esclusa la clamorosa decisione del ritiro. Tra i nuovi team, c'è Peter Sauber che spera sempre di poter mantenere aperta la sede di Hinwil, dove alloggiava l'ormai ex BMW. Sembra un controsenso che l'unica squadra, delle nuove, che ha già una macchina in pieno sviluppo e il personale adeguato, sia considerato il team di riserva quando ancora USF1, tanto per fare un nome a caso, non ha presentato nulla di concreto al pari di Lotus e Manor. Vitan-tonio Liuzzi si dice certo di rimanere in Force India dove potrebbe rimanere Sutil ma si parla anche di un ritorno di Fisichella. Sul fronte motori, la Red Bull non ha ancora deciso se effettivamente vuole abbandonare i Renault, Williams ha scelto Cosworth

- Brawn-Mercedes: Button - Rosberg (?)**
- Red Bull-Renault (?): Vettel - Webber**
- McLaren-Mercedes: Hamilton - Raikkonen (?) - Heidfeld (?)**
- Ferrari: Alonso - Massa**
- Toyota: Kobayashi (?) - Kovalainen (?) - Trulli (?)**
- Williams-Cosworth: Barrichello - Hulkenberg**
- Renault: Kubica - Glock (?) - Di Grassi (?) - Kovalainen (?)**
- Force India-Mercedes: Liuzzi (?) - Sutil (?) - Fisichella (?)**
- Toro Rosso-Ferrari: Buemi - Alquersuari**
- Campos Meta 1 Dallara-Cosworth: Senna - Petrov (?) - De La Rosa (?)**
- Manor/Wirth-Cosworth: Di Grassi (?) - Soucek (?) - Nakajima (?)**
- Lotus-Cosworth: Trulli (?) - Fauzy (?)**
- USF1-Toyota (?): Villeneuve (?) - Nakajima (?)**

Riserva: Qadbaq Sauber-Ferrari (?): Heidfeld (?) -





Sgommata di fine anno

Massimo Costa

Colpo basso della Bridgestone alla F.1. La Casa giapponese di pneumatici ha deciso di abbandonare il campo alla fine del 2010. Non solo i grandi costruttori automobilistici come Honda e BMW gettano la spugna, ora ci si mettono pure i gommiti. Bridgestone però proseguirà le attività nel motorsport confermando almeno fino al termine del 2011 l'impegno nella GP2 e nella Moto GP. Dunque, è la F.1 a non interessare più il Consiglio di Amministrazione dell'azienda nipponica. Presente nel mondiale dal 1997, Bridgestone aveva battagliato con Michelin salvo ritrovarsi da sola nel 2008 quando la concorrenza francese si è ritirata. Il monopolio evidentemente non porta benefici dal punto di vista del marketing. Quando si è da soli non si possono esaltare vittorie e successi, tutto è scontato. Ma i motivi per cui Bridgestone se ne andrà non sono stati resi noti. Il tempo per trovare una Casa di pneumatici intenzionata a sobbarcarsi un lavoro così importante e complicato è decisamente poco considerato che già tra 12 mesi il nuovo costruttore deve presentarsi per i test e quant'altro. A chi si rivolgerà la FIA? Alla Michelin, che non ne voleva più sapere solo 24 mesi fa? Alla Kumho, impegnata nella F.3 Euro Series e dal 2010 anche sul suolo italiano con la nuova Formula Abarth e probabilmente con la F.3 Italia? Alla Pirelli che però manca da tantissimo tempo nel settore delle monoposto? La mossa Bridgestone ha spiazzato un po' tutti e questa è la prima vera patata bollente che il presidente FIA Jean Todt si trova a dover risolvere. E assolutamente in breve tempo.

Sebastian Vettel

Una corsa perfetta, un'ottima qualifica dove è stato battuto dal solo Hamilton, più leggero di 5 chili. Secondo fin dalla prima curva alle spalle del poleman inglese, Vettel non ha lasciato mai respirare Hamilton mettendogli una grande pressione. Chissà che la causa del ritiro dell'ex iridato, per problemi ai freni, non sia dovuta anche alla sua spinta. Una volta in testa, Vettel non si è rilassato per nulla continuando a segnare tempi record.

10

Abu Dhabi

Una meraviglia, un autodromo da sogno. Dicono che non ci sono punti dove sorpassare, ma quei due lunghi rettilinei cosa ci stanno a fare se non per favorire i sorpassi? Però chi ci ha provato qualcuno dietro se lo è messo. Solite sterili e inutili polemiche. Quelli della GP2 si sono passati a ripetizione.

10

Mark Webber

Una corsa solida, alla Webber. L'australiano ha navigato bene con le gomme dure, ma nell'ultimo stint, con gli pneumatici soft, la sua Red Bull non era più precisa come prima consentendo il recupero di Button. Ma Webber ha risposto da campione.

8

Jenson Button

Finalmente con la testa rilassata, libera da contee, il neo campione del mondo ha bruciato Barrichello nei primi chilometri di corsa. A differenza di Webber, con le gomme dure la sua Brawn non era ben bilanciata, ma ha trovato il grip necessario nello stint finale, con le soft. Button ha quindi raggiunto Webber provando l'affondo in due occasioni, ma senza successo. Comunque, ottimo spettacolo.

8

Kamui Kobayashi

Kobayashi ha confermato che la bella prova offerta a San Paolo non era casuale ripetendosi ad Abu Dhabi dove addirittura è finito a punti. Proseguendo la battaglia iniziata a San Paolo, Kobayashi si è trovato nuovamente a tu per tu con Button e lo ha infilato di intelligenza. Certo, l'inglese aveva appena fatto rifornimento e lui era scarico di benzina, ma non è da tutti superare un campione del mondo. Da rilevare anche che Kobayashi ha fatto un solo pit-stop e quindi ha saputo gestire al meglio la macchina nelle prime fasi, carico di carburante. Kobayashi dovrebbe essersi meritato la conferma per il 2010.

8

Sebastien Buemi

Una gran qualifica. Buemi ha portato la Toro Rosso nel Q3 e poi, non soddisfatto, ha pure concluso il Gran Premio tra i primi otto conquistando un altro punto dopo i due di San Paolo. Meglio di così non si può.

8

Nick Heidfeld

Nell'ultima corsa in F1 della BMW ci ha pensato Nick Heidfeld a portarle i punti necessari per superare nella classifica costruttori la Williams per il sesto posto. Il tedesco, tra l'altro, nella graduatoria piloti si è tolto lo sfizio di finire davanti a Kubica. Heidfeld è giunto quinto al traguardo vedendo davanti a se la Brawn di Barrichello. Una buona prova.

7

Jarno Trulli

Una corsa difficile, con problemi di trazione e freni, ma ha saputo comunque arrivare in zona punti al settimo posto. Una sicurezza. E' proprio sicura la Toyota di non volergli rinnovare il contratto?

6,5

Robert Kubica

Fiammante avvio con un gran sorpasso, di forza, su Trulli. Ma le gomme nella seconda parte della corsa lo hanno penalizzato ed è anche finito in testacoda in un attacco a Buemi.

6



IL PAGELLONE



Jaime Alguersuari

La sua Toro Rosso è parsa deboluccia. Ha dovuto saltare tutto il terzo turno di prove libere per un problema idraulico, ma nonostante questo ha trovato la forza per entrare nel Q2. In gara, dopo un errore che gli è costato qualche posizione, ha perso due marce. Ai box ha sbagliato piazzola finendo in quella Red Bull. Grande tensione perché stava arrivando Vettel, leader della corsa. Lo spagnolo si è prontamente tolto di mezzo.

6

Rubens Barrichello

Pareva che la sua corsa nella prima fase fosse condizionata dalla perdita di una bandella dell'ala anteriore, strappata contro Webber alla prima curva. Evidentemente non era così altrimenti gli avrebbero cambiato il muso in occasione del primo pit-stop. Barrichello ha portato al quarto posto la Brawn in una corsa nella quale non ha meritato lottato ed ha ceduto il secondo posto nella classifica di campionato a Vettel. Una vera beffa.

6

Vitantonio Liuzzi

La Force India in queste piste, prive di curve di appoggio, stenta. Liuzzi non si è arreso ed è riuscito a far meglio di Sutil, a mettersi dietro la Ferrari di Fisichella e a vedere davanti a sé la Renault di Alonso. Non male, tutto sommato.

6

Adrian Sutil

Va bene che la Force India va in crisi su circuiti misti, ma il tedesco è parso svogliato. E dire che alla vigilia sembrava bello carico dopo aver risposto per le rime a Trulli, ancora tignoso per l'incidente di San Paolo.

5,5

Nico Rosberg

Anonimo finale di stagione per Rosberg. La Williams sembra soffrire questo tipo di tracciati e il nono posto è sembrato il massimo ottenibile. Ma ne siamo sicuri?

5,5

Kazuki Nakajima

Una corsa tranquilla per quella che potrebbe essere la sua ultima apparizione in F1. Ha cercato di non fare danni e c'è riuscito.

5,5

Kimi Raikkonen

Va bene che la Ferrari non va, come si affannava a dire ogni volta, ma questa volta non ci è parso volitivo come nelle altre occasioni. Si è messo il cuore in pace e così sia.

5,5

Fernando Alonso

La Renault non va e lui naviga in fondo alla classifica aspettando la Ferrari. Un guizzo lo ha tramandato quando ha superato Kobayashi pur dovendosi fermare per il pit-stop. Ma il segnale lanciato quest'anno da Alonso è abbastanza chiaro: se la macchina non va, lui non fa miracoli.

5

Romain Grosjean

Affonda con la Renault. Incredibile come questo ragazzo talentuoso, campione della F3 Euro Series, protagonista della GP2, si sia completamente smarrito. Una bella botta al suo ego.

5

Giancarlo Fisichella

Nessun miglioramento, niente da fare. Dice che la colpa di tutto è il Kers, che lo costringe a cambiare stile di guida. Ma un pilota di F1 dovrebbe modificare rapidamente le proprie abitudini. L'esperienza non serve anche a questo? Invece, vediamo che i tanto bistrattati piloti della nuova generazione imparano molto più in fretta... Delusione assoluta. Peccato, poteva essere una bella storia quella di Fisichella alla Ferrari.

4

Heikki Kovalainen

Assolutamente disperso.

4



IL PAGELLONE



**Gente che va gente che viene.
Sopra, Nico Rosberg all'ultima
gara con la Williams.
Sopra a destra, Fernando Alonso.
A destra, Kamui Kobayashi
il volto nuovo della F.1
sesto al traguardo**



Final League

Una sola vittoria per Adrian Valles, punta del Liverpool, ma tanti piazzamenti che gli hanno permesso di raggiungere quota 350 nella classifica a punti e di occupare la prima posizione. L'atto finale della Superleague si terrà a Jarama questo fine settimana e Valles è il favorito numero uno al successo nel campionato che nel 2008 ha incoronato vincitore Davide Rigon e il club Gouan di Pechino. Sono tre le squadre che tenteranno di fare lo sgambetto a Valles: il Tottenham di Craig Dolby, l'Olympiacos di Esteban Guerrieri, e il Basilea di Max Wissel, tutti con all'attivo una sola vittoria. Dati che farebbero felice Trapattoni, l'allenatore universalmente riconosciuto come il messia del "primo, non prenderle". Sulla carta, l'impresa per Guerrieri e Wissel appare piuttosto impegnativa considerando il distacco nella classifica generale, più facile l'inseguimento per Dolby. Ma Valles dovrebbe proprio infilarla nella propria rete per due volte per riuscire a perdere questo campionato che ormai è nelle sue mani.



gque

I vincitori 2009

Magny-Cours 1: Valles - Liverpool

Magny-Cours 2: Andersen - Midtjylland

Zolder 1: Dolby - Tottenham

Zolder 2: Guerrieri - Al Ain

Donington 1: Wissel - Basilea

Donington 2: Gommendy - Porto

Estoril 1: Guerrieri - Olympiacos

Estoril 2: Parente - Porto

Monza 1: Bourdais - Siviglia

Monza 2: Petiz - Sporting Lisbona



*Max Wissel con i colori del Basilea:
il pilota tedesco è l'unico assieme a Esteban Guerrieri (Olympiacos)
e Craig Dolby (Tottenham), in grado di fermare la vettura rossa
con i colori del Liverpool, lanciata verso il titolo*



Catenaccio



Adrian Valles, nato il 3 giugno 1986, è il leader del campionato Superleague Formula. Per il secondo anno corre nella nuova categoria che nasce come connubio tra calcio e motorsport coi colori del club inglese Liverpool. Lo scorso anno il titolo andò al Gouan Pechino di Davide Rigon e l'8 novembre Valles potrebbe seguirlo nell'albo d'oro.

Ripercorriamo insieme l'andamento di questa stagione 2009 della Superleague Formula

“Ad inizio campionato siamo riusciti a prendere molti punti di vantaggio nelle prime due gare. Poi a Donington, il Basilea mi ha rimontato dieci punti mentre ad Estoril ho disputato delle buone gare dove sono risultato ottavo e secondo portando a 58 i punti di vantaggio. Penso che quella portoghese sia stata una bella trasferta visto che ho rimontato tante posizioni nella gara con lo schieramento invertito. A Monza ho disputato una gara strategica cercando di non correre rischi e conquistando dei punti importanti per il campionato con un quarto e quinto posto. Adesso ho 49 lunghezze di vantaggio, ma non voglio rilassarmi spingendo fino alla fine”.

Monza è stata una gara sottotono rispetto ai tuoi standard abituali. Hai solo giocato di pretattica o hai avuto qualche altro problema?

“Abbiamo incontrato qualche problema nelle prove libere con il motore e a causa di questo non ho potuto

girare molto passando direttamente in qualifica scoprendo per la prima volta il comportamento della vettura con le gomme morbide. Sono riuscito a superare la fase a gironi della qualifica accedendo ai quarti di finale, ma Max Wissel mi ha eliminato e per questo ho preso il via dall'ottava posizione. La prima gara è stata molto positiva perché sono stato autore di una buona partenza, ho preso dei rischi alla prima curva, ma sono riuscito a sopravvivere avversari come il Basilea concludendo quarto ai piedi del podio. Nella manche pomeridiana, ho rimontato partendo dalla penultima fila sino alla quinta posizione e mi ritengo soddisfatto del week-end. Ho lasciato passare Sebastien Bourdais ed Esteban Guerrieri perché dai box mi hanno consigliato di non bloccarmi in bagarre con loro per non compromettere il risultato”.

Nelle gare finali di campionato sono rinvenute squadre come Tottenham, Basilea, Siviglia e Olympiakos, mentre ha accusato qualche problema Pizzonia col Corinthians. Solo tu sei riuscito a confermarti nella zona alta della classifica. Pensi che l'ingresso di Bourdais e Guerrieri abbia alzato maggiormente il livello?

“Certamente si è alzato l'interesse, anche se Bourdais è stato competitivo solo nell'ultima gara e nella finale di Estoril. A Monza è stato molto veloce, ma al vertice ci sono sempre gli stessi piloti di tutto il campio-

nato. È vero che Bourdais ha una grande carriera alle spalle venendo dalla Formula 1 e potendo vantare i quattro titoli in Champ Car, che è poi la stessa macchina con cui corriamo noi seppur con motori differenti. Questo è positivo non solo per l'interesse verso la categoria ma anche per chi vince il campionato che può vantare di aver battuto campioni di questo livello”.

Arrivate in quattro a giocarvi il campionato all'ultima gara. Chi è il tuo maggior rivale e qual è la tua strategia?

“Sicuramente il Tottenham di Craig Dolby è il maggior ostacolo tra me e la conquista del titolo. Basilea e Olympiakos sono più staccati in classifica, ma tutto è possibile. La mia strategia sarà quella di attaccare sempre e comunque e fare i conti solo dopo la bandiera a scacchi sperando di non commettere errori e che non ci siano troppi problemi sulla macchina”.

Quali ambizioni per il tuo futuro?

“Vorrei essere ancora presente in questo campionato perché credo sia veramente la massima ambizione che un pilota possa avere dopo la Formula 1. Purtroppo adesso con l'ingresso di nuovi team si cercano piloti che arrivino con un buon budget per sanare i bilanci delle squadre, e io tutti questi soldi non li ho. Certamente se dovesse arrivare una chiamata accetterei, ma per ora so che è molto difficile”.

per vincere

Dominio italiano con Valsecchi e Filippi

Massimo Costa

Uno-due. Il tricolore sventola sul podio del fantascientifico autodromo di Abu Dhabi, lo Yas Viceroy Circuit. Davide Valsecchi ha preceduto di 4"881 Luca Filippi e di 6"174 James Jakes. Valsecchi non si era mosso benissimo dalla pole, venendo superato alla prima curva da Sam Bird, secondo in qualifica. Ma il pilota italiano del team iSport si è liberato in fretta del rookie inglese della ART guadagnando la prima posizione. Filippi, con la Dallara Meritus, ha avuto la meglio su Jakes poi, entrambi, hanno raggiunto e superato Bird. Dalle prime posizioni erano intanto spariti fin dal giro di ricognizione Fabio Leimer e Roldan Rodriguez, rimasti fermi sulla posizione di partenza.

Un momento cruciale della corsa si è verificato in occasione del pit-stop. Tra i leader, il primo a fermarsi è stato Jakes, seguito il giro successivo da Valsecchi. Questo ha permesso a Filippi di prendere la testa della corsa. Il piemontese ha spinto forte per cercare di prendere più metri possibili sugli inseguitori. Filippi, dopo la sua sosta, è riuscito a tenere la prima posizione, ma la corsa è stata congelata dalla safety-car, entrata in pista per permettere ai commissari di togliere i detriti della vettura di Luiz Razia dopo un contatto con Christian Vietoris, che ha proseguito. Dietro alla safety-car, Filippi conduceva su Valsecchi, Jakes, Bird, Alexander Rossi, Josef Kral, Rodolfo Gonzalez e Vietoris.

Filippi e Valsecchi, al restart, hanno iniziato a giocarsi la gara, decisa al giro 19. Il pilota italiano del Renault Drivers Developments ha sferrato l'attacco a Filippi, il quale ha resistito. Tra le curve 11 e 13 le due monoposto sono apparse affiancate finché alla piega 14 Valsecchi ha avuto la meglio. Da quel momento, il lombardo non ha avuto problemi nel gestire la prima posizione. Valsecchi ha vinto, dopo aver anche rea-

lizzato il giro più veloce, battendo Filippi e Jakes. Grande corsa del baby Rossi, quarto davanti a Kral. Entrambi provengono dalla Formula Master.

Male in qualifica, Vietoris ha concluso sesto davanti a Cecotto, autore di una buona corsa con la vettura del team Trident, prima squadra tricolore in classifica. Ottavo Oliver Turvey: anche l'inglese ha portato a termine una corsa muscolosa prendendosi la posizione che gli permetterà di scattare dalla pole in gara 2. Dietro di lui, Edoardo Piscopo, che praticamente ha tirato la volata a Turvey. Positivo comunque il nono posto del romano, alla sua prima gara in GP2. Al traguardo Daniel Zampieri, quindicesimo (si è preso due drive through per velocità eccessiva in pit-lane) mentre Giacomo Ricci si è dovuto ritirare. Problemi ai freni per Bird che ha dovuto lasciare a due giri dall'arrivo.



A fianco, il pit-stop di Davide Valsecchi. In alto, il podio con i due piloti italiani e l'inglese James Jakes



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 31 ottobre 2009

- 1 - Davide Valsecchi - iSport - 33 giri 1.07'49"810
- 2 - Luca Filippi - Meritus - 4"881
- 3 - James Jakes - Super Nova - 6"174
- 4 - Alexander Rossi - Ocean - 7"182
- 5 - Josef Kral - Super Nova - 8"220
- 6 - Christian Vietoris - Dams - 13"300
- 7 - Johnny Cecotto - Trident - 15"460
- 8 - Oliver Turvey - iSport - 16"223
- 9 - Edoardo Piscopo - Dams - 16"715
- 10 - Roldan Rodriguez - Coloni - 16"879
- 11 - Marcus Ericsson - ART - 21"686
- 12 - William Bratt - Coloni - 22"539
- 13 - Michael Herck - DPR - 22"881
- 14 - Rodolfo Gonzalez - Arden - 23"403
- 15 - Daniel Zampieri - Piquet GP - 23"786
- 16 - Max Chilton - Barwa Addax - 25"131
- 17 - Fabio Leimer - Ocean - 30"019
- 18 - Sam Bird - ART - 2 giri

Giro più veloce: Davide Valsecchi 1'53"341

Ritirati

- 28° giro - Charles Pic
- 25° giro - Vladimir Arabadzhev
- 24° giro - Plamen Kralev
- 12° giro - Luiz Razia
- 8° giro - Giacomo Ricci
- 0 giri - Diego Nunes



Vietoris primo, Valsecchi

Massimo Costa

Vittoria del rookie Christian Vietoris nella seconda gara della GP2 Asia. Il tedesco è ormai un esperto dei primi posti nelle corse che partono a griglia invertita, come spesso gli è accaduto nella F.3 Euro Series... Vietoris dalla seconda fila ha approfittato del pessimo avvio di Oliver Turvey e Johnny Cecotto, davanti a lui in griglia, per portarsi in testa. Il pilota della Dams ha quindi sempre occupato la prima posizione regolando Josef Kral per tutta la durata della corsa. Il rookie della Super Nova, all'ultimo giro non ha potuto far nulla contro quella furia di Davide Valsecchi che, dalla ottava posizione di partenza, ha recuperato a suon di staccate e sorpassi fino al secondo posto.

E' un Valsecchi brillante quello che ci ha proposto Abu Dhabi. Con il team iSport si trova a meraviglia e la serenità ritrovata gli permette ora di essere l'uomo da battere della serie asiatica. Luca Filippi era davanti a Valsecchi, ma non aveva il suo passo. Problemi ai freni lo

hanno poi fatto uscire dalla zona punti dopo un lungo e un testacoda. Quarto posto per Turvey che nel finale ha avuto la meglio sulla vera rivelazione di Abu Dhabi, Alexander Rossi. L'americano, a lungo terzo, ha terminato quinto. Un punto lo ha intascato Johnny Cecotto del team Trident, il quale si è ben difeso, ma deve rimproverarsi la pessima partenza. Il podio poteva essere alla sua portata. Settima piazza per Edoardo Piscopo che ha accarezzato l'idea di guadagnare i primi punti. Gara molto difficile per Daniel Zampieri, fermo al via del giro di ricognizione e poi fuori pista. Ancora una volta umiliato Giacomo Ricci, questa volta frenato dal motore. Almeno il milanese, col 10° tempo ha dimostrato di essere tra i più veloci. Inutile aggiungere che Ricci meriterebbe migliori attenzioni: "Purtroppo il propulsore ha avuto un sacco di problemi. La squadra si è impegnata per cercare di darmi una vettura competitiva e il risultato della qualifica lo conferma. Ringrazio la DPR che continua a credere in me permettendomi di essere in GP2".

*Sopra, il via di gara 1.
A destra, Valsecchi*





L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 1 novembre 2009

- 1 - Christian Vietoris - Dams - 22 giri 43'18"814
- 2 - Davide Valsecchi - iSport - 2"447
- 3 - Josef Kral - Super Nova - 3"195
- 4 - Oliver Turvey - iSport - 6"616
- 5 - Alexander Rossi - Ocean - 7"420
- 6 - Johnny Cecotto - Trident - 7"711
- 7 - Edoardo Piscopo - Dams - 8"237
- 8 - Luca Filippi - Meritus - 10"136
- 9 - Michael Herck - DPR - 10"730
- 10 - James Jakes - Super Nova - 11"643
- 11 - Luiz Razia - Barwa Addax - 11"881
- 12 - Marcus Ericsson - ART - 12"315
- 13 - Diego Nunes - Meritus - 12"893
- 14 - Roldan Rodriguez - Coloni - 13"303
- 15 - Charles Pic - Arden - 13"777
- 16 - Rodolfo Gonzalez - Arden - 14"431
- 17 - Max Chilton - Barwa Addax - 19"485
- 18 - Sam Bird - ART - 21"421

Giro più veloce: Sam Bird 1'52"070

Ritirati

- 17° giro - Vladimir Arabadzhiev
- 14° giro - Fabio Leimer
- 14° giro - William Bratt
- 5° giro - Daniel Zampieri
- 1° giro - Giacomo Ricci
- 0 giri - Plamen Kralev

Il campionato

- 1. Valsecchi 19; 2. Vietoris 9; 3. Filippi, Kral 8; 5. Rossi 7;
- 6. Jakes 6; 7. Turvey 4; 8. Cecotto 3.

La cronaca Giro dopo giro

Zampieri non si muove al via del giro di ricognizione e viene spinto in pit-lane dove trova Ricci. Turvey e Cecotto sono in prima fila, ma entrambi scattano male. Dalla seconda fila Vietoris balza in testa seguito da Kral, Rossi parte bene e si installa al terzo posto. Nel corso del primo giro, testacoda di Bird e poi di Arabadzhiev. Drive through, per partenza anticipata, a Gonzalez, no. La situazione al 2° giro: Vietoris, Kral, Rossi, Turvey, Filippi, Valsecchi, Cecotto, Piscopo. Al 4° passaggio lungo di Zampieri che finisce fuori pista.

All'8° giro, Valsecchi tenta l'attacco a Filippi, ma l'italiano della Meritus chiude il varco. Vietoris ha 1"1 su Kral e 4" su Rossi. Al 10° giro, Kral avvicina sensibilmente il tedesco della Dams, mentre alle loro spalle si forma un trenino composto da Rossi, Turvey, Filippi, Valsecchi. Al 13° giro, Vietoris riassume su Kral mentre Bird finisce nuovamente in testacoda. Valsecchi supera Filippi al termine del rettilineo, dopo una risposta del piemontese che però arriva lungo. Ne approfitta Cecotto che affianca Filippi, il quale nella frenata successiva va in testacoda. Valsecchi prende il ritmo e va a superare di slancio il compagno di squadra Turvey.

Intanto, Bratt probabilmente per un problema ai freni va a sbattere contro Leimer, entrambi nelle retrovie. Entra la safety-car. Alla ripartenza, Vietoris allunga bene su Kral mentre Valsecchi va all'attacco di Rossi. Si ferma invece Arabadzhiev. L'italiano è aggressivo e deciso nei confronti di Rossi e sale al terzo posto. Poi raggiunge Kral, all'ultimo giro gli è in scia ed è perfetto nel sorpasso alla staccata in fondo all'ultimo rettilineo. Vince Vietoris davanti a Valsecchi, Kral, Turvey che passa Rossi, poi Cecotto che prende l'ultimo punto disponibile. A seguire Piscopo e Filippi con note ai freni mentre Bird realizza il giro più veloce strappandolo a Valsecchi.

chi entusiasmo



Massimo Costa

Jean-Eric Vergne, Antonio Felix Da Costa, Kevin Magnussen. Fino a domenica 25 ottobre li avevamo seguiti e ammirati per quello che sono stati capaci di ottenere nella Eurocup di F.Renault 2.0. Dopo poche ore, questi tre ragazzi hanno sbalordito anche al volante della ben più potente Dallara 3.5 da 480 cavalli della World Series in occasione della prima seduta di test collettivi, che si è svolta ad Alcaniz. Il primo a lanciare il segnale è stato Magnussen che, nel turno iniziale della tre giorni di prove, ha sbalordito tut-

ti cogliendo il miglior tempo con una vettura che non aveva mai guidato. Il danese, girato al team Pons dalla Renault come regalo per quanto ottenuto nella stagione 2009 (con lui molti altri protagonisti della Renault 2.0 e, novità, anche i campioni o i protagonisti dei vari campionati nazionali di F.3), nonostante i soli 17 anni ha gradito tutta la potenza che gli arrivava alle spalle dimostrando di possedere una sapiente quanto naturale padronanza del mezzo. Peccato che Magnussen abbia già deciso di correre nella F.3 tedesca nel 2010, sarebbe stato curioso vederlo nuovamente

all'opera con queste monoposto. Nel secondo turno, è stato Da Costa a portarsi in cima alla classifica con 1'43"935, ma non riuscendo a battere l'1'43"609 di Magnussen. Il portoghese, 3° nella Eurocup, aveva già provato a Le Castellet un anno fa la Dallara 3.5. Con il team P1 Motorsport, Da Costa ha lavorato molto bene e il giorno seguente ha provato anche per la Tech 1. Nei test di Barcellona del 3-4 novembre, Da Costa sarà nuovamente presente, con Prema. Per il 2010 intende debuttare nella WSR 3.5, ma tiene sempre aperta l'opzione F.3 Euro Series o

inglese.

A mettere tutti d'accordo ci ha pensato Jean-Eric Vergne. Secondo nella Eurocup, il francese è stato il mattatore del secondo giorno siglando per due volte, nel terzo e nel quarto turno, il record del tracciato con la macchina della SG Formula. Vergne si sarebbe ripetuto anche nella quinta sessione, l'ultima, ma un sorpasso in regime di bandiere gialle gli è stato fatale e il tempo cancellato. Ma la prestazione di Vergne è risultata decisamente convincente. Tra i ragazzini della Eurocup ha mancato l'appuntamento con le prime posizioni il cam-



Potere ai

pione della categoria, Albert Costa. Il 19enne di Barcellona ha dovuto attendere l'ultimo giorno per salire sulla Dallara della Epsilon Euskadi. Un sedile non ottimale non lo ha aiutato a trovare il miglior feeling con la monoposto e così non ha brillato.

Tra gli altri baby, sono piaciuti Marco Sorensen (RC Motorsport) e Adrian Quaife-Hobbs (Comtec). Un buon lavoro lo ha svolto Daniel Ricciardo, campione inglese F.3, ma che già conosceva la monoposto avendo disputato la gara di Portimao e un test nel novembre 2008. Tra gli esperti, Greg Mansell col

team Fortec è stato costantemente tra i primi al pari di Jon Lancaster, che si è diviso tra Fortec e Comtec. Veloce anche Keisuke Kunimoto (Epsilon Euskadi) e Filip Salaquarda, primo nella classifica della sessione finale. La famiglia Salaquarda, con il padre Igor in testa, ha formalizzato il definitivo acquisto della RC Motorsport che dal 2010 si chiamerà ISR Racing. Da segnalare il buon stato di salute della categoria. Dopo un anno di economia difficile, ritrovarsi con il quasi tutto esaurito nei tre giorni di Alcaniz ha portato ottimismo alla dirigenza Renault.

Kevion Magnussen
uno dei giovani a mettersi in luce nei test spagnoli ad Alcaniz



rookie

I tre moschettieri azzurri

Tre gli italiani: Francesco Castellacci, Federico Leo, Daniel Mancinelli. Castellacci, al debutto, ha provato per tre giorni dividendosi tra Interwetten e Prema e migliorando costantemente le proprie prestazioni. Sarà anche ai test di Barcellona. Leo ha valutato il primo giorno la Dallara della Draco, ha anche segnato il primo tempo, ma gli è stato tolto perché la vettura era sottopeso di un chilo, 702 anziché 703. Il milanese ha poi proseguito col team del 2009, Pons, risultando quarto nell'ultima sessione e confermando la propria crescita. Mancinelli ha conosciuto la WSR 3.5 ad Alcaniz. Il secondo turno al quale ha partecipato non ha potuto girare molto, prendendo confidenza con circuito e auto. Nella quarta sessione, ci ha dato dentro cogliendo l'ottavo tempo e lasciando buone "notizie" ad Adriano Morini che potrebbe schierarlo nel 2010. Alessandro Kouzkin ha girato con Draco prendendo confidenza con una vettura potente che prima non aveva mai guidato. A Barcellona sarà con Interwetten.





Daniel Mancinelli

Francesco Castellacci



Federico Leo



I top ten del 1° turno, martedì 27 ottobre 2009

- 1 - Kevin Magnussen - Pons - 1'43"609 - 49 giri
- 2 - Antonio Felix Da Costa - P1 - 1'43"656 - 52
- 3 - Marco Sorensen - RC - 1'43"763 - 58
- 4 - Daniel Ricciardo - Carlin - 1'43"869 - 50
- 5 - Greg Mansell - Fortec - 1'43"946 - 49
- 6 - Sten Pentus - Tech 1 - 1'44"063 - 53
- 7 - Federico Leo - Draco - 1'44"317 - 27
- 8 - Nathanael Berthon - Tech 1 - 1'44"354 - 37
- 9 - Keisuke Kunimoto - Epsilon Euskadi - 1'44"418 - 37
- 10 - Dean Smith - Comtec - 1'44"727 - 49

I top ten del 2° turno, martedì 27 ottobre 2009

- 1 - Antonio Felix Da Costa - P1 - 1'43"935 - 30 giri
- 2 - Greg Mansell - Fortec - 1'44"039 - 43
- 3 - Daniel Ricciardo - Carlin - 1'44"069 - 27
- 4 - Dean Smith - Comtec - 1'44"070 - 35
- 5 - Nathanael Berthon - Tech 1 - 1'44"213 - 35
- 6 - Jean Eric Vergne - SG - 1'44"266 - 15
- 7 - Sten Pentus - Tech 1 - 1'44"389 - 42
- 8 - Keisuke Kunimoto - Epsilon Euskadi - 1'44"467 - 40
- 9 - Federico Leo - Draco - 1'44"647 - 36
- 10 - Jean Eric Vergne - Fortec - 1'44"718 - 26

I top ten del 3° turno, mercoledì 28 ottobre 2009

- 1 - Jean Eric Vergne - SG - 1'43"366 - 37
- 2 - Greg Mansell - Fortec - 1'43"738 - 53
- 3 - Keisuke Kunimoto - Epsilon Euskadi - 1'43"902 - 27
- 4 - Jon Lancaster - Fortec - 1'43"904 - 39
- 5 - Federico Leo - Pons - 1'44"065 - 41
- 6 - Adrian Quaife Hobbs - Comtec - 1'44"159 - 38
- 7 - Antonio Felix Da Costa - Tech 1 - 1'44"187 - 44
- 8 - Filip Salaquarda - RC - 1'44"296 - 40
- 9 - Anton Nebilitskiy - Tech 1 - 1'44"306 - 46
- 10 - James Walker - P1 - 1'44"406 - 26

I top ten del 4° turno, mercoledì 28 ottobre 2009

- 1 - Jean Eric Vergne - SG - 1'43"230 - 27 giri
- 2 - Greg Mansell - Fortec - 1'43"529 - 40
- 3 - Jon Lancaster - Fortec - 1'43"562 - 45
- 4 - Adrian Quaife Hobbs - Comtec - 1'43"567 - 37
- 5 - Keisuke Kunimoto - Epsilon Euskadi - 1'43"725 - 32
- 6 - James Walker - P1 - 1'43"829 - 30
- 7 - Antonio Felix Da Costa - Tech 1 - 1'43"889 - 38
- 8 - Daniel Mancinelli - Draco - 1'44"027 - 35
- 9 - Filip Salaquarda - RC - 1'44"034 - 25
- 10 - Nelson Panciatici - Pons - 1'44"049 - 38

I top ten del 5° turno, giovedì 29 ottobre 2009

- 1 - Filip Salaquarda - RC - 1'43"426 - 59 giri
- 2 - Jon Lancaster - Comtec - 1'43"435 - 42
- 3 - Keisuke Kunimoto - Epsilon Euskadi - 1'43"500 - 64
- 4 - Federico Leo - Pons - 1'43"568 - 54
- 5 - Jean Eric Vergne - SG - 1'43"642 - 47
- 6 - Walter Grubmuller - P1 - 1'43"786 - 37
- 7 - James Walker - P1 - 1'43"797 - 49
- 8 - Nelson Panciatici - Pons - 1'43"809 - 55
- 9 - Sten Pentus - Prema - 1'43"889 - 68
- 10 - Sergey Afanasiev - Carlin - 1'44"025 - 69

Formula Soucek



Marco Cortesi

Si chiude con un nuovo doppio successo di Andy Soucek la Formula 2 2009. Lo spagnolo, già laureatosi campione a Imola, ha dominato entrambe le gare ed ora guarda fiducioso al test che sosterrà con la Williams di F.1, premio per aver conquistato il titolo. Soucek inoltre è in trattativa con alcuni team per debuttare nel 2010 nel mondiale F.1 Buona prova di Nicola De Marco che nella seconda corsa ha ottenuto la piazza d'onore. Mirko Bortolotti si è classificato sesto in gara 1, ma si è dovuto ritirare nella seconda prova chiudendo al quarto posto nella classifica generale.

Gara 1

Successo di prepotenza per Andy Soucek nella prima prova del FIA

Formula 2 a Barcellona. Il pilota spagnolo ha preso il largo alla partenza, approfittando di un'indesiderazione di Robert Wickens, e poi vincendo un duello a colpi di giri veloci con Mikhail Aleshin. La gara è stata priva di emozioni, complici le condizioni della pista che rendevano difficile l'utilizzo di traiettorie alternative dopo la pioggia caduta nel mattino. In terza posizione si è difeso Tristan Vautier, ottimo al debutto: il francese ha prima tenuto la scia di Wickens poi, con il ritiro di quest'ultimo, ha mantenuto la terza piazza difendendo da Julien Jousse. Con un ottimo spunto, Mirko Bortolotti si è portato nelle posizioni di vertice sin dalle prime curve, chiudendo sesto alle spalle di Philipp Eng. Bella gara di Natacha Gachnang, riuscita a battere la resistenza di Kazimieras Vasiliauskas al settimo posto.

La cronaca

Allo start ci sono problemi col semaforo, che mette in difficoltà tutti: ne soffre Wickens, scavalcato da Soucek, Aleshin e da un ottimo Vautier. Alla prima curva, panico nel resto del gruppo, con diverse escursioni che non portano però danni. Al terzo giro contatto tra Jason Moore e Jack Clarke, con il primo che decolla sulle ruote del connazionale ed è costretto al ritiro. E' battaglia a distanza tra Aleshin e Soucek, che si scambiano più volte il giro veloce della gara mentre Eng, sesto, si porta sotto a Jousse. Poco dopo, Wickens si deve fermare per un problema tecnico. L'unica emozione della corsa dopo il quinto giro la offre Sebastian Hohenthal, che finisce nelle barriere dopo aver perso il punto di staccata al quattordicesimo passaggio, dopo aver lottato a lungo con

Brundle e Palmer. L'ultimo assalto è di Jousse a Vautier, che regge con relativa facilità e conquista il podio al debutto. Quinto Eng, seguito da Bortolotti e da un'ottima Gachnang.

Gara 2

Il pilota spagnolo, autore di una partenza stellare, ha salutato il gruppo sin dal primo passaggio mentre, sempre al via, Nicola De Marco ha conquistato un secondo posto portato fino al termine della corsa. Infilato dall'italiano, Robert Wickens ha pensato ai punti e al secondo posto in campionato, contenendo il ritorno di Kazimieras Vasiliauskas con relativa semplicità ed assicurandosi la superlicenza F.1 per il 2010. Come lui Mikhail Aleshin, riuscito a concludere al settimo posto. Il contemporaneo ritiro di Mirko Bortolotti, ancora bloccato da guai



A sinistra, Andy Soucek festeggia a suon di "tondi" il successo in gara 2 e il titolo stagionale. Sopra, un sorridente Nicola De Marco mostra la coppa riservato al 2° arrivato

meccanici, gli ha spianato la strada, permettendogli di non rischiare nulla nella lotta con Tobias Hegewald e Tristan Vautier, che lo precedevano.

La cronaca

Ancora problemi in partenza per Wickens, che si fa infilare da Soucek e da De Marco. L'italiano cerca di difendersi dal ritorno dell'alfiere Red Bull nonostante la rottura del nolder dell'ala posteriore. Vasiliauskas ed Hegewald completano la top-5, mentre una toccata multipla coinvolge Pavlovic, Moore, Clarke e Gachnang, che continuano. Soucek è nettamente il più veloce in pista ed allunga rapidamente mentre, dopo uno scambio di attacchi, anche De Marco riesce a liberarsi dalla pressione del polesitter canadese, che corre con un occhio alla classifica. Il gruppo dei primi si

sgrana progressivamente, mentre è da registrare il ritiro di Bortolotti per un problema tecnico nel corso dell'ottavo passaggio. Dietro alla top-5 composta da Soucek, De Marco, Wickens, Vasiliauskas ed Hegewald, si sviluppa una bella lotta tra Vautier, Aleshin, Jousse ed Eng. Un contatto coinvolge Hohenthal che colpisce Karjalainen prima di insabbiarsi a bordo pista. Con il progressivo degrado delle gomme e l'aumento delle temperature, i tempi sul giro si alzano. Ne soffre Wickens, che viene raggiunto progressivamente da Vasiliauskas mentre, nelle retrovie, Pavlovic, reduce da un secondo errore, lotta con Hoing. I due si scambiano una ruotata, che costringe il tedesco a rientrare ai box. Tutto rimane invariato fino all'arrivo, con Soucek che regala una serie di 'tondi' a riscaldare il dopo gara.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 31 ottobre 2009

- 1 - Andy Soucek - 20 giri 33'53"492
- 2 - Mikhail Aleshin - 4"389
- 3 - Tristan Vautier - 7"645
- 4 - Julien Jousse - 7"980
- 5 - Philipp Eng - 13"329
- 6 - Mirko Bortolotti - 13"825
- 7 - Natacha Gachnang - 16"977
- 8 - Kazim Vasiliauskas - 17"477
- 9 - Tobias Hegewald - 19"251
- 10 - Milos Pavlovic - 24"503
- 11 - Nicola De Marco - 26"378
- 12 - Armaan Ebrahim - 27"830
- 13 - Jolyon Palmer - 32"587
- 14 - Tom Gladdis - 33"010
- 15 - Alex Brundle - 37"925
- 16 - Henri Karjalainen - 38"232
- 17 - Jack Clarke - 42"997
- 18 - Ollie Hancock - 47"618
- 19 - Jason Moore - 47"901

Giro più veloce: Jason Moore 1'40"931

Ritirati

- 9° giro - Sebastian Hohenthal
- 7° giro - Pietro Gandolfi
- 3° giro - Robert Wickens

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 1 novembre 2009

- 1 - Andy Soucek - 33:43.273
- 2 - Nicola De Marco - 7.538
- 3 - Robert Wickens - 9.645
- 4 - Kazim Vasiliauskas - 10.197
- 5 - Tobias Hegewald - 14.652
- 6 - Tristan Vautier - 19.626
- 7 - Mikhail Aleshin - 21.529
- 8 - Julien Jousse - 21.892
- 9 - Philipp Eng - 24.201
- 10 - Armaan Ebrahim - 25.618
- 11 - Jolyon Palmer - 26.809
- 12 - Alex Brundle - 31.834
- 13 - Natacha Gachnang - 32.857
- 14 - Jack Clarke - 38.459
- 15 - Tom Gladdis - 39.156
- 16 - Jason Moore - 39.615
- 17 - Henri Karjalainen - 44.476
- 18 - Ollie Hancock - 44.811
- 19 - Milos Pavlovic - 1:09.899
- 20 - Pietro Gandolfi - 1:16.682
- 21 - Jens Hoing - 2 giri

Giro più veloce: Andy Soucek 1'39"704

Ritirati

- 10° giro - Sebastian Hohenthal
- 8° giro - Mirko Bortolotti

Il campionato

- 1 - Soucek 115; 2. Wickens 64; 3. Aleshin 59; 4. Bortolotti 50; 5. Jousse 49; 6. Hegewald 46; 7. Vasiliauskas 45; 8. Eng 39; 9. Pavlovic 29; 10. De Marco 25

Mendez campione col brivido

Marco Cortesi

Arriva al termine di una gran rimonta in quel di Barcellona il successo di Bruno Mendez nell'European F.3 Open 2009. Il pilota di Adrian Campos, messo in difficoltà dal settimo posto conquistato in gara 1, ha risposto da campione, segnando giri veloci a ripetizione ed infilando una spettacolare serie di sorpassi. Mentre David Fumanelli, dalla seconda fila autore di una splendida partenza ai danni del compagno Stefano Bizzarri che era in pole (primi sei di gara 1, griglia invertita), allungava con un passo regolarissimo, Mendez si è mantenuto nel trenino che seguiva i leader, rompendo gli indugi nella seconda parte di gara. Approfittato di un errore di Canamasas, si è liberato di Nil Montserrat e ha iniziato l'inseguimento al più pericoloso rivale. Il giro più veloce (che assegna un punto per la classifica), è stato solo il preludio all'attacco finale. La resistenza di Miguez è stata determinata, ma Mendez ha visto il giusto varco, infilandosi e spostando il bersaglio su Bizzarri. L'italiano, affrontato sul rettilineo principale, ha risposto duramente, chiudendo tutta la pista ma nulla ha potuto contro la determinazione ferrea di Mendez che, finito sull'erba, ha tenuto giù il piede, facendosi spazio ed iniziando a recuperare sul leader. Per Fumanelli, giovane talento di casa RP, è arrivato il secondo successo in due eventi, dopo la vittoria di Jerez, mentre Bizzarri ha chiuso ancora con un buon risultato sul podio. In classe Copa, con titolo assegnato a MacLeod, il successo è andato a Tono Fernandez, uscito indenne da un contatto con Emmanuel Piget. Alle lacrime di Miguez si è contrapposta la festa del team

Campos, pronto ad affrontare l'avventura della Formula 1 con un titolo in più alle spalle. Determinanti sono state la presenza degli scarti, andata a vantaggio di Mendez, e la decisione della giustizia sportiva di considerare escluso Miguez dopo l'incidente di Jerez, cosa che gli ha di fatto impedito di eliminare lo 'zero' segnato in gara 2.

In gara 1 invece, si è assistito a una prova di resistenza di Adrian Campos. Il pilota valenciano ha mantenuto la prima posizione per tutti i diciassette giri in pro-

gramma, rispondendo colpo su colpo all'attacco di Celso Miguez, iniziato fin dalla partenza. In una corsa che non ha regalato colpi di scena, complici l'abbassamento delle temperature e l'acqua della mattina, Sergio Canamasas ha mantenuto la terza posizione al termine di un lungo elastico che l'ha visto allungare progressivamente sul resto del gruppo. Un trenino ha coinvolto anche David Fumanelli, fresco vincitore a Jerez e confermatosi tra i top-5 resistendo alla pressione del rientrante Nil Montserrat. Per la sesta posizione,

disastro di Bruno Mendez: rimasto per tutta la durata della corsa alle spalle del pilota Meycom, si è visto infilare a due giri dalla fine da Bizzarri, perdendo un potenziale piazzamento in pole position per gara 2 e permettendo a Miguez un finale più rilassato. Da segnalare, il successo tra le Dallara 306 di Emmanuel Piget, ventiseienne transalpino di Cognac rientrato dopo lunghi problemi di budget. Per quanto riguarda il titolo della classe B, il discorso è stato chiuso da Callum MacLeod, secondo di classe e undicesimo assoluto.





Finale col brivido per Bruno Mendez, sotto, campione grazie ad una splendida rimonta. A farne le spese, Celso Miguez (sopra), secondo in campionato distanziato di soli due punti. In alto, David Fumanelli vincitore in gara 2 e quarto in gara 1

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 31 ottobre 2009

- 1 - Adrian Campos (Dallara 308) - Campos - 17 giri 30'09"132
- 2 - Celso Miguez (Dallara 308) - DriveX - 1"444
- 3 - Sergio Canamasas (Dallara 308) - De Villota - 1"743
- 4 - David Fumanelli (Dallara 308) - RP - 12"928
- 5 - Nil Montserrat (Dallara 308) - Meycom - 13"502
- 6 - Stefano Bizzarri (Dallara 308) - RP - 14"172
- 7 - Bruno Mendez (Dallara 308) - Campos - 14"740
- 8 - Kevin Ceccon (Dallara 308) - RP - 15"447
- 9 - Emmanuel Piget (Dallara 306) - Novo Team - 23"662
- 10 - Cristian Ebbesvik (Dallara 308) - West Tec - 26"753
- 11 - Callum MacLeod (Dallara 306) - West Tec - 28"185
- 12 - Tono Fernandez (Dallara 306) - Hache - 28"982
- 13 - Biagio Bulnes (Dallara 306) - RP - 42"471
- 14 - Doru Sechelariu (Dallara 308) - De Villota - 48"060
- 15 - Edgar Fernandez (Dallara 306) - Hache - 56"276
- 16 - Carmen Jordà (Dallara 306) - Campos - 59"150
- 17 - Kristjan Einar (Dallara 306) - West Tec - 59"937
- 18 - Bruno Palli (Dallara 306) - Campos - 1 giro

Giro più veloce: Sergio Canamasas 1:45.386

Ritirati

- 8° giro - Joel Jammal
8° giro - Ryuichi Nara

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 1 novembre 2009

- 1 - David Fumanelli (Dallara 308) - RP - 16 giri 28:18.619
- 2 - Bruno Mendez (Dallara 308) - Campos - 0.818
- 3 - Stefano Bizzarri (Dallara 308) - RP - 3.846
- 4 - Celso Miguez (Dallara 308) - DriveX - 4.596
- 5 - Nil Montserrat (Dallara 308) - Meycom - 5.381
- 6 - Adrian Campos (Dallara 308) - Campos - 8.515
- 7 - Cristian Ebbesvik (Dallara 308) - West Tec - 9.761
- 8 - Tono Fernandez (Dallara 306) - Hache - 10.428
- 9 - Sergio Canamasas (Dallara 308) - De Villota - 10.972
- 10 - Doru Sechelariu (Dallara 308) - De Villota - 11.964
- 11 - Callum MacLeod (Dallara 306) - West Tec - 18.599
- 12 - Carmen Jordà (Dallara 306) - Campos - 33.950
- 13 - Edgar Fernandez (Dallara 306) - Campos - 37.766
- 14 - Kristjan Einar (Dallara 306) - West Tec - 42.552
- 15 - Bruno Palli (Dallara 306) - Campos - 46.719
- 16 - Ryuichi Nara (Dallara F306) - DriveX - 54.942
- 17 - Emmanuel Piget (Dallara 306) - Novo Team - 1 giro
- 18 - Kevin Ceccon (Dallara 308) - RP - 1 giro
- 19 - Noel Jammal (Dallara F306) - De Villota - 2 giri
- 20 - Biagio Bulnes (Dallara 306) - RP - 3 giri

Giro più veloce: Bruno Mendez 1:44.537

Il campionato finale

1. Mendez 145
2. Miguez 143
3. Bizzarri 92

Leopoldo Canetoli

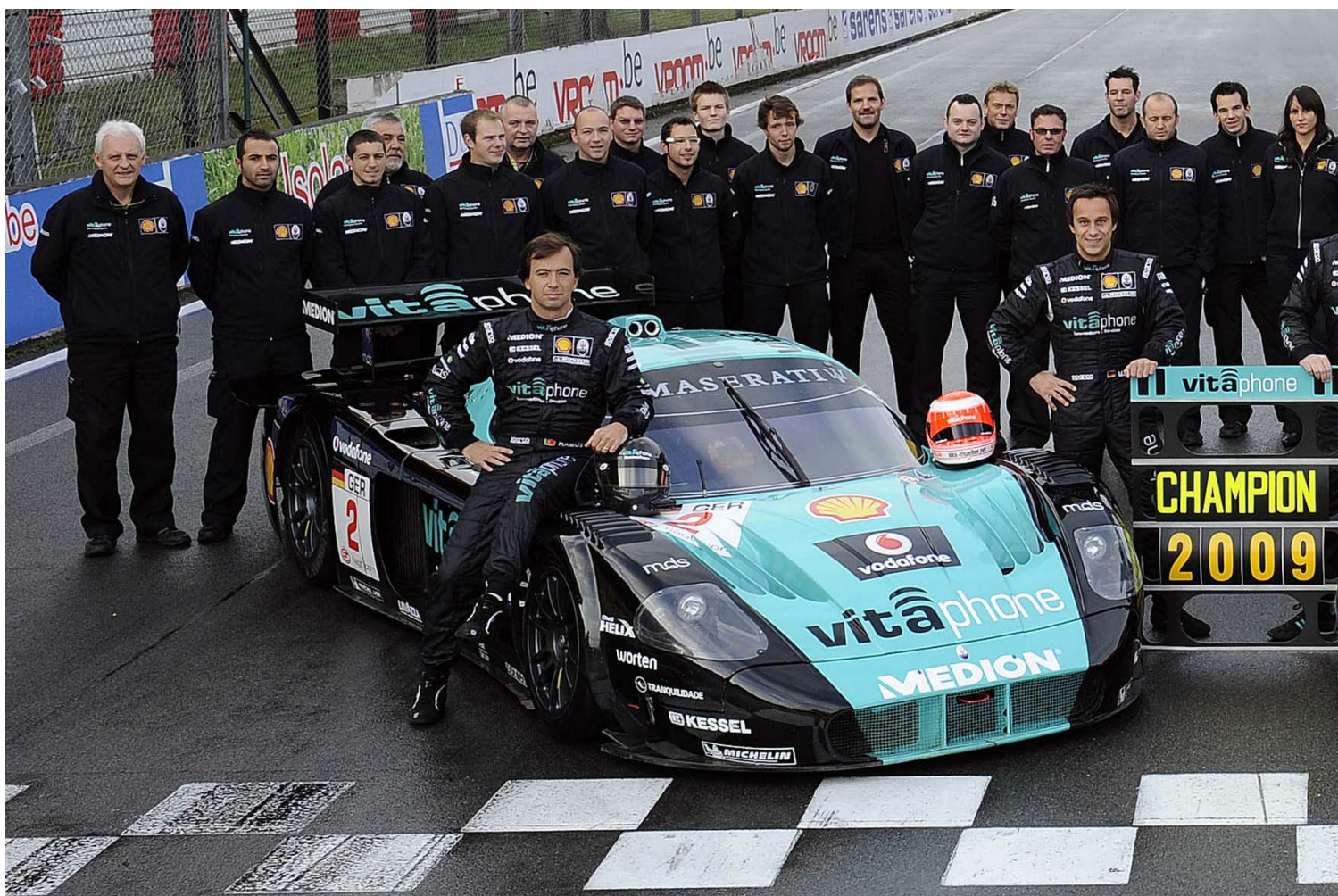
E' il pilota che ha raccolto, nella sua carriera, che è tutt'altro che conclusa, il maggior numero di punti nelle gare Gran Turismo. "Cinghiale" per i colleghi, per me "roccia". Per Leo Turriani, cantore della Ferrari, il miglior driver nella storia di Modena. Rientrato al volo, senza nemmeno festeggiare, dopo l'ultima corsa di Zolder, quella che gli ha dato il terzo titolo, Andrea Bertolini sta uscendo da una brutta forma influenzale. "Roccia" non ha il tempo per ammalarsi, e ritorna su Zolder: «E' stato un risultato incredibile perché nessuno prima di me e Michael Bartels ha conquistato tre titoli piloti nel FIA GT. E credo che tre successi del genere non piovano dal cielo, ma siano frutto di un durissimo lavoro. Per fare questo servono una macchina straordinaria e un team splendido. La domenica di Zolder è stata uno dei giorni più belli, senza dubbio, della mia vita. Vorrei dedicare a moltissime persone questo titolo ma, soprattutto, il primo pensiero va a mia moglie Angela e a mio figlio. ▶

segue a pag 40

Il tri campione

me





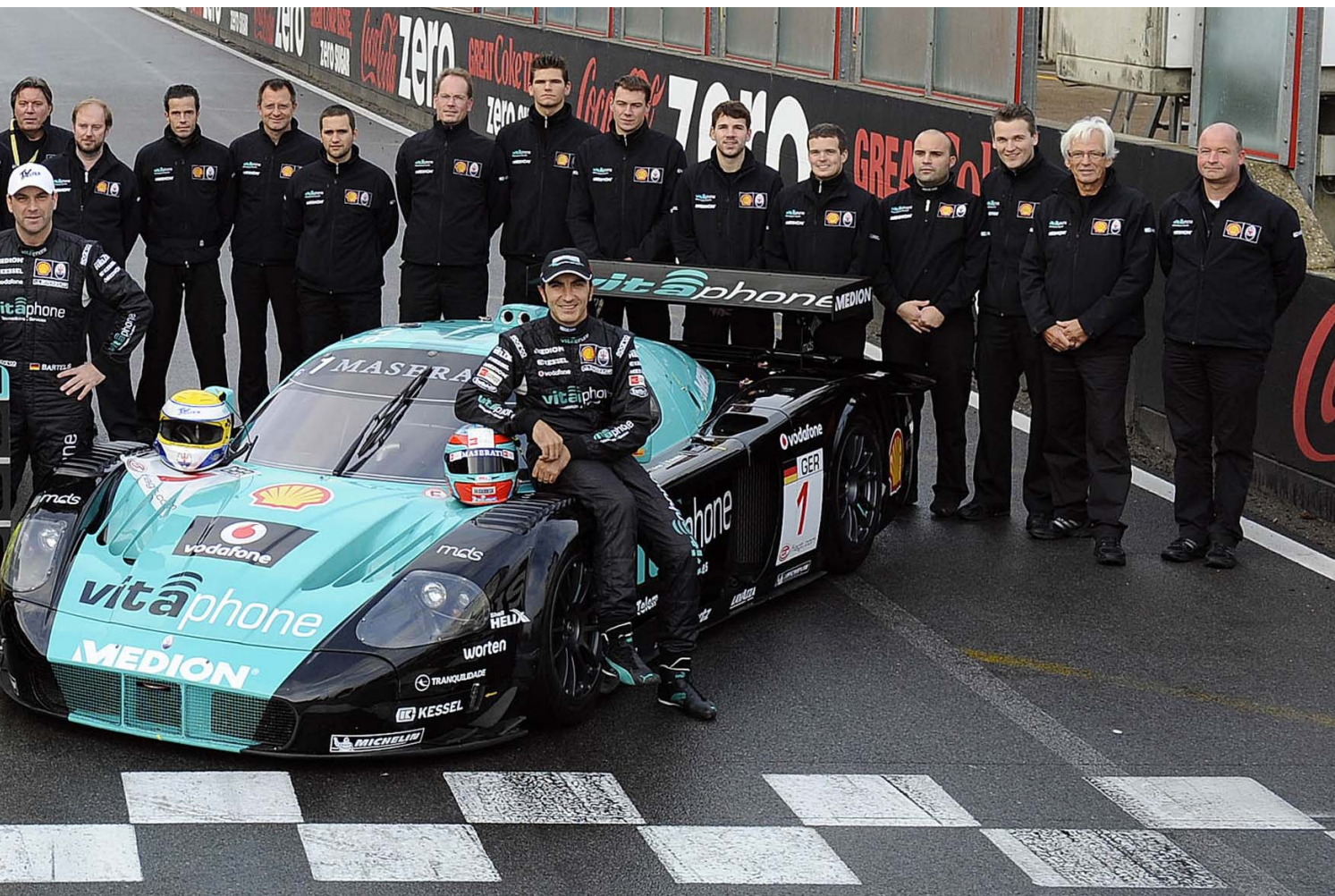
E' stato un campionato duro, anche perché c'è stata qualche discussione, non da parte nostra, ma dei nostri avversari. C'è poco da dire comunque, parlano i risultati. E con i punti conquistati nelle ultime gare, sono anche il pilota che ha raccolto più punti nel FIA GT. Tutto questo non sarebbe stato possibile senza il supporto delle persone che lavorano con noi ed è per questo che voglio ringraziare le persone di Maserati Corse, il Vitaphone Racing Team e tutti coloro che mi sono stati vicino. Il weekend di Zolder è stato veramente difficile perché ho corso con 38.5 di febbre, ma alla fine ce l'abbiamo fatta».

Berto, incurante del male, è già al lavoro. Quando mi mostra la sua agendina c'è da prendersi paura. Non si trova un giorno in bianco, tutto è segnato con penna rossa e blu: "I giorni in rosso sono quelli dedicati alla Ferrari, in blu quelli per la Maserati". Sarà probabilmente così, fino al primo di dicembre, giorno nel quale compirà 36 anni. Berto, ormai convinto di portare ancora al successo la sua Maserati MC12, continua a parlarmi del suo sogno segreto, che si fa sempre più forte col crescere del suo piccolo grande amore: "Vorrei tanto fare qualcosa per Modena, per i giovani che

sognano le corse. Qualcosa per cominciare, un kartdromo, un impianto che ancora a Modena non esiste. Io ho cominciato così, e non mi vergogno a dire che ogni tanto risalgo su un kart e continuo ad allearmi. Le idee le ho chiare, il tracciato, lo spazio che ci vorrebbe. Servirebbe solo qualcuno disposto ad aiutarmi, ma lo troverò". Berto ha cominciato proprio da lì, dal kart. "Ero bambino, papà mi iscrisse a una gara che si disputò all'interno dello Stadio Braglia, per kartisti ultra minorenni. Fui subito competitivo, tanto da vincere la seconda gara in trasferta, ad Arezzo, poi nel campionato italiano risultai secondo della mia categoria". Ma poiché di sogni l'uomo ha bisogno per vivere, ecco l'ultima idea del nostro eroe, sempre proiettata per il futuro, per i giovani. Dopo aver seguito, come direttore sportivo, una squadra di debuttanti che si cimentavano nella nuova categoria con le piccole Abarth, ha deciso di mettere in opera tutta la sua esperienza, il suo sapere tecnico che non è certo cosa da poco. Ed ecco la novità: è diventato costruttore dei piccoli boldi, sì, di kart, che ha voluto chiamare Formula K: "Quando ho cominciato a correre in kart la Formula K era quella per i piloti più forti, per i profes-

sionisti. Per questo ho battezzato così il mio kart, che ho già provato e che va molto bene. Debutteremo in primavera, a Lonato. Sto cercando un ragazzino giovane, ma il mio kart può andar bene per tutte le categorie internazionali".

Ma quando arrivarono le auto? A 19 anni. Conseguì il diploma di perito meccanico all'istituto tecnico Ferrari di Maranello, Andrea era diventato il più giovane collaudatore delle Ferrari stradali e si occupava dello sviluppo sperimentale. Ma beffa delle beffe, per un modenese, la prima auto vera con la quale riesce a correre è una Porsche. Per guidarla deve chiedere l'autorizzazione dell'azienda per la quale lavora... Ma dal 2002 lo troviamo al volante della Ferrari 360 JMB, e dal 2004 addirittura nell'abitacolo delle Ferrari F.1 come collaudatore ufficiale. Sempre quella stagione, eccolo al volante della sua creazione, la Maserati MC12, che ha visto nascere e svilupparsi pian piano. L'anno dopo, Andrea la porterà addirittura negli Stati Uniti, ma senza successo. Che troverà invece sulle piste europee, dal 2005 in poi, con il team Vitaphone. Da allora Maserati, e Bertolini sono una coppia imbattibile. Ma questa è la storia dei nostri giorni.



Sopra, il team campione del FIA GT in posa per i saluti di fine anno. A sinistra, Andrea Bertolini seduto nel kart di sua costruzione

All'Aston Martin non piace il bis



Valerio Faccini

Una gara tirata, incerta fino all'ultimo metro, con colpi di scena e suspense sino al discendere della bandiera a scacchi. A Okayama, la prima frazione dell'unica tappa dell'Asian Le Mans Series ha permesso all'appassionato pubblico locale di vedere ben cinque vetture alternarsi al comando della corsa, e di assistere anche a un'avvincente duello, muso contro coda, tra la Bmw M3 e la Porsche 997 per giocarsi il successo tra le GT2. Il trionfo finale, nella prima corsa di tre ore, ha arriso alla Pescarolo di Christophe Tinseau e dell'ex pilota Minardi e Prost in F.1 Shinji Nakano. I due sono saliti al comando a meno di dodici minuti dallo scoccare delle tre ore di gara, quando l'Aston Martin ufficiale condotta da Stefan Mucke è rientrata ai box per uno splash&go (protrattosi sino a far perdere all'equipaggio Mucke-Pri-

mat un giro per problemi con la carrozzeria nella zona degli sfoghi dell'aria sopra le ruote anteriori). Sino a quel momento le prime tre vetture in testa alla gara erano separate di circa tre secondi. Dietro la Pescarolo si trovava infatti l'Oreca condotta da Loic Duval. A quattro minuti dal termine l'azzurra vettura della gestita dalla Prodrive ha perso un ulteriore passaggio per sistemare nuovamente la carrozzeria, col risultato di terminare la competizione giù dal podio. Anche l'Audi di Bakkerud, che aveva chiuso in testa la prima ora ed al termine della seconda ora inseguiva i leader Lapierre-Duval staccata di soli dieci secondi, ha regalato emozioni fermandosi ai box per una riparazione volante nell'ultimo minuto di corsa. In testa nei primi venti giri, il poleman Jonathan Cocker aveva preso il largo con la Lola del team Drayson, ma poi, una serie di noie tecniche ne hanno pesantemente rallentato la corsa. Il ver-

de prototipo inglese ha chiuso sesto, alle spalle della seconda Audi diesel di Albers, Cressoni e Noda. L'italiano è stato autore di un testacoda durante il suo turno di guida. Avvincente la lotta tra Milner e Lieb per la vittoria in GT2. Il giovane americano (compagno di equipaggio di Dirk Muller) è riuscito a resistere al pressing asfissiante del tedesco della Porsche nel finale regalando alla Bmw M3 del Raha-Letterman la vittoria tra le GT2. Successo a sorpresa per la Lambroghini di Yogo-liri in GT1, di pochissimo, solo 15", davanti alla Bmw vincitrice della classe GT2.

Gara 2

La Lola-Aston Martin ufficiale, con una gara priva di sbavature, s'è ripresa quello che avrebbe potuto essere già suo nella prima corsa: la vittoria. In condizioni di pista del tutto simili, Mucke e Primat sono riusciti a percorre-

re nel medesimo tempo quasi due giri in più rispetto a gara-1, staccando la Pescarolo di Tinseau e Nakano, secondi al traguardo, di un minuto tondo. Tuttavia al team Sora i sorrisi erano a trentadue denti, dato che con la vittoria di gara 1 si sono guadagnati l'accesso alle prequalifiche della 24 Ore di Le Mans 2010. Al via della gara, dato con la griglia nella medesima configurazione rispetto a gara-1 (l'unico turno di qualifica disputato valeva per entrambe le corse), Cocker s'è involato al comando con la Lola del team Drayson. Al quindicesimo passaggio è avvenuto il sorpasso in testa alla corsa e, da quel momento in poi, salvo durante le soste per rifornimento e cambio pilota, la leadership non è più passata di mano. Il confronto è stato vivo per la seconda posizione tra la Pescarolo e l'Oreca di Lapierre e Duval; in particolare dopo il primo pit stop, Duval e Nakano hanno percorso un giro



La Aston Martin vincitrice in gara 2 di Mucke-Premat. Sotto, la Pescarolo di Tinsseau-Nakano

completo quasi sempre affiancati. Poi, Duval è stato costretto a rientrare ai box a causa di un detrito di gomma incastratosi nella presa d'aria del motore. Drayson, nettamente più lento di Cocker, ha fatto scendere il proprio prototipo sino alla quarta posizione finale. Quinta e sesta si sono classificate le due Audi, con Jarvis e Bakkerud nuovamente davanti ai compagni Cressoni-Noda-Albers. Quest'ultimo è risultato il più veloce del quintetto della Casa degli anelli, mentre l'italiano, pur efficace nel giro singo-

lo, ha compiuto (come sabato) un testacoda che gli ha fatto perdere circa trenta secondi. Ferma prestissimo la Porsche di Lieb-Henzler, e penalizzata da un problema al motorino d'avviamento nel corso del secondo pit-stop mentre era al comando la Bmw, la vittoria tra le GT2 è andata alla Ferrari di Farnbacher e Simonsen. In GT1 successo per l'Aston Martin di Tsuzuki-Tsuchiya, ma l'accesso alle prequalifiche per la 24 Ore di Le Mans se l'è aggiudicata la Lamborghini-Jloc grazie al secondo posto di Aoki-Fujii.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 31 ottobre 2009

- 1 - Tinsseau-Nakano (Pescarolo-Judd) - Sora - 126 giri - 3.00'24"018
- 2 - Lapierre-Duval (Oreca-AIM) - Oreca - 6"930
- 3 - Jarvis-Bakkerud (Audi R10) - Kolles - 1 giro
- 4 - Mucke-Primat (Lola-Aston Martin) - Aston Martin - 2 giri
- 5 - Cressoni-Noda-Albers (Audi R10) - Kolles - 4 giri
- 6 - Drayson-Cocker (Lola-Judd) - Drayson - 5 giri
- 7 - Nicolet-Hein-Lahaye (Pescarolo-Mazda) - OAK - 10 giri
- 8 - Toullemonde-Da Rocha-Ibanez (Courage-AER) - Ibanez - 10 giri
- 9 - Wakisaka-Mitsuyama (Courage-YGK) - Tokai - 11 giri
- 10 - Yogo-liri (Lamborghini) - JLOC - 13 giri
- 11 - Muller-Milner (BMW M3 E92) - Rahal - 13 giri
- 12 - Lieb-Henzler (Porsche 997) - Felbermayr - 13 giri
- 13 - Tsuzuki-Tsuchiya (Aston Martin) - Hitotsuyama - 13 giri
- 14 - Farnbacher-Simonsen (Ferrari 430) - Farnbacher - 13 giri
- 15 - Ried-Holzer (Porsche 997) - Felbermayr - 14 giri
- 16 - Tanaka-Hiranaka (Ferrari 430) - Jimgainer - 14 giri
- 17 - Aoki-Fujii (Ferrari 430) - Daishin - 15 giri
- 18 - Kinoshita-Kageyama (Porsche 997) - KTR - 17 giri
- 19 - Robertson-Robertson-Murry (Ford GT) - Robertson - 18 giri
- 20 - Lee/Ma/Enge (Aston Martin) - HK - 19 giri

Giro più veloce: Drayson-Cocker 1'21"735

Ritirati:

- giro 82 - Berville-Lemeret-Van Dam
- giro 38 - Yamanishi-Sakamoto
- giro 3 - Kojima-Hori-Kimura

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 1 novembre 2009

- 1 - Mucke-Primat (Lola-Aston Martin) - Aston Martin 128 giri - 3.01'08"944
- 2 - Tinsseau-Nakano (Pescarolo-Judd) - Sora - 1'00"177
- 3 - Lapierre-Duval (Oreca-AIM) - Oreca - 1'08"479
- 4 - Drayson-Cocker (Lola-Judd) - Drayson - 1 giro
- 5 - Jarvis-Bakkerud (Audi R10) - Kolles - 1 giro
- 6 - Cressoni-Noda-Albers (Audi R10) - Kolles - 3 giri
- 7 - Nicolet-Hein-Lahaye (Pescarolo-Mazda) - OAK - 10 giri
- 8 - Tsuzuki-Tsuchiya (Aston Martin) - Hitotsuyama - 13 giri
- 9 - Yogo-liri (Lamborghini) - JLOC - 14 giri
- 10 - Berville-Lemeret-Van Dam (Saleen) - Larbre - 14 giri
- 11 - Farnbacher-Simonsen (Ferrari 430) - Farnbacher - 14 giri
- 12 - Ried-Holzer (Porsche 997) - Felbermayr - 15 giri
- 13 - Yamanishi-Sakamoto (Lamborghini) - JLOC - 15 giri
- 14 - Aoki-Fujii (Ferrari 430) - Daishin - 15 giri
- 15 - Kinoshita-Kageyama (Porsche 997) - KTR - 16 giri
- 16 - Muller-Milner (BMW M3 E92) - Rahal - 18 giri
- 17 - Robertson-Robertson-Murry (Ford GT) - Robertson - 23 giri
- 18 - Lee-Ma-Enge (Aston Martin) - HK - 35 giri
- 19 - Toullemonde-Da Rocha-Ibanez (Courage-AER) - Ibanez - 36 giri

Giro più veloce: Drayson-Cocker 1'20"561

Ritirati:

- giro 70 - Kojima-Hori-Kimura
- giro 63 - Tanaka-Hiranaka
- giro 14 - Lieb-Henzler



Priaulx fa il padrone

Valerio Faccini

Photo 4

Il WTCC continua a sovvertire pronostici e previsioni. S'era detto: con l'asciutto in Giappone le BMW la faranno da padrone, mentre con la pioggia non c'è storia, le Seat vinceranno facilmente. Preciso preciso, è successo esattamente l'opposto. In qualifica, con l'asfalto secco, Gabriele Tarquini ha siglato la pole. Sul bagnato di gara 1 le berline costruite a Monaco hanno spadroneggiato, con Andy Priaulx davanti ad un nervoso Jorg Muller, il terzo gradino del podio è andato ad una Chevrolet (quella di Robert Huff), mentre la prima Seat, la numero uno affidata a Yvan Muller (per inciso ad esclusione di Tiago Monteiro era quella peggio piazzata in prova) è giunta quarta.

La cronaca Giro dopo giro

La gara inizia dietro la safety car per un paio di passaggi: in tutto il weekend non aveva mai piovuto e si consente ai concorrenti di prendere contatto gradualmente con le diverse condizioni dell'asfalto. Zanardi va in acquaplaning finendo largo, ma riesce a recuperare la sua posizione nel "trenone" della vetture in attesa del via. Allo start vero e proprio, Tarquini vola fuori nella seconda curva, una sinistra veloce, tradito dall'acquaplaning. Pochi attimi dopo, anche Farfus, nello stesso punto, esce di pista, mentre nel rettilineo seguente Hernandez si gira, sbatte leggermente "aprendo" una ruota e si ferma. Rydell passa Jorg Muller sportellandolo, ma ha la peggio: rovina la convergenza della ruota posteriore sinistra e deve rien-

trare ai box. Al comando si installa Priaulx, seguito da Jorg Muller, Genè, Yvan Muller, Huff, Monteiro, Menu, Tarquini, Coronel, Thompson, Larini, Zanardi e Van Lagen. Farfus è quattordicesimo. Al quinto passaggio, Tarquini scavalca Menu e sale in settima posizione, mentre Huff ha ragione di Yvan Muller occupando il quarto posto. Menu si disunisce e deve subire il sorpasso di Coronel e Thompson, mentre De Oliveira si tocca con Zanardi. Farfus e Larini, a centro gruppo, sono in rimonta e molto veloci. Al nono passaggio, Genè compie un giro lento ed è passato da Huff che pare in grado di andare a prendere la coppia BMW di testa, ma non ci riuscirà. Al penultimo giro, Genè cede la quinta posizione a Tarquini, dopo che nella tornata precedente aveva ceduto il passo anche a Yvan Muller. Farfus intanto è risalito sino alla nona posizione, e nelle ultime battute tocca Menu, lo fa allargare, garantendosi l'ottava piazza ovvero la pole position di gara 2. In testa Priaulx deve difendersi dagli attacchi di Jorg Muller, i due arrivano a sfiorarsi più volte, ma concluderanno nell'ordine sul podio.

A destra, le due BMW 320 di Andy Priaulx e Jorg Muller in lotta serrata. Sopra, il momento dell'escursione fuori pista della Seat di Gabriele Tarquini al primo giro





MOMENTO CLOU

Nel corso del 1° giro, Priaux si infila al comando, Tarquini fa una escursione fuori pista. Le Bmw appaiono superiori con la pioggia e l'inglese va a vincere tra la sorpresa generale



L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 1 novembre 2009

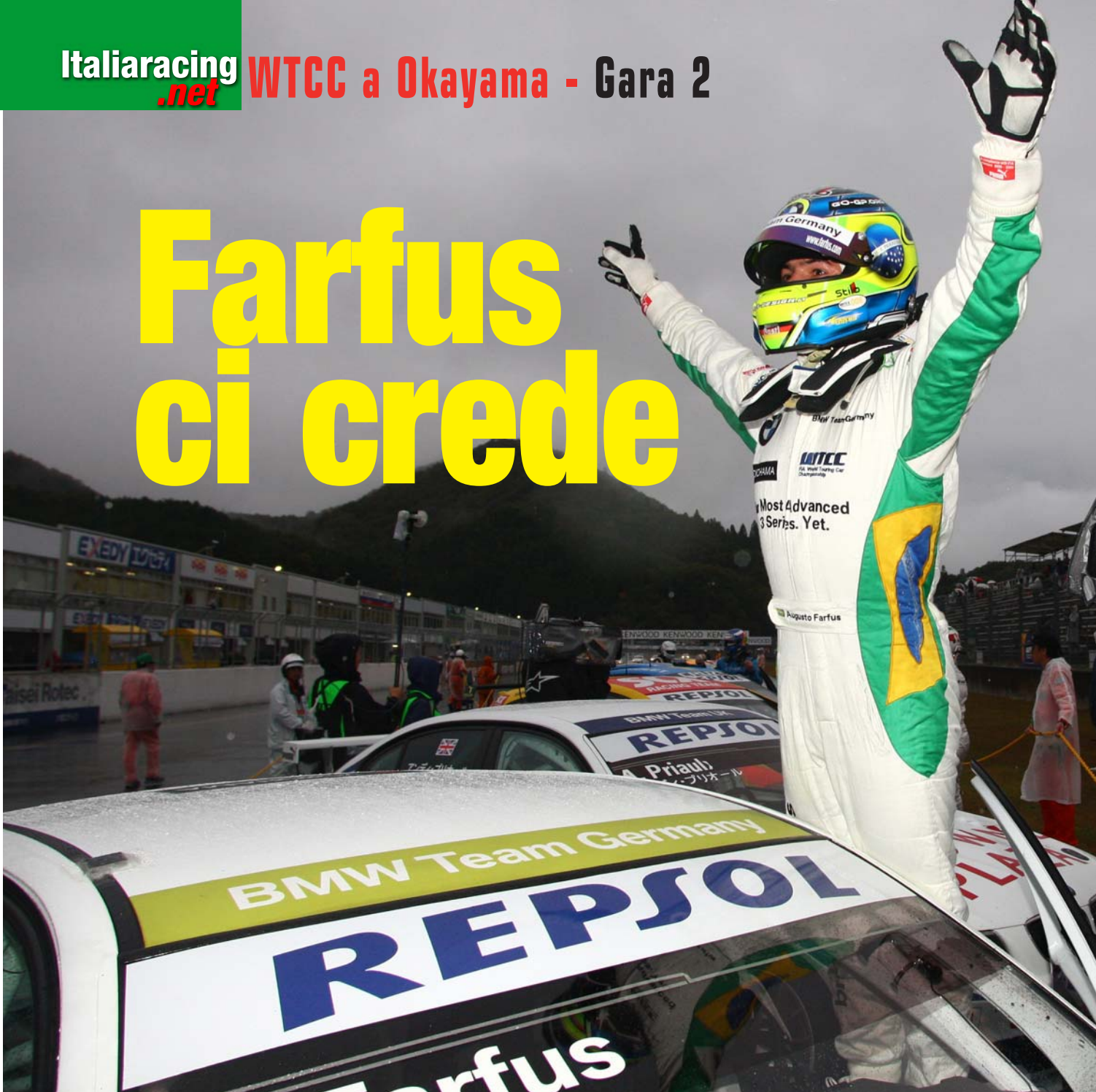
- 1 - Andy Priaux (Bmw 320si) - RBM - 16 giri 32'18"887
- 2 - Jorg Muller (Bmw 320si) - Schnitzer - 0"484
- 3 - Robert Huff (Chevrolet Cruze) - RML - 2"552
- 4 - Yvan Muller (Seat Leon Tdi) - Seat Sport - 12"066
- 5 - Gabriele Tarquini (Seat Leon Tdi) - Seat Sport - 15"757
- 6 - Jordi Genè (Seat Leon Tdi) - Seat Sport - 17"131
- 7 - Tiago Monteiro (Seat Leon Tdi) - Seat Sport - 18"693
- 8 - Augusto Farfus (Bmw 320si) - Schnitzer - 25"403
- 9 - Alain Menu (Chevrolet Cruze) - RML - 28"163
- 10 - Tom Coronel (Seat Leon Tfsi) - Sunred - 30"133
- 11 - James Thompson (Lada Priora) - Russian Bears - 30"693
- 12 - Nicola Larini (Chevrolet Cruze) - RML - 32"217
- 13 - Jaap Van Lagen (Lada Priora) - Russian Bears - 40"278
- 14 - Felix Porteiro (Bmw 320si) - Proteam - 50"587
- 15 - Alessandro Zanardi (Bmw 320si) - Roal - 55"891
- 16 - Kirill Ladygin (Lada Priora) - Russian Bears - 57"180
- 17 - Seiji Ara (Bmw 320si) - Wiechers - 58"480
- 18 - Tom Boardman (Seat Leon Tfsi) - Sunred - 1'05"796
- 19 - Kristian Poulsen (Bmw 320si) - Engstler - 1'09"905
- 20 - Nobuteru Taniguchi (Bmw 320si) - Proteam - 1'15"829
- 21 - Masaki Kano (Bmw 320si) - Engstler - 1'28"415
- 22 - Joao Paulo De Oliveira (Seat Leon Tfsi) - Sunred - 1'29"405
- 23 - Henry Ho (Bmw 320si) - Engstler - 1'53"615
- 24 - Stefano D'Aste (Bmw 320si) - Wiechers - 1 giro
- 25 - Rickard Rydell (Seat Leon Tdi) - Seat Sport - 2 giri

Ritirati

- 2° giro - Sergio Hernandez
- 3° giro - Franz Engstler

Giro più veloce: Rickard Rydell 2'04"247

Farfus ci crede



Valerio Faccini
Photo 4

La BMW fa doppia... doppietta. Vincendo gara 2 con Augusto Farnus, in condizioni meteo ancora più estreme di quelle viste nella prima competizione, la casa di Monaco ha ottenuto in Giappone il massimo dei punti disponibili per i Costruttori. Il pilota brasiliano s'è fatto perdonare l'errore commesso in gara 1 disputando una corsa perfetta, senza commettere una sbavatura in una pista resa insidiosissima, persino in rettilineo, dall'abbondanza d'ac-

qua. Gabriele Tarquini ha commesso un secondo errore, dopo quello di gara 1, compiendo un'altra digressione nella ghiaia per colpa di un altro acquaplaning. L'abruzzese è riuscito a segnare comunque un paio di punti grazie al sacrificio dei compagni di squadra Jordi Genè e Rickard Rydell nel finale. Yvan Muller, sornione, col terzo posto, è quello dei tre contendenti che si è maggiormente avvantaggiato dal weekend nel Paese del Sol Levante. Bellissima rimonta di Nicola Larini, quinto al traguardo, partito dal fondo dopo aver

sostituito il propulsore della sua Cruze nell'intervallo tra le due gare.

La cronaca Giro dopo giro

Alla prima staccata dopo il via Jorg Muller fa acquaplaning, finisce lungo, e urta Monteiro costringendolo al ritiro. Subito dietro di lui, sulla stessa traiettoria, Tarquini lo imita. L'italiano della Seat schiva per un pelo il tedesco ed il portoghese in testacoda, ma finisce nella ghiaia e rientra in pista nelle retro-

vie. Davanti a tutti c'è Farnus, partito in pole, seguito come un'ombra da Priaulx che sfrutta le "rotaie" asciutte tracciate dalle ruote del brasiliano. Alla seconda curva (dove nella corsa precedente finirono fuori Tarquini e Farnus) escono in buon numero: tra loro Huff, Coronel e Zanardi. Yvan Muller è alle spalle del duo BMW di testa, seguito da Menu, Genè, Van Lagen, Porteiro, Thompson, Larini (partito ventisettesimo e già nono al secondo giro!), D'Aste, Rydell, Boardman, Hernandez, Tarquini e Huff. Le vetture sono difficili da controllare anche in rettili-

MOMENTO CLOU

Farfus dalla pole va in testa, dietro di lui è caos.
Il brasiliano si avvantaggia e conquista la vittoria



Avvantaggiatosi dopo la bagarre del via (foto sopra), Augusto Farfus ha vinto una gara che lo tiene ancora in lizza per il titolo. A destra, Larini davanti a Rydell

neo, pian piano gli ufficiali riescono a scavalcare i piloti Indipendenti. Al decimo giro, Jorg Muller sconta un drive-through per l'incidente al via con Monteiro, mentre Thompson si ritira per la rottura, causata da un sasso, del sistema antiappannamento del parabrezza. Il giro seguente si ferma anche Van Lagen, per rottura del motore, vanificando un doppio arrivo nei punti per la Lada. Nel finale, oltre al beaugeste di Genè e Rydell nei confronti di Tarquini, null'altro accade nelle posizioni di vertice. D'Aste è primo tra gli Indipendenti, decimo assoluto.



L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 1 novembre 2009

- 1 - Augusto Farfus (Bmw 320si) - Schnitzer - 14 giri 26'55"015
- 2 - Andy Priaulx (Bmw 320si) - RBM - 0"761
- 3 - Yvan Muller (Seat Leon Tdi) - Seat Sport - 3"298
- 4 - Alain Menu (Chevrolet Cruze) - RML - 5"878
- 5 - Nicola Larini (Chevrolet Cruze) - RML - 13"725
- 6 - Robert Huff (Chevrolet Cruze) - RML - 17"538
- 7 - Gabriele Tarquini (Seat Leon Tdi) - Seat Sport - 24"104
- 8 - Rickard Rydell (Seat Leon Tdi) - Seat Sport - 26"212
- 9 - Jordi Genè (Seat Leon Tdi) - Seat Sport - 27"272
- 10 - Stefano D'Aste (Bmw 320si) - Wiechers - 35"619
- 11 - Felix Porteiro (Bmw 320si) - Proteam - 36"900
- 12 - Sergio Hernandez (Bmw 320si) - Roal - 37"866
- 13 - Tom Coronel (Seat Leon Tfsi) - Sunred - 41"110
- 14 - Tom Boardman (Seat Leon Tfsi) - Sunred - 58"394
- 15 - Franz Engstler (Bmw 320si) - Engstler - 1'03"206
- 16 - Jorg Muller (Bmw 320si) - Schnitzer - 1'07"306
- 17 - Alessandro Zanardi (Bmw 320si) - Roal - 1'10"579
- 18 - Seiji Ara (Bmw 320si) - Wiechers - 1'18"816
- 19 - Joao Paulo De Oliveira (Seat Leon Tfsi) - Sunred - 1'19"317
- 20 - Masaki Kano (Bmw 320si) - Engstler - 1'40"690

Giro più veloce: Robert Huff 1'52"538

Ritirati

- 9° giro - Jaap Van Lagen
- 8° giro - James Thompson
- 6° giro - Henry Ho
- 6° giro - Kristian Poulsen
- 3° giro - Nobuteru Taniguchi
- 0 giri - Tiago Monteiro

Non partito

Kirill Ladygin

Il campionato

1. Tarquini 115; 2. Y. Muller 113; 3. Farfus 102; 4. Priaulx 84; 5. Huff 69; 6. J. Muller 66; 7. Rydell 64; 8. Genè 39; 9. Menu & Hernandez & Monteiro



Sognando il GT2



Antonio Caruccio

Giorgio Sernagiotto è attualmente in testa al Trofeo Pirelli nell'edizione 2009 del Ferrari Challenge. Il 15 novembre sul tracciato spagnolo di Valencia si giocherà il titolo all'interno del Ferrari Day e delle finali mondiali del campionato. Ritenuto, agli inizi del 2000, uno dei giovani piloti italiani più interessanti, il veneto, classe 1981, è purtroppo uscito in fretta dal giro che conta emigrando a partire dal 2005 nel Challenge Ferrari.

Ripercorrendo brevemente le principali tappe della tua carriera, quali segnaleresti?

“Ormai sono quasi dieci anni che sono nel mondo delle corse. Iniziai nel dicembre del 1999 facendo il corso di pilotaggio di Henry Morrogh debuttando poi con le Formula Ford 1.6 dove ho conquistato il titolo nel 2000 e ho avuto come premio la stagione successiva nella categoria superiore con cilindrata 1.8, riconfermandomi campione. Nel 2002 ho fatto alcune gare in Formula Nissan 2000, dove ero andato abbastanza bene, ma mi sono dovuto fermare per problemi di budget. L'anno seguente ho fatto la F.3 Italia e nel 2004 ho affrontato dei test e alcune gare per un team di Formula Renault 2000, all'epoca il neonato It Loox che quest'anno ha vinto il campionato con Daniel Mancinelli ed i colori della One Racing. Tra l'altro il giorno in cui hanno vinto il campionato ci siamo sentiti e ho ricevuto i complimenti per il lavoro che avevo svolto all'epoca e la cosa mi ha fatto molto piacere”.

Poi hai iniziato a guidare nel Challenge Ferrari.

“Nel 2005 ho intrapreso la prima avventura con le ruote coperte nel Ferrari Challenge. Mi sono trovato abbastanza bene ed anche gli sponsor sembravano essere interessati. L'anno dopo ho vin-

to il mondiale della Coppa Shell e sono entrato a far parte del team Motor Modena, il quale mi sta aiutando nella mia carriera”.

Sei attualmente in testa al Trofeo Pirelli. Quali sono stati i momenti più importanti di questa stagione?

“In realtà i successi del 2009 hanno una profonda radice nel 2008. All'inizio della stagione avevo cambiato il mio staff tecnico passando da Motor Modena a Motor Piacenza, che è poi la squadra di Amato Ferrari. Il problema non era ovviamente nella squadra che è di ottimo livello e grande professionalità, bensì nella vettura che era quella vecchia. I primi quattro appuntamenti furono veramente difficili perché non riuscii ad andare oltre il settimo posto. Poi, mi diedero la nuova vettura con cui sto tuttora correndo e da allora in 17 gare ho ottenuto ben 15 podi. Abbiamo iniziato bene a Monza, dove sotto il diluvio ho ottenuto due secondi posti mentre i miei avversari non sono riusciti ad essere competitivi in entrambe le manche. Grazie a questo, ho potuto conquistare subito la leadership del campionato che ho poi incrementato sino all'ultimo appuntamento di Vallelunga. Ho ottenuto il podio in ogni gara tranne che a Imola, dove per un mio errore alla Rivazza sono uscito. Le cose stanno andando molto bene, con il team soprattutto con cui facciamo un ottimo lavoro e nelle ultime gare tra Brno, Le Castellet e Vallelunga abbiamo abbassato il nostro limite dando quasi mezzo secondo ai nostri inseguitori. Non lo dico per farne un vanto personale, ma per dimostrare l'ottimo lavoro che ha svolto la squadra che in questi anni mi ha insegnato tanto”.

Come è correre con AF Corse?

“Riescono ad avere e a trasmettermi una mentalità vincente che è qualcosa di eccezionale e concepiscono lo sport nel migliore dei modi e c'è una fortissima

intesa tra pilota, tecnici, ingegneri e meccanici. Secondo me questa è la chiave del loro successo”.

Sei ad un passo dal titolo e ti stai avvicinando alle finali mondiali, con che spirito scenderai in pista?

“Il titolo italiano è veramente vicino e spero di poterlo conquistare, mi basterebbe arrivare nella top 10 in una delle due gare quindi cerchiamo di non farci prendere dal panico, ma nemmeno di rilassarci troppo e per questo arriverò in pista con la volontà di attaccare senza fare troppi errori, strategia che sino ad ora ha decisamente pagato. Per fare il ragioniere ci sarà tempo dopo la bandiera a scacchi. Riguardo la finale mondiale invece, è un salto nel buio, saranno tutti agguerritissimi e non mancheranno certo le sportellate quindi non vedo l'ora di scendere in pista”.

Come ti trovi con la macchina che stai guidando?

“La Ferrari 430 Challenge è molto particolare che parte dalla base di una vettura di serie. Si muove molto col posteriore nelle curve medio veloci. Ha un ottimo motore oltre ad una coppia pazzesca e un buon impianto frenante. Una volta che trovi il giusto feeling riesci ad essere anche veloce ed è secondo me la vettura ideale per chi vuole fare un salto dalle formule alle ruote coperte perché parzialmente perdona quelli che sono gli errori di gioventù iniziali che può fare un pilota. Ho anche avuto modo di provare la GT2 e posso dire che ha uno stile del tutto differente ed è molto divertente da guidare”.

Quali sono i progetti per il futuro?

“Non dipendono direttamente da me in quanto aspetto di vedere quelli che sono i piani della mia squadra. L'obiettivo personale sarebbe quello di poter fare il salto di categoria in GT2, che questo sia il FIA, l'italiano oppure il GT Open non fa differenza”.

McMurray nel finale-k



Marco Cortesi

L'ultima gara NASCAR dell'anno su un superspeedway porta ancora risultati folli. Dopo 185 passaggi relativamente tranquilli a Talladega, due spettacolari incidenti multipli hanno praticamente azzerato il finale della AMP Energy 500, regalando la vittoria a Jamie McMurray. A causare il disastro finale, una toccata di Ryan Newman a Tony Stewart. L'ex pilota Penske, protagonista di una serie di capottamenti, è stato estratto dall'abitacolo della sua Chevy dai commissari, costringendo in gruppo ad una lunga fase di bandiera rossa. Con il gruppo chiama-

to a riprendere quasi a freddo, il risultato prevedibile è stato un nuovo contatto durante il green-white-checked finale, andato a coinvolgere lo stesso Stewart oltre a Jeff Gordon e Mark Martin. In seconda posizione ha chiuso Kasey Kahne, costretto a partire dal fondo dalla rottura del motore in qualifica, davanti a Joey Logano e Greg Biffle. Problemi di gomme e tecnici hanno condizionato la gara di due dei protagonisti. Mentre Kurt Busch ha dovuto cedere la posizione a causa di una foratura, Denny Hamlin, apparso il pilota più in forma della gara, ha pagato la rottura del suo motore Toyota. Da incorniciare, ancora una

volta, la corsa di Jimmie Johnson. Rimasto fuori dalla lotta per le posizioni al top per quasi tutto il tempo, ha completato un efficace affondo negli ultimi passaggi: grazie all'ottavo posto conquistato e alla contemporanea sorte dei due compagni di squadra, oltre che di Tony Stewart e Juan Pablo Montoya (coinvolto nell'ultimo botto) il tre volte campione ha visto il proprio margine in classifica salire a 178 lunghezze. Buona prova per Max Papis. Coinvolto nel "big one" della gara Truck di sabato, ha battaglia- to a centro gruppo nel finale, dopo essersi riportato a pieni giri grazie alle caution finali.



veffa



Jamie McMurray spinto dall'altra Ford Fusion di Matt Kenseth. Sotto, il vincitore nella Victory Lane del circuito di Talladega

L'ordine di arrivo, domenica 1 novembre 2009

- 1 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 191
- 2 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 191
- 3 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 191
- 4 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 191
- 5 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 191
- 6 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 191
- 7 - Elliott Sadler (Ford) - RPM - 191
- 8 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 191
- 9 - Brad Keselowski (Chevrolet) - Phoenix - 191
- 10 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 191
- 11 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 191
- 12 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 191
- 13 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 191
- 14 - Bobby Labonte (Chevrolet) - Baldwin - 191
- 15 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 191
- 16 - David Ragan (Ford) - Roush - 191
- 17 - Robert Richardson Jr. (Toyota) - M&J - 191
- 18 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 191
- 19 - David Stremme (Dodge) - Penske - 191
- 20 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 191
- 21 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 191
- 22 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 191
- 23 - John Andretti (Chevrolet) - Front Row - 191
- 24 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 191
- 25 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 191
- 26 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 191
- 27 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 191
- 28 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 191
- 29 - Max Papis (Toyota) - Germain - 191
- 30 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 189
- 31 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 189
- 32 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 189
- 33 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 189
- 34 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 188
- 35 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart/Haas - 183
- 36 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart/Haas - 183
- 37 - Erik Darnell (Ford) - Yates - 167
- 38 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 137
- 39 - Regan Smith (Chevrolet) - Furniture Row - 99
- 40 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 44
- 41 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 12
- 42 - Paul Menard (Ford) - Yates - 4
- 43 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 4



Basso campione





Guido Rancati

MARTIGNY – Applausi di gente intorno a me. Grégoire Hotz si ferma a due passi dal cartello dell'ultimo controllo prima dell'ultimo parco assistenza e parte l'applauso. Caldo, spontaneo. Meritato. Ebbene sì, il battimani se l'è proprio guadagnato. L'eletvetico ha perso, di un soffio, qualche decimo, la terza tappa, ma ha vinto la gara. Alla grande, alla stragrande. Ha suggellato con tredici migliori tempi una vittoria che inseguiva da chissà quanto tempo. E ovviamente è al settimo cielo. Ma non scorda di dire tutto il bene possibile della 207 messagli a disposizione da Balbosca e neppure di ammettere che prima di affrontare l'ultima giornata temeva che Giandomenico Basso andasse a prenderlo. Anche se era dietro di quasi un minuto. "Per questo – spiega – sono ripartito piuttosto forte". Poi fa sapere che solo nel pomeriggio, nella seconda boucle, ha alzato un tantino il piede. Di poco, comunque. Lasciando all'inseguitore solo spiccioli. "E questa è stato solo il suo terzo rally della stagione", precisa Luigi Balbo. Che aggiunge: "Il suo problema è che in carriera ho corso quasi solo in Svizzera. Ha vinto molto, moltissimo, ma ancora non sa esattamente qual'è il suo vero valore".

Applausi di gente intorno a me. Arriva anche Basso e pure lui riceve la sua bella dose di battimani. Altrettanto caldi, altrettanto spontanei. Altrettanto meritati. "L'obiettivo – ricorda – era vincere il campionato e ci siamo riusciti. Sì, è andato tutto bene". E' sereno, il veneto dell'Abarth. S'ha di aver fatto la sua parte e di averla fatta bene. Come sempre. Confessa che una mezza idea di conquistare anche l'attico del Valais gli era venuta. "Ma – ammette – dopo la prima prova di questa mattina, ho capito che non ce l'avrei fatta. O magari sì, ma a rischio di stropicciare la Punto. E non mi pareva davvero il caso, non qui, non ora...". Parla a ruota libera, Giando. Della gara che sta per finire, dell'eletvetico che l'ha battuto al quale va a stringere la mano e a (rifare)fare i complimenti. Ricorda i tanti che lo hanno aiutato in questa corsa alla corona continentale. Mitia Dotta e ça va sens dire, Gabriele Rizzo e Gabriele Palmitesta e gli uomini dell'Abarth, certo, ma anche quelli della Grifone e Mario D'Ambrà con la cui auto ha raccolto punti pesantissimi al 1000 Miglia e in Bulgaria. E poi Giovanni e Andrea, i due amici che lo hanno seguito ovunque. "Non mi sono divertito tantissimo", fa il battuto. Già, non s'è divertito. Non nelle prime due tappe, almeno. Ma il fine, si sa...

Applausi di gente intorno a me, applausi tu sola non ci sei. Ma dove sei... Già, manca ancora la certezza di cosa il pluridecorato farà nella stagione a venire. E un po' gli pesa.

L'ordine di arrivo, sabato 31 ottobre 2009

1. Hotz-Ravasi (Peugeot 207 Super2000) in 1.45'28"3
2. Basso-Dotta (Abarth Grande Punto S2000) a 53"7
3. Solowow-Baran (Peugeot 207 Super2000) a 5'27"7
4. Gonon-Arletta (Subaru Impreza STI) a 6'34"5
5. Bouffier-Gilsoul (Citroen C2 R2 Max) a 11'20"8
6. Bettega-Scattolin (Renault Clio R3) a 11'42"7
7. Neuville-Klinger (Citroen C2 R2 Max) a 13'39"1
8. Radoux-Gregoire (Mitsubishi Lancer EVO IX) a 14'19"5
9. De Winkel-Van Hoek (Renault Clio R3) a 15'38"0
10. Rossoz-Rossoz (Renault Clio R3) a 20'05"8

Campionato Europeo

1. Giandomenico Basso ITA (Abarth) punti 122; 2. Michal Solowow POL (Peugeot) 100; 3. Corrado Fontana ITA (Peugeot e Mitsubishi) 78; 4. Krum Donkev BG (Subaru) 43; 5. Luca Betti ITA (Peugeot) 34.

NUMERI SVIZZERI

0,3 secondi fra Bryan Bouffier, sesto, e Alessandro Bettega, settimo, dopo la prima tappa.

1 auto praticamente vivisezionata in verifica da Jacques Berger, la Punto Super2000 di Basso sulla quale il tecnico Fia ha voluto controllare, fra l'altro, il rapporto di compressione.

2 a giocarsi il titolo svizzero sulle strade del Valais: Florian Gonon che l'ha spuntata con un'Impreza e Ivan Ballinari con una Peugeot 207 Super2000 che s'è fermato il secondo giorno

3 appena gli iscritti al Campionato d'Europa al via: Giandomenico Basso, Michal Solowow e Marco Cavigioli

4 titoli vinti fin qui in carriera da Giandomenico Basso: uno in Italia, uno nell'International Rally Challenge e due in Europa

13 prove speciali, su diciotto, vinte da Grégoire Hotz con la Peugeot 207 by Balbosca

16 gli anni già passati sul ponte di comando del Rallye du Valais da Christian Dubuis

21,9 secondi, all'arrivo, fra Bryan Bouffier, primo fra e due ruote motrici, e Alessandro Bettega, secondo

22 punti a separare Giandomenico Basso da Michael Solowow nella classifica della serie europea

98 al via dell'ultimo, bell'appuntamento stagionale del Campionato d'Europa

121 secondi fra Alessandro Bettega e Thierry Neuville, convincente anche sui monti svizzeri malgrado un paio di gomme tagliate

1973 l'anno di nascita di Grégoire Hotz, grande protagonista in una gara che non aveva mai vinto



Dotto e Basso stretti nell'abbraccio ai vincitori elvetici



Tutto il team Abarth a festeggiare il titolo europeo

Un dritto e un rovescio ma Alessandro c'è!

MARTIGNY – Se rido se piango ci sarà un motivo. Alessandro Bettega (a destra), vorrebbe ridere e vorrebbe piangere. Pensa e canta e si sente più vivo. Come canta Adriano Celentano. E pensa che vincere e perdere rientra nel gioco. Lui non ha vinto, ma non ha neppure perso: Bryan Bouffier con la C2R2 Max gli è finito davanti, ma i tanti partiti come lui con una Clio R3 li ha tutti dietro. “Poteva andare meglio...”, fa il ragazzo trentino. “Ma anche peggio...”, aggiunge. Ripensando al minuto e mezzo perso con una gomma a terra e ai settanta secondi pagati prima dell'ultima boucle per un problema di cablaggio. Poi pensa che anche il francese con la piccolina della Doppia Spiga ha avuto i suoi guai e ammette che in fondo può andargli bene pure così. Sono le corse, è la vita. Le sue corse, la sua vita, poi, non sono mai state in discesa. “Tutto sommato – ammette – il bilancio è positivo. Anche se...”. Già, anche se avrebbe potuto esserlo ancora di più. Comunque s'è fatto vedere, comunque ha ribadito quello che gli appassionati sanno da tempo e che dovrebbe sapere anche i federalotti del Belpaese. Insomma, che ci sa fare parecchio. Sui saliscendi del Vallese lo ha solo ribadito e gli piacerebbe fare lo stesso al Var. E' nato per correre. E corre forte.

Parola più, parola meno

"Il mio unico obiettivo è il Campionato d'Europa".

Giandomenico Basso al via

"Qui non ho mai vinto, ma questa volta sono deciso a provarci anche rischiando molto".

Grégoire Hotz al via

"L'idea è di assicurarmi il terzo posto nell'europeo due ruote motrici".

Marco Cavigioli al via

"E' un rally difficile, ma voglio sfruttare l'occasione di non essere coinvolto in nessun campionato per fare bene".

Therry Neuville al via

"Devo provare a fare qualcosa di buono, ne ho assolutamente bisogno".

Alessandro Bettega al via

"Potremmo fermarci qui: aver preso il via ci garantisce quello che volevamo".

Enrico Cantoni dopo essere sceso dalla pedana

"Va bene così".

Giandomenico Basso dopo la 1. tappa

"Solowow deve essersi dimenticato di togliere il freno a mano".

Un cronista elvetico dopo che il polacco ha lasciato a Basso un'altra valigia di secondi nella 4. prova

"Che nervi!".

Alessandro Bettega dopo aver forato e perso un minuto e mezzo nella 7. prova

"La 207 by Balbosca è una vettura fantastica".

Grégoire Hotz dopo la 7. prova

"Se penso che il cambio non era neppure rotto...".

Nicolas Gilsoul, copilota di Bryan Bouffier dopo aver "pagato" nove minuti al via della terza tappa

"Questo, per me, è un gran giorno".

Grégoire Hotz all'arrivo

"Hotz ha vinto la gara, noi il titolo e allora siamo tutti contenti".

Giandomenico Basso all'arrivo

"Ieri sera e stamani è toccato a Bouffier avere problemi, oggi è toccato a noi: sono le corse...".

Simone Scattolin all'arrivo



L'indomito imprenditore polacco Solowow



Florian Gonon, vincitore del titolo elvetico

Ai raggi X - LEXUS LFA





LA SUPERJAP

Se pensate che Lexus sappia fare solo vetture comode e morbide e anche un po' insipide, preparatevi a un piatto ricco con la LFA, la prima supersportiva del marchio di lusso di Toyota che, a vent'anni dalla sua fondazione, sposta la sfida da Audi, BMW e Mercedes a Ferrari, Lamborghini e Porsche. Lo fa con una vettura esclusiva e artigianale che sarà fatta a mano in soli 500 esemplari a 375mila euro l'uno, dalla tecnica raffinata e quasi sperimentale per la scocca in carbonio e il V10 4.8 da 560 Cv capace di girare fino a 9.000 giri/min. Una pazzia? Forse. Ma non lo era anche andare contro la triade tedesca? Dopo 9 anni di studi e innumerevoli anticipazioni ai Saloni dell'auto, ecco finalmente la vera Lexus LFA su strada.

Ai raggi X - LEXUS LFA



Il concetto

La coupé giapponese è lunga 4 metri e mezzo, ha un passo di 2,6 metri e un'aerodinamica che riesce a contemperare un cx di 0,31 con le esigenze di raffreddamento e quelle di deportanza dove giocano un ruolo fondamentale lo scivolo estrattore e l'alettone che si solleva dopo 120 km/h. Se fuori la LFA è futuristica, all'interno è sofisticata come una concept. I sedili a guscio, molto comodi, si regolano elettricamente attraverso una sola leva anche se le cinture di sicurezza sono solo a 2 punti. La strumentazione è addirittura da fantascienza perché l'unica parte mobile è la ghiera circolare che si sposta letteralmente di lato se serve a fare spazio a una delle innumerevoli modalità di visualizzazione dello schermo TFT. Da vettura da corsa la pedaliera, da vera Lexus il joystick sul tunnel centrale in color titanio e il sistema audio Mark Levinson. Poi è un trionfo di carbonio e pelle rossa, materie di cui è fatto il volante sulla cui razza destra c'è il pulsante di avviamento.

Il V10 parte come una martellata. Un'accelerata e arriva dal minimo a 9.000 giri/min in 6 decimi, un attimo e sembra di nuovo grugnire impaziente. Per innestare la prima si tira la leva destra dietro la corona. La LFA parte con la fatica di un'auto da pista e lo scalpitio del V10 si fa coinvolgente eppure mai assordante. Si capisce che la LFA è una specie di animale selvaggio. L'unica cosa che la rallenta è il cambio sequenziale, indeciso quando si guida normalmente, mai abbastanza veloce quando si va forte anche regolandolo al massimo della sportività. Il resto è davvero senza compromessi. Il V10 suona note basse con l'ago fino a 4mila, ma ha già un tiro micidiale, poi respira forte per prendere la rincorsa fino a 6.500 giri/min ed esplose verso i 9.000 giri/min che arrivano con un beep e il contagiri che diventa rosso di rabbia. Tutto in un attimo. Spettacolare, come i freni, non tanto per la potenza, ma per la modulabilità, perfetta ma senza eccessi. Lo sterzo è micrometrico e ti fa sentire tutto della strada, da 0 fino a oltre 300 km/h ed è meglio non lasciare mai il volante perché la LFA chiede un rapporto intimo, rispettoso per restituire sensazioni che raramente si trovano su una sportiva e che mai ci saremmo sognati di trovare su una Lexus.

L'autarchia del carbonio

La LFA è per il 65% in fibra di carbonio realizzata attraverso tecnologie e processi sviluppati per tre anni all'interno di Toyota Motor Corporation, senza fare riferimento ad alcun specialista. Segno che questo patrimonio viene giudicato strategico e sarà utilizzato su altre vetture in futuro per ridurne il peso. Il carbonio viene tessuto, "pannellato" e cotto nello stabilimento di Motomachi secondo tre metodologie diverse e utilizzato in modo davvero multiforme. Di carbonio è infatti l'asticella per il cofano motore, ma anche il fondo piatto, che culmina con lo scivolo posteriore, e il pannello sopra la plancia con finitura opaca per evitare riflessi sul parabrezza. Con finitura lucida lo troviamo sui pannelli delle portiere mentre si può vedere nudo sulle cornici del lunotto apribile posteriore e all'interno del giro porta. Di carbonio sono i gusci dei sedili e persino il volante del diametro di 360 mm, con impugnatura in pelle e parte inferiore smussata. Un vezzo non solo estetico e per il peso, ma anche funzionale perché si riducono le inerzie durante le sterzate veloci e migliora il ritorno. La parte strutturale prevede una cellula centrale, che comprende anche la zona posteriore, e i crash box anteriori. Innovativi anche gli attacchi, al fine di evitare fenomeni di anodizzazione, con i due sottotelai in alluminio i quali provvedono a sorreggere il motore e le sospensioni. La carrozzeria è in fibre rinforzate.





Ai raggi X - LEXUS LFA



Un V10 quasi motociclistico

Il V10 della LFA è un unicum ed è stato studiato in collaborazione con Yamaha. Straordinariamente compatto, ha misure superquadre (alesaggio per corsa 88x79 mm), angolo tra le bancate canonico di 72°, tutti e 4 gli alberi a camme con variatore di fase e 40 valvole in titanio comandata da bilancieri. In titanio anche le bielle e l'impianto di scarico a "spaghetti" 5-in-1 per avere collettori di pari lunghezza. È provvisto di valvola di risonanza che si apre a 3.000 giri/min. I pistoni sono in alluminio forgiato e il coperchio della distribuzione è in magnesio. La lubrificazione è a carter secco e studiata per sopportare accelerazioni fino a 2G, l'impianto di aspirazione ha condotti separati e farfalle motorizzate indipendenti con un sistema per variarne la lunghezza, l'alimentazione è a iniezione indiretta con iniettori a 12 fori mentre molto elevato è il rapporto di compressione (12:1). A 8.700 giri/min vengono erogati 560 CV per una potenza specifica di 116,54 CV/litro mentre la coppia di 480 Nm a 6.800 giri/min impressiona per l'erogazione, il 90% è infatti disponibile da 3.700 giri/min al regime massimo di 9.000 giri/min quando la velocità media del pistone raggiunge 25 m/s. Il cambio è in blocco con differenziale posteriore di tipo Torsen ed è un sequenziale puro a 6 rapporti raffreddato con un radiatore, struttura interna a due alberi e frizione monodisco in alluminio.

Le avversarie? Ma le emiliane!

La LFA per dimensioni, prestazioni e potenza si scontra naturalmente con la Ferrari 458 Italia e la Lamborghini Gallardo LP 560-4. Entrambe le italiane hanno però il motore centrale e la scocca in alluminio. Della modenese ha il regime massimo di rotazione anche se la potenza massima (570 CV) e specifica (127 CV/litro contro 116,5) sono inferiori, della due posti di Sant'Agata il frazionamento e la potenza massima di 560 CV anche se la trazione è in questo caso integrale. Del tutto simili le velocità massime di 325 km/h, mentre la Italia svetta per l'accelerazione da 0 a 100 km/h in 3,4 secondi sulle altre due che impiegano 3,7 secondi. Rispetto alla LFA, le italiane hanno cambi nettamente più veloci, la 458 ce l'ha anche a doppia frizione con 7 rapporti, poi ha differenziale e sospensioni attivi e un peso inferiore di 100 kg rispetto alla LFA. Ad attendere la Lexus ci sarebbe dovuta essere un'altra illustre giapponese: la Honda NSX "uccisa" poco prima del debutto, anche lei con un V10 da oltre 550 CV capace di girare a regimi stratosferici, ma con trazione integrale. Con potenze e prestazioni analoghe c'è anche la nuova Mercedes SLR AMG V8 da 571 CV in alluminio, che ha la stessa disposizione della meccanica, ma è più abbondante nelle dimensioni.

La scheda tecnica

Coupé 3 porte, 2 posti; monoscocca in carbonio con sottotelaio in alluminio e carrozzeria in fibre rinforzate; lunghezza 4.505 mm, larghezza 1.895 mm, altezza 1.220 mm, passo 2.605 mm; peso a vuoto 1.480 kg; serbatoio 73 litri.

Motore anteriore-centrale longitudinale, 10 cilindri a V di 72°, 4.805 cc, alesaggio x corsa 88x79 mm; distribuzione bialbero in testa per bancata con variatore di fase, 4 valvole per cilindro; rapporto di compressione 12:1; iniezione elettronica multipoint; potenza massima 560 CV (412 kW) a 8.700 giri/min; coppia massima 480 Nm da 6.800 giri/min; lubrificazione a carter secco; cambio sequenziale a 6 rapporti in blocco con il differenziale; trazione posteriore con differenziale Torsen.

Sospensioni indipendenti, anteriori a doppio braccio oscillante, posteriori Multi-link; molle elicoidali, barre stabilizzatrici, ammortizzatori con serbatoio separato; pneumatici anteriori 265/35 ZR20 su cerchi 9,5Jx20, posteriori 305/30 ZR20 su cerchi 11,5Jx20, sistema di monitoraggio della pressione; sterzo a cremagliera con servoassistenza elettromeccanica; freni a disco carbonceramici autoventilanti forati con ABS, EBD, TCS e VDIM.

Prestazioni velocità massima 325 km/h; accelerazione da 0 a 100 km/h in 3,7 secondi; omologazione Euro 5.

Prezzo: 375.000 euro (indicativo).





Al volante

L'autotelaio della LFA somiglia davvero a quello di un'auto da corsa con alcune interessanti originalità. Le sospensioni, anteriori a doppio braccio oscillante e posteriori Multi-link con bracci, hanno mozzi in alluminio forgiato e sono dotate delle stesse componenti della vettura che ha corso la 24 Ore del Nurburgring, compresi gli ammortizzatori a serbatoio separato, con cilindri e pistoni induriti per aumentare la scorrevolezza, e le barre antirollio cave incernierate nel punto più basso e centrale attraverso biellette. In questa zona troviamo due pezzi d'Italia: i cerchi BBS forgiati a 450 °C e 9.000 atmosfere e l'impianto frenante carboceramico della Brembo con dischi forati e autoventilanti, anteriori da 390x34 mm e posteriori da 360x29 mm. Le pinze in alluminio hanno pistoni contrapposti a diametro e pressione differenziati: rispettivamente da 38, 32 e 30 mm per quelle anteriori e da 30 e 28 mm per quelle posteriori. Quelli più grandi applicano una forza maggiore di quelli più piccoli. Al contrario dei normali servofreni, la pressione viene generata da una pompa elettrica e non dal collettore di aspirazione. Lo sterzo ha la servosistenza elettromeccanica, un'originalità che ne fa la vettura più potente e veloce dotata di questo sistema. La ripartizione delle masse sui due assali è del 48% sull'asse anteriore e il 52% su quello posteriore.

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 Oscherleben
F.3 italiana a Monza
F.3 SudAm a San Paolo
GT italiano a Monza
CITE a Monza
Superstars a Monza
Porsche Carrera Cup a Monza
European F.3 Open a Jerez
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

Servizi editoriali
per tutte le esigenze

INPAGINA

ON-LINE publishing

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

EDITORIAL services

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

RACING pr service

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

STORIE di sport

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



www.inpagina-bo.com

info@inpagina-bo.it

Ipse dixit

“Mi dispiace aver finito la mia carriera in Ferrari così, ma già lo sapevamo. La macchina non è mai stata veloce, non si poteva pretendere che lo fosse oggi”
Kimi Raikkonen

“Kobayashi è andato subito forte con la Toyota? Sarà una macchina più facile della Ferrari. Io certo non mi sono rincitrullito”
Giancarlo Fisichella

“L'anno prossimo non possiamo fare una brutta figura”
Fernando Alonso

“Cosa faremo adesso? Jenson si sposa...”
Sebastian Vettel

“... E' vero, ci ha invitati tutti...!”
Mark Webber

“Passiamo alla prossima domanda, grazie”.
Jenson Button

“A Maranello hanno capito come sviluppare la macchina per il prossimo anno”
Stefano Domenicali

“Con Jean Todt ci sarà meno confusione. Del resto non è possibile peggiorare”.
Luca di Montezemolo

“Non capisco perché tu vada fuori di testa in questo modo”
Adrian Sutil
a Jarno Trulli

“Sei cieco? Vuoi che ti faccia un disegno di ciò che è successo?”
Jarno Trulli
a Adrian Sutil

“E' ora di chiarire di nuovo il regolamento che riguarda i sorpassi”
Kimi Raikkonen





Bruno Senna e Bernie Ecclestone

“A Natale correvamo in kart, se vincevo io mio zio mi diceva: non ti ho regalato niente, solo così potrai imparare a non arrenderti mai”

Bruno Senna

“Un consiglio a Bruno Senna? Dimentichi il suo cognome”

Felipe Massa

“Mio zio non può correre per me, questo l’ho capito”

Bruno Senna

“Non sono certo io a dover dare consigli ad Alonso. Credo che abbia già incontrato tutta la Ferrari”

Kimi

Raikkonen

“Mi dicono che vuoi ancora fare il pilota. Perché non provi una delle nostre GT?”

Luca di Montezemolo a Jacques Villeneuve

“Per me le corse e quello che c’è intorno hanno sempre avuto un alone mistico”

Enzino Ferrari

Il graffio di Baffi

**DRIVE THROUGH A FISICHELLA:
ECCO PERCHE'**

Pronto box....
Ahò, so' riuscito a fà
funzionà er kers !!!

Si, ma guarda
che sei in Pit-Lane.

BAFFI